

# HVB

HET VISSERIJBLAD

59 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 11 - 6 nov. 1992 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

*Interview:  
Jef Deroose neemt  
geen blad voor de mond*

# Hulp in Nood

**Hoofdzetel:**

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

**Tel: 059 / 32 16 89**

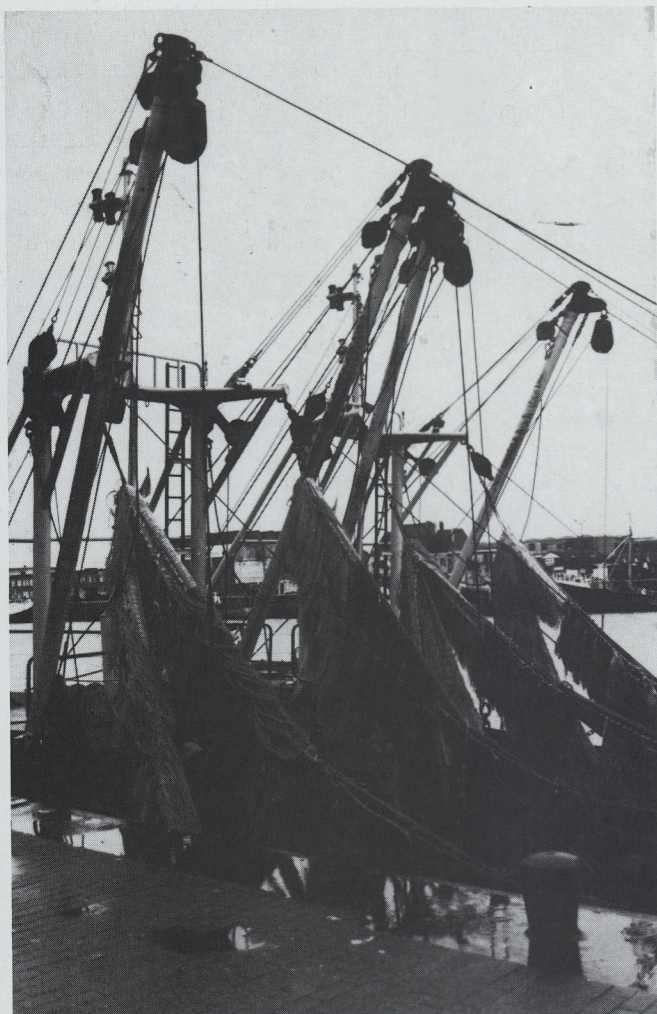
**Fax: 059 / 32 26 17**

**Bijkantoor:**

**Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge**

**Tel: 050 / 54 55 27**

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



---

**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE  
REDERS TER VISSERIJ**

**HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.  
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER  
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

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

# HVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF  
Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys

DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOPDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove

REDAKTIERAAD: Marc Loy,

Flor Vandekerckhove, Guido Walters

MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus,

Walter Debrock, Roger Decler, De

Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Ingelbrecht, Jef Klausning, Willem Lans-

zweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor

Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De

Laatste), Guido Walters

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor

Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400

Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

tel: 059/32 55 59

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

Artikels overnemen mag, mits 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.

Steuabonnementen: 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

ELK TIJDSCHRIFT DAT meer is dan een reclameblad heeft een editorialist in dienst die met de regelmaat van een klok zijn mening geeft over de gang der zaken in dit tranendal. Meestal schuwen deze mannen/vrouwen de grote onderwerpen niet. Je zal maar zelden een editoriaal lezen dat over de garnaalprijs of het goeie weer gaat; als dat al eens het geval is dan worden daar gewichtige zaken aan gekoppeld als daar zijn: regeringsmaatregelen allerhande, economische en andere krisistoestanden, de vorming van het nieuwe Europa, de toekomst van de visserij, het land, de wereld... Neen, voor minder doen ze het niet. Over al deze onderwerpen blijkt de editorialist dan nog een eigen mening te hebben; een opinie die in de meeste gevallen verschilt van hetgeen de rest van de mensheid over dat onderwerp denkt (of moet ik zeggen: dacht te denken). Pretentie genoeg dus, maar of het ook nog zoden aan de dijk brengt?

Editorialen. We zijn daar zo aan gewoon geraakt dat we ons niet meer afvragen wat de zin is van dat soort ijver. Waarom doen ze het, die editorialisten?

De tijd dat ze de illusie hadden dat hun stukken de gang van zaken beïnvloedden is al lang voorbij. Vroeger, voor er sprake was van opiniepeilingen en van televisie, toen kon het nog zijn dat een politicus zijn oor te luisteren legde bij een editorialist. Vroeger, toen elk tijdschrift nog de stem van één of andere zuil, belangengroep of fractie vertegenwoordigde was het edito nuttig omdat er — soms tussen de regels door, maar toch — te lezen stond wat daar op de agenda stond. Vandaag echter leven we in een tijd waarin de editorialist het hoofd buigt en zegt: 'Er is geen kat die luistert.'

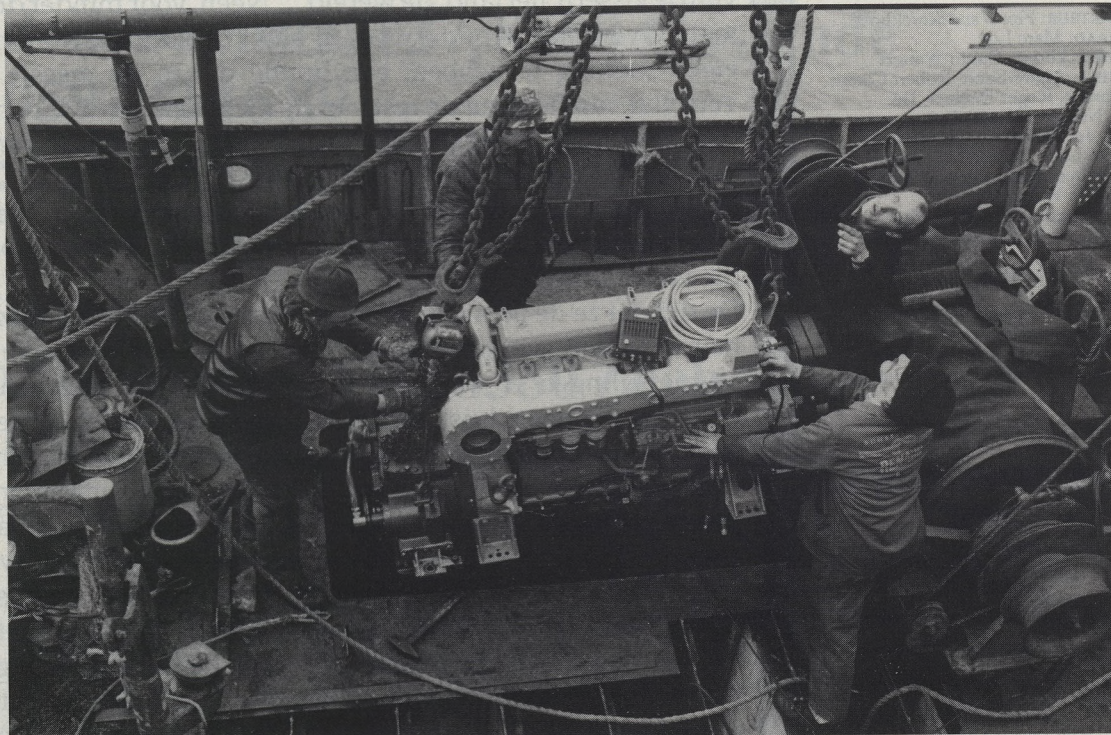
Sommigen zeggen dat het editoriaal 'archaisch' is; dat het behoort tot een vorig tijdperk van de beschaving toen er nog belang gehecht werd aan *het woord*; zij plaatsen de editorialist bij de soldaten uit de achterhoede in het gevecht van de woordcultuur tegen de alsmaar oprukkende beeldcultuur. Hij is, zo zeggen weer anderen, een overblijfsel uit de (verloren) tijd toen er nog geld gegeven werd aan mensen die schepen bouwden (en niet, zoals nu, aan mensen die schepen afbreken), de tijd dat politici richting gaven aan de maatschappij (en niet, zoals nu, achter de publieke opinie aanlopen), de tijd dat beroepsorganisaties niet 'gepasseerd' konden worden (en niet, zoals nu, moeten vaststellen dat het allemaal ver boven hun hoofd gebeurt), de tijd dat... Ach. Meestal overdrijven die mensen of ze bekijken de zaken eenzijdig, maar ze geven toch iets aan dat wel degelijk bestaat. Dat iets, daarvan wordt al eens gezegd dat het de Tijdgeest is.

Ha, zo denkt de editorialist dan, daar moet ik meer over weten, dat lijkt me wel iets voor een editoriaal te zijn: de Tijdgeest. Als hij dan dieper graaft en vraagt wat dat dan wel is zo'n Tijdgeest, dan blijkt het een woord te zijn dat alleen maar naar zichzelf verwijst. De Tijdgeest is de Tijdgeest!

Te weinig dus om een edito rond te brouwen. Een voorstel dan maar! Mocht er nog een reder zijn die eraan denkt een vissersvaartuig te bouwen, dat hij het dan de Tijdgeest noemt. Misschien mogen we het dan nog meemaken dat die nieuwe Tijdgeest er voor zorgt dat er nog zoiets als een Vlaamse vissersvloot bestaat. Misschien zullen we dan nog dat schip zien binnenlopen in één van de Belgische havens en zeggen: kijk, daar is ze uiteindelijk, de nieuwe Tijdgeest.

Flor Vandekerckhove (editorialist)

Wij feliciteren  
de rederij bvba Christoph  
en de heer & mevrouw Rudy Barbaix  
met de inbouw van de nieuwe Scania-motor  
in de O 211 'Christoph'



# RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK



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

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

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk         | - schroefassen  |
| - Slipwaywerken       | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk   | - plaatsen en herstellen van <i>alle</i> dieselmotoren    |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling                        |
| - kraanverhuur        |   |

## Jef Deroose, voorzitter van de Rederscentrale: 'Kapitaalkrachtige groepen willen nu alle schepen onder één redersvlag krijgen'

Jozef - Jef - Deroose is directeur van 'Hand in Hand' te Zeebrugge en voorzitter van de Rederscentrale. Toeval bracht hem begin vijftiger jaren in de visserij. Meer dan 40 jaar al leeft hij professioneel en emotioneel met vissers en reders mee

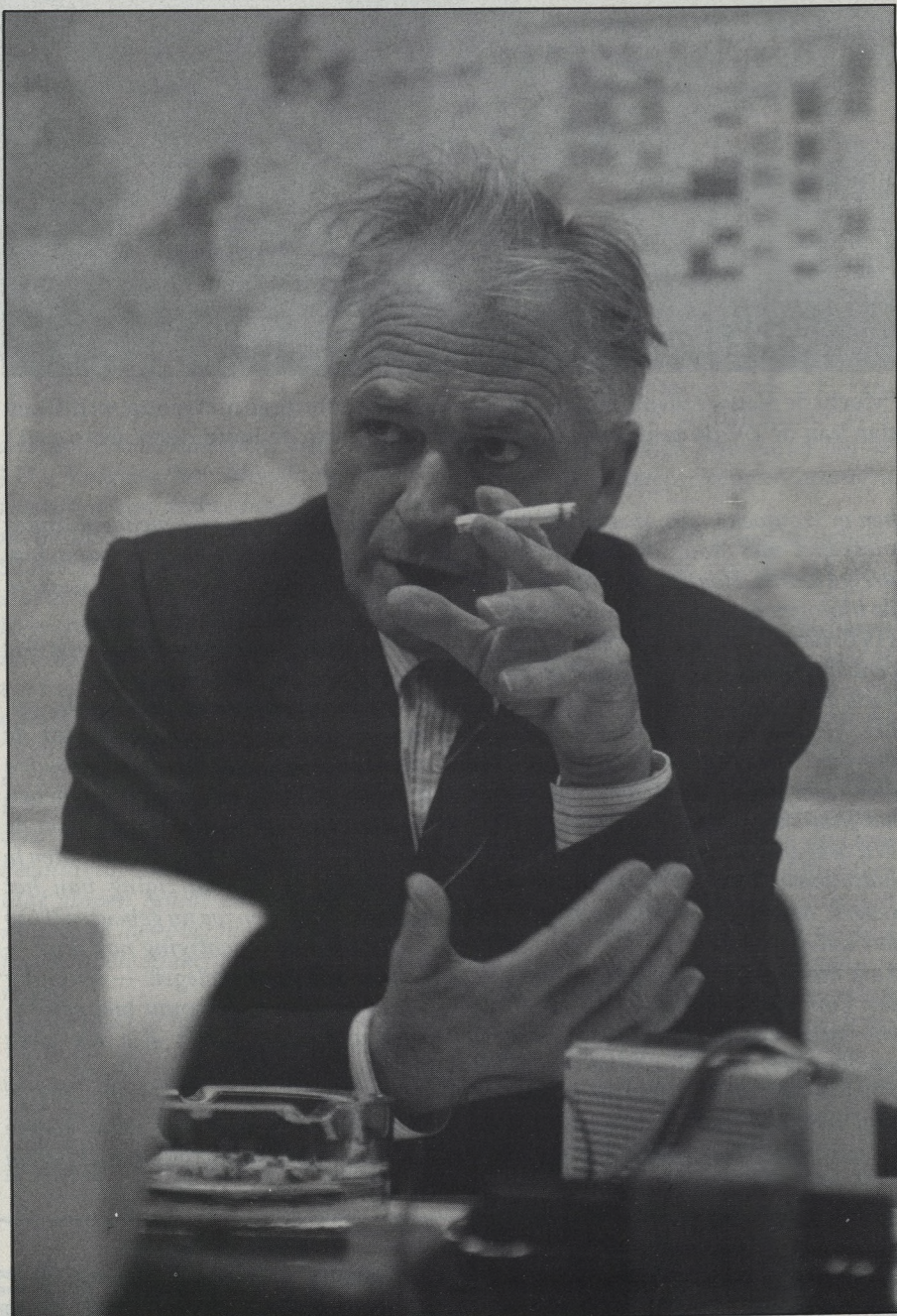
OPGESTART NA DE tweede wereldoorlog door wijlen Pros Vandenberghe zocht de producentenorganisatie 'Hand in Hand' in 1953 een nieuwe directeur. Jef Deroose, toen tijdelijk belast door het gemeentebestuur van Heist met de uitvoering van het Rampenfonds (februaristorm '53) wordt door gemeentesekretaris Gobert bij Pros aangeprezen. 'Zo', zegt Jef Deroose, 'belandde ik in de visserij op een dienst waar ik helemaal niets van kende. Ik had Latijn-Griekse humaniora gevolgd, dus wat wist ik van loonberekeningen en boekhouding af? Maar kom ik had geen werk en dus...'

Liefst had Jozef geneeskunde gestudeerd na z'n middelbare studies, maar de zorg om een langdurig zieke moeder liet geen financiële ruimte meer voor die richting op het familiebudget.

'Ook kunst en literatuur interesseerden me sterk en de deur van het N.I.R. (latere BRTN) stond al op een kier voor mij maar m'n vrouw was niet gelukkig met die keuze. Dus werd het uiteindelijk Hand in Hand'. De eerste jaren worstelt Deroose zich met vallen en opstaan door de sociale wetgeving. 'Met alle miserie vandien', zegt de man die in die periode nog een dichtbundel heeft uitgegeven. Maar toch weet hij 'Hand in Hand' systematisch uit te bouwen en in 1960 komt er al een afdeling toelevering en 'n paar jaar later een elektriciteitsafdeling.

De beroepsafdeling wordt verder uitgebouwd met kredietaanvragen en verzekeringen. Zo groeit 'Hand in Hand' te Zeebrugge uit tot een belangrijke producentenorganisatie zonder winst-oogmerk.

'Nee zelf interesseerde ik mij niet voor de visserij in m'n jeugd. Ik was hoogstens in me zelf geïnteresseerd. Ik kende het milieu alleen in de marge. Ik had een paar verre



Jef Deroose: 'Straks is er geen Rederscentrale meer nodig.' (foto gw)

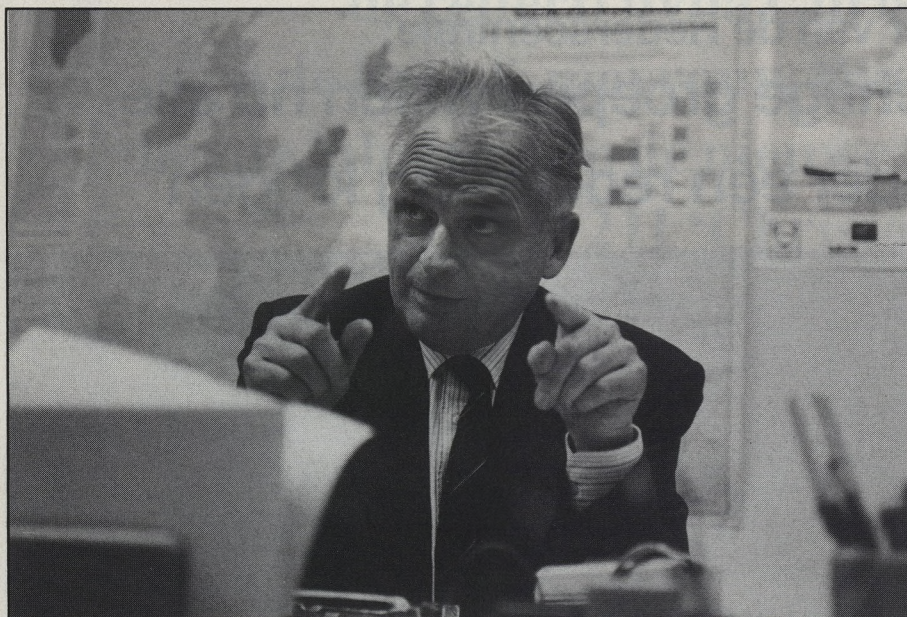
familieleden die op zee voeren en m'n vader was meestergast bij een (intussen verdwenen) ijsfabriek in Zeebrugge'.

Maar het kan verkeren!

HVB: Over een maand worden de quota voor 1993 bekend gemaakt. Uw mening over die beschermende maatregel?

J.D.: Het is van alle kwaad, het minst

kwade. Alleen zijn we van oordeel dat de biologen niet in staat zijn om vooraf te zeggen hoeveel vis er zal zijn in de toekomst. Er zijn zo vèèl factoren waar zij geen rekening mee kunnen houden, die onvoorspelbaar zijn: het weer en andere klimatologische omstandigheden, vervuiling, vraag en aanbod... Ik



'Mocht de nieuwe vismijn in de achterhaven te Zeebrugge niet rendabel blijken dan kan de ZV de zaak van vandaag op morgen van de hand doen' (foto gw)

*ben er trouwens van overtuigd dat de visstapel niet door de bevissing bedreigd wordt. Hoe dan ook, de visie van de biologen delen we helemaal niet.*

HVB: Bent U voorstander van de huidige verdeling, globaal, of ziet U meer in individuele quota?

J.D.: Ja, hoe moet die kwota verdeeld worden? Dat is al jaren een punt van discussie tussen de Rederscentrale en het Ministerie van Landbouw.

Wij vragen al jaren om de kwota zelf te mogen toekennen aan de reders. Maar Landbouw weigert ons dat kategoriek.

Enik moet toegeven, mocht het ooit zo ver komen dan worden we voor een enorme verantwoordelijkheid geplaatst en voor een zeer moeilijke verdeling. Persoonlijk vind ik het nochtans een veel eerlijker verdeling en dan zou ik ijveren voor een toekenning op basis

van historische verworvenheid zodat de familiale rederijen meer aan hun trekken zouden komen en de visserij in handen van onze vissers blijft!

HVB: De vismachtiging vervalt op het einde van dit jaar. Wat biedt de toekomst?

J.D.: Eén van de zaken die 'Landbouw' ons vorig jaar toestond was dat de vismachtiging eind '91 zou ophouden te bestaan. Om een heleboel redenen vroegen ze later of het niet kon om de machtiging toch nog voor 6 maanden te verlengen zonder wijziging van het statuut. Wat zien we nu gebeuren?! Op 1 juli werd de machtiging nog eens — zonder ons te raadplegen — éézijdig verlengd door Landbouw met een totale wijziging zelfs die we zeer nefast vinden. Wordt hij straks misschien weer voor 5 jaar verlengd? Ik zou het niet weten! We staan iedere keer voor voldongen feiten. Kijk, neem

nu aan dat 'Landbouw' de kwota individueel wil verdelen, per vaartuig, dan zou er zelfs geen machtiging meer nodig zijn want alleen zij kunnen vissen die de kwota krijgen. Maar dat zal wel een utopie blijven. Nu is de machtiging aan de reder gegeven. Wij pleiten er wel voor dat hij bij het schip zou behoren. Net als de meetbrief bijvoorbeeld.

HVB: U bent er duidelijk voorstander van dat de visserijsector een zaak van de huidige vissers blijft. Toch zien we meer en meer hoe visserijvreemde bedrijven financieel infiltreren in die sector.

J.D.: Ja, ik ben voorstander van een korporatistisch systeem. De visserij is een streek-eigen activiteit en sinds eeuwen op familiale traditie gebouwd. Dat is ook haar sterkte en dat moet volgens mij ook zo blijven, tenzij onze vissers en reders geen interesse meer hebben voor de eigen sector.

Kapitaalkrachtige groepen willen nu, mocht het lukken, alle vaartuigen onder één redersvlag brengen. Ik hoor het een woordvoerder van EG-Commissie niet zo lang geleden nog zeggen: 'In de visserij moeten grote bedrijven de schepen uitreden!'

Ook het feit dat de Nederlanders meer en meer financieel participeren in onze vloot, is een teken aan de wand. Een beschermende maatregel zou zijn, als de reder zou verplicht zijn zelf een groot aantal aandelen te hebben in een PVBA of NV.

HVB: U spreekt het niet uit, maar bij die 'Uitverkoop' van de vloot hebt u ook duidelijk 'Fishlink' voor ogen. Hoe groot is haar greep nu al op de sector?

J.D.: Er zijn er die zeggen dat ze al 22 vaartuigen heeft. Ik zelf weet — na heel wat puzzelwerk — van 15. Ik ben zelf verschillende keren bij Fishlink geweest maar daar verstoppen ze zich achter het 'bankgeheim' van de reders. Ze doen dit, zo denk ik, om geen cijfers bekend te

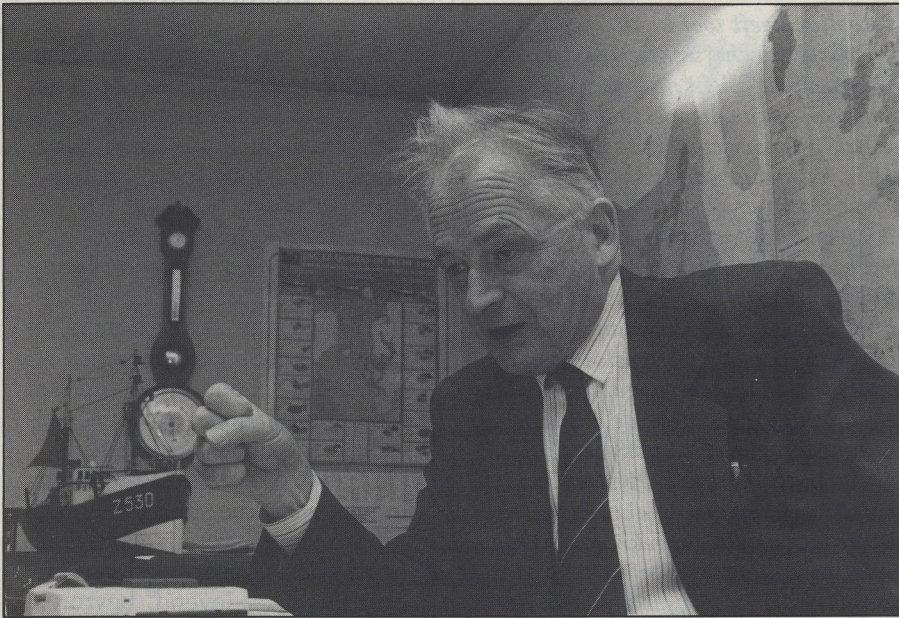
Smederij

# 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 Z.V. wordt nu door zijn eigen luizen gebeten.' (foto gw)

moeten maken. Als dat zo blijft verder gaan is er geen Rederscentrale meer nodig. Dan heeft Fishlink het voor het zeggen.

Wat mij wel opvalt is dat de Zeebrugse Visveiling en Fishlink in den beginne twee handen op één buik waren. Nu is de Z.V. razend op Fishlink omdat hun vaartugen overwegend in Nederland verkopen. Fishlink probeerde al in de visafslag van Lauwersoog een bevoorrechte positie te verwerven maar dat is hen niet gelukt. Om het plat uit te drukken de Z.V. wordt nu door z'n eigen luizen gebeten.

Vervelend voor ons is wel dat een aantal van onze bestuursleden ook in Fishlink zetelen en we ons soms afvragen of alles nog bespreekbaar blijft in de vergaderingen van de Rederscentrale want wat er daar vandaag besproken wordt, kan morgen tegen ons uitgespeeld worden.

HVB: De afslanking van onze, al niet zo lijvige, vloot is een ander heet hangijzer in

de visserijproblematiek. Uw visie!

J.D.: Volgens het Meerjarig Orëntatieplan van de EG moet tegen 1 januari 1993 onze vloot van 105.000 tot 92.000 PK teruggevallen zijn. Bij het slopen van een schip geeft de Vlaamse Regering een premie. Er is dit jaar 185 miljoen voorzien, maar dit blijkt alvast een te klein budget voor de vele aanvragen.

"Een formidabele spaarpot voor de reders is dat", zo zeggen de politieke beleidsmensen maar ze vergeten dat er tot 40% belasting geheven wordt op de beëindigingspremie. Wie dus een schip laat slopen houdt er wel een aantal miljoenen aan over maar of dit nu "een formidabele spaarpot is", is een andere vraag.

Verder vind ik het godgeklaagd dat de Vlaamse regering om de haverklap vroegere besluiten i.v.m. sanering wijzigt en terugkeert op vroegere intenties. Nog niet zolang geleden werd een scheepskrediet geweigerd omdat de

tonnenmaat van een schip, op aanwijzen van de zeevaartinspectie werd verhoogd. Nu schrijft het K.B. van 1 juli jl. voor dat, als de zeevaartinspectie omwille van de stabiliteit een grotere tonnenmaat eist, het vaartuig wél mag worden verlengd.

Dat is toch geen beleid!

HVB: Straks verhuist de Zeebrugse vismijn naar de achterhaven. Gelukkig daarmee?

J.D.: Weer een moeilijke vraag. (lange stilte)

Kijk, ik weet alleen dat mocht de nieuwe vismijn niet rendabel blijken de Z.V. de zaak van vandaag op morgen kan van de hand doen. Bepaalde groepen zouden morgen al bereid zijn om gebouwen en gronden over te nemen voor andere doeleinden. Daarom zou ik het erg vinden dat de huidige vismijn zou verkrotten, na de verhuis van de Z.V. Wie weet wordt deze infrastructuur ooit niet eens het enige alternatief om de visserij-activiteit toch nog in Zeebrugge te houden.

HVB: Zo te horen bent U niet zo optimistisch gestemd over de toekomst van onze visserijsector.

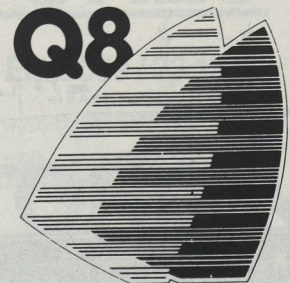
J.D.: Laten we realistisch blijven. Neem nu de aquacultuur. Misschien is dat wel de toekomst! Want geef toe, de modale Belg die vis wil eten, die trekt het zich niet veel aan van waar die vis komt en of het nu zalm, forel, makreel of kabeljauw is, vers of ingevroren.

