

HVB

60

VVB

HET VISSERIJBLAD

belgische
vissersvloot:
ondergrens is bereikt!

interview
oostendse
burgemeester
goekint

oud belgisch
reder
raymond claeys
in het nieuws

60ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 2 - 5 feb. 1993 - 100,- BF - a giftekantoor Oostende X

Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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

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

HVB

60
HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys

DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove

REDAKTIERAAD: Marc Loy,

Flor Vandekerckhove, Guido Walters

MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus,

Walter Debrock, Roger Decler, Tony

Depuydt, De Zetduivel, Norbert Hostyn,

L.A. Ingelbrecht, Jef Klausling, Willem

Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor

Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De

Laatste), Guido Walters

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor

Vandekerckhove, H. Baelskaai 2,

8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

tel: 059/32 55 59

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

Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

ISSN: 0776-6912



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2

8400 OOSTENDE

Tel: 059/ 32 55 59

Fax: 059/ 32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van Het Visserijblad
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

Abonnementen!

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

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op *Seaprint cv* rekeningnummer 64.14.29.592

van Credit Lyonnais Bank Nederland
Lange Wolstraat 10-12

4524 CA Sluis (NI)

Vermelding: abo HVB.

Subscriptions (one year) in other countries:
Austria: S 697; Denmark Kr 385; France: FRF 340; Germany DEM 100; Greece:GRD 15384; Ireland £38; Italy Lir 88200; Norway: Kr 428; Portugal: Esc 9876; Spain: Pta 7158; Sweden: Kr 430; Switzerland: F 89; U.K.: £41, USA: Us D: 63; Canada: CAD: 80.

Omslagfoto: Guido Walters

Politiek

editoriaal

(Over Denen en Belgen, over vissers en boeren)



DE POLITIEK IS niet erg populair. Ze is dat vandaag zo mogelijk nog minder dan ze het vroeger was. Hoe kan het ook anders? Het machtspeel speelt zich v^{er} boven onze hoofden af. Soms lijkt het erop dat we alleen maar kunnen *ondergaan* wat van bovenaf opgelegd wordt. De Belgische regering moet uitvoeren wat in Maastricht beslist werd, de beroepsorganisaties worden 'gepasseerd'... en de kleine man betaalt de rekening. (En die rekening is vandaag dan ook nog eens bijzonder hoog!) Het lijkt er wel op dat het oude gezegde '*t is God die 't wilt*' opnieuw de kop opsteekt.

We ondergaan ons lot. En — laat ons een kat een kat noemen — het is inderdaad altijd de kleine man die de rekening betaalt, laat ons vooral geen illusies zaaien. Vandaar dat we op de kaaien voortdurend een diepgeworteld, oeroud — en gerechtvaardigd! — wantrouwen tegen de politiek ontmoeten.

Mensen die beweren dat we ons bij die politieke beslissingen moeten neerleggen, vertellen echter maar de helft van de waarheid. Wie zich bij de feiten neerlegt krijgt *niets*; om te krijgen wat je toekomt moet je wat doen. In Denemarken werd bijvoorbeeld onlangs een andere weg gevolgd. Daar heeft men zich niet neergelegd bij het EG-diktaat van Maastricht. Daar zegde meer dan de helft van de bevolking 'neen' tegen dat soort EG. Die weg was moeilijker, maar ze heeft de Denen alvast geen windeieren gelegd. De toetredingsvoorwaarden voor dat land tot de EG werden inmiddels dermate aangepast dat de bevolking er binnenkort opnieuw ter stembus trekt en nu misschien wel 'ja' zegt... maar misschien ook niet!

Ook de boeren volgen een andere weg. De boeren worden evenzeer als de vissers erg getroffen door de EG-politiek. Het verzet tegen het landbouwkompromis tussen Europa en de USA was dan ook explosief, vooral in Frankrijk waar 500.000 mensen van de 800.000 die van de landbouw leven tegen het jaar 2000 een andere kostwinning moeten vinden. Zij echter ondergaan hun lot niet. En ze staan in hun verzet niet alleen. Uit een opiniepeiling blijkt dat 82% van de Fransen achter hun boeren staat.