Of neem nu de renovatie van de Oostendse vismijnpakhuizen. Mocht er straks geen eigen aanvoer meer zijn dan gaan de groothandelaars hun vis wel van ergens ander laten overkomen.

Komt daarbij dat de reders niet altijd ons standpunt volgen en helaas soms zonder lange termijnvisie handelen.

Zo vinden sommige reders het goed dat zoveel kollega's de beëindigingspremie aanvragen want, zo redeneren ze, dan wordt de te verdelen kwota-koek gro-

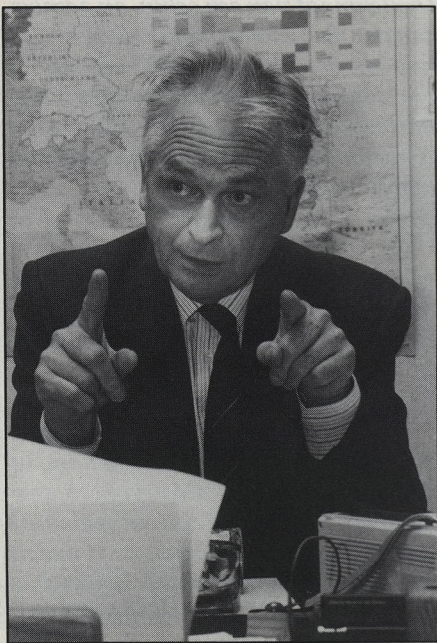
## Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

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



'De bokkennisserij heeft veel te laat asielrecht gekregen in Oostende' (foto gw)

ter. Maar ze vergeten daarbij dat op een bepaald moment de vloot zo klein zal worden zijn dat de visserijsector in haar globaliteit niet meer levensvatbaar zal zijn. Weg scheepswerven, toeleveringsbedrijven, vismijnen...

Zo werken ze zelf de teloorgang van de Belgische visserij in de hand.

HVB: Hoe zit het in feite met die veelbesproken veilplicht?

J.D.: In Oostende en Nieuwpoort is dat een louter stedelijke verplichting, gesteund op een politiereglement: wie gebruik wil maken van de vismijninfrastructuur is verplicht zijn vis te 'mijnen'. De Z.V. poneert dat ook in Zeebrugge de veilplicht nog altijd bestaat. Ik durf hier luidop te opperen dat dit niet waar is. Kommissaris Van Nuffel heeft dat onlangs nog uitdrukkelijk toegegeven. Juridisch heeft de veilplicht in Zeebrugge geen bestaansgrond.

Hetveilen heeft wel in alle mijnen een organisatorische functie. In Nederland is er geen veilplicht maar er gaan daar stemmen op om die wel in te voeren om zo het 'grijze circuit' in te dijken.

HVB: Waaraan schrijft U de teloorgang van de Oostendse visserij toe?

J.D.: Ten eerste is de visserij daar minder familiaal gebonden dan in Zeebrugge. Tentwee worden schepen daar minder rap vernieuwd dan bij ons en wordt er nu ook meer gesloopt of uitgeweekend dan in Zeebrugge. Ten derde is er de teloorgang door de uitdovende bilaterale overeenkomst met IJsland. Straks blijft er nog één IJslander in de vaart! Ten vierde heeft de bokkennisserij veel te laat asielrecht gekregen in Oostende. Jarenlang was men daar anti-boomkor. Toen wij dit systeem begin vijftiger jaren invoerden, lachten de Oostendse reders ons vierkant uit. Nu is 80% van de vloot als bokkennisser uitgerust!

HVB: Sommigen zien in U een trouwe discipel van wijlen Pros Vandenberghe. Klopt?

J.D.: Ik heb Pros zeer goed gekend en niemand van wie er vandaag de dag nog overblijft uit die periode heeft hem beter gekend dan ik.

Maar dat wil daarom nog niet zeggen dat ik het over alles eens was met hem. Hij had zijn visie en ik de mijne.

HVB: Leest U ons blad?

J.D.: Jazeker en graag. U doet uw best om de zaken objectief te behandelen. Maar ik vind wel dat u zich teveel op Oostende oriënteert.

Zeebrugge en Nieuwpoort komen te weinig aan bod.

Tja, haast je dan eens vol goede intenties naar Zeebrugge voor dit interview.

Marc Loy & Guido Walters

BRUSSEL

## Visserijbeurs

De *European Seafood Exposition*, (ESE) loopt van 20 tot 22 april e.k. in Brussel. Deelnemers uit België, Denemarken, Frankrijk, IJsland, Nederland, Noorwegen, Shetland, Spanje, Canada, Chili, de V.S., Argentinië en Indië hebben al stands gehuurd. Visverwerkende bedrijven uit meer dan 20 landen beschouwen hun aanwezigheid op de *European Seafood Exposition* als een essentieel onderdeel van hun marketingplannen voor 1993, aldus de enthousiaste inrichters.

De ESE is de eerste handelsbeurs in haar soort die speciaal aan visproducten in Europa is gewijd. Met honderden voorbeelden van visproducten — levend, bevroren, verpakt en met toegevoegde waarde — onder één dak is dit voor de vaklui een geschikte gelegenheid om nieuwe leveranciersbronnen aan te boren en een overzicht te krijgen van wat er in deze sector gebeurt.

Parallel met de beurs houden de organisatoren ook de eerste *International Seafood Conference* (19-20 april) die afgevaardigden een recente evaluatie biedt van Europese en wereldperspektieven voor visproducten, nieuwe marketing, verpakkings- en distributietechnieken. Ook de weerslag van de Europese en nationale wetgevingen op de sector zal ter sprake komen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met ESE c/o J&A, Floréallaan 98, B-1180 Brussel, België. U kunt ook bellen of faxen naar Yolanda Hornman: Brussel, België: Tel (32.2) 343.68.19 Fax (32.2) 343.98.28



*het taxibedrijf voor de visserij*

Bredene

Oostende

## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



*Dat wij alleen maar  
kwaliteitsprodukten  
leveren, moeten wij  
eigenlijk al lang niet meer  
vertellen*



**Van Beelen  
Netwerk**



**Le Lis  
Staalkabel**



**MARINE STORES**

H. Baelskaai 27, Oostende. Tel: 059 / 33.13.55 — Fax: 059 / 33.13.77



**ZEEBRUGGE STORES**

Rederskaai 23 - 24, Zeebrugge. Tel: 050 54 48 87 — Fax: 050 / 55 08 84

staalkabels — touwen — garens — hijs- en sjoerbanden — netten — kettingen — toebehoren — eigen werkplaats — kabelpers

# KREDIETEN OP KORTE TERMIJN

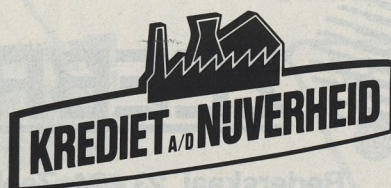
## SOEPELHEID

Uw onderneming moet regelmatig eerst zelf uit eigen zak betalen en ziet pas later haar geld binnenkomen. En uw leveranciers of andere derden eisen soms ook waarborgen.

Om behoeften te financieren die verband houden met de exploitatiecyclus van uw onderneming kan U in vertrouwen terecht bij de NMKN. Wij staan U bij met de nodige soepelheid om de prestaties van uw onderneming steeds te verbeteren.

De NMKN is bijzonder actief op het gebied van de financiering op korte termijn van de ondernemingen en biedt U verschillende krediettechnieken aan: kaskrediet, straight loans, disconto- en acceptkrediet, borgstellingskrediet, documentair krediet, enz...

Aarzel niet en neem vandaag nog contact op met ons Netwerk voor de Ondernemingen. Kies voor soepelheid en vraag naar de formule die U het best uitkomt. In een echte geest van partnership zullen wij U gaarne bijstaan.



NMKN. Samen maken wij uw projecten waar.  
Tel.: 02/214.15.23 – Fax: 02/218.04.78

Nieuwe vissershaven volgend jaar klaar

## La Rochelle bouwt aan zijn toekomst

DE VISSERSHAVEN VAN La Rochelle ligt slechts honderd kilometer verwijderd van Les Sables d'Olonne dat in ons vorig nummer (HVB nr 10, 2 okt. 1992, Ps 5 - 8) in de kijker stond.

La Rochelle is een stad waar de bezienswaardigheden een historisch verleden verraden. De havenstad dankt haar krachtige toeristische uitstraling aan een micro-klimaat en staat als aantrekkelijk waterspoort te boek. Onze belangstelling richt zich op de plaatselijke visserij die het de laatste jaren hard te verduren kreeg. Zware investeringen in een totaal nieuwe vissershaven en vismijn moeten voor een ommekeer zorgen.

HVB ging weer op reis en de Vlaamse visserij trok daar (al dan niet) weer lering uit.

**A**LS VISSERSDORP, GELEGEN op een rotsachtige vlakke omgeving door moerassen, eiste La Rochelle reeds in de twaalfde eeuw bestaansrecht op. Bevrijd van het juk van feodaal voogdij-schap kon de zout- en wijnhandel er tot bloei komen. De onafhankelijkheid van

de handelsrepubliek, tevens hoofdstad van het Franse protestantisme, stond de politieke éénwording onder Richelieu in de weg. In 1628 werd de bevolking, belegerd en uitgehongerd, na hevig verzet, overgeleverd aan Lodewijk XIII. De stad verloor alle voorrechten, de handel was geruïneerd en de vestingen

ontmanteld. Pas in de achttiende eeuw kwam de handel opnieuw tot ontwikkeling. De welig tierende suiker-, specerijen- en slavenhandel met de Antillen en de kommercialisering van Canada's bont gaven de rederstad iets van de vroegere glorie terug. Tijdens de Franse Revolutie geraakte de stad opnieuw in verval. Maar met de uitbouw van de handelshaven aan het diep water van La Pallice betrad La Rochelle de twintigste eeuw.

### Oude haven

Reeds in de 13de eeuw nam de haven van La Rochelle de huidige plaats in. Twee torens aan de haveningang bleven na het beleg van 1628 overeind. De Kettingtoren (*La Chaîne*) uit de 14de eeuw heeft zijn naam te danken aan de

Een typische Frans vaartuig in de haven van La Rochelle. Op de achtergrond de 14de eeuwse Sint-Nicolaastoren, de hoogste van de twee torens die de oude haven beheersen. (Foto gw)



**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



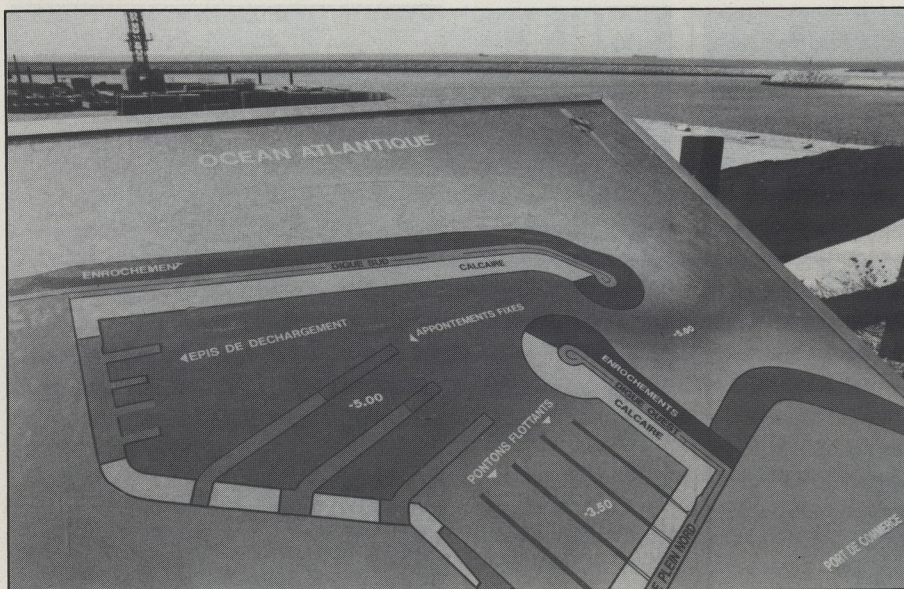


Foto links: Het plan van de nieuwe vissershaven aan de Chef de Baie. De dammen die de haven afschermen zijn klaar. Momenteel worden de stijgers gebouwd. (foto gw)

Foto onder: De bijna veertig jaar oude visafslag van La Rochelle voldoet niet meer. Om zich binnen de Europese markt te handhaven wordt de veiling volgend jaar overgebracht naar een gloednieuw complex buiten de stad. (Foto gw)



Chef de Baie

Ondanks de dalende aanvoer kreeg de *Chambre de Commerce et d'Industrie* de opdracht om de verhuis van de verouderde installaties voor te bereiden. Drie jaar later legde president *Mitterand* de eerste steen voor de aanleg van een volledig nieuwe haven (wateroppervlakte 10 ha) in de industriezone *Chef de Baie*, gelegen op 5 km van de huidige vismijn. Alles wordt in het werk gesteld om in het kader van de Europese eenmaking over een volledig nieuwe accommodatie te beschikken volgens de EG-normen. Een terrein van 12 hektare is hiervoor beschikbaar. In de eerste plaats wil La Rochelle de eigen vissers terugwinnen. De nieuwe vissershaven die 24 uur op 24 toegankelijk zal zijn moet daartoe bijdragen.

### Aanvoer en besomming in de haven van La Rochelle

De activiteit in La Rochelle, enkele jaren terug nog in de *Top Tien* van de Franse vissershavens, kreeg sinds 1975 zware klappen.

De aanvoer in La Rochelle, in 1965 nog goed voor bijna 25.000 ton, bedroeg vorig jaar nog amper 6.942 ton. De besomming omgerekend in Belgische frank (gemakshalve tegen een koers van 6 fr.) bedroeg 756 miljoen frank. Gemiddelde prijs: 109 fr./kg.

Ter vergelijking: Oostende in 1991: 10.420 ton, goed voor 1.038 miljoen frank. Gemiddelde prijs: 99 fr./kg.

plaatselijke *Halle à Marée* teruggefallen op 7.500 ton. De vlootvernieuwing bracht met zich mee dat de aanvoer twee jaar later opnieuw 9.200 ton bereikte. In 1989 was dat 9.120 ton en in 1990 nog 8.700 ton, maar vorig jaar vielen de aanlandingen met **twintig procent** terug op 6.900 ton. De nieuwe daling was een tegenvaller. Des te erger omdat dit het gevolg was van de uitwijking van een dozijn plaatselijke vaartuigen naar de Spaanse havens *Pasajès-de-San-Juan* en *San Sebastian*. De Spanjaarden voeren al langer dan vandaag een agressieve aanvoerpolitiek, waarbij de vissers een hogere prijs beloofd wordt op voorwaarde dat de vis gesorteerd is en in houten kisten afgeleverd wordt. Bovendien liggen de beide Spaanse havens niet verder van de visgronden verwijderd dan de thuishaven, maar zijn wel op elk uur van de dag toegankelijk.

Vandaag telt de zeevisserijvloot van La Rochelle 48 vaartuigen van 16 tot 25 meter (een honderdtal kleine kustvaartuigen niet meegerekend), waaronder zes semi-industriële schepen (32 tot 40 m.). Op de vaartuigen werken 458 vissers. De vismijn is goed voor 107 werkplaatsen en de verwerkingsbedrijven zorgen voor 285 jobs. De rechtstreekse tewerkstelling in de visserij van La Rochelle bedraagt uiteindelijk 850 banen.

	AANVOER IN TON	BESOMMING IN F.F.
1991	6.942	126.016.901
1990	8.735	155.582.359
1989	9.120	166.622.757
1988	9.192	143.209.126
1980	8.474	94.736.240
1975	14.456	95.211.976
1970	19.256	64.711.675
1965	24.512	73.316.570

# RRRR!

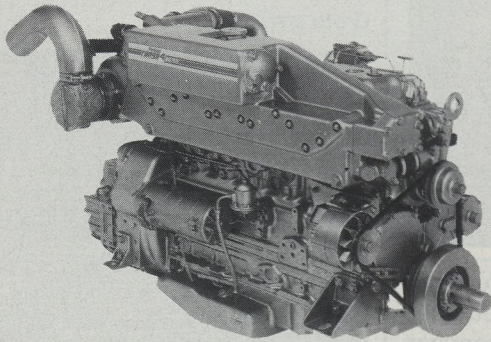


WORDT HET NIET EENS TIJD VOOR 'N MITSUBISHI MOTOR?  
BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!

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

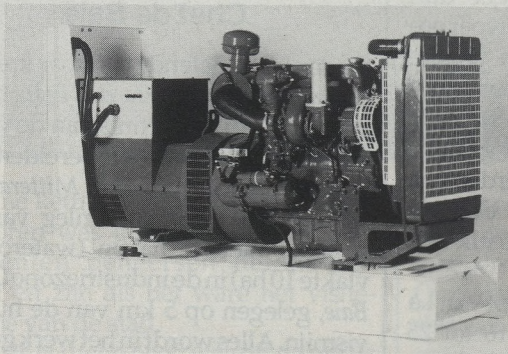
# Perkins

## Scheepsdieselmotoren



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

## Generatorsets



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

# Hunter n.v.

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

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



Foto boven: De veiling gebeurt in La Rochelle met primitieve middelen. De roeper dweilt met zijn geluidinstallatie de vismijn af. In de nieuwe vismijn wordt alvast met de elektronische klok geveild. (Foto gw)

Foto onder: Net als in Les Sables d'Olonne (zie HVB nr 10, 1992) is het sorteren van de vis vrouwenwerk. (Foto gw)



Ook een vlottere afhandeling van de verkoop in de volledige geautomatiseerde en geklimatiseerde nieuwe visafslag met veilklok zoals in Spanje moet La Rochelle opnieuw aantrekkelijk maken. Tenslotte moeten de kosten voor sortering van de vis omlaag, wordt voorzien in een koelhuis met een capaciteit van 45.000m<sup>3</sup> en in de nodige transportfaciliteiten. Ook de inplanting van een slipway, scheepswerven en reparatiebedrijven in de onmiddellijke nabijheid van de nieuwe vissershaven werd niet over het hoofd gezien.

### Vrouwenwerk

Bij de *Chambre de Commerce* is Marie-Pierre de Joux belast met de begeleiding van de verhuis. Zij weet waar ze in Zeebrugge mee bezig zijn. "Wij zullen wat later klaar zijn. Bovendien hebben wij het voordeel dat onze nieuwe vissershaven rechtstreeks toegankelijk is. Zelfs de Zeebrugse vissers die in de Golf van Biscaye werken zullen net als onze vissers de voordelige ligging weten te waarderen" verdedigt ze het project met Franse hartstocht. Was er dan geen verzet te bespeuren tegen een mammoetproject dat hopen geld kost, en dat op een ogenblik dat de visserij in volle crisis verkeert? "Onze vissers hebben er een goed oog-op. Bij het vismijnpersoneel liggen de zaken iets anders. De kleine verplaatsing moeten zij er wel bij nemen, maar de werk-omstandigheden zullen er heel wat beter zijn. Het budget voor de nieuwe vissershaven is inderdaad aanzienlijk. 258 miljoen francs (1,55 miljard B. fr.). Het is echter een investering die de volgende jaren haar vruchten moet afwerpen. Op termijn rekenen wij erop



De aanvoer van een haai is bij ons krantennieuws. Aan de Atlantische kust worden ze met hopen gevangen: doornhaaien, gladde haaien en haringhaaien bij de vleet. (Foto gw)

dat naast Belgische, ook Russische en Spaanse vaartuigen binnenlopen. De berekeningen zijn gebaseerd op een aanvoer van 10.000 tot 13.000 ton, ongeveer de capaciteit van onze vloot. Voor de verwerking rekenen

wij op 25.000 ton, een cijfer dat overeenstemt met de aanvoer en de invoer die moet verwerkt worden."

La Rochelle wil dus de Europese trein niet missen? "Wie niet voldoet aan de sanitaire normen van de EG vliegt eruit. De visserij is belangrijk voor de tewerkstelling in La Rochelle. Wij moesten ofwel de oude vismijn volledig renoveren of een nieuwe inplanting bedenken. Wij kozen voor de laatste oplossing. Een totale renovatie van de bestaande accommodatie zou ook zeer veel kosten en een normale exploitatie van de visafslag maandenlang belemmeren. Bovendien was hierdoor het probleem van de toegankelijkheid van een haven in het stadscentrum niet van de baan. De beslissing voor een totaal nieuwe en gemakkelijk bereikbare vissershaven werd weliswaar niet unaniem genomen, maar de toekomst zal bewijzen dat het geen verkeerde keuze was."

De vooropgestelde openingdatum in april 1993 is in elk geval niet meer haalbaar. Alles laat echter voorzien dat La Rochelle tegen eind '93 over een van de modernste Europese vissershavens zal beschikken en zich weer concurrentieel kan opstellen in de bikkelharde strijd voor de visaanvoer. (gw)



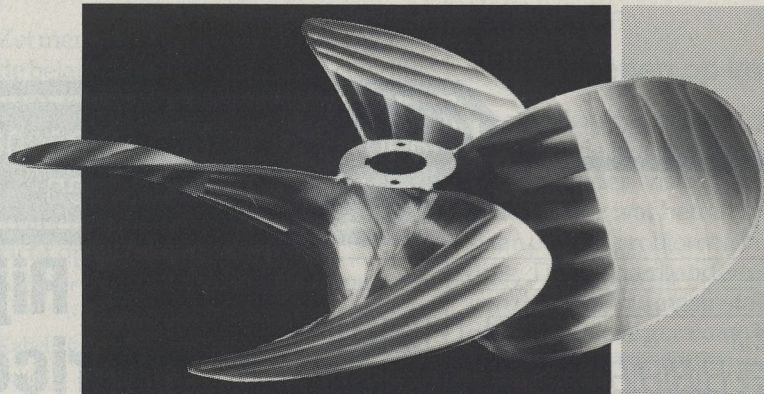
(Zwarte vis)

### De belangrijkste Franse vissershavens

Om een indruk te krijgen van het belang van de diverse Franse vissershavens zetten we enkele cijfers op een rijtje. Omdat er zowat 42 visveilingen zijn is het onmogelijk ze allemaal op te noemen. We houden het bij de belangrijkste. De cijfers hebben betrekking op de eerste vijf maanden van dit jaar (januari-mei)

	Besom. (in Fr. franc)	Aanvoer (in ton)	Gem. prijs (in F.F.)
Boulogne	276.270	25.846	10,69
Lorient	207.856	15.855	13,11
Concarneau	193.568	11.911	16,25
Le Guilvinec	117.405	5.475	21,44
Les Sables	80.508	3.758	21,42
Saint-Guénolé	74.752	3.774	19,80
Loctudy	73.843	3.613	20,44
Douarnenez	55.798	4.057	13,75
Port-en-Bessin	53.607	4.613	11,62
Saint-Gilles	50.757	3.816	13,30
La Turballe	48.344	2.636	18,34
La Cotinière	45.943	1.690	27,19
La Rochelle	44.634	2.705	16,50
Baie de St.-Brieuc	43.676	3.287	13,29
St.-Jean-de-Luz	38.530	2.417	15,94

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



### VAN VOORDEN GIETERIJ BV

SCHIEPSSCHROEVEN - STRAALBUIZEN  
INDUSTRIEEL GIETWERK - MACHINEFABRIEK  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

### VAN VOORDEN REPARATIE BV

SCHIEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL -  
WERKENDAM - ALBLASSERDAM - BOLNES - IJMUIDEN - LEMMER -  
DELFIJL - RUPELMONDE (BELGIE) - GUSTAVSBURG (DUITSLAND)  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

### PROMAC BV

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

### HODI-ZALTBOMMEL BV

STRAALBUIZEN  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

## VAN VOORDEN GROEP



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

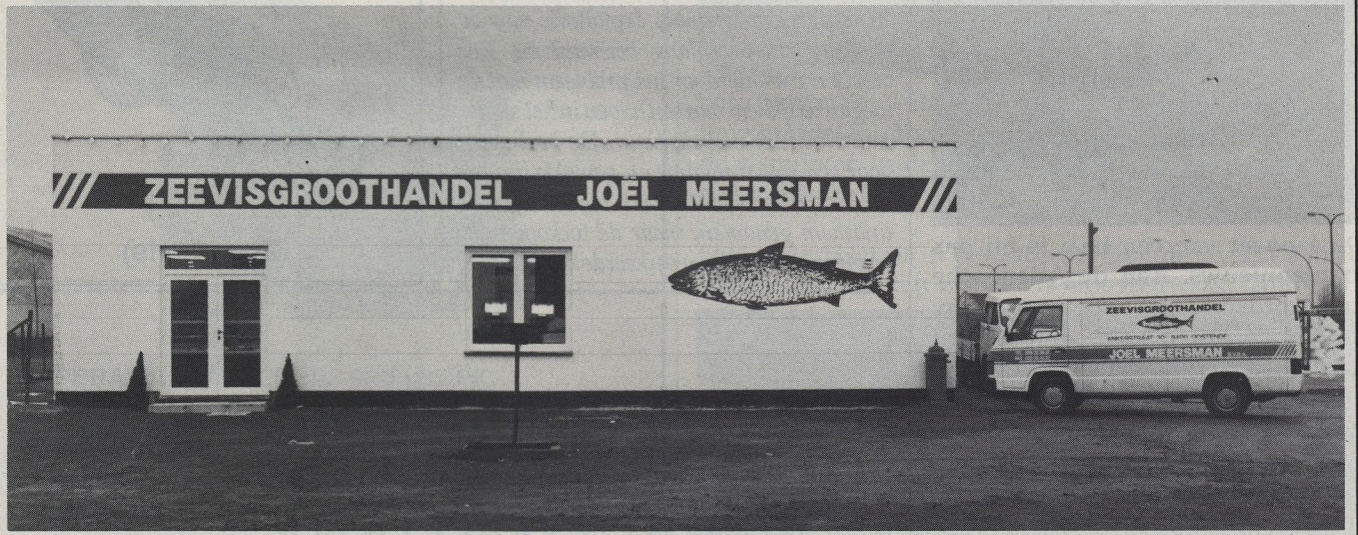
VAN VOORDEN GROEP:  
VAN VOORDEN GIETERIJ BV  
VAN VOORDEN REPARATIE BV  
PROMAC BV  
HODI-ZALTBOMMEL BV

Zeevisgroothandel

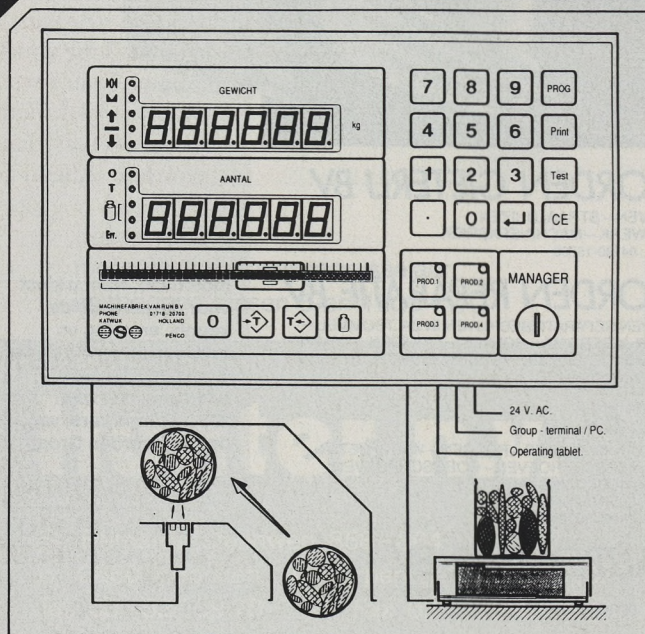
# bvba Joël Meersman

## Ankerstraat 30, 8400 Oostende

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



### 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.

## Aanvoer en besomming januari-september 1992

## Oostendse vismijn: rake klappen

DE TOTALE AANVOER van verse zeevisserijprodukten door Belgische vaartuigen in binnenlandse havens liep tijdens de voorbije zes maanden met meer dan twaalf procent terug. Voor de globale besomming na drie kwartalen (9 maanden) ligt het resultaat bijna zestien procent beneden de opbrengst van vorig jaar. Na zes maanden lag de besomming nog maar 7,5 procent achterop ten opzichte van de eerste helft van vorig jaar.