Steeds meer mensen zijn trouwens de mening toegedaan dat het met de EG de verkeerde weg opgaat. '*Europe is not working*' schreef de *Financial Times* op 17 december. Cijfers? Volgens de zachtste criteria zijn er in de EG 16 miljoen werklozen, in 1993 worden dat er 18 miljoen, tot 1996 komt daar geen verbetering in. Zo gaat dat: de politiek telt de mensen bij miljoenen. Of wij dan nog meetellen in dit machtspeel hangt ook van onszelf af.

Flor Vandekerckhove

**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 sjoorbanden — netten — kettingen — toebehoren — eigen werkplaats — kabelpers

Jaaroverzicht

Visserijsektor boert achteruit

IEDEREEN BESTEMPELT HET voorbije visserijjaar als slecht. Voortgaande op de gepubliceerde cijfers ging het er op alle fronten op achteruit. Belangrijker is echter de vraag of de sektor rendabel blijft. Het feit dat diverse rederijen er het bijltje bij neerleggen en voor de beëindigingspremie kiezen wijst op weinig vertrouwen in de toekomst. De vlootinkrimping maakt ook slachtoffers in de aanverwante sectoren.

Eerst de feiten. Aanvoer en de besommingen gingen in de drie Belgische vismijnen achteruit. Voor de cijfers verwijzen we naar de tabellen. Die cijfers zeggen trouwens niet alles. Lees de bijdrage over Nieuwpoort in dit nummer en u weet waarom.

Krisissituatie

We moeten spijtig genoeg herhalen dat de grootste daling zich in Oostende voordoed. Het moet hard aankomen bij de mensen die van nabij betrokken zijn bij het vismijngebeuren van deze stad. Het zal nog niet dikwijls gebeurd zijn dat de besomming met bijna dertig procent terugvalt. Wel was het voorspelbaar. In ons augustus- en septembernummer wezen wij reeds op de onrustwekkende evolutie. Het werd ons zelfs niet overal in dank afgenomen. We drukten toen ook de vrees uit dat het tweede semester nog slechter zou uitvallen. Op dat ogenblik waren daar reeds voldoende aanwijsbare redenen voor. Nu de resultaten bekend zijn rijst de vraag hoe het in Oostende nu verder moet.

Dat dit gebeurt op het ogenblik dat de stad en de privésektor tientallen miljoenen investeren in de vernieuwing van de vismijn en de pakhuizen maakt de toestand nog pijnlijker.

Oostende krijgt vandaag de rekening gepresenteerd omdat er *nauwelijks investeringen gebeurden in de sektor van de verwerking van verse vis*. Het belangrijkste deel van de vloot beoefent de platvisvisserij in het Noordelijk deel van de Noordzee. Meer en meer belandt de aanvoer in Nederlandse havens. Dat heeft misschien iets te maken met het aantal zeedagen, maar vooral met de commerciële politiek van de Nederlandse afslagen. Zij krijgen de vis vers binnen, wat een zekere prijsgarantie inhoudt. Ook voor de afnemers, hoofdzakelijk Nederlandse fileerbedrijven, is het voordeliger in Nederlandse afslagen te kopen omdat ze hierdoor alleen al veel tijd en transport uitsparen. De

toestand vertoont alle kenmerken van een krisissituatie stelde *Gilbert Pieters*, de grote baas van *Pieters' Visbedrijf*, in zijn nieuwjaarsboodschap. Pieters gaat zelfs verder en zegt dat de sektor reeds kenmerken vertoont van een uitstervende bedrijfstak. Hij somt er ook enkele op:

- gebrek aan investeringen
- gebrek aan een gekoördineerd beleid
- gebrek aan een gemeenschappelijke visie
- gebrek aan betrouwbare officiële cijfers
- de moordende concurrentie uit het buitenland