Samengevat ziet de totale aanvoer en opbrengst van Belgische vaartuigen in de drie kustvismijner na negen maanden er als volgt uit:

	Aanvoer	Besom.	Gemiddelde
	In ton	X 1.000 fr.	Prijs
1991	20.285	2.080.249	102,6
1992	17.690	1.751.475	99,0
Verschil	-2.595	-328.774	-3,6
% Verschil	-12,8	-15,8	-3,5

Onderverdeeld per vismijn levert dat ons onderstaand overzicht op. Nogmaals wordt duidelijk dat de resultaten in de Oostendse vismijn (O) er niet rooskleurig uitzien. Na zes maanden moest men vaststellen dat zowel de aanvoer als de besomming twintig procent achterop lagen op de resultaten van vorig jaar. HVB stelde toen dat het tweede semester nog slechter zou uitvallen. De uitwerking van het wegvalen van een aantal vaartuigen kwam in het halfjaarresultaat nog niet voor het volle pond tot uiting. Na negen maan-

den tekenen de gevolgen zich weldegelijk duidelijker af. De aanvoer ligt nu al 22 procent lager en de besomming meer dan een kwart (26,5 procent om precies te zijn). Het zijn cijfers die tot nadenken stemmen.

De eigen aanvoer in Zeebrugge (Z) liep in mindere mate terug en ligt ver beneden het gemiddelde van de drie vismijnen. Ook Nieuwpoort (N) moet achteruit zoals uit volgend overzicht blijkt.

Aanvoer	1991	1992	VERSCHIL	VERSCHIL
	ton	ton	ton	+/- %
O	7.695	6.000	-1.659	-22 %
Z	11.736	10.967	-769	-6,6 %
N	854	723	-131	-15,3 %
Tot	20.285	17.690	-2.559	-15,8 %

Besomming	1991	1992	VERSCHIL	VERSCHIL
	In milj	In milj	In milj	+/- %
O	747	549	-198	-26,5 %
Z	1.232	1.110	-122	-9,5 %
N	101	92	-9	-6,4 %
Tot	2.080	1.751	-329	-12,8 %

Zet men de aanvoer en besomming van de belangrijkste vissoorten op een rijtje dan valt onmiddellijk de prijsval van de schol op. Bijeen aanzienlijk lagere aanvoer (-40 procent) daalde ook de gemiddelde prijs sterk.

Samengevat levert dit volgend overzicht op:

Aanvoer	1991	1992	VERSCHIL
	ton	ton	%
Kabeljauw	1.804	1.521	-15,7 %
Schol	8.854	7.018	-20,7 %
Tong	2.850	2.588	-9,2 %
Totaal	13.508	11.127	-17,6 %

Besomming	1991	1992	VERSCHIL
	IN MILJ.	IN MILJ.	IN %
Kabeljauw	155	123	20,5 %
Schol	629	372	-40,8 %
Tong	696	702	+0,9 %
Totaal	1.480	1.197	-19,1 %

## OOSTENDE

## A.9 Stern

Niet alle Belgische vissersvaartuigen hebben een kustplaats als thuishaven. Buiten de Scheldevisserijvloot zijn er nog een half dozijn gelijkwaardige vaartuigen. Een van de twee vaartuigen die nog Antwerpen als thuishaven hebben (maar vanuit Breskens opereren) kwam de voorbije weken tweemaal naar Oostende. Het betreft de A.9 Stern van de gelijknamige rederij uit Antwerpen die telkens honderd bennen vis en honderd kilogram tong op de markt zette. De A.9 is een stalen vaartuig uit 1953 met een lengte van 26,32 meter en een motorvermogen van 300 pk.

## ZEEBRUGGE

## Netten op kaai

De stad Brugge heeft een gratis ophaaldienst op de kaaien waarbij netten, kabels en ander vistuig worden opgehaald. Voor wat betreft de netten ontstaan daarbij problemen bij de verbranding. De aanvoerbanden en de kanalen van de verbrandingsinstallatie zouden daarbij onklaar geraken. Daarom stelt de stad nu als voorwaarde dat de netten in stukken van maximaal één vierkante meter versneden worden. Alleen versneden netten mogen dus nog op de kaaien achtergelaten worden.

## LIFERAFT SERVICE CENTER

## MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

ROYERSSLUIS KAAI 48  
B-2030 ANTWERPEN  
TEL: 03/231 3648  
FAX: 03/231 5765

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

## S.K.B.



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)

## AFDELING KUST

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

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

# Ramp O 303 was werkongeval

IN OKTOBER VIEL in de Onderzoeksraad voor de Zeevaart het uitgebreid eindarrest over de ramp met de O 303 *Girl Linda* op 14 november 1990. Daarom geven wij hieronder nogmaals uitgebreid verslag over deze zaak. Maar er waren ook nog andere uitspraken.

## Aanvaring

In de omgeving van de boortorens van het *Leman Field* op 33 mijl ten NE van Great Yarmouth kwamen de Z 583 '*Angelina*' en het Britse wachtschip '*Putford Harrier*' op 13 november 1989 met elkaar in aanvaring. De Raad stelt vast dat de Z 583 in de dikke mist de reglementair voorgeschreven mistseinen niet heeft gegeven. Wachtsman **Robert De Waegenaere** heeft geen gevolg gegeven aan de oproepen van de *Putford Harrier* op kanaal 16 toen deze op 1/4 mijl genaderd was. Ook stonden beide radars van de Z 583 nagenoeg op hetzelfde bereik. De Raad bestraft De Waegenaere met een schorsing van drie dagen.

## Stranding

Tijdens de wacht van matroos Danny Oosterlynck is de Z 19 '*Sonja*' aan de grond gekomen in positie 52° 24' N en 01° 46' E. Schipper **Emmanuel Vantorre** kon het schip weer vlot krijgen. Later werd vastgesteld dat de straalbuis was afgescheurd. Oosterlynck Danny had van de schipper de opdracht gekregen om tussen SOUTHWOLD en COVE-MITE, op een afstand van 2 mijl uit de kust, heen en weer te varen omdat de visserij gestaakt word wegens de SW-storm met windkracht 10 en men ging schuilen onder de Britse kust.

De wachtsman heeft niet de opgegeven orders gevolgd en zo werd de Barnardboei aan de verkeerde kant gepasseerd. Het alarm van de dieptemeter ingesteld op 10 meter sloeg aan, maar Oosterlynck schonk er geen aandacht aan alhoewel de scheepsjongen hem tot twee keer toe waarschuwde.

De Raad stelt ook vast dat Oosterlynck reeds vroeger een veroordeling van twee maanden schorsing opliep wegens gebrek aan goede uitkijk en het uitvoeren van verkeerde manoeuvre bij het vergaan van de Z.289 '*Jan Breydel*' na aanvaring met de '*Arabian Express*'. De Raad bedacht **Danny Oosterlynck** nu met een schorsing van drie maanden.

## Z.14 en het Tunesisch motorschip 'El Jem'

Schipper **Erik Vantorre** van de Z.14 '*Brandon Star*' had besloten op 1 december 1989 al vissend de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel te kruisen. Halverwege de lane is hij in een dikke mist terechtgekomen, met een zichtbaarheid van amper 10 meter. De voorgeschreven mistseinen werden gegeven. Een echo op de radar werd waargenomen op een afstand van 6 mijl. Toen bleek dat het andere vaartuig tot op 4 mijl genaderd was en beide vaartuigen een aanvaardingskoers stuurden, besloot schipper Vantorre om

90 graden over stuurboord uit te wijken. Kort daarop is de Z.14 met het bakboordnet vastgeslagen aan een onderwater zittend voorwerp, zodat het schip geen vaart meer kon maken. Aan boord van de Z.14 bleef men mistseinen en waarschuwingseinen geven en werd het andere vaartuig op kanaal 16 VHF opgeroepen. Er kwam geen reactie.

Op het laatste ogenblik is de '*El Jem*' naar stuurboord uitgeweken, waardoor een scheur van ongeveer één meter boven de waterlijn werd aangebracht op de Z.14.

De Raad stelt vast dat uit het onderzoek is gebleken dat de hoofdschuld voor de aanvaring bij de *El Jem* moet gezocht worden, omdat het schip bij een zeer beperkte zichtbaarheid, aan een hoge snelheid is blijven doorvaren, geen mistseinen heeft gegeven en niet gereageerd heeft op de oproepen van de Z.14 op kanaal 16.

Ondanks het feit dat de schuld voor de aanvaring in hoofdzaak bij de '*El Jem*' gelegen is, heeft het verkeerd vaargedrag van schipper **Erik Vantorre** ook tot de aanvaring bijgedragen.

Toen de schipper tijdens het kruisen van de SW-lane, het andere schip waarnam, is hij 90° over stuurboord uitgeweken, zodat de Z.14 niet alleen naderde op de '*El Jem*' in plaats van te verwijderen, maar ook tegen de algemene richting van het verkeer begon te varen wat een overtreding betekent op voorschrift 19. Bestraft met een schorsing van 7 dagen!

## Z.321 & Z.34

Op 30.11.1989 om 06.30 u. is de Z.321 '*Aurora*' in aanvaring gekomen met de Z.34 '*Northern Sky*'. De Z. 321 bevond zich in de SW-lane, liep 10 mijl en stuurde een koers van 225° op de automatische piloot. De radars stonden ingesteld op een bereik van 6 en 3 mijl. Genaderd op 3 mijl, stelde schipper **De Paep** vast dat het andere vaartuig vislichten voerde, hij kon enkel het stuurboordlicht waarnemen. Beide vaartuigen stuurden ongeveer kruisende koersen.

Toen de Z.321 tot op 200 meter van de Z.34 genaderd was, wou schipper **De Paep** een uitwijkmanoeuvre uitvoeren met de automatische piloot, door over bakboord uit te wijken. De automatische piloot reageerde echter niet onmiddellijk, met het gevolg dat beide vaartuigen met elkaar in aanvaring kwamen en waarbij beide schade opliepen aan de

## 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 schaaftwerk

\* Alle las- en konstruktiewerken

\* Verhuring van telescopische kranen

*Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de vissertij*

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**

bokken.

De Raad stelt vast dat schipper Franky De Paep van de Z.321 op een afstand van 3 mijl had waargenomen dat het andere vaartuig een vissend vaartuig was en dat de koersen elkaar kruisten. Hij wist dus zeer goed dat hij uitwijkplichtig was en dat hij het manoeuvre tijdig diende uit te voeren. Hij werd bestraft meteen schorsing van 10 dagen.

### O.303 'Girl Linda'

De O.303 is op 1 november 1990 uit de haven van Oostende vertrokken om de visserij te bedrijven in het Kanaal en op de Engelse oostkust. De terugkomst was voorzien op 15.11.1990.

Op 14.11.1990 om 14.00 u. heeft Dirk Wydooghe, reder van de O.303 nog radiokontakt gehad met schipper Depreytere. Dezelfde dag omstreeks 21.00 u. heeft schipper F. Blondeel van de N.52 'Sea Hunter', nog kontakt gehad met de O.303. Schipper Depreytere liet toen weten dat hij met zijn netten ergens aan vast zat in de benaderende positie van 52° 37' 50" N en 02° 17' 50" E. Een vijftiental minuten later liet Depreytere weten dat zijn netten terug bovengehaald waren en er geen gevaar meer was. De N.52 is dan verder over de noord gekord en heeft ondanks verschillende oproepen geen radiokontakt meer gehad met de O.303. De weersomstandigheden waren: NW windkracht 5 à 7, goed zicht. De bemanning van de O.303 was samengesteld uit: Depreytere Nick, schipper, ° in Kortrijk op 20 december 1959; Verstraete John, motorist, ° in Oostende op 23 juni 1957; Verhaege Glenn, stuurman, ° in Oostende op 20 november 1970; Decock Geert, matroos, ° in Oostende op 5 januari 1964; Michiels Marnix, matroos, ° in Oostende op 7 juli 1967 en tenslotte Michiels Jurgen, scheepsjongen, ° in Oostende op 25 november

1973.

Opzoekingswerk door duikers van de zeemacht gaf ons een goed zicht op de situatie van het wrak dat kon gelokaliseerd worden in positie 52° 37' 2" N en 02° 19' 7" E, meteen NE voorligging. *De stuurboordkok helt 45° over stuurboord en de boomkor ligt binnen boord. Het stuurboordnet is gedeeltelijk om de mast getrokken en hangt gedeeltelijk over de reling. De bakboordbok staat horizontaal uit en de sleepkabel van het bakboordnet staat gespannen. Het bakboordnet ligt, vastgeslagen aan een metalen constructie van 9 meter bij 3 meter, met dwarsverbindingen om de 3 meter, op ongeveer 100 meter van het schip. De romp van het schip vertoont geen enkele beschadiging. De veiligheidsnetten zijn niet geactiveerd, zodat de blokken nog aan de toppen van de bokken bevestigd zijn. De bakboord- en de stuurboord achterdeuren staan open. De deuren van de brug zijn gesloten, evenals het visruim. In de delen van het schip die voor de duikers bereikbaar waren, waaronder de dwarsgang, werden geen vermisten aangetroffen en ook geen oliegoed. Op 8 juni 1991 kon het vlot van de O.303 geborgen worden. Het lag een tiental meter verwijderd van het wrak over bakboord.*

Het is vooreerst uitgesloten dat de O.303 door een aanvaring of door het verstrikt raken van een duikboot in de netten tot zinken is gekomen.

Het ontbreken van enige schade aan de rompen de vastgeslagen bakboordboel, levert daartoe het bewijs. Het is ook uitermate onwaarschijnlijk dat het schip tijdens het winden is gekapseisd, omdat de schipper in dergelijk geval de veiligheid zou gebruikt hebben om zijn net los te trekken, wetende dat zijn stuurboordboel binnenboord lag. Bovendien lag het bakboordnet een 100-tal meter achter het schip.

Het is gebruikelijk dat men ongeveer twee een een kwart keer zoveel touw steekt, als de diepte waarop men vist.

Het feit dat het net ongeveer 100 meter achter het schip ligt, is dus geheel in overeenstemming met bovenstaande regel, omdat de gemiddelde diepte ter plaatse 35 à 50 meter bedraagt.

Uit benaderende berekeningen, uitgevoerd door de zeevaartinspektie blijkt dat het schip onder dezelfde omstandigheden zoals het aangetroffen werd door de duikers, nl. met de stuurboordboel binnenboord en de bok getopt onder een hoek van 45°, bij een supplementaire belasting van 0,8 ton op de top van de bakboordbok, het schip reeds doet kapseizen.

Het niet geactiveerde veiligheidssysteem, bestaande uit het zogenaamde sliphaaksysteem, wijst erop dat het kapseizen uitermate snel moet gegaan zijn, zo snel zelfs dat de bemanning, die nochtans op dak bezig was met het herstellen van het stuurboordnet, niet eens de kans gekregen heeft om het veiligheidssysteem te activeren. Er werd ook geen enkel noodsignaal opgevangen.

Dat de bemanning op het dek stond op het ogenblik van de feiten, blijkt uit het niet terugvinden van het oliegoed op de plaats waar deze normaal hing, bovendien werd het stuurbootnet gedeeltelijk in de mast getrokken en hing het niet gedeeltelijk over de reling.

Dat het net gescheurd was, blijkt uit de feitelijke toestand en het gesprek tussen Depreytere en Blondeel, waarbij eerstgenoemde liet weten dat hij met de netten was vastgeslagen en daarna terug was vrijgekomen.

Er kan dus besloten worden, zo stelt de onderzoeksraad, dat de O.303 is gekapseisd door het vastslaan aan een metalen constructie, terwijl het schip over een kant aan het vissen was, nl. met de bakboordboel. Bij dit arbeidsongeval op zee is de volledige bemanning om het leven gekomen.

Robert Coelus

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

# In- en uitvoer van visprodukten daalt voor het eerst sinds jaren

IEDER JAAR PUBLICEERT de *Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij* een brochure over de evolutie van de Belgische visserijsector. Telkens besteedt HVB aandacht aan de in- en uitvoer van visprodukten. Ook dit jaar wijken we daar niet vanaf. De buitenlandse handel, vooral de import, is voor de sector geen onbelangrijke bezigheid. Ons land voert vier maal meer vis is dan het exporteert.

## De invoer

**N**A JAREN VAN min of meer belangrijke aangroei daalde het invoerpakket van vis- en visserijprodukten (met inbegrip van zoetwatervis) in 1991 voor het eerst sinds zes jaar. De afwijking in het invoervolume bedraagt echter minder dan 4%. De invoerwaarde daarentegen nam nog toe met 5,8 procent.

Het prijsgemiddelde van alle ingevoerde vissoorten steeg van 142,6 fr. per kilogram in 1990 tot 156,6 frank vorig jaar. Procentueel betekent dit een niet onbelangrijk verhoging van 9,8 procent. Duurder waren op de eerste plaats de ingevoerde *bewerkte vis en de schaal- en weekdieren* (prijsverhoging hoofdzakelijk veroorzaakt door de mosselprijs). Ook voor *verse en bevroren vis* moest meer worden betaald.

Samengevatting van de invoer ten opzichte van vorig jaar:

	VOLUME	WAARDE
Verse en bevroren vis (inclusief zoetwatervis)	+ 5,2 %	+ 8,1 %
Bewerkte vis	+ 8,9 %	+ 11,0 %
Schaal- en weekdieren	- 17,0 %	+ 10,2 %

Visconserven	- 3,0 %	+ 0,3 %
Conserven van schaal- en weekdieren	- 1,6 %	- 4,2 %
Totaal	- 3,9 %	+ 5,7 %

Behalve de invoer van vis en visserijprodukten voor menselijke consumptie wordt ook nog een belangrijke hoeveelheid vismeel uit het buitenland betrokken. Zelfs meer dan vorig jaar, maar tegen een lagere gemiddelde prijs van 16,8 frank per kilogram (17,3 in '90).

Met inbegrip van vismeel daalde de totale Belgische invoer van vis en visserijprodukten vorig jaar naar 209.227 ton voor een globale waarde van 26,07 miljard frank (214.197 ton voor maar 24,71 miljard frank in '90). Ruim drie vierden van de invoer is afkomstig uit EG-landen. Nederlanden Denemarken blijven veruit onze voornaamste leveranciers.

## Uitvoer

Niet alleen duurder invoer, ook de prijs voor de uitgevoerde produkten lag hoger. Het algemeen prijs-gemiddelde steeg van 161,1 frank per kilogram tot 170,2 frank per kilogram (+ 5,6 %). Niettegenstaande het uitvoervolume iets lager lag (- 2,2 %) steeg de uitvoerwaarde met 3,4 pro-

cent.

De Belgische visexport verloopt sinds 1981 in stijgende lijn en bereikte vorig jaar een rekordhoogte. Vooral de waarde van de uitgevoerde produkten steeg bijzonder snel (zie index bij overzicht 1979-1991 op volgende bladzijde). Dit laatste is een gevolg van de samenstelling van het uitvoerpakket dat grotendeels uit *fijne vissoorten van hoge kwaliteit* bestaat, waarvoor in het buitenland een groeiende belangstelling heerst.

De evolutie van de uitvoer ten opzichte van vorig jaar kan als volgt samengevat worden:

	Hoeveelheid	Waarde
Verse en bevroren vis (inclusief zoetwatervis)	- 1,7 %	+ 10,2 %
Bewerkte vis	+ 21,1 %	+ 19,9 %
Schaal- en weekdieren	- 3,2 %	+ 1,7 %
Visconserven	- 4,7 %	- 9,5 %
Conserven van schaal- en weekdieren	- 3,7 %	- 1,2 %
Totaal	- 2,2 %	+ 3,4 %

Uit de cijfergegevens van het betreffende verslag van de *Centrale Raad voor het Bedrijfsleven* blijkt dat de categorie *verse en bevroren vis* verreweg de belangrijkste exportcomponent is (52 % van het volume). Meer dan de helft van de uitvoer binnen deze categorie bestaat uit *schol en tong*.

De uitgevoerde hoeveelheid vismeel is van bescheiden omvang. De eigen produktie van vismeel is immers gering. Het gaat dan ook hoofdzakelijk om vismeel in transit. Vorig jaar bedroeg de uitvoer 2.902 ton voor een waarde van 44 miljoen frank (7.119 ton voor 124 miljoen frank in '90). De gemiddelde prijs van het geëxporteerde vismeel daalde tot 15,2 frank (17,5 frank in '90).

Met inbegrip van vismeel bereikte de Belgische uitvoer vorig jaar een totaal van 48.009 ton, goed voor een opbrengst

# O.V.A.

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

Onderlinge Visafslag Oostende

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

Dè coöperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

van 7,72 miljard frank (53.232 ton voor 7,55 miljard frank in '90).

Onze export is voor negentig procent bestemd voor EG-landen, waarbij Nederland en Frankrijk de belangrijkste afnemers zijn.

## Binnenlandse markt draait voor 88 procent op ingevoerde visprodukten

Voor de bevoorrading van de Belgische markt beschikken de groot- en kleinhandel en de visverwerkende nijverheid vorig jaar over 243.800 ton vis en visserijproducten. Bijna 30.000 ton wordt aangevoerd via de visveilingen (11,4 %) en 216.000 ton (88,4 %) is geïmporteerd. Van invoer vloeide nog eens een hoeveelheid van 62.000 ton af naar het buitenland. Dat betekende dat voor de binnenlandse markt uiteindelijk ongeveer 182.000 ton visprodukten beschikbaar zijn die in de behoeften voorzien.

Het verbruik per hoofd bedroeg vorig jaar 18,2 kg tegen 18,9 kg in 1990. Laat men het mosselverbruik buiten beschouwing dan vertoont de visconsumptie echter een stijgende tendens.

### 1.400 jobs in visverwerkende nijverheid

Ons land telt 38 bedrijven met minimum vijf werknemers die visprodukten onder een of andere vorm bewerken. Samen staan die vestigingen in voor circa 1.400 arbeidsplaatsen. Daarnaast telde het *Nationaal Instituut voor Statistiek* nog 140 kleine artisanale bedrijven die minder dan vijf werknemers in dienst hebben of éénmansbedrijven zijn.

### Scheldevisserstvaartuig te koop,

met vergunning. Zes jaar oud, 12 meter, 150 pk. Alles inbegrepen. Matige prijs.  
050 / 41 84 16

## In- en uitvoer van visprodukten in cijfers

(met inbegrip van zoetwatervis en vismeel)

	INVOER		UITVOER	
	Gewicht (x 1.000 t.)	Waarde (in miljoen fr.)	Gewicht (x 1.000 t.)	Waarde (in miljoen fr.)
1979	152	10.683	34	2052
1980	155	11.507	43	2.288
1981	156	12.428	52	2.691
1982	173	14.089	53	3.304
1983	162	15.721	74	4.424
1984	171	16.261	82	5.018
1985	170	16.912	52	4.952
1986	174	18.584	37	5.607
1987	176	19.366	42	6.255
1988	176	20.817	42	6.335
1989	201	23.230	46	7.213
1990	214	24.711	53	7.551
1991	209	26.076	48	7.722
INDEX	%	%	%	%
1979	100	100	100	100
1990	141	231	158	368
1980	100	100	100	100
1991	135	227	111	338

BRON: Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, BRC voor de visserij

## 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.



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.

## Zeevisser en sloopstimmerman

# Isidoor De Groote

*Heist - Bij ons zit een eerlijk en rustig man, die nog kan vertellen van de zeevisserij en de Heistse sloopswerven. Isidoor De Groote werd op 13 september 1907 geboren als jongste van veertien kinderen. De familie is afkomstig uit Koolkerke waar zijn vader bekend was als Louis de boer. Hoe hij aan die lapnaam gekomen is weet niemand te vertellen, maar de naam was sterk genoeg om het nu nog in Heist te doen. Vader was sloopstimmerman op de werf in Brugge, waar toen veel Heistse schuiten gebouwd werden. In 1895 kwam hij naar Heist in een klein huisje aan de kerk wonen. Op de sloopswerf van Haerlinck kon men een goede sloopstimmerman gebruiken.*

Het Visserijblad heeft een stevige traditie opgebouwd in het luisteren naar wat oude vissers te vertellen hebben. Zo wordt, hoofdstuk na hoofdstuk, de vissers-rijgeschiedenis van de gewone man beschreven. Vandaag gaat het niet alleen over Isidoor De Groote (en andere telgen uit het geslacht van 'Louis de boer') maar ook over Emiel Ackx, Sloopbouw-er Haerlinck, lesgevers Alberic Cattoor en Frans Wittevrongel; Louis — van kromme maries — Vandierendonck Romain Falleyn, Louis Degraeve, Albert Balies, directeur Callant, leraar Pintelon, Marcel Devincken nog wel enkele anderen.

**I**SIDOOR GING TOT zijn veertien jaar naar de gemeenteschool, hij was een goede leerling met aanleg voor wis-kunde, alleen Karel Ackx, (zie ook HVB nr 8 van 7 aug. 1992 p. 35), de latere directeur van de Vrije Visserijschool was zijn gelijke in dit vak. De drie broer van Isidoor waren als plakker (stukadoor) werkzaam in de bouw, later trokken ze naar de visserij. Isidoor, die zeer handig was, koos het vak van zijn vader en werkte op de sloopswerf van Frans De Groote in de Pannestraat te Heist.

### Eigen leven

Een sloopswerf leidt volgens Isidoor een eigen leven. Een hart dat klopt voor het prachtige werk dat daar gebeurt, doet pijn wanneer een sloopswerf over de kop gaat of andere richtingen uitgaat.

Zijn eerste schuit was de H.55 die verkocht werd aan Emiel Ackx. De tewaterlating was in Heist een hele gebeurtenis, de smalle Pannestraat en Kursaalstraat met scherpe hoeken aan de Kerkstraat vormde een geduchte hindernis om de schuit tot aan de zee

te krijgen. Smid Vermeille zorgde voor de draagkracht, hij had grote schijven van boomstammen laten zagen, legde daar stalen ringen rond; boorde een gat in het midden, voorzorg dat gat van een stalen bus en met een sterke wagenas, had men een dege-lijk transport middel. De hele zaak werd met drie paarden die door de steenovens ter beschikking werden gesteld naar zee getrok-ken. De hele bedoening moest dan ook nog gebeuren in de periode tussen de laatste trein 's avonds en de eerste trein 's morgens, want de huidige tramhalte was toen het eindstation van de trein. De tewaterlating gebeurde dan aan een rampe ter hoogte van het bosje het huidig Generaal Willemspark. De werf van Frans De Groote stopte haar activiteiten in de sloopbouw en Haerlinck trok naar Zeebrugge, voor Isidoor was er te Heist geen werk meer. In Zeebrugge had de rederij Hendrik Debra zijn eigen werf waar de eigen schepen hersteld werden. Isidoor kon hier aan het werk, slecht voor drie jaren, want de rederij verkocht haar schepen en schakelde over naar de in- en verkoop van vis. Vader De Groote zorgde er dan voor dat Isidoor aan het werk kon op de sloopswerf van Haerlinck.

Het was de tijd van het werken met de houtbeitel, de dissel, de schaaf en de houten hamer, een sloopplan lezen behoorde er ook nog bij. Isidoor ging zich echter vervol-maken in de avondschool van Heist. Hij heeft goede herinneringen aan Alberic Cattoor uit Ramskapelle die tekenleraar was en Frans Wittevrongel die de praktijklessen verzorgde.

### Zorg voor de sloopjongens

Van een lavertje uit die tijd konden we verne-men dat Isidoor een figuur was in de zee-visserij, vooral de sloopjongens vonden in hem een goede leraar maar vooral een be-schermer.

Schippers en matrozen aan boord vergeten te snel de tijd toen zij als sloopjongen vrij ruw behandeld werden en de ondankbaar-ste taken moesten opknappen. Geduld en vriendschap zijn volgens Isidoor de beste leermeesters.