ZV geen goudmijn

Ook de geprivatiseerde vismijn van Zeebrugge lijdt onder de toestand maar blijft marktleider. Aanvoer en besomming daalden er ook in mindere mate. Voor de daling van de aanvoer wordt ook hier verwezen naar de buitenlandse aanlandingen. Volgens een mededeling van de directie is de lagere besomming toe te schrijven aan de lagere visprijzen. Hierbij is vooral de ineensstorting van de scholprijs verantwoordelijk. Een gevolg van de moeilijke internationale handel met onder meer valutashommelingen, zo luidt het. Waarmee nogmaals duidelijk wordt gemaakt dat de visbranche geen zaak is van de Belgische vismijnen, maar een internationaal gebeuren. De prijsvorming voor schol en tong wordt niet bepaald door de *bescheiden* aanvoer bij ons, maar door het aanbod op de internationale markt. Zowat 70 procent van alle in ons land geveilde vis wordt in de Zeebrugse Visveiling verhandeld. Algemeen directeur *Pollet* meent dat deze vaststelling toch hoopvolle perspectieven opent voor 1993. Intussen heeft de ZV toch ervaren dat een vismijn geen goudmijn is.

Grijze markt

Het onderwerp is taboe, maar we raken het toch even aan. Het aanbod van het grijze circuit beïnvloedt de prijsvorming in ongunstige zin. Het opleggen van steeds meer vangstbeperkende maatregelen heeft het zoeken naar alternatieve wegen buiten de veilingen in de hand gewerkt. Dit verschijnsel doet zich zowel bij ons als in andere landen, met of zonder verplicht, voor. Dit leidt tot toestanden zoals in *Aberdeen* waar de handelaars zelfs niet meer naar de veiling komen. Zonder de medewerking van vissers en reders werkt het systeem niet. *Goed gewin op korte termijn, maar op lange termijn worden de vissers wel het kind van de rekening*. Overaanbod op de grijze markt keldert de prijzen op de openbare veilingen, terwijl iedereen steen en been klaagt over vangstbeperkingen. En wat zien we nu bij ons? Het tongkwotum in de Noordzee, dat nauwelijks zou volstaan om het jaar vol te vissen, geraakte vorig jaar niet leeggevestigd. Merkwaardig! (gw)

European Fish Centre opent op 5 april

De openingsdatum voor het *European Fish Centre* in de Zeebrugse achterhaven ligt vast: maandag 5 april 1993.

Op die dag zou de eerste vis in de nieuwe veilhal verkocht worden. Ook de pakhuizen waarvoor kontrakten werden afgesloten zouden tegen die datum klaar zijn.

Niet lang nadat de Brugse gemeenteraad in 1987 de erfpachtvereenkomst voor 66 jaar aan de *Zeebrugse Visveiling* goedkeurde was al sprake van de uitbouw van een Europees viscentrum in Zeebrugge. Aanvankelijk zou dit gebeuren door de verbouwing van de oude vismijn. Enkele maanden later kocht de ZV de Texaco-gronden wegens de beperking binnen de bestaande lokatie. De uitbouw van een visserijcentrum in de achterhaven zou snel verlopen. Streefdatum voor de opening van de nieuwe veiling was toen eind 1990. Uiteenlopend problemen zorgden voor veel uitstel, waardoor het EFC uiteindelijk met veel vertraging tot stand komt.

aanvoer en besommingen 1992

Vergelijkende cijfers over de aanvoer en besomming van Belgische vaartuigen in onze visafslagen 1991-1992. In deze cijfers is niet begrepen de Belgische aanvoer in buitenlandse havens (in 1991: 8.072 ton, 843 m. fr.).

	1992	1991	VERSCHIL	
Aanvoer (in ton)				
Zeebrugge	15.269	16.553	- 1.284	- 7.8 %
Oostende	8.327	10.421	- 2.094	- 20.1 %
Nieuwpoort	1.181	1.208	- 27	- 2.3 %
Totaal	24.776	28.182	- 3.406	- 12.1 %
Besomming (in m. frank)				
Zeebrugge	1.523	1.808	- 285	- 15.8 %
Oostende	749	1.038	- 289	- 27.8 %
Nieuwpoort	115	131	- 16	- 12.4 %
Totaal	2.387	2.978	- 591	- 19.8 %

belangrijkste vissoorten

Kabeljauw, schol en tong zijn goed voor 60 tot 70 procent van de aanvoer en besomming. Het totaal voor de demersale vissoorten loopt meer dan 90 procent van de totaalcijfers. De aanvoer van pelagische vissoorten (o.a. haring) is marginaal. Schaal- en weekdieren zijn goed voor 7 tot 8 procent van de omzetcijfers.

AANVOER	1992	1991	VERSCHIL
Kabeljauw	2.459 ton	2.305 ton	- 6.3 %
Schol	9.148 ton	12.168 ton	- 24.8 %
Tong	3.623 ton	4.500 ton	- 19.5 %
Schaaldieren	1.073 ton	1.035 ton	+ 3.8 %
Weekdieren	666 ton	521 ton	+ 27.8 %

BESOMMING

Kabeljauw	178 m. fr.	203 m. fr.	- 12.3 %
Schol	482 m. fr.	831 m. fr.	- 42.0 %
Tong	965 m. fr.	1.128 m. fr.	- 14.4 %
Schaaldieren	164 m. fr.	172 m. fr.	- 4.7 %
Weekdieren	26 m. fr.	23 m. fr.	+ 13.9 %

Nieuwe projecten voor de visserij

Voorzitter *Luc Van den Brande* van de Vlaamse Regering bereidt in overleg met de *Rederscentrale* een nieuw besluit voor dat ondersteuningsmaatregelen voor de visserij bevat. De steun zal gericht zijn op het zoeken van nieuwe visgronden, al dan niet buiten de continentale wateren, op het vangen van soorten die niet of minder onderhevig zijn aan de kwotaregeling en op het gebruik van nieuwe technieken die rendement en veiligheid verhogen. Dit vergt een voorbereiding, een begeleiding van reders en vissers, een financiële ondersteuning en een herscholing van het varende personeel, aldus de mededeling. Het kabinet meldt dat de minister-president reeds de financiering van het experimentele visserijproject 'Noorse kreeftvisserij' heeft gesteund, dat door de redersvereniging in samenwerking met het *Rijksstation voor Zeevisserij* in 1993 als proefproject zal opgestart worden.

Z.89 en Z.430 naar Oostende



Het moet niet altijd slecht nieuws zijn over Oostende. Goed nieuws was alvast dat de grote boomkorteiler Z.66 naar Oostende verhuisde (zie vorig nummer). Ondertussen werd ook de overdracht van de Z.89 naar Oostende getekend. Het garnaalvaartuig Z.430 vaart weldra eveneens onder een Oostends registratienummer.

Op het ogenblik dat de O.66 l'Ebauche voor het eerst in zijn nieuwe thuishaven aan de afslag was verkocht de Z.89 Sandra op maandag 25 januari zijn laatste vangst voor rekening van Rederij Vanden Broucke uit Knokke-Heist. Zaakvoerder Medard Vanden Broucke, die het vaartuig in '82, samen met Bart Schiltz, in de vaart bracht, houdt het voor bekeken. De 33 meter-treiler (1.156 pk) is nu in handen van Albert Steyaert, gewezen reder van de O.431 Judith en vader van twee zonen en een schoonzoon die in de visserij werken. De O.431 Edith blijft in de familie.

Ook de Z.430 Margibel (19,62 m., 250 pk) van Jozef Martony uit Knokke-Heist vond een nieuwe eigenaar. De garnaalschuit zal voortaan uitgebaat worden door de gebroeders Mussche uit Oostende.

N.95 verkoopt in Oostende

De N.95 Jonas II verkocht de voorbije weken een drietal keer in Oostende. Het gaat hier om een Nieuwpoorts vaartuig dat voordien haast nooit naar Oostende kwam. De N.95, de enige catamaran van de vloot, vist met staande netten.

Vrijdag 22 januari verkocht ook de N.402 Norma in Oostende. Ook al een Nieuwpoorts vaartuig dat wij hier niet gewoon zijn te zien.