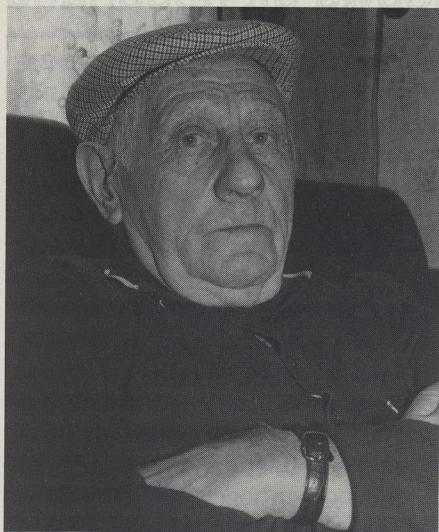
**ZEEBRUGSE  
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN  
OP DE MARKT  
VAN MORGEN**

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

**n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING**

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



De Groote: "De jongens noemden mij vadertje en hadden veel 'leute' met dat ventje van 41 jaar dat weer op de schoolbanken zat." (foto gw)

De tweede wereldoorlog veranderde heel voor Isidoor en Aline, zijn echtgenote. Bij het uitbreken van de oorlog volgde men het voorbeeld van zoveel anderen en het gezin vluchtte met de H 29 naar Frankrijk. Het schip werd door schoonbroer Louis Van Kromme Maries (Vandierendonck) gevoerd. Aan boord zaten veertig mensen. In Le Havre mochten ze niet binnen en in Honfleur moesten de mensen die niet tot de bemanning behoorden van boord. Daar werden ze op een trein gezet en kwamen in Moissac terecht. Gedurende vier maanden moest Isidoor er met een kruiwagen de straatveger volgen, men hield van bezige mensen. Aan boord had hij een vriendschapsband gevonden met Romain Falleyne die later heel hecht zou worden.

### Oorlogswerk

Eenmaal terug thuis, moest hij voor de Duitsers in de Zeebrugse haven werken, koffers maken waar men beton ingoot, die werden dan gebruikt om steigers en

hellingen te bouwen die binnenschepen konden ontvangen. De Duitse ingenieur kwam te weten dat Isidoor een sloopstimmerman was en vroeg hem om een zeiljacht van 8 meter te bouwen. De plannen, materiaal en de loods kwamen in de Zeebrugse slachterij, Louis De Graeve werd zijn helper. Luisterwat Isidoor De Groote daarover weet te vertellen: "s Morgens kwamen we bij de loods en konden naar binnen tot 's avonds. De eindafwerking was voorbehouden aan twee meubelmakers en wij werden op de baggerschepen van Decloedt tewerkgesteld, maar daar wisten ze met ons geen blijf, gelukkig lagen er in de haven enige kapotte roeiboten en die mochten we herstellen."

### Zeevisser

"Mijn schoonbroer kon in 1943 op de werf van Crabeels in Oostende de Z.27 laten bouwen, 10 m lengte en 3 m breed genoeg om 10.000 kg haring te bergen. Een Deutzmotortje van 36 paardjes zorgde voor de voortstuwing. Er was meer met de haringvangst te verdienen dan op de baggerwerf, toch waren de inkomsten te onregelmatig."

In 1946 kiest hij dan toch voor de zeevisserij en vaart als matroos met zijn schoonbroer, maar de strenge winter van 1946-1947 bracht niet veel op, de Z.27 had zijn beste tijd gehad en Isidoor koos weer voor zekerheid en ging terug naar de scheepswerf van Haerlinck. Albert Balies (Neyts) reder van de Z.751 hoorde dat Isidoor zijn tuig had uitgehaald vroeg hem aan te monteren op de Z.751. De vaartijd was zeer kort. Na vier maanden was de goede samenwerking er niet meer, omdat Isidoor de verdediging van scheepsjongens Albert Ackaert op zich nam.

In Oostende kocht Romain Falleyne de O.171 en maakte er de Z.171 van. Hij herinnerde zich de vriendschap uit de oorlogstijd met Isidoor en vroeg hem als motorist aan boord te komen. 'Ik had wel wat geleerd van het klein motortje, maar

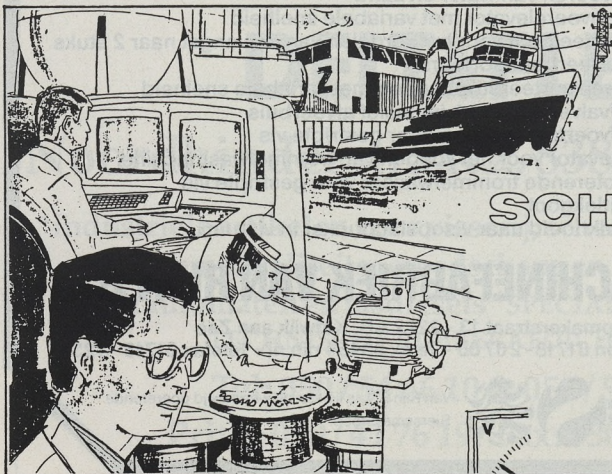
om nu ineens met een motor van 200 pk te gaan varen, dat was wel erg veel gevraagd, ik werd er matroos en Albert Ackaert scheepsjongens. In 1948 vroeg Romain om toch maar naar de school te gaan en het brevet van 500 pk te behalen. Met het dopgeld en de bijdrage van Romain konden we in het gezin rondkomen'.

'In de Rijksvissersschool keek Directeur Callant aardig op, hij dacht dat ik om inlichtingen kwam voor mijn zoon. Toen hij hoorde dat het voor mijzelf was en welke studies ik maar gedaan had, keek hij bedenkelijk, maar stemde toe. 's Avonds vertelde Pintelon mij over de praktijk en in de dag was het Jean Lemaitre die de theorieles gaf. De jongens noemde mij vadertje en hadden veel leute met dat ventje van 41 jaar op de schoolbanken. Op het examen in de zeevaartschool te Oostende was het eerst het mondeling en dan het schriftelijk examen. Ik bleef nogal kalm en in zeer korte tijd waren mijn vragen opgelost, de jonge gasten vroegen alsmaar: "vadertje wat schrijf je toch allemaal op, ken je dat zou goed?". 's Avonds in de avondschool kregen we dan het telefoontje dat ik en mijn vriend Marcel Devinck geslaagd waren. Ik heb dan nog veertien jaren gevaren voor Romain eerst op de Z.171 en later op de Z.452.'

### Familieboot

De lange reizen kwamen te veelvuldig voor en op de begrafenis van zijn broer, vroeg zijn schoonzuster om aan boord te komen voor de garnaalvanger waarop Raymond en Gilbert van Boertjes (De Groote) de baas waren. Hij was toen 53 jaar en de garnaalvangst kon hij nog wel aan. 'In het begin van 1971 ben ik dan voorgoed ofgemonsterd, en zo kreeg ik weer tijd om wat karweitjes op te knappen, zoals het visruim van het vaartuig van Oscar Creyf vernieuwen en op de scheepswerf van Jules Haerlinck was ik altijd welkom. Het vertrouwen en de vriendschap was zeer groot, zodat ik steeds hun materiaal en werktuigen mocht gebruiken.'

(DH)



# n.v. quintiens

## SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

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

**GROOTHANDEL**

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

## Nederlandse visserij : betere resultaten in 1991

DE BEDRIJFSRESULTATEN IN de kottervisserij zijn in 1991 vooruitgegaan, die in de mosselcultuur daarentegen achteruit. Dat meldt het Nederlandse Landbouw-Economisch Instituut (LEI-DLO) in zijn overzicht vande visserij. Bij de kotters zorgden een grotere besomming en een kleiner geworden vloot ervoor dat het totale netto-tekort van 7 miljoen gulden veranderde in een overschot van 57 miljoen. Vooral de boomkorvisserij had betere resultaten. De visserij op rondvis bleef daarbij achter.

De aanvoer van mosselen liep in het seizoen 1991/1992 met meer dan de helft terug. De bedrijfsresultaten daalden mee: het netto-overschot ging van 43 tot negen miljoen gulden.

### Vloot kleiner

Tussen end 1990 en eind 1991 liep de vloot met 39 schepen tot 42.000 pk terug. De totale besomming steeg echter van 689 tot 751 miljoen gulden. In de boom-

korvisserij en de haringspanvisserij waren besomming en bedrijfsresultaten hoger dan in 1990, in de rondvisserij en de garnalenvisserij echter lager. De arbeidsopbrengst per opvarende steeg voor de gehele vloot gemiddeld van 85.000 tot 128.000 gulden.

### Groot rendeert

Het sterkere accent op de boomkorvisserij leidde tot een verdere daling van het aandeel van de kleinere schepen. De schepen beneden 1100 pk omvatten in 1991 39% van de vloot en maar 18% van het totale motorvermogen. Zij namen ongeveer een kwart van totale besomming en bedrijfsresultaat voor hun rekening.

### Financiële positie verbeterde

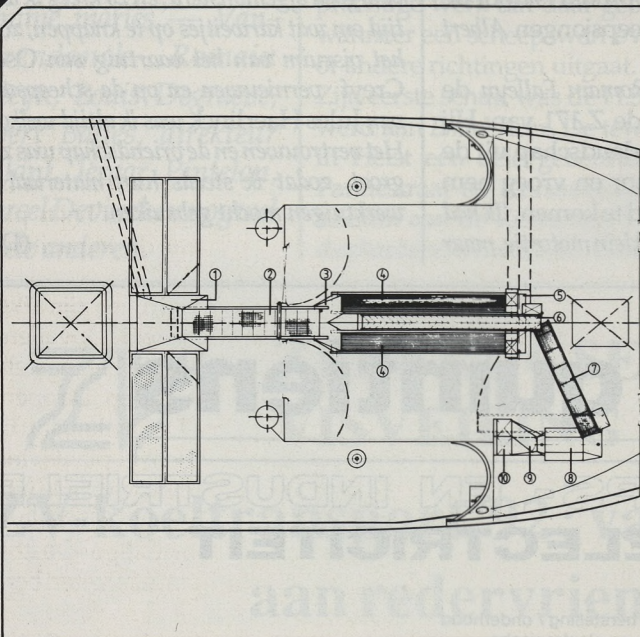
Door de betere bedrijfsresultaten ging de financiële positie van de rederijen ook vooruit. De kasstroom was hoger dan in 1990 en de sector kon in het algemeen aan zijn aflossings- en rente-

verplichtingen voldoen. In tegenstelling tot vorig jaar had de groep midenslagkotters tussen 300 en 1100 pk ook een positieve netto kasstroom. Ook doordat de investeringen van 64 miljoen gulden in 1990 verminderden tot 31 miljoen in 1991 daalde ook het bedrag aan uitstaande schulden in de sector van 514 tot 488 miljoen gulden.

### Minder mosselen

De aanvoer van mosselen daalde in het seizoen 1991/92 tot 41 miljoen kg, dat was 55% minder dan in het vorige seizoen. Door een hogere aanvoerprijs was de totale opbrengst slechts 20% lager. De totale arbeidsopbrengst van de sector daalde van 58 tot 26 miljoen gulden doordat een aantal kosten (vooral mosselzaad) toenam. Op de meeste bedrijven gingen de resultaten dan ook achteruit tot voor de kleine en middelgrote bedrijven netto-tekorten van meer dan 100.000 gulden. De bedrijfsresultaten vertoonden dit seizoen een grote spreiding: bijna een derde van de bedrijven leed een netto-tekort van meer dan 250.000 gulden en eveneens bijna een derde had een netto-overschot van meer dan 250.000 gulden.

## 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 rijnl - Telefax 01718 - 32319

Exklusief **BAADER** agent voor de Benelux.



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

## Visafslag Lauwersoog geprivatiseerd Investerings van Belgische reders?

Vanaf 1 januari 1993 wordt de visafslag van Lauwersoog, die momenteel beheerd wordt door de provincies Groningen en Friesland, geprivatiseerd. In een interview met het Belgische vakblad 'Rederscentrale' verklaart vismijndirekteur Gomarus dat de betreffende overheid van mening is dat de afslag zo goed loopt dat ze vanaf nu zelfstandig kan opereren.

Daartoe zal een B.V. (Besloten Vennootschap) opgericht worden waarin de overheid participeert (10% via de Nederlandse Ontwikkelingsmaatschappij) en het leeuwenaandeel der aandelen (90%) geleverd wordt door een Coöperatie van reders. Gomarus: *'Aandelen zijn niet uitgegeven, maar met ingang van half december kan men lid worden van de nieuwe Coöperatie. Omdat ons aanvoergebied zich uitstrekt van Noord-Denemarken tot Engeland en de Franse grens, trachten wij een bestuur van (vaste) aanvoerders samen te stellen, uit ons hele werkgebied, zodat wij in ons hele werkgebied vertegenwoordiging hebben, en daar hoort België zeker niet in de laatste plaats bij.'* Met andere woorden: direktEUR Gomarus rekent erop dat de Belgische reders 'niet in de laatste plaats' investeren in de visafslag in het hoge noorden van Nederland.

Zullen de Belgische reders toehappen? Feit is dat veel Belgische vissersvaartuigen nu al regelmatig te Lauwersoog verkopen, ook zijn daar, zo wordt gezegd, al investeringen van een Belgische rederij gebeurd. Het feit dat het vakblad van de Belgische reders ter zeevisserij 'Rederscentrale' uitgebreid over het initiatief bericht, toont dat het wel eens menens zou kunnen zijn. Wijzen we er tenslotte op dat niet minder dan 70% van de omzet in de visafslag te Lauwersoog afkomstig is van buitenlandse kotters. Het Nederlandse Visserijnieuws van 16 oktober zegt daar het volgende over: *'Als voorbeeld noemde Gomarus de Belgische kotters. In 1988 kwam er niet één Belg in Lauwersoog, terwijl vorig jaar 18 procent van de omzet van Belgen afkomstig was. Voor de toegenomen belangstelling uit België zijn volgens de directeur meerdere verklaringen: moeilijkheden met de Fransen, minder visserij in het Kanaal, meer visserij in de Duitse Bocht, de betere prijzen in Nederland en de goede en uitgebreide service van Lauwersoog.'*

Toch loopt ook in Lauwersoog niet alles van een leien dakje. DirektEUR Gomarus maakt zich zorgen over het dichtslibben van de havengeul. Alhoewel er niet meteen aan uitbaggeren gedacht wordt, is het wel al zo dat zeer grote vaartuigen zoals de ZK 57 (2000 pk, 487 BRT) zijn vangst al vaker over de weg moet laten aanvoeren.

## 'Binnenvaart + Visserij' Veel belangstelling uit 'Oostblok'



Minister Maij-Weggen

De Nederlandse minister Maij-Weggen van Verkeer en Waterstaat opent op 24 november a.s.; om 11.00 uur de zesde editie van de vakbeurs *Binnenvaart + Visserij*. Deze internationale tentoonstelling voor Rijn- en binnenvaart, beroepsvisserij en kleine handelsvaart wordt van 24 tot en met 28 november gehouden in Ahoy' Rotterdam. Bi+Vi, zoals de beurs inmiddels wordt genoemd, wordt elke twee jaar georganiseerd en kent dit jaar een rekord aantal exposanten.

In 1990 werd de beurs door ruim 35.000 belangstellenden bezocht. De hallen, in totaal 21.000 m<sup>2</sup> expositieruimte, waren totaal volgeboekt. Omdat in 1992 het aantal deelnemers weer is gegroeid heeft organisator Ahoy' besloten de capaciteit van het complex uit te breiden door een extra spantenhal te plaatsen. Hierdoor komt de capaciteit op ruim 23.000 m<sup>2</sup>.

De deelnemende bedrijven zijn afkomstig uit de gehele wereld. Opvallend is daarbij de relatief grote belangstelling vanuit de Oostbloklanden. De opening van het Rijn-Main-Donau kanaal die in de maand september zal plaatsvinden betekent een uitbreiding van de mogelijkheden voor de internationale binnenvaart. De voormalige Oostbloklanden zijn dan immers beter bereikbaar.

Bi + Vi wordt gehouden van 24 tot en met 28 nov. in Ahoy' Rotterdam. De openingstijden zijn dagelijks van 12 tot 22 uur en zat. van 10 tot 17 uur.

## DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

\*industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie

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

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

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

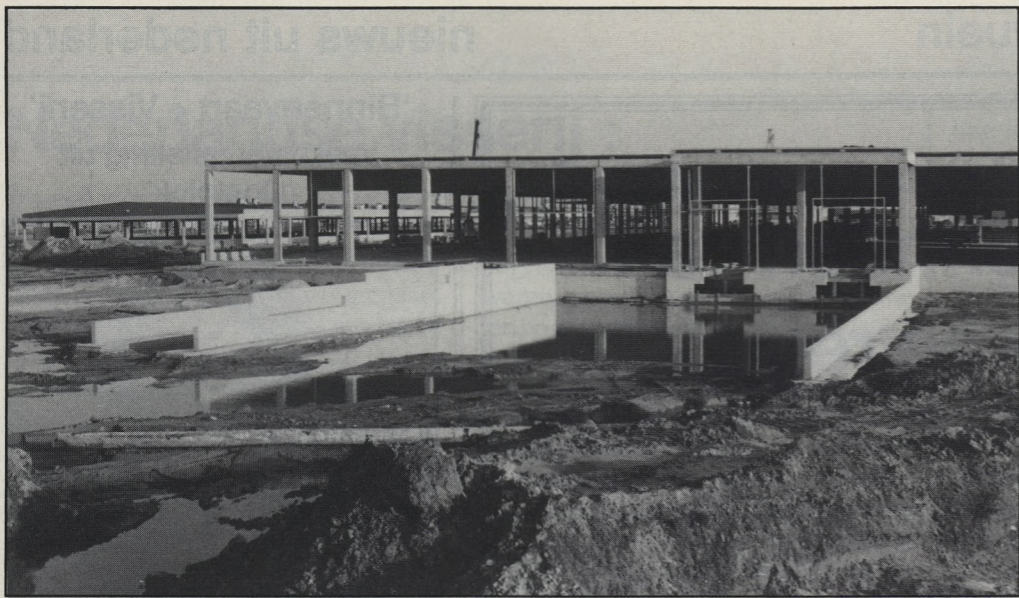


Foto boven: De werken aan het *European Fish Centre* in de Zeebrugse achterhaven schieten goed op. Stilaan krijgt men een indruk van de omvang van de gebouwen die het aannemersbedrijf *Pieters-De Gelder* er inplant. Eigenlijk moest alles er al kant en klaar bijstaan, maar de planning werd overhoop gehaald door onvoorziene omstandigheden. De openingsdatum werd steeds maar opgeschoven. Uiteindelijk zal de Zeebrugse Visveiling pas volgend jaar haar werkzaamheden in het nieuwe complex kunnen onderbrengen.



De O.318 *Belgian Sailor*, ijslandvaarder gebouwd in 1946 bij *Beliard-Crighton* in Oostende, heeft er 45 dienstjaren opzitten. Aanvankelijk voer de zijtreiler voor de *Zeevisserij en Handelsmaatschappij NV Zeehandel* uit Oostende en vanaf 1965 voor rekening van de reders *August Puystjens* en *Louis Pieters*.



*Gilbert Viaene* en *Maria Rassaert*, ouders van de garnaalvisser *Gilbert* en *Benny Viaene* van de O.101, vierden onlangs de vijftigste verjaardag van hun huwelijk. De jubilaris is zijn leven lang visser geweest en was achtereenvolgens reder van de O.49 *Marie-René* en later van de O.101 *Benny* waarmee zijn zonen nog steeds de kustvisserij bedrijven en reeds meerdere keren de Oostendse 'Garnaaltrofee' behaalden.



Het Oostendse garnaalvaartuig O.211 *Christoph* van *Rudy Barbaix* liet de GM-motor vervangen door een nieuw Scania-exemplaar. Het gaat om een zescylinder met een vermogen van 220 pk bij 1.800 toeren, aangesloten op een Twindisc keerkoppeling met een reductie 4,5/1. De inbouw werd verricht door het Oostendse bedrijf *Renaud Diesel* aan de Oostendse Baelskaai die vorige donderdag de nieuwe motor aan boord plaatste.

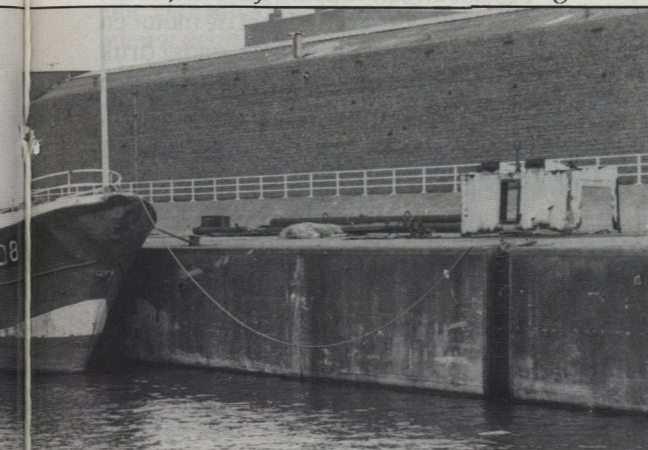
## de maand in beeld



De Oostendse vuurtoren is dringend aan herstelling toe. De waarschuwingsborden laten hierover geen twijfel bestaan.



Gevloopt! De O.108 kwam in 1968 in de vaart als O.168 *Limanda* van de rederij *Makuna* uit Oostende. In 1982 kocht de Rederij *Versluys* uit Bredene het vaartuig.



De nieuwe Z.519 *Rachel Sarah* is in Zeebrugge toegekomen. De 22 meter lange kotter, bij *Maaskant* gebouwd op een Pools casco, zal door de *Scheepswerf De Graeve* opgetuigd worden.

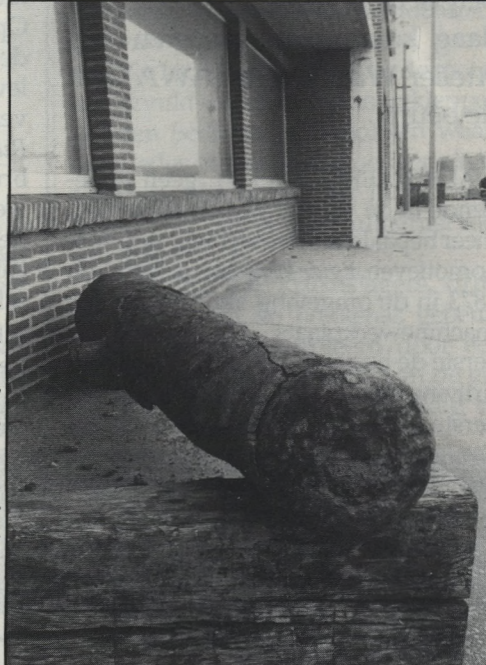
Onder: In Zeebrugge werd het kleine vaartuig BOU.139 *Bolletje* (9,8 m., 155 pk) door de Zeevaartpolitie aan de ketting gelegd. Waarom dit precies gebeurde is niet duidelijk.



Een paar weken geleden viste de O.575 *Boreas* een scheepskanon op (foto boven). Het stuk werd bovengehaald op het *Thorntonbank* door *Robert Goutsmits* en zijn bemanning. Het kanon heeft een lengte van circa drie meter en weegt naar schatting zowat twee ton. Over de ouderdom van de vondst blijft men in het

ongewisse. Het is niet uitgesloten dat het kanon van een Spaans galjoen afkomstig is en dus wel een paar honderd jaren oud is. Op de foto reder *Goutsmits*, schipper *Lorenzo Mille* en matroos *Freddy Dekeyzer* samen met *Marjan Barbaix* en *Constant Wynsberghe*.

Scheepskanonnen worden worden regelmatig opgevoerd. Voor het pakhuis van reder *Norbert Hennaert* ligt ook al een exemplaar dat maanden geleden werd opgehaald door de O.231 *St.-Carolus* (foto rechts).



In het *Zeemanshuis Godtschalck* werd de bekende biljartzaal volledig heringericht en kwam er een gezellig cafétaria voor de kostgangers bij. Dinsdag 3 november werden de lokalen officieel in gebruik genomen door de leden van het uitvoerend comité van de *Stichting Helena en Isabella Godtschalck*.

# Geschiedenis van de *Belgische* Scheepsmotoren (VI)

IN ONS OVERZICHT van de geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren hadden we het vorige maand uitgebreid over het Belgische boegbeeld A.B.C. Vandaag komen de motoren van Atelier Walschaerts (AWA) aan de beurt.

WALSCHAERTS WAS AL geen onbekende in de wereld van de mechaniek, meer bepaald als bouwer van stoomlokomotieven. *Egide Walschaerts* stichtte in 1873 in de omgeving van Brussel een machinewerkplaats. Hij was niet de eerste de beste op het gebied van aandrijving van stoomlokomotieven (de eerste gebouwd door de Brit *George Stephenson*, in 1825), want hij bracht er een verbetering aan, de 'Walschaerts-schaarbeweging', waarbij de stoomlokomotief kon veranderen van rijrichting door het hanteren van een hefboom. Het systeem werd over de hele wereld verspreid (zie 'Encyclopédie pratique de la mécanique et d'électricité', tome III, ps 718-719). Het is pas later dat het wisselen van de rijrichting verkregen werd door het aanwenden van servomotoren met samengeperste lucht. De opvolger van stichter Walschaerts in de gelijknamige ateliers heette *Ernest Mennig*, eveneens uitvinder op 'stoomgebied'. De werkhuisen Walschaerts lieten het niet bij de stoom alleen. Zij waren bij de eerste om de studie van de 'Diesel' motor op te nemen toen *Rudolf Diesel* in 1897 met zijn revolutionaire uitvinding op de proppen kwam. Het resultaat was dan ook dat de firma in 1913 met een eigen ontwerp van de dieselmotor op de markt kwam (fig.1). Na WOI kon AWA haar activiteiten weer opnemen: bouw van verticale stoommachines voor de scheepvaart en de kolonie en bouw van horizontale gasmotoren.

Het is het op punt stellen ende praktijk van die beide machines die aanleiding gaven tot de geboorte vandeviertakt motor met mechanische inspuiting van de brandstof in de hoog samengedrukte lucht, die zij met succes bouwden (fig 2) Op de figuur 1 ziet men duidelijk rechts de luchtkompressor die de inblaaslucht leverde voor het inbrengen van de fijn verstoven brandstof, methode die door *Rudolf Diesel* oorspronkelijk werd gebruikt, doch uiteindelijk uitgesloten werd. Er mag wel gezegd worden dat deze motoren het best beantwoorden aan de eisen van de nijverheid en de scheepvaart. Ze zijn de meest economische, de zekerste motoren die zich werkelijk boven de stoommachine, de gasmotoren de aanslui-

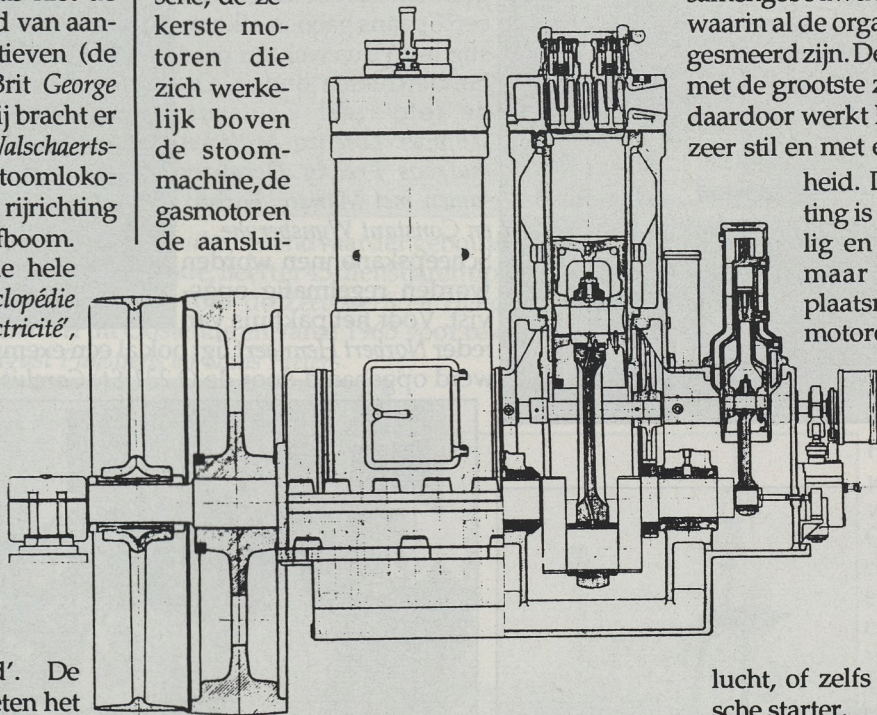


Fig. 1

ting op het elektrisch net verheffen. AWA ontwikkelde twee motortypen, n.l. de MR, een kleiner model, en de MDV 56, een grotere en krachtiger uitvoering.

## Het MR-type

Het motortype MR ontwikkelt een vermogen van ongeveer 10 pk per cilinder bij 300 à 1500 omw./min en heeft een

strak en hoekig silhouet. Boven de cilinderdeksels zijn alleen de brandstofpompen en de persleidingen naar de verstuivers zijn zichtbaar.

Beschikbaar tot en met 6 cilinders die een vermogen tot een 75 pk en uiterst geschikt voor de kleine zeescheepvaart, o.a. de loodstenders, de binnenvaart en uitvoeringen voor nijverheid en bouwbedrijven, kranen en mechanische schoppen.

De voor scheepsvortstuwing ontworpen motoren zijn voorzien van twee plunjerpompen aan de voorzijde en bewogen door een excentriek. De ene dient als zeekoelwaterpomp, de andere als lenspomp. Is de motor met zoetwaterkoeling uitgerust, dan dienen beide pompen voor zee- en zoetwaterkoeling en wordt een extra pomp geleverd als lenspomp.

De scheepsmotor heeft uiteraard een keerkoppeling van AWA-konstruktie. Dit toestel onderscheidt zich van de gewone keerkoppelingen door de moderne en zorgvuldige konstruktie. Ze is gekombineerd met een snelheidsreduktor, verhouding 2:1. De machine bestaat uit een volledig gesloten karter,

samengebouwd met de motor en waarin al de organen onder druk gesmeerd zijn. De tandwielen zijn met de grootste zorg uitgevoerd, daardoor werkt het mechanisme zeer stil en met een totale zeker-

heid. De ganse inrichting is bijzonder bevalig en stevig en vergt maar een beperkte plaatsruimte. De MR-motoren kunnen aan-

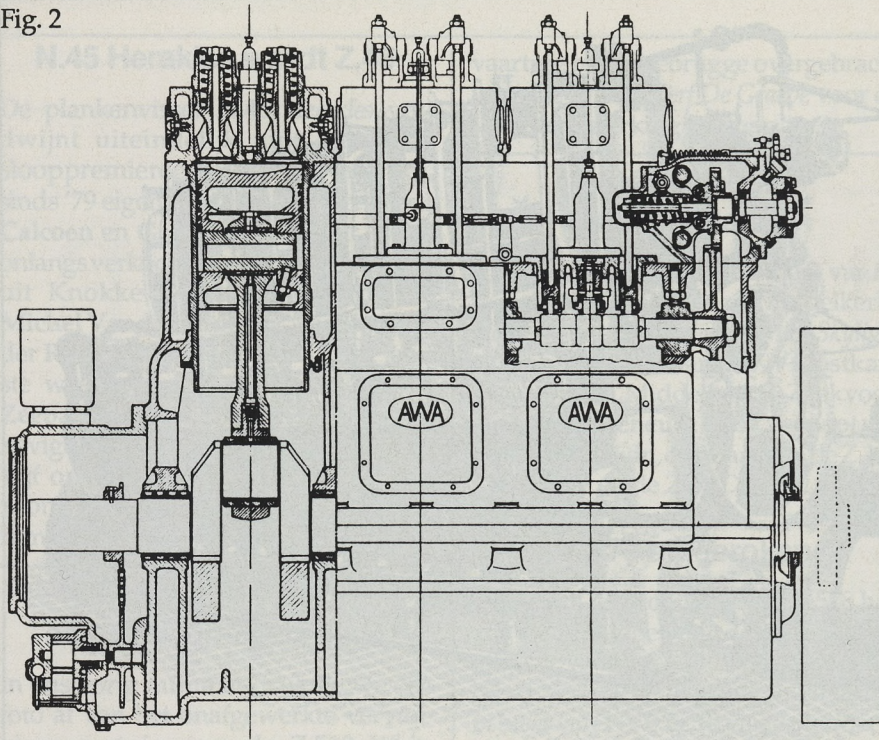
gezet worden, voor de kleine cilinder aantallen met een aanzetslinger, voor meercilindermachines via samengeperste

lucht, of zelfs met een elektrische starter.

## Het MDV 56-type

Dit motortype is voorzien van de laatste nieuwigheden die de techniek heeft voortgebracht. Het betreft een serie in eenheden van 1 tot 8 cilinders, waarvan de onderdelen gestandaardiseerd zijn. Vervolledigd met speciale hulpstukken kunnen deze AWA-motoren (fig 3) uitstekend dienen voor een eerste klas navigatie. Het zijn motoren werkend aan middelmatige en grote snelheden, schommelend tussen 400 en 600 omw/

Fig. 2



min. Alle bewegende organen worden overvloedig gesmeerd via een systeem met gesloten karter, waarin de gebruikte olie verzameld wordt, gefilterd en opnieuw gebruikt.

De brandstofinspuiting is zuiver mechanisch waardoor de bouw werd

vereenvoudigd, het bedienen ervan en het gemakkelijke onderhoud verzekeren een grote bedrijfszekerheid en een zeer laag brandstofverbruik.

Als brandstof kunnen meerdere soorten worden verbruikt, zoals gasolie, dieselolie, teerolie, plantaardige oliën.

Het verbruik van brandstof en smeermiddelen ligt vrijlaag, gemiddeld 160 à 190 gram per pk/u, al naar gelang de grootte van de motor en de gebruikte brandstof, en tussen 2 en 4 gram smeerolie per pk/u.

Bij proefnemingen met de vertegenwoordigers van het Ministerie van Landsverdediging werd de 160 gram bereikt op motoren van 75 pk.

Wat het onderhoud betreft heeft de ervaring AWA ertoe gebracht een bouwwijze aan te nemen, die voor bepaalde onderdelen het wegnemen van de speling, veroorzaakt door slijtage, vergemakkelijkt, terwijl andere niet regelbare onderdelen uit eenvoudige vervangbare en goedkope stukken samengesteld zijn.

Het aanzetten gebeurt koud door middel van samengeperste lucht, verzameld in luchtflessen die door de motor zelf gevuld worden. De aanzetkleppen worden bediend door nokken waardoor ieder verkeerd manoeuvreer uitgesloten is. Het vullen der luchtflessen gebeurt via een cilinder uitgerust met een oplaadklep.

De smering der krukaslagers, drijf-stanglagers en de nokkenas gebeurt onder druk gecontroleerd door een manometer. Na opvangen van de gebruikte olie wordt ze zorgvuldig en

# De wereld van Bakker Sliedrecht

## ELECTRISCHE VISLIERAANDRIJVINGEN



### Doordachte elektrische aandrijvingen in gelijk- of draaistroom uitvoering.

De systemen munten uit door grote bedrijfszekerheid en begrijpelijke/toegankelijke techniek.

Bakker heeft een degelijke oplossing voor elke bedrijfssituatie.

Documentatie op aanvraag.

- Complete elektrische installaties
- Elektrische machines en vermogens-electronica op maat
- Autotrawl/lengte- en trekkracht-meetsystemen
- Revisie van machines en apparatuur
- Klantgerichte servicetraining
- Service/storingsdienst, 24 uur per dag, 7 dagen per week

## BAKKER SLIEDRECHT

Bakker Sliedrecht Electro Industrie B.V.

Leeghwaterstraat 59, Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht  
Telefoon 01840-16600. Fax 01840-10144. Telex 26354 elinb nl



grondig gefilterd en terug in de omloop gebracht.

De cilinders worden afzonderlijk gesmeerd door een centraal smeerolietoestel.

De *krukkast* en het *cilinderblok* vormen één gietstuk en zijn voorzien van voeringen uit *perlitis*ch gietijzer. De eenheden van 1 tot 4 cilinders zijn gebouwd in een enkel blok, deze uit 6 tot 8 cilinders uit 1 of 2 blokken al naar gelang de noodzaak.

De *krukas* is vervaardigd uit een speciaal staalsoort. De afmetingen vallen binnen de eisen van *Lloyd's Register of Shipping* en van *Bureau Veritas*. De lagers uit de *krukkast* en drijf-stangkopplagers zijn uitgevoerd in staal en bekleed met een *antifrik*tiemateriaal.

De *cilinderdeksels* uit speciaal materiaal zijn voorzien van ruime koelkamers. Ze zijn uitgerust met aansluitingen voor thermometers voor het controleren der koelwatertemperaturen en die der uitlaatgassen.

De *kleppen* werden vervaardigd uit speciaal staal. Bij de grote motoren zijn

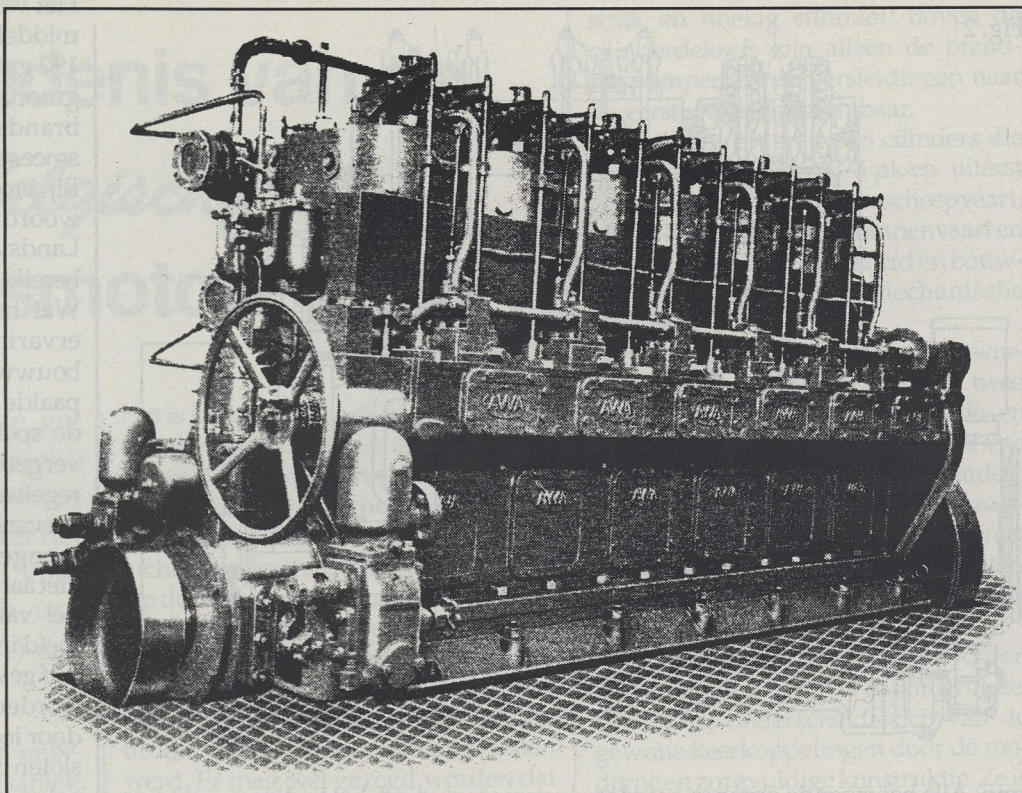


Fig. 3: scheepsmotor MDV56FR van AWA: 6 cilinders, 240 pk, direkt omstuurbaar.

ze uitgevoerd met klepkasten die het in- en uitbouwen van de kleppen vergemakkelijken.

De *nokkenas* beweegt de kleppen via *stootstangen* en *klep*hefbomen of *tuimelaars*. Ze ligt in tweedelige *kussenblokken* wat het demonteren vergemakkelijkt. Het *nokkenkarter* is voorzien van grote inspectie-deksels. De brandstofpompen en de *aanzetklepkasten* zijn gebouwd op een tussenplaat wat het uitnemen vergemakkelijkt en het controleren van hun werking buiten de motor toelaat.

#### Direkt omstuurbare motor

De motoren van de reeks MDU 56 met minstens 6,7 en 8 cilinders zijn eveneens als *direkt omstuurbare scheepsmotor* uitgevoerd, waardoor de keer-

koppelingen vanaf 200 pk overbodig worden. Bij deze motoren geschiedt het omkeren van de draaizin door een eenvoudige beweging, door middel van samengeperste lucht.

Een motor moet minstens 6 cilinders hebben om omkeerbaar te kunnen zijn, daar steeds één cilinder bij stilgevallen motor klaar moet zijn om in omgekeerde zin heraan te zetten met druklucht.

De omkeerbare AWA-motor wordt bestuurd door één bedieningshandwiel die de aanzetlucht-mechanismen beweegt en terzelfdertijd het brandstof-debiet regelt, d.w.z. de snelheid van de motor.

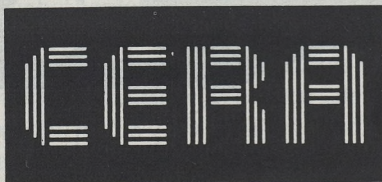
De centralisatie van dit manoeuvreer maakt het uitvoeren van een verkeerde beweging onmogelijk, het omkeren van de draaizin kan maar verkregen worden wanneer de brandstofinspuiting volledig afgesloten is.

Een afstandsbediening laat toe deze manoeuvres van uit het stuurhuis uit te voeren via eenzelfde handwiel als deze op de motor.

De MDV 56 ontwikkelt vermogens van 35 tot 360 pk bij een toerental van 400 tot 600 omw/min. De *direkt omkeerbare scheepsmotor* MDV 56 FR haalt 240 pk uit 6 cilinders.

AWA had een goede klant aan het Beheer van het Zeewezen voor hoofd- en hulpmotoren op haar diverse eenheden.

Roger Decler  
Vervolgt



**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**

### N.45 Herakles wordt Z.45

De plankenvisser N.45 *Herakles* verdwijnt uiteindelijk niet onder de slooppremieregeling. Het vaartuig, sinds '79 eigendom van de reders Paul Calcoen en Gabriël Vercoutter, werd onlangs verkocht aan de BVBA *Zeearend* uit Knokke-Heist. Zaakvoerder is Michel Vandierendonck, zoon van reder René Vandierendonck. Deze laatste was ook eigenaar van de Z.424 *Zeepaard* die in januari 1984 in een hevige storm voor de Britse kust zonk. Vijf opvarenden, waaronder ook zijn zoon Walter, verloren bij de scheepsramp het leven.

### Nieuwe Z.519 wordt afgewerkt in Zeebrugge

In ons vorig nummer drukten we een foto af van het onafgewerkte vervangingsvaartuig voor de Z.519 *White Horse* dat bij *Maaskant Shipyards* in Stellendam voor de kant ligt. Intussen is bekend dat het om de 22 meter lange Z.519 *Rachel Sarah* gaat. Na plaatsing van de schroefas, motor *Caterpillar*, keerkoppeling *Reintjes* en de zestrommelwinch van *Maaskant* wordt het

vaartuig naar Zeebrugge overgebracht waar de *Scheepswerf De Graeve* voor de verdere afwerking zal instaan.

### N.126 Skylight in andere handen

Als gevolg van het faillissement van de rederij *Skylight* BVBA uit Middelkerke werd de boomkortreiler N.126 *Skylight* (600 pk) verkocht aan de NV *Oostkant* eveneens uit Middelkerke. Zaakvoerder Marcel Deneudt is ook venoot van de BVBA 't *Zwin*, eigenaar van de Z.141 *Sea Crosser* en de Z.26 *De Parel*.

### Z.578 afgebroken

Georges De Grootte van de Z.578 had zijn bedenkingen bij de foto van de afbraak van een niet nader geïdentificeerd 'verloederd' vaartuig in *De maand in beeld* van HVB nr 10 van 2 oktober II. Bij nader toezien ging het niet om één van de wrakken die in de buurt van de Zeebrugse slipway liggen, maar om de Z.578 *Carohein*, een vaartuig waarvoor de beëindigingspremies werd aangevraagd. Georges De Grootte wees er ons op dat zijn vaartuig steeds goed onderhouden werd en tot voor enkele

weken nog in de vaart was. Omdat hij het vaartuig als het zijne herkende vond hij de omschrijving pijnlijk en niet strokend met de werkelijkheid. Wij verontschuldigen ons dan ook voor die vergissing.

### Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

September 1992

#### Verandering PK:

□ Z.123 ELDORADO, eigendom BVBA Rederij Jessy, Onderwijsstraat 84, 8301 Knokke-Heist

Motor 300 pk - 221 kW

Zeebrief: 04.09.92

#### Verandering van thuishaven en eigendom:

□ N.45 HERAKLES wordt Z.45 HERAKLES, eigendom BVBA *Zeearend*, F. Timmermansstraat 32, 8301 Knokke-Heist

Zeebrief: 02.09.92

#### Verandering van eigendom:

□ N.126 SKYLIGHT, eigendom NV *Oostkant*, Noordstraat 117, 8434 Middelkerke, tel. 058-23.77.39

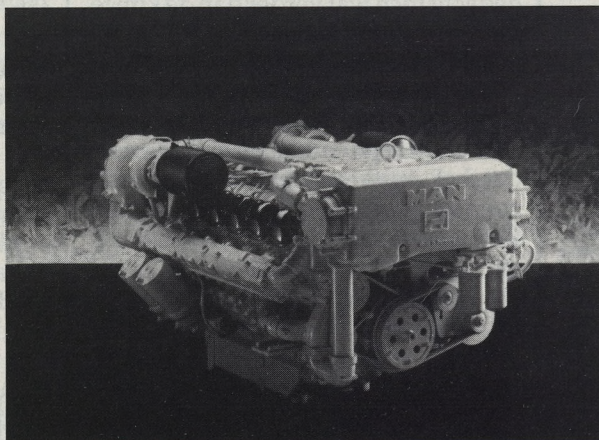
Zeebrief: 25.09.92

# VALCKE INDUSTRIES

N.V.



Dieselmotoren voor marine & industrie



- Agent van Mercedes-Benz, mtu, vw, 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

# van schepen

MASSAGOEDSCHEPEN OF bulkcarriers, de kruiwagens van de zeehandel, als strijkijzers op de kim, krijgen regelmatig een veeg uit de pan in de kronieken van de tritons. Zij kunnen de zeeman weinig bekoren met hun mastenloze dekken; *'sterke schepen, deugdelijk gebouwd en betrouwbaar, een degelijk stuk werk, schone schepen'*, zeggen de beste stuurlui van de wal. Hun afmetingen boezemen de mens vertrouwen ontzag in, zij dragen een aura van onkwetsbaarheid, schijnen zelfs bestand tegen overmacht, zo gaat dat met grote maten. Hoe zouden zij zo maar de pijp kunnen uitgaan, wat zou ze aan het wankelen brengen? *Straks verdrinken meer zeelui in 't geneverglas dan in de zee!*

Maar, sedert begin 1990 liepen veertig van dergelijke mastodonten verloren, werden ernstig beschadigd en nagenoeg driehonderd zeelui gingen voor hun laatste anker liggen.

Om maar eens te zeggen dat het niet alleen onversaagde, maar bescheiden, treilers zijn die voor de eeuwigheid 't noorden verliezen.

Onder de verdwenen 'supers' de grootste bulkcarriers die op de wereldzee varen, schepen ontworpen om, met een geringschattend schouderophalen, op de zwaarste stormen neer te kijken die de oceaan hen voor de boeg kon gooien.

Maar die grote broers verdwenen bij heel andere, veel mildere weersomstandigheden, 'thoeft niet altijd te stormen! Dit soort schipbreuken nam merkkelijk toe, al werd lange jaren voordien reeds bekommernis aan de dag gelegd over ongewone voorvallen.

Maar wie haalt zich nu allerlei gepieker in het hoofd over een onkwetsbaar 'superschip'?

Tot op een vergadering over de 'Veiligheid op de Grote Plas', door de 'Free Trade Unions' aangetoond werd dat *tussen 1975 en 1990 niet minder dan 279 bulkschepen, met een gezamenlijke tonnage van 6 miljoen ton in de reusachtige kookpot van de zeeduivel ten onder gingen*. Dat is gemiddeld 17 'supers' per jaar, en in het totale scheepsverlies beduidt dit 57%.

Lloyds register dacht eraan een

# van mensen

# &

# van de zee

aantal vaartuigen aan te duiden die ervan verdacht waren structurele gebreken te hebben, die oorzaak zouden kunnen geweest zijn van enige ramp. Niet minder dan 64 schepen wekten argwaan, voor de tijdsspanne tussen 1980 en April 1991. Daarmee was het duidelijk dat bulkcarriers dikwijls in de verliezen-statistieken terechtkomen ten gevolge van ongevallen rechtstreeks toe te schrijven aan structuurgebreken, en niet zozeer door een divine force.

Ontraadselen hoe en waarom schepen verloren gaan is een zaak, maar er iets aan doen is een andere.

In de jaren zeventig ontploften tankers geniepig, onder vier ogen, maar gezien het om een enkel soort schip-olietankers-ging werd het mogelijk betrekkelijk vlug de aandacht van de hele tanker industrie te galvaniseren. Bulkschepen vervoeren niet allen dezelfde lading zodat het wel even duurt eer alle belanghebbende dezelfde taal spreken. De verliezen zijn trouwens gespreid over een groot aantal vlaggen, reders, managers, en klassifikatiemaatschappijen en gauw genoeg wordt vastgesteld dat elk zijn eigen totaal maakt, er wordt niet aan gedacht toch wat verder dan de kim te kijken.

Enkele onberispelijke internationale klassifikatiebureaus die onraad roken, begonnen informatie te verzamelen over de schipbreuken en stelden vast dat het, mits enkele zeldzame uitzonderingen, hoofdzakelijk oudere en kleinere 'bulkschepen' waren die jarenlang 'prijs hadden'. De verdwijning van de Derbyshire', 170.000 ton, met man en muis, was weer zo'n typisch geval.

Vervolgens werd vastgesteld dat superschepen die hun derde bijzondere inspectie hadden ondergaan, verscheidene reders hadden en niet dikwijls van reder hadden verwisseld vooraleer de ultieme reis aan te vatten, kandidaat waren voor de Grote Ramp, tenminste zo was het tot begin 1990. Er werd aangenomen dat het een schip

was in slechte konditie, op de rand van 'substandard', versleten en verwaarloosd tot op de draad en bemand met desperado's uit de derde wereld, aangemonsterd tussen schip en kaai door een verwaalde waterklerk. Eigenlijk niet verbazend dat eventjes druk moest worden uitgeoefend om het dekstel van dit roestige fornuis te nemen. Maar de opvallende toename van het aantal mammoetschepen in moeilijkheden bij de aanvang van 't jaar 1990, begon de internationale aandacht te trekken.

Drie bijzondere gevallen brachten licht op een griezelige wijze. De oudere 'Alexandre-P', een in 1967 gebouwd olie/erts superschip met een bemanning van 24 koppen verliet de rede van Dampier (Australië) waar ze net ertsen had geladen, en verdween over de horizon, voorgoed.

Het vaartuig werd nooit meer teruggezien, het enige spoor dat de Australische reddingsdiensten ontdekten waren twee verbrande lichamen in het wrak van een reddingsboot en wat kleine wrakstukken. Het was aanneembaar dat het schip verloren was gegaan binnen de 48 uur nadat het, met goed weer, de haven verlaten had. De zee, dit land van lijden en wreedheid, houdt geen rekening met de cijfers van de mensen.

LIN

(wordt vervolgd)

GENT

## Nog geen nieuwe zeesluis

In een toespraak over 'de haven van Gent op weg naar de 21ste eeuw', die gemeenschapsminister van openbare werken Theo Kelchtermans te Gent voor 150 aanwezigen moest houden, schreef hij: 'Het voornaamste knelpunt van de haven van Gent is de beperktheid van zijn maritieme toegangsweg. De Westsluis van Terneuzen laat slechts scheepvaart toe van schepen met een diepgang van circa 41 voet. Dat is beduidend minder dan voor de Antwerpse en Zeebrugse havens. Bovendien beschikt de Gentse haven slechts over één enkele zeesluis... Maar momenteel kan ik geen beloften doen over de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen.'

Kelchtermans zelf was echter weerhouden en het was een kabinets-medewerker die deze weinig belovende woorden uitsprak voor een geïnteresseerd publiek waaronder de burge-meesters Barbé van Terneuzen en Van Rest van Sas-van-Gent.

CENTRAAL AMERIKA

## Konkurrent voor Panamakanaal

Honduras en El Salvador hebben een akkoord bereikt voor de aanleg van een 'droog kanaal' dat de Centraal-amerikaanse landengte zou doorkruisen en een konkurrent voor het Panamakanaal moet worden. Het gaat in feite om een 320 km lange spoorverbinding tussen de haven van Puerto Cortés aan de Atlantische kust van Honduras en de Stille Oceaanhaven Acajutla in El Salvador.

De werken zouden in mei van volgend jaar vans tart moeten gaan en het projekt zou omstreeks februari 1994 voltooid zijn.

ANTWERPEN

## Kursus Vervoer & Haven

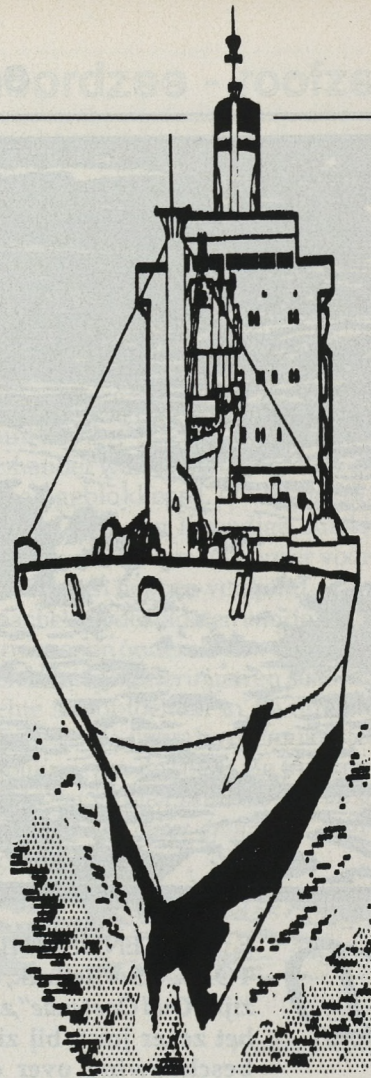
Zoals in de voorbije jaren wordt ook nu weer een postakademische cyclus 'vervoer en haven' georganiseerd aan de Antwerpse universiteit UFSIA. De formule werd dit jaar enigszins aangepast. Een eerste gedeelte bestaat uit een reeks van vier voordrachten over actuele haven- en vervoerproblemen. De voordrachten vinden plaats op zaterdagvoormiddag (28 november, 5, 12 en 19 december) van 9 tot 12.30 uur. In de voordrachten wordt aandacht besteed aan het Strategisch Plan Antwerpen, de verkeerskongestie in Antwerpen, de groeiverwachtingen voor het containerverkeer in de Scheldehaven en de teleport-functie. Een tweede gedeelte (op 16, 23 en 30 januari en op 6 december, op dezelfde uren maar ditmaal in het Cepa-gebouw) bestaat uit een reeks van vier 'workshops' waarin een aantal onderwerpen verder worden uitgediept: kosten en baten van regulering en deregulering in het vervoer, ondernemingsstrategie, determinanten van de stedelijke ontwikkeling met bijzondere toepassing te Antwerpen, toepassing van strategische positioneringsanalyse.