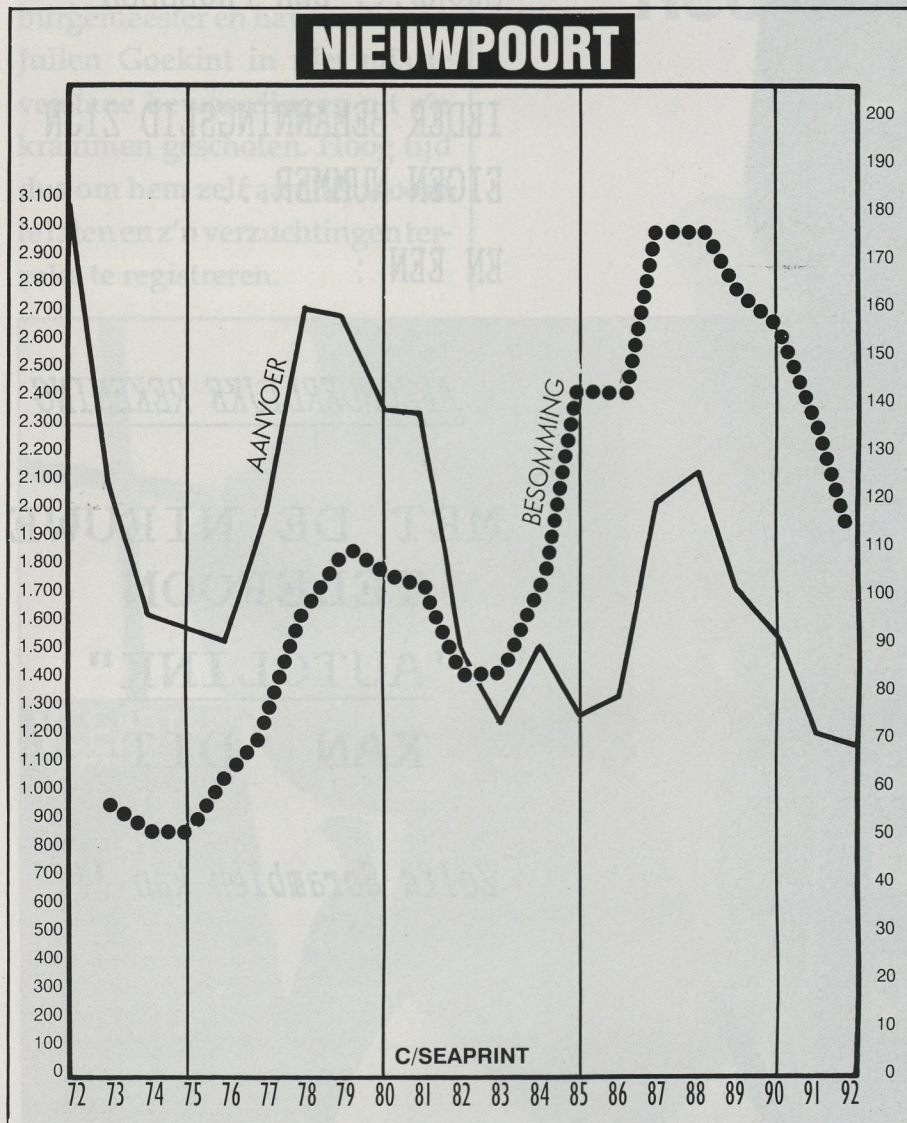
Animalia: geen visafval meer

Het vilbeluik en destructiebedrijf *Animalia* in Denderleeuw werkt aan een herstructurering van het bedrijf. Om de kosten te drukken wordt het personeelsbestand verminderd en worden een aantal activiteiten stopgezet.

Animalia staat in voor de ophaling en verwerking van dierlijk afval voor de veevoederindustrie. De verouderde installaties zijn aan vervanging toe en de milieuwetgeving verplicht het bedrijf tot zware investeringen. Omdat het bedrijf met een omzet van 1,2 miljard frank vorig jaar in de rode cijfers geraakte heeft de directie beslist drie onrendabele afdelingen te sluiten. De verwerking van visafval wordt stopgezet evenals de produktie van beenderlijmen vetarm dierenmeel. Hierdoor gaan 64 van de 227 jobs verloren.