Meer info: Agha-sekretariaat, Brouwersvliet 33bus8 te 2000 Antwerpen. Tel.: 03 / 232.18.78. Fax: 03 / 231.67.28.

POLEN

## Rotterdamse groep maakt studie

In opdracht van de Wereldbank gaat de Rotterdamse Maritime Group een studie verrichten naar de modernisering van de maritieme sektor van Polen. Het onderzoek richt zich vooral op de havens van Gdansk, Gdynia en Szczecin,



het analyseren van het privatiseringsbeleid en de taakverdeling tussen de havens, het bedrijfsleven en de overheden.

De Wereldbank zal de uitkomsten gebruiken voor haar investeringsbeleid in de Poolse havens. Samen met het Belgische Heacon en Hamburg Port Consulting verricht de Rotterdamse Maritime Group ook een havenstudie voor Letland.

FRANKRIJK

## Nantes Saint-Nazaire breekt rekord

De Franse haven van Nantes Saint-Nazaire behandelde vorig jaar 25,3 miljoen ton goederen. Dat cijfer, een toename van 1% t.a.v. het vorige jaar, zorgt voor een rekord en doet de direktie besluiten dat de haven definitief toegetreden is tot de club van de havens met een Europese uitstraling.

De haven verschaft rechtstreeks werk aan 3000 personen, terwijl aanverwante industriële activiteiten ongeveer 9 800 mensen aan het werk helpen, met daarnaast nog eens 2 000 werknemers in handel en diensten.

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



**D**E OOSTENDSE HISTORICUS Vlietinck, in zijn "Oud Oostende", zag het zeker juist, bij zijn beschouwing over de Watergeuzen: "Hun buit voedde den opstand, hunne rooverijen misnoegden den handel en verzwakten de middelen van de regering"

NA DE VEROVERING van den Briel, van Vlissingen en Vere, die machtige havens waren geworden, en nadat meer orde en tucht er was gevestigd, konden de Watergeuzen een onafhoudelijke en bijna steeds zegerijke zeeoorlog voeren, hun macht uitbreiden en verstevigen. Weldra bezetten de Watergeuzen al de kusten van de Noordzee en van de Zuiderzee, alle eilanden, alle zee-toegangen, alle zeegaten. Melancholisch voegt Vlietinck bij zijn beschouwingen ter zake "alleen de zee weet, hoe vele rampzaligen door de Watergeuzen als ziel-loze keistenen neergeploft, zij heeft verzwolgen". Er bleef dus bestendig onrust heersen in de zeesteden van Vlaanderen wegens de vermeende of bekende plannen der Watergeuzen. Men sprak van een aanval op Sluis, om van daaruit de visserij van Oostende en Nieuwpoort, voor zover ze nog bestond, aan te vallen, "pour empescher du tout la pescherie", om de visserij volledig onmogelijk te maken. De Vlamingen lieten zich niet altijd onbetuigd. Zo gebeurde het, volgens de Rekeningen in het Rijksarchief,

Vissers vormden een dankbaar doelwit

# Woelige Zeeën

dat de Duinkerkers enige "rebellen" hadden aangevallen op zee en binnengebracht te Duinkerke, in oktober 1574. Onmiddellijk deed Oostende voorstellen aan Duinkerke om de gevangenen Watergeuzen om te wisselen met enkele Oostendse vissers die te Vlissingen gevangenen zaten. Enkele namen van gevangenen genomen Oostendenaren zijn ons bekend. Aldus was de stuurman van de bekende reder en burgemeester Cornelis Lampsins gevangenen genomen gedurende een visserijtocht, terwijl ene Joos Bouchier eveneens door de vrijbuiters werd beroofd.

## Oostende in nood

In maart 1574 lieten de Oostendse wethouders bij petitie aan de vorst weten dat de grote en de kleine visvangst, sedert het begin der beroerten, wegens de zeeroverij totaal vervallen was. Men vertelt in het verzoekschrift dat de opstandelingen elk seizoen de arme vissers aanvielen en velen onder hen verdronken of vermoordden, zodat de vissers zich niet meer op zee durfden te begeven, "parce que les rebelles se sont a toutes saisons rués sur les pauvres pescheurs dudit Ostende", omdat de rebellen zich in elk seizoen op de arme vissers van Oostende hebben gestort...

De nood was dus groot, want in juli 1575 herhaalden de Oostendenaren hun klachten en voegden er aan toe dat door het verlies van schepen — la continuele perte de les navires — de visserij zo vervallen was, dat de kosten niet meer konden gedekt worden: "ils ne scavent gagner les despens". In alle teksten van die tijd komt dezelfde klacht voor. In 1577 wordt gewezen op de "bloote visscherie" die geheel onzeker is. Ook Nieuwpoort laat dezelfde klachten horen en daarom ook vroegen de beide steden de toelating om de zoutziederij te mogen voortzetten, teneinde het tekort van de verdwijnende visserij te kunnen in zekere mate aanvullen. De Nieuwpoortenaren zijn zelfs met dit doelbij de Oostendenaren op bezoek geweest, en hadden daarbij, volgens deregisters tenzake, twee "cannen wijns", elk genuttigd...

Het is dan ook te begrijpen dat, reeds onmiddellijk na de opstand te Vlissingen

in april 1572, een der raadgevers van kardinaal Granvelle kon schrijven dat de Spanjaarden de zeevaart zonder hoop verloren hadden en dat Portugal, Sevilla, Galicië en gans Spanje klagen over het ophouden van de handel door het toedoen van de zeegeuzen en het verlies van Zeeland. Men probeerde wel met enkele middelen de rovers af te weren. Men versterkte de kustwacht, men verbeterde de alarmdiensten, men hield wacht op de kerktorens, men kocht wapens aan die men ter beschikking der bevolking stelde. De doodstraf bleef automatisch behouden voor de gevangenen watergeuzen, steeds beschouwd als zeerovers door het Spaanse gezag. Dit alles baatte weinig. Bovendien klaagden de zeesteden bitter over de contributies opgelegd door de Spaanse bezettingstroepen en over dezer plunderingen. Uiteindelijk zag men in dat enkele sterke vlootten serieus middel kon zijn om de roverijen der zeerovende opstandelingen in te perken.

## Een sterke oorlogsvloot?

Wel waren reeds pogingen ingezet om, onmiddellijk na de val van den Briel en Vlissingen schepen uit te rusten te Antwerpen. Dr. Jan Denucé, in zijn studie over de Admiraliteiten, toont aan hoe men financieel op de Antwerpse firma's beroep deed om oorlogsschepen uit te reden en bemanningen te betalen. Het bekende huis Affaitadi had o.a. de vorst te dieneinde 50 000 pond uitgeleend "pour estre employé au support de la depense af faire pour l'esquipage des navires et payement des gens de guerre" (om aangewend te worden ter betaling van de uitrusting van schepen en van de krijgslieden), teneinde de invallen van de zeerovende rebellen te bestrijden.

Nochtans werden de Watergeuzen als zodanig opgeheven en constitueerde de Prins van Oranje een officiële oorlogsvloot; toch bleef de door het Spaanse gezag als zeeroverij beschouwde vaart, ten vrijbuit op de Spanjaarden en Spaanse onderhorigen, varen en bleef de zeeroverij uit het Noorden dus voortduren. De vrijbuitersactiviteit nam bovendien nog eerder toe dan af. In het Noorden trachtte

men de vroegere Watergeuzen te lande te mobiliseren, vermits het "goed vechtmateriaal" was, "seer moedwillig" citeert L.C. Vrijman in zijn bekendstudie over de kaapvaart, maar moeilijk om in de hand te houden... Een hunner werd berucht als kapitein *Croc* of *Krok*, door een geestelijke de neus en oren af te snijden en hem daarna gruwelijk te vermoorden. Hij werd trouwens door de *Prins van Oranje* ter dood veroordeeld.

Maar er bleven nog genoeg zwervende vrijbuiters over om bestendig de Spaanse scheepsmacht aan te vallen. De hertog van *Alva* zou dan ook trachten de rebellen ter zee te verjagen. Ook te *Oostende* zou men moeten mobiliseren. Reeds begin januari 1573 kwam een hertogelijke commissaris, *Jaques Lefebure*, naar *Oostende* afgezakt "om te doen roeren de trommele tot upschrijven vanzommeghe boodtsgezellen". Die bootsgesellen zouden dan opgenomen worden in de koninklijke vloot, die te Antwerpen zou gevormd worden. Herhaaldelijk werd dergelijke oproep opnieuw gedaan. De Overheid van het *Brugse Vrije* werd eveneens aangezocht schippers en loodsen aan te werven voor de vloot die meester moest worden van de zee en de vijanden definitief moest verslaan...

De baljuw van *Oostende* kreeg de opdracht zoveel mogelijk zeelui te bezorgen en zelfs Engelse matrozen werden te *Duinkerke* en te *Oostende* geronseld en naar *Antwerpen* gestuurd; men spreekt van 300 Engelse matrozen die in juli 1573 te *Oostende* verwacht werden.

*Oostende* rustte zelf drie oorlogsschepen uit, terwijl te *Duinkerke* alle schepen, uitgezonderd de Engelse en Schotse, werden in beslag genomen om er de achttien beste uit te keizen. Door de verovering van *Middelburg* en dus van gans *Walcheren* door de rebellen, vielen echter deze mooie plannen in het water en moest men opnieuw beginnen in 1575.

### Weinig Spaans-Vlaams Succes

Te *Oostende* en te *Duinkerke* werd een kleine flottilje "armada" gevormd onder bevel van de *Duinkerker Cornelis Wieux*. Zelfs deze schuchtere poging om de oorlog ter zee ten gunste van de Vlaamse kust te doen keren, mislukte. Deze Vlaamse flottiljes verloren alle zeegevechten en werden door de rebellen stilaan vernietigd; hoezeer de

Spaanse landvoogd ook poogde de Vlamingen aan te zetten tot het uitruiten van schepen en het aanvallen van de vijand, niets baatte. Wel had *Oostende* intussen weer twee oorlogsbodems uitgerust en beproefden enkele reders aldaar en te *Nieuwpoort*, zoals de rebellen, de vrijbuiterspraktijk door jacht te maken op vissers van de opstandige gebieden. In januari 1576 kon een delegatie vanwege de Landvoogd zelf "met commissie van zijne Excellentie", kennis nemen van de buit die daarbij werd gemaakt.

Een grote slag werd geleverd in oktober 1573 om de *Zuiderzee*, nadat de Belgische admiraal *Bossu* (een Brusselaar) te *Amsterdam* de nodige voorbereidselen had getroffen. Helaas, zijn admiraalschip, de "*Inquisitie*" (!) met zijn admiraal en de ganse Spaanse vloot leden een beslissende nederlaag op 11 oktober. Een typisch détail: de Hollanders smeten vanuit de marsen hunner schepen kalk in de ogen van de Spaanse schepelingen!

De Spaanse krijgsgevangenen kwamen uitstekend van pas om uitgewisseld te worden tegen de burgers van *Haarlem* die anders, na het beruchte beleg, zou-

den ter dood zijn gebracht. Wat er ook van zij, de toestand in de Noordzee bleef hoogst onveilig en de Noordzee bleef een roofzee. Zonder gewapend geleide kon een koopvaardischip niet meer door Noordzee of Kanaal. Alle mogelijke papieren, paspoorten, vrijbrieven, commissies waren nutteloos als een zeerover het op een schip gemunt had.

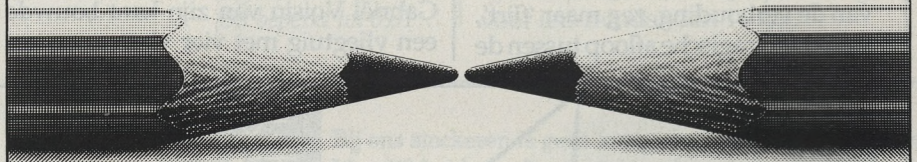
De handel was tussen Noord en Zuid totaal geblokkeerd en er ontstond daarom ook een levendige smokkelhandel waarmee enkele onzer voorzaten schatten hebben verdiend...

Maar helaas, de soldaten van de Spaanse garnizoenen ondernamen allerlei rooftochten en plunderingen en zelfs regelrechte strooptochten in de omgeving van *Oostende*, vooral wegens het steeds uitblijven van de soldij. Ze trokken tot *Aalst*, "tot grooten verdriete van de stede ende beghinne onser droufheyt" zegt de kronijk.



Vervolgt  
Walter Debrock

Een bank moet  
een duidelijke dialoog hebben  
met haar cliënten.



**BBL**

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

# De geschiedenis van het watervliegtuig (I)

INDEZEPOSTMODERNISTISCHE tijd waaruit alle normenbesef verdwenen is, waarin getwijfeld wordt aan de vooruitgang, ja zelfs aan de mogelijkheid tot het verwerven van zinvolle kennis over het wezen van de ...enzovoort enzoverder. In zo'n tijd mogen we niet schrikken wanneer HVB ineens over vliegtuigen gaat schrijven, want — er zijn geen normen meer en wij zijn ook maar kinderen van onze tijd. Anderzijds wordt deze luchtuitstap dan weer goed gemaakt doordat het hier in deze artikelenreeks (die u maanden zal achtervolgen) uitsluitend watervliegtuigen betreft; vliegtuigen waarbij de bemanning soms zelfs uit matrozen bleek te bestaan.

DE MENS LEERDE al vlug te varen, hij ging uit vissen, en ontdekte zodoende verre einders en andere kusten. Maar hoe ver er ook gevaren werd, de meeuwen bleven maar volgen en de albatros bleef maar in de lucht zonder — zo leek het wel — te moeten neerstrijken.

Dat bleef voor de mens een obsessie. Hij kon zich verplaatsen op aarde, op het water, maar de lucht bleef hem verboden. Hij zocht gedurende eeuwen naar oplossingen, en gaf daarbij nooit op.

Wat nu volgt is een geschiedenis van de verhouding, zeg maar 'flirt', soms met tragische afloop tussen de

zee en de luchtvaart. Een verhouding die vandaag (voorlopig?) op een laag pitje draait. Het ziet er naar uit dat het watervliegtuig de duimen heeft moeten leggen voor het vliegtuig met een klassiek landingsstel.

## Eerste pogingen

Terwijl men Gabriël Voisin, met zijn verongelukt vliegtuig uit de Seine viste, verklaarde deze in 1905 (in het Frans weliswaar): *'Ge kunt er mee lachen, maar toch ben ik er zeker van dat dit de formule is van de toekomst! Er is op aarde drie maal meer water dan land; en als men later per vliegtuig wil reizen zal men toch wel moeten leren opstijgen en landen.'*

De ene poging volgde op de andere. Zonder succes. De meeste van die vliegtuigen bezaten overigens geen motor, maar werden op sleeptouw genomen door een boot, want men moest een snelheid van 60 km/h behalen om op te stijgen en men beschikte niet over motoren die krachtig genoeg waren om de weerstand van het water te overwinnen.

Tenslotte slaagde ingenieur Henry Fabre er in, dank zij jaren studie en een motor Gnôme van 50 pk, op punt gezet door zijn twee broers, voor het eerst een watervliegtuig te laten opstijgen op het meer van Berre bij Martigues in de omgeving van Marseille. Hij legde een afstand van 500 meter af.

## Vooruitgang

De grote opvolger van Fabre was de Amerikaan Curtiss. De ervaren piloot geloofde in de diensten die het watervliegtuig in de toekomst zou bewijzen op zee en oceaan. Hij ontwierp het watervliegtuig in bootvorm in plaats van het klassieke vliegtuig op vlotters. Gabriël Voisin van zijn kant bouwde een vliegtuig met vier vlotters en zes

wielen. Niemand geloofde er in, maar hij streek neer in de Seine en na volledige stilstand steeg hij ook weer op. Het amfibievliegtuig was geboren.

## Vliegende stenen

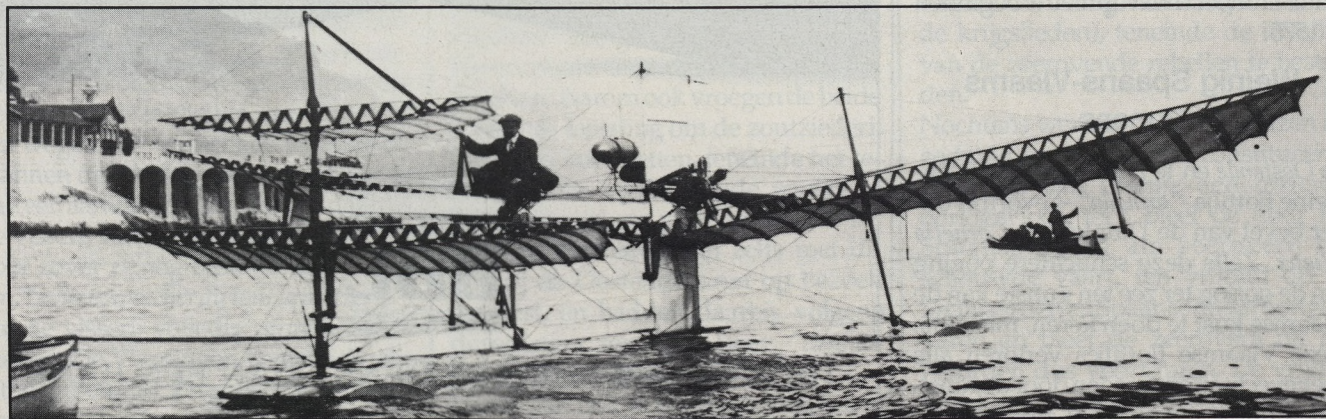
In de annalen van de luchtvaart zullen de meetings van Monaco nooit vergeten worden. De eerste vond plaats in 1912. Verscheidene proeven werden opgelegd om de vaardigheid van de deelnemers in kalm én in woelig water te testen. Het succes was enorm. De tweede meeting vond plaats in 1913.

Daarna was er de 'Coupe Schneider', een snelheidsrace die voor het eerst gehouden werd in 1913. Piloten uit Frankrijk, Amerika en Engeland namen eraan deel. De laatste aflevering greep plaats in 1931.

Men werd alsmar drierster. Motorcracht en snelheid werden opgedreven. *'Vliegende stenen met een schroef'*, zo werden de eerste watervliegtuigen genoemd en dat waren ze ook... van zodra de motor het begaf. Men begon de races in 1913 met een motor van 260 pk die een snelheid haalde van 73 km/h, de laatste race, in 1931, werd gewonnen door de Supermarine S-6B (waaruit later de fameuse Spitfire zal ontstaan) met een Rolls-Royce motor van 2300 pk aan een snelheid van 548 km/h. Wat een verschil met 1913, maar hoeveel geld en mensenlevens heeft het niet gekost om zover te geraken?!

Tony Depuydt  
(vervolgt)

Het watervliegtuig van Fabre. Het eerste succes.



## Vooral Bredene lijdt onder verzwakking Vlaamse visserij

Moet België aanspraak kunnen maken op EG-strukturfondsen om zich er economisch bovenop te helpen, na de vlootafbouw opgelegd door dezelfde EG aan de visserij van elk van haar lidstaten? Senator Desutter vroeg het aan Minister Bourgeois en vorige maand brachten we daarover verslag uit in onze rubriek 'vragen & antwoorden'. De minister dacht dat we niet veel hoop mogen koesteren.

Inmiddels bereikte ons een studie in de reeks 'Regional, Socio-Economic Study in the Fisheries Sector' uitgevoerd in opdracht van de Commissie van de EG. Het Centrum voor landbouw-Economisch Onderzoek (Cleo) van de K.U.L. boog zich o.a. over de gevolgen die een vermindering van het aantal vissersvaartuigen met zich meebrengt.

### Zeebrugge

De studie spreekt over drie verschillende zones, die samenvallen met de drie vissershavens. Voor wat Zeebrugge betreft is er geen probleem. Niet alleen vinden we daar de jongste meest dynamische reders terug, maar in geval van vermindering van de visserij kan de getroffen beroepsbevolking uitwijken naar andere havenactiviteiten.

### Nieuwpoort

De Westhoek kan nu reeds genieten van een rekonversieprogramma van de EG. Met EG-geld uit het 'objectief 2'-programma worden in de streek industriële, toeristische en milieu-initiatieven gesponsord. Dus ook daar voorziet de studie geen (nieuwe) problemen, wanneer de vissersvloot verder gedecimeerd wordt.

### Oostende-Bredene

De streek van Oostende tot Blankenberge is een economisch probleemgebied, maar werd door de EG nog niet als dusdanig erkend. De economische activiteiten, zo gaat de studie verder, zijn te eenzijdig gericht op sectoren die geen groeipotentieel hebben of die rechtstreeks bedreigd worden. Vermindering van de vissersvloot zou voor de streek zeer zware gevolgen hebben. Deze zouden zich vooral te Bredene laten voelen, omdat vooral de inwoners van Bredene tewerkgesteld zijn in bedrijven die rechtstreeks met de Vlaamse visserij te maken hebben. Daarom stelt de studie voor om Bredene, op basis van zijn grote afhankelijkheid van de visserij, als *rekonversiegebied* te erkennen.

### Vragen & antwoorden De politieke rubriek van HVB

SENATOR DESUTTER UIT Heist vroeg aan de *gemeenschapsminister van openbare werken Theo Kelchtermans* of het waar is dat de korrosie van beton aan bepaalde bruggen te wijten is aan het gebruik van grint en zand uit de Noordzee. *Kelchtermans* antwoordde dat algemeen geweten is 'dat beton door aantasting door Chloor-ionen onderhevig is aan verwerking en dat het wapeningsstaal wordt gecorrodeerd. Deze Cl-ionen zijn aanwezig in granulaten (grint en zand) die uit zee worden gebaggerd.'

En hij vervolgt: 'Het gebruik van zeegrint en zeezand wordt evenwel toegestaan bij het bouwen van kunstwerken, indien voldaan wordt aan de voorschriften van omzendbrief A/163 85-07200 van 13.08.1985, die ondermeer het maximum gehalte aan Cl-ionen in het zand en het grint beperkt tot 0,01...

Dit beperkt gehalte geeft geen aanleiding meer tot verwerking.'

DE OOSTENDSE VOLKSVERTEGENWOORDIGER *Fernand Ghesquière* vroeg de bevoegde minister naar de gegevens in de begroting 1992 voor investeringen in de havens, waterwegen en binnenscheepvaart. Hij wilde eveneens weten welke middelen werden uitgetrokken voor de uitbouw van de havens van Oostende en Nieuwpoort.

Voor de uitbouw van de haven van Oostende is in de begroting van dit jaar 360 miljoen frank voorzien. Dit bedrag vertegenwoordigt vijf procent van de investeringen inzake havens, loodswezen en zeescheepvaart. Nieuwpoort kan op 50 miljoen kredieten rekenen, aldus het antwoord van *gemeenschapsminister Theo Kelchtermans*.

VAN MINISTER VAN Leefmilieu *Onkelinx* wilde senator *Desutter* weten hoeveel olie van de platformen voor exploratie en exploitatieboringen van gas en olie in de Noordzee terecht komt. De vraag is belangrijk omdat wel eens zou kunnen blijken dat de boorplatformen de belangrijkste (90%!) vervuilers van de Noordzee zijn.

Uit het antwoord halen wij volgende (schrikbarende) cijfers van 1990. In dat jaar werden door offshore-installaties 19 080, 065 ton olie in zee geloosd (de Britse alleen al waren daarbij goed voor 16 375 ton). En de gedetailleerde cijfers zien er als volgt uit. In het produktiewater dat door die platforms geloosd werd zat 3 784, 065 ton olie. Maar daarmee zijn we er nog niet. Er wordt ook olie gebruikt als hulpmiddel voor boringen en er is het met olie verontreinigd boorgruis en die olie wordt ook de zee in gekeild: 13 738 ton. Incidenteel wordt dan ook nog eens olie geloosd (1 397 ton) en de affakkeloperties alleen al zijn ook al goed voor iets minder dan 14 ton.



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

## DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

Ook voor tijdelijke opslag.

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

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

EEN HEEL KWADE brief schreef senator Desutter op 15 juli ll. naar zijn partijgenoot en landbouwminister Bourgeois. Oorzaak van 's mans gramschap ligt in de plannen van het Instituut voor Veterinaire Keuring om te Oostende een 'gloednieuw labo op te richten, dit op enkele honderden meters van het Rijksstation voor Zeevisserij dat onder Uw bevoegdheid valt.' zo stelt de senator. In 'visserijkringen' (sic) begrijpt men deze verspilling niet, zo vervolgt de verbolgen briefschrijver. 'Kan men op ministerieel niveau niet samenwerken? De belastingbetaler kan hiermede in alle geval niet akkoord gaan, de kiezer ook niet en ik helemaal niet.' aldus senator Desutter uit Knokke-Heist.

Op 16 oktober antwoordde de minister dat hij heel die zaak onderzocht had en dat de senator het toch allemaal een beetje verkeerd bekeek. Hij wees erop 'dat er een fundamenteel verschil bestaat tussen de opdracht van het Rijksstation voor Visserij en de taak van het Departement van Volksgezondheid.' De eerste verricht wetenschappelijk onderzoek, de tweede controleert de geschiktheid van vis voor menselijk verbruik. D.w.z. dat het tot de bevoegdheid van het ministerie van volksgezondheid behoort om daarvoor in de nodige infrastructuur te voorzien. Geen sprake dus van dubbel gebruik, aldus de minister.

IN DE OOSTENDSE gemeenteraad is ook altijd wel iets te rapen voor deze rubriek. Raadslid Laridon vernamdat een persoon die het water ingesprongen was omeen medemens van een gewisse verdrinkingsdood te redden achteraf van de stad Oostende een rekening gepresenteerd kreeg voor vervoer per ziekenwagen. Da's juist, zo stelde het schepencollege in haar antwoord, de ambulancier maakt voor elk vervoer een faktuur. Achteraf echter hebben wij dat dokument 'van onwaarde' verklaard, hetgeen betekent dat de betrok-

kene niet moet betalen.

IN DEZELFDE RAAD vroeg raadslid Victor hoe het kwam dat in het personeelskader van de Oostendse haven een groot aantal betrekkingen niet ingenomen worden. Het gaat in totaal over 27 betrekkingen die niet ingevuld zijn. Wel, zo stelde het schepencollege in zijn antwoord, we hebben het daarover gehad met de havendirectie, we onderzoeken nu de voorstellen die gedaan werden en van zodra we nieuws

hebben laten we het jullie weten.

JACKY MAES HEEFT in de provincieraad gepleit voor het vrijmaken van de nodige kredieten om de veiligheid aan boord van kustvisserijvaartuigen te verhogen. De subsidie zou o.m. kunnen genoten worden voor het installeren van trekmeters, voorts wordt gedacht aan de betoelaging van reddingsvlotten en zwemvesten. Het voostel van Jacky Maes kreeg steun van de raadsleden Lambrecht en Vyvey.

## Brieven



### Help!

Reeds geruime tijd zijn wij op zoek naar informatie v.m. de vroegere wijk 'Liefke Mores', zoektocht die tot nu toe weinig opleverde.

Hopelijk kunt u ons meer inlichtingen verschaffen over de periode waarin de wijk werd afgebroken en indien mogelijk ook omtrent de verhuis van de bewoners uit deze periode.

Wij zouden er onze vader een groot plezier mee doen, daar hij er woonde toen hij geboren was, maar nu niet meer weet wanneer hij er verhuisde met zijn ouders.

P. Haevermaet, Oostende

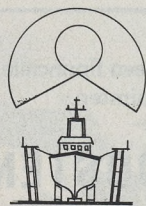
N.v.d.R.: In HVB nr 1 van 1 februari 1988, het eerste nummer dat door de nieuwe vzw Liefkemoes uitgegeven werd, staat een artikel van wijlen Walter Corveleijn met achtergrondgegevens over de wijk met dezelfde naam. Het nummer is nog te koop (100,-) in de kantoren van HVB. Exakte gegevens over de komst en verhuis van de wijkbewoners worden daar echter niet in vermeld. Lezers die briefschrijver Haevermaet kunnen helpen richten hun

brieven naar Patrick Haevermaet, Koningstraat 23 te 8400 Oostende.

### Beeldhouwer

Ik ben beeldhouwer en kunstschilder. Graag breng ik uw lezers op de hoogte van mijn jongste werk (zie foto). Deze kalvarie die twee meter hoog is en in eik uitgevoerd werd is voor de visserij interessant, omdat Jan en Maria, de figuren naast de Christus, geïnspireerd zijn door foto's van een matroos, omgekomen tijdens het kapseizen van de 'Lucky', en van zijn moeder.

R. Ceuppens, Wenduine



UITBATING SLIPWAY ZEEBRUGGE

# INDIMEC

SCHEEPSHERSTELLINGEN

Kielbankstraat 1/B — 8380 Zeebrugge — Tel. 050-54.41.89 — Fax. 050-54.71.49

#### Nieuwe aanpak:

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

#### Dienstverlening:

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

#### Raadpleeg ons:

- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service



## Vissersdochter Anita

'T WAS GEEN alledaagse meid. Zij bezat het Spaanse bloed van moederszijde — bloed gekruid als rode wijn die zo heerlijk kon bedwelmen en je in een roes deed verzeilen, zonder echt dronken te zijn. Haar vader was visser en altijd lang weg van huis. De grote reizen trokken hem aan en hij verdiende er veel geld. Anita woonde dan ook in een van de zeldzame nieuw opgetrokken woningen die schril afstaken tegen de oude vissershuisjes.

In dit vissersdorp woonde ook mijn oom die er geboren en getogen was, maar met de zee verder niets te maken had. Hij woonde in *de réke* en ieder jaar ging ik er op vakantie om, zoals dat nodig is voor een echte binnenlander, een beetje kleur op te doen.

Ik kreeg er ten langsten heel wat meer dan enkel een koffiebruin tintje; ik kreeg de liefde te pakken voor de zee en haar mensen die dagelijks ploeterden om de 'betebroods'. Met gammele schuiten zag ik ze in zee steken, optormen tegen de felle tegenstand van aanschietsende golven. Toch sprak dit beroep mij zo aan: die zilte massa water, de geur van pek en hout, de in de wind drogende visbennen.

Het marktplein met het dorpschooltje ernaast was ons speelterrein. Ieder jaar vond ik er meer vrienden, ik bewees heel snel mijn mannetje te staan en werd uiteindelijk opgenomen in die kleine gemeenschap van stugge gesloten visserskinderen.

Op het marktplein heb ik Anita leren kennen, ze stond toevallig bij een groepje jongelui dat niet tot onze alledaagse bende behoorde. Zij was een opgeschoten graatmagere spriet, maar er zat lijn in haar figuur, later zou daar een mooie vrouw uitgroeien. Losjes droeg zij haar lange zwarte haren over deschouders. Het meest van al trokken me die grijs-groene ogen aan, ogen met de kleur van de zee. Wat haar nog meer van de rest onderscheidde was haar volwassenheid; ze giechelde niet konstant om futilliteiten zoals de meesten onder hen wél deden, en er was haar donkere huid die scherp afstak bij de rest van het jonge volkje. Niet alleen in uiterlijk vertoonde Anita gelijkenis met haar Spaanse voorzaten, aan zuiders temperament ontbrak het haar evenmin.

Onze geheime plaats van afspraak werd het visserskruis, daar aan de voet van dit monument droomden we vele verboden uren in elkaars armen. Laat in de zomeravonden lagen we sprakeloos in het warme zand, vol overgave in de liefde. Woorden vonden we overbodig en het grote stenen kruis was onze stille deelgenoot, en waar het in het begin nog op een dood koud stuk beton leek, nam het al snel een vertrouwde gestalte aan en eer we een maand verder waren, keek het minzaam op ons neer, ja zelfs met een blik van goedkeuring, zo meende ik te zien.

Anita kreeg soms veel slaag voor het late thuiskomen maar dat onderging ze gedwee, zonder opstandigheid, die meid had lef en meermaals verzon ze de gekste leugentjes om onze afspraken na te komen.

De dag dat ik Anita mijn besluit mededeelde om visser te worden, veranderde ze in een Spaanse furie. Ik dacht dat

het wel vanzelf zou overgaan maar ze werd van langs om meer onhandelbaar en wou geen duimbreed toegeven. Ze had teveel gezien en meegemaakt, vertelde ze, om zelf het leven met een visser te delen. Ik wist waarover ze het had. In de buurt waren meer dan eens dronken vissers thuisgekomen, als een vreemde voor hun eigen vrouw en kinderen, met bloeddorlopen ogen, brutaal en meestal uit op slaande ruzies. Daar leed het gezin dan in stilte... of ging eraan ten onder.

Nee, Anita wou meer van het leven, zij wou de wereld zien en dansen; glitter en glamour, dure klederen.

Dat onze liefde op zo'n banaal twistpunt stukliep, zag ik pas in toen het al veel te laat was om het tijnog te keren. Het was voorbij.

Lange tijd hoorde ik niets meer over Anita. Ik wist alleen maar dat ze gehuwd geweest was met een onderofficier van de zeemacht, waarvan ze zich kort nadien reeds hals over kop liet scheiden.

't Was pas vele jaren later dat ik, bij het aanlopen van Brixham, waar we voor de storm gingen schuilen, uit de verhalen van zeelui vernam dat Anita dàar 'op de dool' was geraakt. Ze bewoonde een huisje in een sloppenwijk, eigenlijk een verdoken kroegje, was verschrikkelijk 'aan de drank' en sliep met 't hele zootje dat op Gods wateren had gevaren en dat zou blijven varen zolang er schepen bestaan.

Het steegje slingerde naar een braak terrein bezaaid met half vergane loodsen. Haar huisje stond op het einde van het weggetje en bood een desolate aanblik. De ramen staarden me grauw en moedeloos aan en ook zonder de gordijntjes zou je niet kunnen zien hebben wat zich daar binnen afspeelde.

Haar ogen lichtten even op toen ik binnen kwam. Zij was nog heel mooi, maar de jaren begonnen reeds te vreten aan dit eens volmaakte lichaam.

Wij praatten lange tijd en Anita vroeg me om te blijven. Ik bleef. En dikwijls zou ik nog terugkeren naar dit huisje aan het einde van de steeg. Meermaals zocht ik een reden om met de boot de haven aan te doen, al was het maar voor even, en telkens weer verrastten me die groen-grijze ogen met de dankbare blik.

Ik had haar zo graag uit haar isolement gehaald, maar hoe ik het ook aan boord legde, ik kon haar maar niet overhalen. Mijn argumenten ketsten af op het pantser van onverschilligheid dat ze rondom zich had opgebouwd. Op een gure winterdag heb ik het huisje voor het laatst bezocht. Het onkruid woekerde nu tot aan de vensterbanken en zou weldra de gehele woning inpalmen. Anita was er niet meer, ze had op haar manier afscheid genomen van het leven dat ze niet meer aankon.

Op de boordstenen tegenover het huisje ben ik even gaan zitten, de koude mist viel zwaar en vochtig op mijn schouders, het werd vroeg donker op deze tijd van het jaar en opgelucht stelde ik vast dat niets of niemand zich bewoog in het steegje, want een man, die huilt toch niet?... Of was het de scherpe noordenwind die alsmaar in sterkte toenam en die mijn ogen deed tranen.

Naar een gemeenschappelijke zeedagenregeling?

## Visserijministers wijzen drastische inkrimping van de visserijvloot af

DEEG-KOMMISSIE heeft vastgesteld dat het tot op heden gevoerde visserijbeleid de overleving van de Europese visserijsector niet kan waarborgen. Er moet een beter evenwicht komen tussen de vangstcapaciteit en de visbestanden, zo niet is de visserij ten dode opgeschreven. Daarom wilde de Europese Commissie de vangstcapaciteit van de vloot met ruim twintig procent zien verminderen.

Tijdens de jongste bijeenkomst van de Europese visserijministers in Luxemburg kwamen echter heftige bezwaren naar voor tegen de drastische inkrimping van de visserijvloot.

De vaststelling is niet nieuw, maar stond wel opnieuw te lezen in een goedgekeurde ontwerp-verordening van de EG-Kommissie. Dit betekent noch min noch meer dat het gemeenschappelijk visserijbeleid dat in 1983 uit de startblokken kwam, de problemen niet kon oplossen. Door de algemene achteruitgang van diverse visbestanden in de EG-wateren werden de problemen alleen maar groter. Indien een beter evenwicht tussen de visvoorraad en de visserijdruk uitblijft is de teloorgang van de Europese visserijbedrijvigheid nakend, aldus de Commissie die een grondige herziening van het visserijbeleid noodzakelijk acht.

### Onderhandelingen

De ontwerp-verordening bevat nog geen pasklare voorstellen voor de afslanking van de visserijvloot of over de mogelijke (her)verdeling van de kwota. Wel wordt voorgesteld de omvang van de totale vangsthoeveelheden (de TAC's) in de gemeenschappelijk wate-

ren en de verdeling van de nationale kwota voor meerdere jaren te plannen. Tot heden worden de toegelaten vangsthoeveelheden elk jaar opnieuw vastgelegd. De opdracht van de wetenschappelijke instellingen die tellingen uitvoeren en adviezen verstrekken waarop de TAC's gebaseerd zijn wordt er niet gemakkelijker op. In de ontwerp-verordening wordt dan ook gepleit voor een methodiek om de visbestanden op een aanvaardbaar peil te houden. Ook wordt aangedrongen op een betere verdeling van de kwota. Sinds de invoering van het kwotasysteem in het begin van de jaren tachtig is in de EG veel veranderd. Ondermeer door de toetreding van Spanje en Portugal die tot op heden geen visserij mogen bedrijven in de Noordzee, een recht dat ze ongeduldig opeisen.

### Kapaciteit wegwerken

Ook de vlootsanering houdt de Commissie bezig. Vorig jaar werd de globale overcapaciteit op 40 procent geraamd. Volgens de Commissie zou een inkrimping met minimaal 25 % in sommige lidstaten toch nog steeds noodzakelijk zijn. Hoe dat in de praktijk moet gebeuren staat nog niet vast. Een en ander wordt duidelijker als de programmatie voor de volgende vier jaar vast ligt. Tot de mogelijkheden behoren slopen, tijdelijke terugtrekking van een aantal vaartuigen uit de beroepsvisserij en het inzetten van een deel van de visserijvloot buiten de EG-wateren.

### Eénvormige licenties

Tot op heden liet de EG zich niet in met het toekennen van visvergunningen en



de verdeling van de nationale kwota (tot individuele of groepskwota). De Commissie lijkt wel gewonnen voor een licentiesysteem, waarbij de nationale overheden verantwoordelijk blijven voor de toekenning ervan. Wel moet het gaan over een uniform systeem waarop de Commissie toezicht kan uitoefenen. De bestaande regeling voor de visserij binnen de 12-mijlszone komt hierdoor niet in het gedrang.

Er zal verder gestreefd worden naar een harmonisatie van de sancties tegen overtredingen. De EG-autoriteiten beschikken echter over beperkte mogelijkheden om sancties op te leggen. De EG heeft immers geen bevoegdheid op het terrein van het vervolgingsbeleid en het strafrecht. Toch pleit de Commissie voor een eenvoudige bestrafing van de overtreders.

### Blauwe doos

Volgens de Commissie laat de controle op de naleving van de EG-reglementering te wensen over. Ze wil die taak niet overnemen van de lidstaten maar stuurt aan op meer toezicht. Niet alleen voor wat de visserij betreft, maar ook de verkoop moet doeltreffend in het oog gehouden worden. Op die manier wil ze voorkomen dat vis die niet voor vangst in aanmerking komt toch in de handel belandt.

Bovendien moet de controle niet be-

## investeringskredieten: onze specialiteit

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

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



**Generale Bank**

perkt blijven tot vaartuigen in de gemeenschappelijk wateren. Met de mogelijkheden van satellieten schept de lokalizatie van de vaartuigen geen problemen meer. Naar verluidt worden schepen die in Noorse wateren vissen nu al gecontroleerd. Voor 1996 moet de satellietcontrole een feit zijn, zo stelt de Kommissie. Alle geregistreerde visersvaartuigen krijgen dan een *blauwe doos* aan boord die net als de tachograaf in het wegvervoer de gewenste gegevens opslaat.

### Onbespreekbaar

De EG-visserijministers die op 19 oktober in Luxemburg vergaderden volgen de Kommissie niet in zijn redenering. Er bleken zoveel ministers tegen de drastische inkrimping van de vloot te zijn dat het plan van de Spaanse EG-kommissaris voor visserijzaken *Marin* als onbespreekbaar werd afgevoerd. Het percentage zal hoe dan ook een flink stuk lager moeten. De ministers vonden niet alleen het percentage veel te hoog, maar zagen ook geen heil in de beperking van de vangsten alleen door middel van het uit de vaart nemen van een groot aantal vissersvaartuigen. Bovendien valt een dergelijke maatregel zeer duur uit voor de lidstaten omdat de nationale overheden verplicht zijn de helft van de saneringskosten voor hun rekening te nemen.

Voor geen van de onderwerpen die de Visserijraad in Luxemburg besprak is een definitieve beslissing genomen. Hoe de herziening van het gemeenschappelijk visserijbeleid er precies zal uitzien valt dus nog af te wachten. Het debat over de hervorming verloopt uiterst moeizaam. Toch moet de Kommissie voor het einde van het jaar klaar zien. Het is uiteindelijk de *ministerraad van visserijministers* die de nieuwe verordening omtrent het gemeenschappelijk visserijbeleid vanaf 1 januari 1993 zal moeten bekrachtigen. (gw)

## In de rand van de EG

□ De Europese Kommissie is het dagelijkse bestuur van de EG en neemt in feite (voorlopig) de plaats in van de Europese regering. De huidige voorzitter is de Franse socialist *Jacques Delors*. Verder bestaat die kommissie uit 17 leden. Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje (o.a. de EG-kommissaris voor Visserijzaken *Manuel Marin*) en Groot-Brittannië hebben twee vertegenwoordigers in de Europese Kommissie, Portugal, Griekenland, Ierland, Denemarken, Nederland, België (*Karel Van Miert*) en Luxemburg hebben slechts één EG-kommissaris. Zij worden benoemd voor een periode van vier jaar. De huidige kommissie moet in januari '93 vernieuwd worden.

□ De uitbouw van de EG slurpt fenomenale bedragen op. Om de vele uitdagingen aan te kunnen heeft de EG voor de komende vijf jaar 20 miljard ecu of ongeveer 850 miljard frank méér nodig. Hierdoor zou de Belgische bijdrage tot de EG-begroting de volgende vijf jaar met 30 tot 35 miljard toenemen. Ons land draagt nu 105 miljard bij (1,2 procent van het bruto nationaal produkt). In 1997 zou dat bedrag oplopen tot 140 miljard (1,3 procent van het bnp).

□ Brussel (d.i. de EG in Brussel) neemt geen besluiten meer die beternational of regionaal kunnen worden genomen. Dit zogenaamde *subsidiariteitsbeginsel* wordt nu volop in stelling gebracht om tegenstanders van het *Verdrag van Maastricht* ervan te overtuigen dat niet alle macht naar het *onzichtbare* Brussel verhuist. In het kader van de subsidiariteit laat Brussel de invoering van de individuele kwota en de controle volledig over aan de lidstaten.

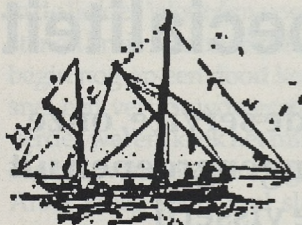
□ De vijftien EG-kontroleurs moeten volgens het voorstel van de EG-kommissie de controle-ambtenaren controleren zonder hun komst vooraf aan te kondigen. Tot op heden moesten zij hun komst minstens een maand op voorhand bekend maken.

□ De Europese Kommissie heeft het plan laten vallen om voortaan zelf de kwota per land te berekenen. Tot op heden was dit het voorrecht van de EG-visserijministers die zich telkens op het einde van het jaar over de voorstellen van de kommissie beraden.

□ Uiterlijk tegen eind 1995 moeten alle vissersvaartuigen met een lengte van meer dan tien meter een *blue box* aan boord hebben, als het van de *Europese Kommissie* afhangt. Deze doos registreert snelheid, positie en koers van het vaartuig. De EG draagt maximaal de helft van de kosten. De lidstaten moeten voor de rest van de kosten instaan.

□ De EG-lidstaten moeten volgens de voorstellen van de kommissie hun vergunningssysteem op elkaar afstemmen. Ook de controle en de sancties bij overtredingen moeten vergelijkbaar zijn. De *Europese Kommissie* in Brussel wil toezien op een gelijkberechtiging van alle vissers.

□ EG-kommissaris *Marin* heeft ook voorgesteld dat alle vissersvaartuigen slechts één soort netten met dezelfde maaswijdte aan boord zouden mogen hebben. De maatregel is volgens *Marin* nodig om illegaal gebruik van fijnmazige netten in bepaalde visserijzones te voorkomen.



## The Brixham Net Co.

A division of Bridport-Gundry Netting Ltd.

Pump Street, Brixham, Devon, England. TQ5 8ED

Telephone: Brixham 0803 - 856115 / 6 — Fax No. 0803 - 882880

### Verdelers:

voor zware nylon- & polyethyleennetten, zware kettingen, schakels, korretouw & stalen kabels, blokken.

Speciale (tijdelijke!) prijsvermindering van 10% op 'schotjes'. Geleverd naar België op aanvraag.

Makers van netten voor bokken en plankvisserij. We leveren een specialist Rigging. Service. Allerlei visserijbenodigdheden.

Na een opdracht van zeven jaar...

# Farnella terug thuis

Een klassieke rederij bewandelt nieuwe wegen

Vorige maand kwam de (ex-diepvries)treiler 'Farnella', na een afwezigheid van zeven jaar, terug in zijn thuishaven Hull (Gr. Br). In die periode was het als opzoekingsvaartuig, aan de andere kant van de wereld, betrokken geweest bij de exploratie van de laatste onbekende oceaangebieden van onze aardkorst.

De H.135 'Farnella' werd in 1972 opgeleverd aan de rederij James Marr and Son. Na de 'Farnella' werden nog 2 identieke treilers gebouwd: de 'Cordella' en de 'Swannella'.

Op 27 april 1972 vertrok kapitein Alfred Eagles rechtstreeks vanop de Tyne naar zijn noordoost-Atlantische visgronden. Negenenvijftig dagen later kwam de schipper op de markt met 400 ton diepgevroren vis. De 'Farnella' werd één van de Britse toptreilers, steeds in de top 20. Toen de grote hekvriezers op 16 oktober 1973 uit de IJslandse 50-mijlszone werden verwijderd (de IJslanders noemden ze de 'vacuum-cleaners') en op 2 juni 1976 uit de 200-mijlszone werden geweerd, werd het voor al de hektreilers moeilijker om aan de kost te komen.

De Britse staat eiste de 'Farnella' tijdens de Falklandoorlog op en zetten het schip vanuit Rosyth in als mijnenveger van begin april tot eind okt. 1982. Daarna voer de 'Farnella' terug ter visvangst. De leeggeviste visgronden en de steeds maar strengere quaregeling lieten J. Marr zitten met een onrendabele vloot. De zijewinders werden van de hand gedaan. En het tiental moderne hek

(diepvries) treilers die de rederij hield, baarden ook al de nodige kopzorgen. In plaats van bij de pakken te blijven zitten, het kapitaal te zien oproesten en het tenslotte voor een appel en een ei te zien verdwijnen, zochten de reders een andere bestemming voor hun schepen. De steeds maar verder gaande uitbreiding van exclusieve economische zones en de strengere aanpak van de visserij in derde-wereldlanden creëerde een vraag naar visserijwachtschepen en vaartuigen voor wetenschappelijke missies. De rederij verhuurde haar treilers en bemanning aan landen die de vaartuigen als visserijwachtschepen gebruikten. De beste kapiteins en bemanningsleden kregen een diepgaande opleiding om opzoekingschepen te bemannen.

Uiteindelijk werden sommige hektreilers aan het buitenland verkocht ('Cordella' naar Nieuw-Zeeland (1) Junella 1 en Northella 1 gingen naar Georgetown, Caymaneilanden en de Junella 2 vist nu vanuit de Falklands). Een aantal treilers werden gecharterd voor andere taken ('Kirkella' als oliewerkschip vanuit Inverness, Schotland, 'Northella II' als trainingsschip voor de zeemacht vanuit Portsmouth en de 'Swannella' als duikersbasis te Noorwegen. Deze laatste hielp in 1982 mee de waardevolle voorwerpen van de 'Lusitania' te bergen voor de Ierste kust. J. Marr ging daarnaast joint-ventures aan met Nederlandse reders en bouwde kleinere hektreilers, de 'Thornella' en de 'Lancellata', die hoofdzakelijk opereerden vanuit IJmuiden.

Vier treilers werden ingericht als opzoekingschepen en te huur aangeboden. Bij gebrek aan opdrachten namen ze ook visserijwachtopdrachten aan, hoofdzakelijk in derde-wereldlanden en voor de Falklands. Zo werd de 'Marbella' een seismografisch schip, de 'Southella' en de

'Farnella' een schip dat hydrografische en geofysische opdrachten aankan.

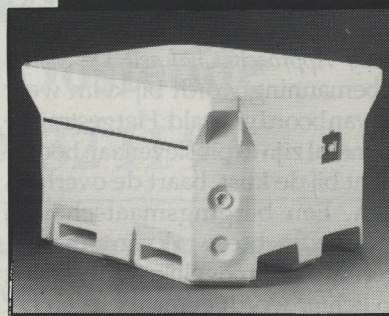
Vanaf 1982 verrichtte de 'Farnella' zowel opzoekingswerk als het normale treilen. In 1985 charterde het geografisch ministerie van de Verenigde Staten het vaartuig voor wetenschappelijk werk op de zeebodem van de westkust van Amerika. In 1986 werd de treiler grondig verbouwd om zijn volgende opdracht van hetzelfde departement, — dat 5 jaar zou duren — aan te kunnen. Tijdens die 5 jaar bracht het de gehele economische zone (200 mijl) van de V.S. in kaart; een gebied bijna zo groot als de V.S. zelf.

De 'Farnella' ligt nu te Hull en wacht op zijn volgende opdracht. Door het initiatief van de rederij J. Marr and Son is een nieuwe generatie officieren en zeelui (bijna allen ex-IJslandvisser) geboren met ervaring in het begeleiden van wetenschappelijk werk, die overal ter wereld kunnen worden ingezet. Liever dan zelf dure schepen te bouwen doen heel wat staten beroep op het aanbod.

D.P.

(1) zie Fishing News International van sept. 1992, middenpagina

## DYNO STROMBERG



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



Haasnoot

Handelsonderneming  
Holland

Hoefblad 85, 2231 WR Rijnsburg (NL).

Tel.: (31)1718-30663,

Autotel.: (31)6-52702424,

Fax: (31)1718-34809.



H 135 'Farnella' als hektreiler op de Humberrivier

## Oorlogsverhaal met aktualiteitswaarde

# De gestrande bom

1944—*DETWEEDE Wereldoorlog loopt ten einde. Op 22 januari 1944 landen de geallieerde troepen te Anzio en op Sicilië, veroveren Italië en rukken op naar Duitsland. De kortste weg echter gaat doorheen Nederland, België of Frankrijk. Daarom landen de geallieerden vanaf 6 juni 1944 op Normandië en drijven de Duitsers ook daar langzaam maar zeker achteruit.*

De aanval vraagt veel munitie. Met hele konvoeien worden uit de USA moordende tuigen overgebracht naar de slagvelden. Op 18 augustus 1944 vaart een konvooi door Het Kanaal. Het heeft de aanvallen van U-boten doorstaan. Ter hoogte van *Southend-on-Sea* krijgt de 'Richard Montgomery' (1) op 20 augustus de opdracht het konvooi te verlaten en koers te zetten naar *Cherbourg*. De troepen hebben de lading bommen, munitie, detonators, explosieven... dringend nodig.

Tijdens het verwijderingsmaneuver loopt de vrachtvaarder met springtij vast op de zandbank *Sheerness Middle Sand*, ongeveer in 't midden van de Theemsmonding, anderhalve mijl van de stad *Sheerness* en slechts 250 meter van de druk bevaren aanlooproute, *Medway Approach Channel*. De volledige bemanning wordt bij kalm weer rustig van boord gehaald. Het gestrande schip met al zijn explosieven aan boord, zo dicht bij de kust, baart de overheid zorgen. Een bergingsmaatschappij krijgt de opdracht werk van te maken. Bergen is maar mogelijk wanneer het schip lichter wordt gemaakt tegen het volgende springtij. Schepen laden zo-

veel mogelijk munitie over. Bij laag tij is de druk op de voorsteven te groot en de huidplaten beginnen door te buigen. Drieduizend ton explosieven zijn reeds van boord gehaald. Er blijft nog vierduizend ton over te laden als de blijvende druk op de huidplaten de romp doet scheuren. De ruimen lopen vol water en het schip, slechts een wrak nog, is reddeloos verloren. Iedereen heeft het te druk met de oorlog om zich verder nog om het wrak te bekommeren.

Later, na de wereldbrand, worden de oorlogswrakken rond heel Groot-Brittannië opgeruimd. In 1952 is het de beurt aan de 'Richard Montgomery'. Na onderzoek volgt een rapport dat zegt dat zo'n 'gevaarlijk wrak best blijft liggen waar het ligt'. Toch blijven de gevolgen van een toevallige explosie niet te voorzien. Plaatselijke politici willen het wrak dan ook weg.

In 1964 onderzoeken zeemachtduikers het wrak. Ook zij geven de raad: 'Laat liggen wat ligt'. De Britse overheid gaat hierop in maar voelt zich toch niet gerust. Ze gaat praten met de Amerikaanse regering want zij is nog altijd eigenaar van het vrachtschip.

In 1965 onderzoeken duikers andermaal het wrak. Het schip heeft erg geleden onder de invloed van het zeewater. Het is volledig middendoor gebroken en de voorsteven ligt op zijn zijde. De duikers krijgen verbod het wrak binnen te dringen. Het gevaar bestaat dat toevallige verschuivingen van bommen ontploffingen veroorzaken.

In 1971 wordt overwogen om rond het schip een drijvend rif aan te brengen

dat schepen die in de nabijgelegen vaargeul eventueel op drift slaan zou beletten tegen het gezonken schip te stoten. Tegenstanders voeren het plan af. Als de bescherming tijdens een storm of hevige stroming losraakt kan ze in de vaargeul veel schade berokkenen aan de dagelijkse in- en uitvarende scheepvaart.

In 1973 wordt door plaatselijke politici strijd geleverd om iets aan de gevaarlijke situatie te doen. Er zijn voor- en tegenstanders. Het wrak blijft liggen. Op 13 augustus 1981 onderzoekt een Brits duikersteam nogmaals de 'Richard Montgomery'. Ze hebben ultrasonische onderwater apparatuur bij zich en duiken zelfs in het schip. Daar verplaatsen ze enkele bommen. Het rapport vermeldt dat de lading niet meer zo gevaarlijk is en de explosieven in niets verschillen met de mijnen en oude bommen die de Britse ontminningsdienst regelmatig uit zee en van vissersschepen op- en weghaalt.

1992. Het bommenschip ligt er dus nog. De Britse staat heeft alle verantwoordelijkheid op zich genomen, alhoewel het nog altijd twist met de US over de eindverantwoordelijkheid. De 'Richard Montgomery' ligt lichtjes op zijn zij; de bovenkant van de brug en twee mastpunten steken boven water. Voor de huidige scheepvaart is het een landmerk geworden. Gele boeien met lichten, klokken en misthoorns merken de gevaarlijke plaats. Waarschuwborden in de masten houden gelegenhedsduikers en avonturiers op een afstand. De rivierpolitie houdt het gebied in de gaten. Zo schrijft de 'Richard Montgomery', na bijna 50 jaar geleden te zijn gezonken, nog altijd geschiedenis.