Nieuwpoortse visaanvoer

Absoluut dieptepunt?



De grafische voorstelling hierboven van de evolutie van de aanvoer en de besomming 1972-1992 in Nieuwpoort. Schaal links de aanvoer in ton (uitgedrukt door de volle lijn). Schaal rechts de opbrengst in miljoenen frank, weergegeven door de puntlijn.

Aanvoer en besomming in Nieuwpoort

	AANVOER IN TON	OPBRENGST IN MILJ. FR.
1992	1.181	115
1991	1.208	132
1990	1.561	153
1989	1.724	159
1988	2.123	173
1987	2.027	173
1986	1.349	114
1985	1.276	114
1984	1.525	101
1983	1.250	83
1982	1.490	82
1981	2.340	100
1980	2.371	103
1979	2.686	106
1978	2.725	96
1977	1.994	71
1976	1.549	62
1975	1.579	50
1974	1.634	51
1973	2.074	56
1972	3.088	



Vergelijking aanvoer en besomming in Nieuwpoort 1991-1992

AANVOER	1992	1991	VERSCHIL
Bodemvis	996 t.	1.159 t.	- 14,04 %
Garnaal	26 t.	36 t.	- 28,26 %
TOTAAL	1.022 t.	1.195 t.	- 14,47 %
Haring	159 t.	13 t.	+ 1.176,42 %
TOTAAL	1.181 t.	1.208 t.	- 2,28 %

OPBRENGST	1992	1991	VERSCHIL
Bodemvis	110.279	125.325	- 12,00 %
Garnaal	4.101	5.744	- 28,60 %
TOTAAL	114.379	131.069	- 12,73 %
Haring	597	242	+ 247,18 %
TOTAAL	114.977	131.310	- 12,44 %

AANVOER	1992	1991	VERSCHIL	
Bodemvis	996 t.	1.159 t.	-163 t.	- 14,04 %
Garnaal	26 t.	36 t.	-10 t.	- 28,26 %
TOTAAL	1.022 t.	1.195 t.	- 173 t.	- 14,47 %
Haring	159 t.	13 t.	+ 145 t.	+ 1.176,42 %
TOTAAL	1.181 t.	1.208 t.	- 28 t.	- 2,28 %
OPBRENGST	1992	1991	VERSCHIL	
Bodemvis	110.279	125.325	- 15.046	- 12,00 %
Garnaal	4.101	5.744	- 1.643	- 28,60 %
TOTAAL	114.379	131.069	- 16.689	- 12,73 %
Haring	597	242	+ 356	+ 247,18 %

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN EN NAAR
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

**MET DE NIEUWE
TELEFOON
"AUTOLINK"
KAN DIT**

Zelfs Scramblen kan !!!