Daniël Pots

(1) Richard Montgomery was de naam van een bekende Amerikaanse vrijheidsstrijder.

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!*

## IJsland-journaal van een dekwabber (8)

# Gevecht met de pillen

*...hier de fontein, die naar het zenith sprong  
en regenbogen naar de kusten wierp...*

H. Marsman, *Tempel en Kruis*

**N**A ONS TUSSEN de zandbanken voor de Vlaamse kust te hebben gewrongen, lopen we Noord, zo Noord als Noord ooit is geweest.

Het is een echte koers uit de oude tijd, precies alsof we het bestaan van IJsland niet vermoeden en zo maar op goed valle het uit de richting hebben gekozen na raadpleging met de dobbelstenen. Eerlijk gezegd lijkt deze zuivere noordrichting me ietwat verdacht, te simplistisch. Ik ben echter nog te groen om mijn scepticisme te laten blijken tegenover de rechte lijn die Frans met zwier langs de oostkust van Engeland heeft getrokken, klim de drie trapjes op naar de brug, waar Pietje Stek de spaken van het stuurrad onder zijn oksels heeft geduwd en van onder de in drie kreuken gevormde klep van zijn muts de naderende noordpool met ingetogen blik

tracht te hypnotiseren. Met de avondbries is het laatste vliesje vaderland onder water geschoven. De 0.318 ligt te spinnen in een moirerende oliezee. Ik voel me duizend Noormannen sterk en grinnikend denk ik aan het doosje pillen, dat een zorgzame hand op het allerlaatste ogenblik in mijn zak heeft gemoffeld. Pilletjes — ik leg al mijn minachting in dit diminutief — pilletjes tegen de zeeziekte, de luchtziekte, de busziekte, de treinziekte. Ongeschonden zal het doosje worden teruggegeven, schoon moment van niemand pijn doende, mannelijke wraak.

— En gindse boei, zegt Frans, ge ziet ze toch wel met uw vier ogen? Mijn walwimpers hebben echter plots een acute aanval van loomheid te verduren en ik zie wel honderd stippels op de kim. De boei van Frans zal er hoogstwaarschijnlijk bij zijn, zodat ik maar bevestigend knik. Niet zodra is hij zich over zijn kaart gaan buigen of ik verdwijn, het steile laddertje af, naar het achterdek, huiswaarts. het is gek, maar als ik mijn deur openstoot en de wes-

tensijn op het vernis van de meubels zie glimmen, denk ik aan Van Ostaeyen's gedichtje 'Mark groet 's morgens de dingen' en ik hoor me vakerig murmelen.

— Dag lieve kooi met de banaan, dag koekendoos met zeebeschuit.

het is een ouderwets en diep geluk, dat u vervult languit in een zeemansbak te kunnen liggen, terwijl in uw warrelig hoofd een nutteloze theorie ontstaat over de plantaardige en dierlijke functie die honger heet en dezes beroep op de poëzie om verzadigd te worden, althans om u diplomatisch op de weg naar de verzadiging te helpen. Neen, niet meer opstaan. Zo blijven liggen en wat dromen. De 450 paarden ronken naarstig en schoon op stap. Romeo ment ze zoet. Sedert lang hebt ge zo volmaakt niet meer gegeeuwd, zo moet ge in uw wieg hebben gelegen, zonder bewustzijn van zorgen, met de smaak van melk op de lippen en helemaal ver de sourdine van een bakkerskar, van twee bakkerskarren, ju, paard, ju, ju, ju...

Ik ben aan het skiën, in een ijl landschap, of houd ik mijn ogen toe? Zo, dat is dus skiën, even de grond raken, dan opwaarts zweven en strijkend weer op iets vasten veren. Maar neen,

# N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

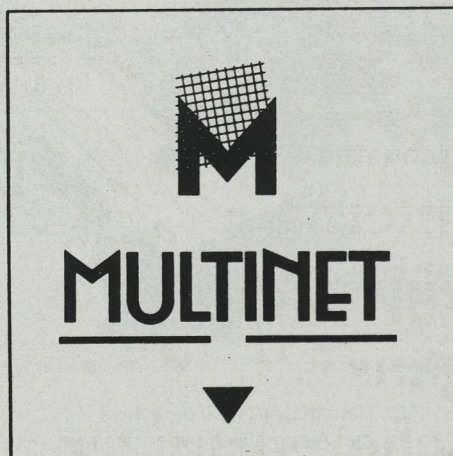
Tel: 059/32 12 10 Fax: 059/32 11 97

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



ik ski niet, want mijn tenen kan ik krullen en ontspannen, ogenblikken lang, spel dat volledig onafhankelijk van mij ski-prestaties is. Ik wil mijn vingers in actie zetten om dit rhythmisch mysterie te doorgronden, als ik mij eensklaps rekenschap geef, dat ik aan het skiën ben om mijn nieren. Hebt gij nog uw nieren zien liggen? Of dan zo scherp hun mollig volumen in de poespas van uw andere ingewanden afgetekend gevoeld? Ik lig te glimlachen om deze anatomische luciditeit, verlaat het skibeeld om me voor te stellen dat ik een watervliegtuig ben, dat met zijn beide schuitjes in scheervlucht over de golven schaatst. Naarmate ik levender word, ontstaan nieuwe gewaarwordingen op meer lijfsgedeelten. Telkens als ik tot zes tel, maak ik een ondeugend gevoel mee, dat mijn achterste in fijne bloem wordt gewreven, zoals dit in een trog gebeurt, waarin de bakker het deeg nog even in een laagje meel drukt om de vorm wat minder slap te krijgen. Waterskiënd laat ik me kneden en eeuwig mag dit duren voor mij. Tot mijn hoofd rechts valt en ik door de open deur van de kajuit een ander vreemd schouwspel gewaar wordt: de dansers schimmen. Het oliegoed en de zuidwester uit de

gang zijn marionetten geworden, James Ensor trekt aan de touwtjes. Alsof ze willen gefotografeerd worden, blijven ze soms één kort moment de mooiste zwevende pose aannemen, ondanks al de wetten van zwaarte- en aantrekkingskracht. Mijn geest staat opengesperd als mijn ogen en de vertoning wordt minder troebel. We zijn geweldig aan het stampen en rollen, regelmatig draait de schroef eens boven water, bij gebrek aan weerstand siddert de hele boel en dit is dan het moment voor de fotograaf.

Wat lig ik hier verder de luiaard uit te hangen, de anemiek dromende burger te spelen! Er uit, naar de woelige zee, op de brug, voort! Vele literaire kreten schieten me te binnen en porren me wakker. 'Achter uw wachtvuur, onvoorzichtige!' roept Beets, 'Naar buiten, naar buiten, de koekoek roept ons toe!', neuriën mijn kinderjaren, 'Omver en erover!' brult, ja, wie heeft dat weer gebruld? Inderdaad, het ware zonde deze storm niet mee te maken, de mogelijkheid tot het distilleren van een bladzijde voor een toekomstige bloemlezing ligt voor het grijpen, nu of nooit.

— Neen, neen, neen, zegt mijn maag, als ik me klassiek veerkrachtig wil oprichten. Neen, neen, koest, vriend. Met

één ruk wordt de magistrale bladzijde voor mijn ogen weggerukt, als een overbodig kalenderblad en in de plaats er van ontrolt zich een vlugge film, een reliëffilm dan nog. Met mijn gespannen zieke kop op de rand van de koele lavabo, moet ik lijdzaam toezien hoe een allegaartje van bananen, zeebeschuit, chocolade en vijftig gram hopjes de 'weg terug' meemaken. Ik sterf ervan. Maar zo'n schamel scheiden van dit leven, had ik me nooit voorgesteld. Als ge klein zijt en uw oudste zuster let op u niet, dan kunt ge in een waskuip verdrinken. Maar volwassen, één meter drie en zeventig in uw 'militair zakboekje', aldus omkomen: de dood in de lavabo is wreed. Reeds meen ik de voornaamste beelden uit mijn bestaan te zien afrollen, de wieg van straks, een kind met een jurkje in een duister trapportaal, de eerste oorveeg, omdat ik vaders inkt-pot over de tafel gooide, de geboorte van mijn zusje, halt, stop, ik wil niet sterven, er moet een middel bestaan, welk, welk, welk? Gevonden, dank... (gulp)... waar zijn de pillen?

Karel Jonckheere  
Vervolgt

**BAADER®**

## 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.

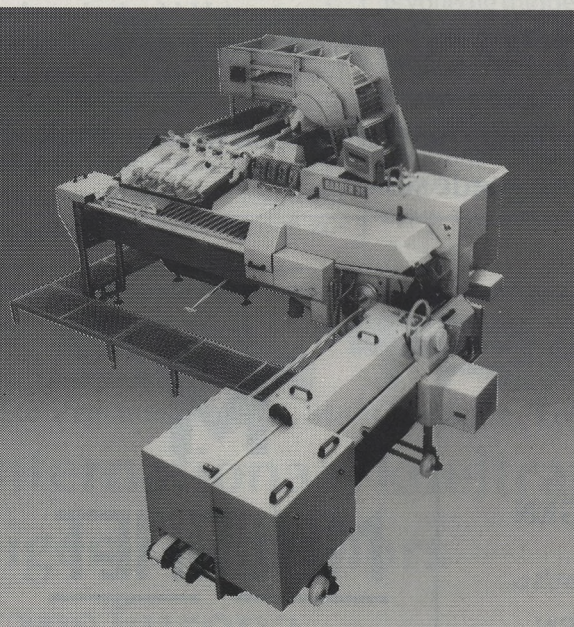
Exklusief **BAADER** agent voor de Benelux.

## 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.



Afb: Haringfileer/onthuidmachine met Automatische voeder.

NIEUWPOORT

**Span vangt haringhaai**

De Nieuwpoortste vaartuigen N.535 *Golfbreker* en N.590 *Horizon* die in span op gul jagen kregen een 2,5 meter lange haringhaai van 250 kg in de netten. Geen uitzonderlijk exemplaar want eind '90 bracht de N.723 *Pallieter* een 'apekalle' van 3,9 meter en een gewicht van 428 kg aan de wal. De haringhaai (apekalle of Latour) werd gekocht door de plaatselijke vishandelaar *Michel Vanelverdinghe* die er 35 frank per kg voor neertelde. De O.37 en de O.38 en het Nieuwpoortse koppel zijn momenteel de enige vaartuigen die de spanvisserij beoefenen.

OOSTENDE

**Dieven plunderen Z.66**

Aan boord van de Z.66 *Nelson* richtten jeugdige inbrekerse een ware ravage aan. Het Zeebrugse vaartuig lag afgemeerd in het Oostendse visserijdok. De dieven hadden het vooral op de elektronische apparatuur gemunt. Ze gingen hierbij zeer hardhandig tewerk waardoor de schade op de brug aanzienlijk is. De vijf

daders, waaronder vier minderjarigen, werden door een rijkswachtpatrouille op heterdaad betrappt en opgepakt. Een paar dagen later kreeg ook het garnaalvaartuig O.101 *Benny van Gilbert Viaene* bezoek van inbrekers. De dieven vonden er blijkbaar niet wat zij zochten

**Ostendia VI**

Rond de jaarwisseling verschijnt het 6de deel in de *Ostendia-reeks*, een jaarboek over Oostende en de kuststreek. De uitgave is in handen van de *Vlaamse Vereniging voor Familiekunde*, afdeling Oostende-Veurne, en de Oostendse heemkundige kring *De Plate*.

In Ostendiana VI komen volgende onderwerpen aan bod: *De familie Alleman: Onderwijspioniers te Zandvoorde in de 19de eeuw* (I. Van Hyfte); *Guillielmo de Brouwer* (1693-1767), een schets van een kapitein, handelaar en reder in de 18de eeuw (J. Parmentier); *De schoolstrijd in Oostende* (J.-M. Lermyte); *Testerep*, nieuwe gegevens (J.-B. Dreesen); *Badgasten naar Oostende in 1883* (G. Billiet); *De kwartierstaat van Charles De Sorgher* (J.G. De Brouwere); *Slachtoffers van het vergaan van de platbootpon-ton op 30 juni 1804* (F. Blomme); *Oud*

*Oostende: Enkele nieuwe bronnen* (J. Coopman); *De kwartierstaat van Pastoor Hendrik Pype* (S. Laridon, Wwe Pype en D. Decuypere).

Te verkrijgen bij voorintekening door storting van 650 fr. op rek. 000-0788241-91 van *Heemkring De Plate, H. Serruyslaan 78/19, Oostende* vòòr 31 december. Na deze datum bedraagt de prijs 700 fr.

ONDERWIJS

**Stijgend aantal leerlingen in visserijscholen**

Volgens cijfers die door de schooldirecties vrijgegeven werden op de *visserij-kommissie* van de provincie West Vlaanderen blijkt dat aan de achteruitgang van de schoolbevolking in de visserijscholen een eind gekomen is. *Ibis Bredene* heeft nu in totaal 41 leerlingen, de *Gemeenschapsschool te Heist* telt 47 voltijdse en 24 deeltijdse leerlingen, De visserijschool van *Nieuwpoort* heeft nog 2 (laatstejaars) leerlingen, de Oostendse *vrije visserijschool Paster Pype* heeft in totaal 47 leerlingen (32 voltijds en 15 deeltijds) en tenslotte is er nog de Oostendse *stedelijke visserijschool John Bauwens* waar in totaal 62 leerlingen een

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

n.v. NORTH SEA BUNKERS belgium

**„NV NORTH SEA BUNKERS”**  
 BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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

## van hier & daar

opleiding volgen (52 voltijds, 10 deeltijds).

### BLANKENBERGE

#### 9de Week van de Blankenbergse Visserij

De Vissersfolkloegroep *Ebbe en Vloed*, organiseert opnieuw een *Week van de Blankenbergse Visserij*. De 9de uitgave loopt van 1 tot en met 11 november. Publiektrekker is de tentoonstelling rond het Blankenbergse visserijverleden in het *Oud Stadhuis* aan de Kerkstraat. De tentoonstelling is vrij toegankelijk en dagelijks open van 14 tot 18 uur (op 11 november ook van 10 tot 12 uur).

Op vrijdag 6 november wordt in de zaal *Ober Bayern* aan de De Smet de Naeyerlaan de film *De Visserij zo oud als de mensheid* gedraaid (aanvang 20, toegang kosteloos).

Op zaterdag 7 november om 18 uur: jaarlijkse Vissersmis ter nagedachtenis van alle op zee omgekomen vissers.

De viering van de *Bescheepsdag* op woensdag 11 november sluit de week af. Om 17 uur start de optocht naar het zeeliedenmonument van *Sterken Dries* waar een bloemenhulde plaats grijpt. De plechtigheid wordt gevolgd door een *Bescheepsmaaltijd* (kazakken met haring) in de zaal *Ober Bayern*. Inschrijven (150 fr.) tijdens de tentoonstelling of bij *V. Vermeulen, Kemmelbergstraat 7 te Blankenberge*.

### KALENDER

#### November

- 1-4 15de "International Seafood Conference" in Lissabon (Port.)
- 1-11 "Week van de Blankenbergse Visserij"
- 3-5 "NAV 92", Royal Institute of Navigation Conference on digital mapping and navigation in Londen (GB)
- 17-21 "Eurofishing-Sinaval 92", internationale vakbeurs voor de visindustrie in Bilbao (Spanje)
- 18-19 "Sea Fare Americas", internationale konferentie voor producenten, 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)
- 23 Bijeenkomst EG-visserijraad
- 24-29 "Bi+Vi'92", vakbeurs voor binnenvaart en visserij in Rotterdam

## 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.



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 schrijverschap. De verhalenbundel van **Leon Inghelbrecht** (116 ps) kan onder nummer 2 besteld worden bij HVB. Bij levering betaalt u 299,- B.F.



De verhalenbundel 'De smaak van zee water' 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.

## TELEX-TELEX-TELEX-TELEX-TE

□ De aanvoer op maandag in de Oostendse vismijn is verbeterd. Op 5 oktober losten elf vaartuigen hun vangst en werd één container-aanvoer verkocht. Goed voor 90.000 kg vis en 4.600 kg tong. □ Maandag 12 oktober zorgden 8 vaartuigen en 2 containers voor 116.000 kg vis en bijna 13.000 kg tong. □ Maandag 19 oktober viel de aanvoer terug op acht vaartuigen. Op maandag 26 oktober waren elf vaartuigen en een containeraanvoer goed voor 80.000 kg vis en 15.000 kg tong. □ Renaud Diesel plaatst een nieuwe Scania-motor in de O.211 Christoph. □ Werknemers van het Oostendse bedrijf plaatsen ook een nieuwe krukas in de N.36 Donia die in Lauwersoog aan de kant ligt. □ Bij Padmos in Bruinisse kwam de O.137 Twilight voor aanpassingswerken toe. De boomkorteiler krijgt ondermeer twee nieuwe Mitsubishi-hulpmotoren. □ Op de Scheepswerf Welgelegen in Harlingen wordt de Z.50 Tijl met enkele meters verlengd. □ In Den Helder liep de Z.121 Barentssee schade op toen het vaartuig bij een uitwijkmaneuver tegen een havenhoofd terecht kwam. □ Op de Nederlandse markten verschijnen nog steeds Belgische vaartuigen. □ In Breskens zijn regelmatig Belgische vaartuigen aanwezig. □ In Colijnsplaat zijn de O.229 Liberty en Z.87 Nele vaste klanten. □ In Scheveningen verkochten de Z.34 Northern-Sky en de Z.70 Marleen die tegenwoordig in span vissen. □ Ook in Lauwersoog waren opnieuw meerdere Belgische vaartuigen aan de afslag. □

## REDERSCENTRALE

## Raad van bestuur

Op 22 oktober ll. vergaderde de bestuursraad van de Rederscentrale, de belangenorganisatie van de Belgische reders ter zeevisserij. Deze raad moest o.a. een voorzitter en ondervoorzitter kiezen. Dat werden respectievelijk Jozef Deroose (zie interview, elders in dit blad) en August Puystjens. Ook moest een nieuw directiecomitee samengesteld worden. Na stemming bleken alle huidige leden van het komitee opnieuw verkozen te zijn. Het directiecomitee bestaat dus uit Marina Lepeire-Nollet, Gilbert Derudder, Gilbert Desaever, August Hertsens, Emiel Maesen, August Puystjens, André Vantorre met directeur Wittevrongel en voorzitter Deroose.

## Fishlink houdt er niet mee op

SINDS AUGUSTUS ONTVING de participatiemaatschappij voor de visserijsector Fishlink geen vragen meer naar risicokapitaal. Dat betekent dat Fishlink tot op heden zeventien participatiedossiers beheert. De kapitaalverstrekker sloot overeenkomsten met dertien rederijen ter zeevisserij, die betrekking hebben op vijftien vaartuigen. Daarnaast deden twee toeleveringsbedrijven en twee visverwerkende bedrijven beroep op Fishlink. Een doorgaans goed ingelichte bron suggereerde onlangs dat Fishlink het daarbij zou laten. Een Fishlinkwoordvoerder bevestigde dat nieuwe aanvragen achterwege bleven, maar dat er geen sprake van is dat de vennootschap nieuwe dossiers niet in behandeling zou willen nemen.

NV FISHLINK WERD opgericht in februari 1990 als gespecialiseerde participatiemaatschappij voor de visserijsector in Vlaanderen. Hoofddoel van de vennootschap is risicodragend vermogen, zowel kapitaal als achtergestelde (obligatie)leningen, te plaatsen bij de overwegend familiaal gestructureerde bedrijven uit de visserijsector. Dit om die bedrijven de mogelijkheid te bieden zich aan te passen aan de Europese normen en aan het alsmar kapitaalsintensievere karakter van de sector. De dochtermaatschappij van de overheidsholding GIMV (Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen NV) werd meteen na de oprichting uit diverse hoeken op de korrel genomen. De GIMV is meerderheidsaandeelhouder in Fishlink. Aanvankelijk voor 66 procent, maar door een terugkoop van een pakket aandelen ligt de participatie van de GIMV vandaag reeds

hoger.

Het uitstaande kapitaal belooft momenteel 102 miljoen. De terugbetalingen lopen over meerdere jaren zodat er tot op heden nog geen enkele uittreding te noteren valt.

Vorig jaar boekte de NV Fishlink een courante brutowinst voor belasting van 1.096.236 fr. (560.480 fr. in het eerste boekjaar).

Fishlink krijgt vaak het verwijt toegestuurd dat de vaartuigen waarin het participeert met Nederlandse bemanningen varen of voor herstellingen en verbouwingen naar het buitenland gaan, met name naar Nederland. Fishlink wijst er echter op dat de vennootschap een zuivere financiële inbreng heeft en geenszins betrokken is bij de bedrijfsvoering en het dagelijks beheer van de ondernemingen. Hoe de vaartuigen uitgereed worden is niet de zaak van Fishlink, wel van de rederij.

## Gimvindus &amp; Seghers

Evenmin heeft Fishlink iets te maken met de onderhandelingen rond de Oostendse Scheepswerf Seghers, sinds april in vereffening. De GIMV is er wél nauw bij betrokken via haar functie-filiale NV Gimvindus. Dat is de vennootschap waarin de participaties van het Vlaamse Gewest in de vroegere nationale sectoren (staal, textiel, steenkool, scheepsbouw, holglas) werden ondergebracht. Bij de onderhandelingen zijn zowel het Oostendse bedrijf Industriële des Pêcheries als de Nederlandse Scheepsbouwer Damen (met o.a. belangen in Maaskant Shipyards in Stellendam en Bruinisse) betrokken. Er bestaat een overnameplan voor de Scheepswerf Seghers waarbij alle werknemers boven de vijftig jaar met brugpensioen kunnen gaan. Seghers zelf is niet in staat de loopbaanbeëindiging te financieren, terwijl de minister van economische zaken weigert een waarborg te verlenen zolang te toekomst van de onderneming niet verzekerd is. Een ander obstakel is het lege orderboek van de Oostendse scheepswerf IdP. Deze scheepswerf wil het overnameplan pas steunen als er voor IdP garanties zijn dat het kan meedingen naar nieuwe bouwopdrachten. (gw)

CHILI

**Pesca '92**

De visserijbeurs *Pesca*, die van 2 tot 5 december in *Santiago de Chili* doorgaat start blijkbaar onder een gunstig gesternte. De Chileense visserij blijkt in volle ontwikkeling te zijn en hetzelfde verwacht men in Peru, waar privatiseringen een nieuwe impuls aan visserij en scheepsbouw zouden moeten geven. Op de beurs zelf zullen 280 firma's uit 32 landen hun produkten over 6000 vierkante meter uitspreiden. Ook verschillende Westeuropese landen zullen daar met nationale stands aanwezig zijn. Zo wordt er uitgekeken naar het *Verenigd Koninkrijk*, *Zweden*, *Denemarken*, *Noorwegen* en *Zweden*. Vermelden we nog dat *Pesca '92* een organisatie is van Chili's grootste beurzenbouwen *Feria Internacional* in samenwerking met het Engelse *Emap-Heighway*, eveneens uitgever van de bekende vakbladen *Fishing News International*, *Seafood International* en *Fish Farming International*.

JAPAN

**Internationale beurs**

In *Tokyo* gaat van 10 tot 12 juni 1993 de *Tokyo International Seafood Show* door. Het betreft hier de eerste internationale tentoonstelling van die aard voor Japan en de Aziatische regio. Japan is voor de visserij van enorm belang. Het land importeert jaarlijks voor 11 miljard USdollar aan visprodukten. In de jongste vijf jaar ging de invoer trouwens jaarlijks met 5% vooruit. Dat is niet zo verwonderlijk wanneer we weten dat visprodukten zorgen voor 42% van de dierlijke proteïnen die de Japanner tot zich neemt. Er wordt dan ook bijna twee keer zoveel vis gegeten dan in om het even welk ander ontwikkeld land. 17% van het Japanse huishoudbudget gaat zodoende naar vis en visprodukten.

GROOT-BRITANNIE

**Levensmiddelenbeurs**

Meer dan vis alleen zal er te zien zijn op de *Food & Drink Exhibition IFE*, een overbekende beurs die te Londen doorgaat van 25 tot 28 april 1993. De *Belgische Dienst voor de Buitenlandse handel (BDBH)* organiseert daar in nauwe samenwerking met de *NDALTP* de Belgische deelneming. Ook biedt de *BDBH* een financiële tussenkomst aan

zodat het standgeld op het niveau van 1991 gehandhaafd blijft (11 500,- Bef/m<sup>2</sup>) en niet met 20% verhoogd wordt, zoals de organisatoren beslist hebben. Wie interesse heeft, neemt contact op met *BDHB*, *World Trade Center*, *Toren 1*, *B36*, *E. Jacqmainlaan 162 te 1210 Brussel* (Tel 02 / 209 38 38, u vraagt er naar de heer *De Schrijver* of zijn sekretariaat).

HONG KONG

**Hofex 93**

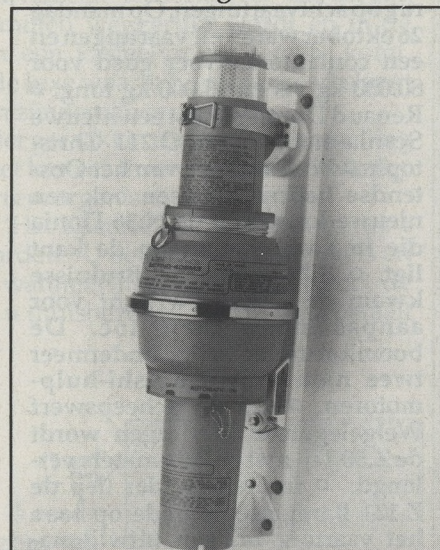
In *Hong Kong* gaat van 4 tot 7 mei 1993 de levensmiddelenbeurs *Hofex 93* door. Wie present wil zijn neemt contact op met de *Vlaamse Dienst voor Buitenlandse handel (VDBH)*, niet te verwarren met de *BDBH*. Deze Vlaamse dienst vindt u in de *Koningsstraat 80 te 1000 Brussel* (Tel: 02 / 504 87 11, u vraagt er naar de heer *Pladijs* die blijkens zijn naam de visserij een warm hart toedraagt).

USA

**Alden wint prijs**

Het radiobaken *Alden Satfind-406 Epirb*, gemaakt en verdeeld door *Alden Electronics Inc.* won in de USA de presti-

gieuze *R&D 100 Award*. Deze wordt jaarlijks gegeven aan hetgeen de redactie van het blad *R&D* als het meest vindingrijke technologische ontwerp beschouwt. Het radiobaken wordt automatisch of manueel losgelaten wanneer een vaartuig zinkt. Het brengt een digitaal signaal over voor ten minste 48 uur, zelfs bij -20°. Satellieten vangen het signaal op en bezorgen het nummer en de plaats van het baken binnen het uur aan de reddingsdiensten.



# Crevits

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

*import - export*

*allerlei kettingen en kettingmatten*

*ankers*

*herbruikbare materialen*

*visserijbenodigdheden*

*rubber bollen en rubber ringen*

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



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

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

Vanuit Nederland  
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en consumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 59 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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

# HVB

HET VISSERIJBLAD



✂  
**Ja, ik abonneer me op dit  
blad**

Naam.....

Straat en

nr.....

Woonplaats en Postnr

.....  
Ik betaal 1 200,- (voor Nederland en derde landen,  
zie voorwaarden onder het colofon) met  
overschrijving op rekening 738-5012774-30 van  
Seaprint en verwacht dat mijn abonnement in  
werking treedt van zodra mijn betaling bij u  
toegekomen is.

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1 200,-  
(voor Nederland en derde landen, zie  
voorwaarden vermeld onder het colofon) en stuur  
die samen met de bon op naar Seaprint, H.  
Baelskaai 2, B-8400 Oostende. Het abonnement  
treedt onmiddellijk in werking.

*Yes, we can beat the feeling!*