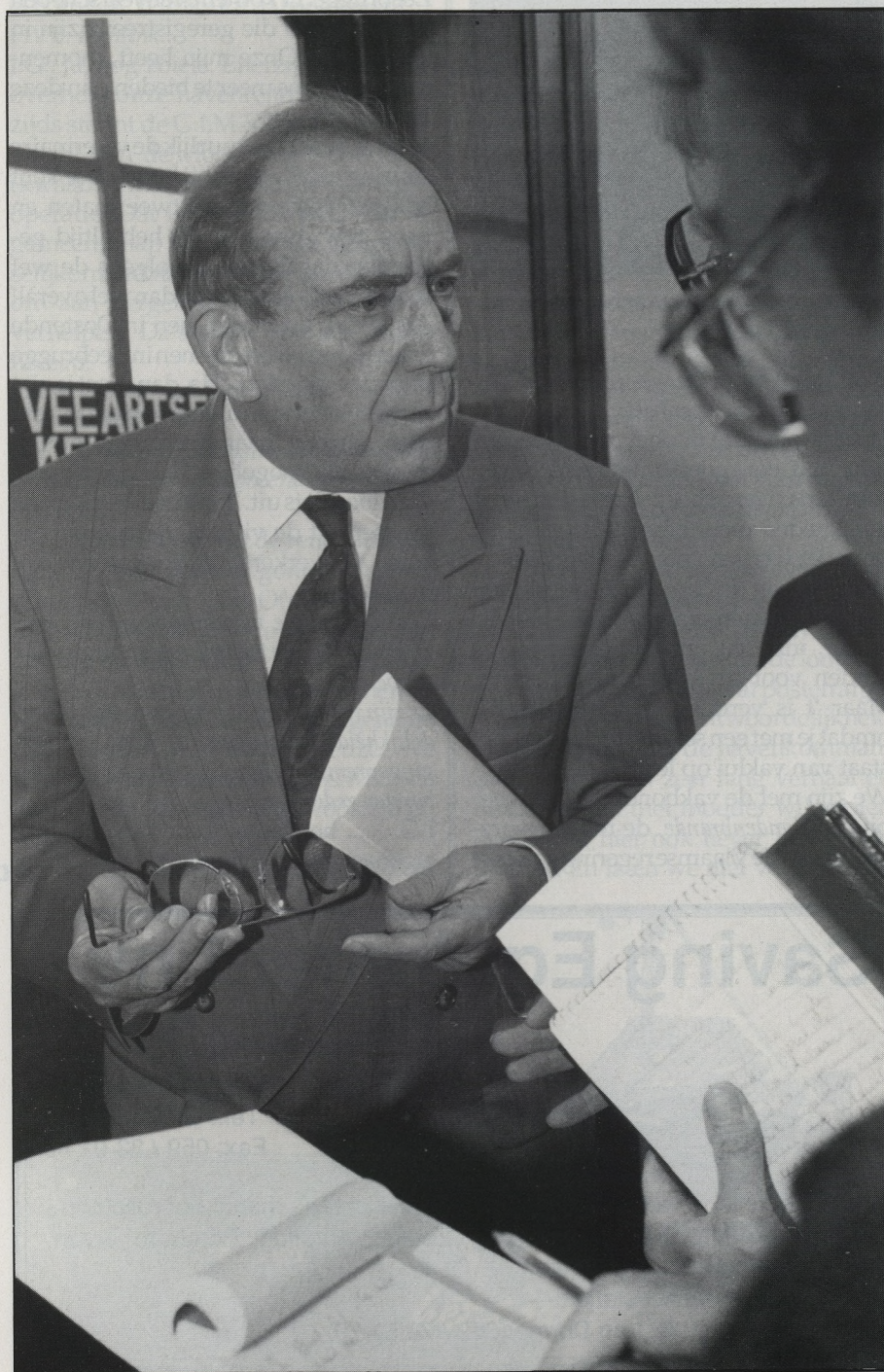
INES N.V.
Wandelaarstraat 1
8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai 17
8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01

TOEN HVB IN haar septembernummer blokletterde dat de Oostendse vismijn leegliep en die bewering ook met cijfers hard maakte, is de Oostendse burgemeester en havenscheper Julien Goekint in niet mis te verstane bewoordingen uit z'n krammen geschoten. Hoog tijd dus om hem zelf aan het woord te laten en z'n verzuchtingen terzake te registreren.

Oostendse burgemeester Goekint:

'Oostendse vismijn heeft méér te bieden dan deze van Zeebrugge.'



HVB: *De visserij is één van de belangrijke pijlers van het Oostends havengebeuren. Een haven die, historisch gezien, haar huidige rol als handels- en passagiershaven onrechtstreeks aan die visserij te danken heeft. Toch kreeg die visserij in het 'Masterplan' weinig aandacht en professor Vanhove van de G.O.M. noemde de hele sektor tijdens een debat 'peanuts'. Uw commentaar?*

J.G.: Ik denk dat het niet nodig was dat het *Masterplan* veel aandacht aan de visserij zou besteden omdat de vissershaven perfect beantwoordt aan wat wij terzake in Oostende nodig hebben: de visserssluis is groot genoeg en zeer goed gelegen, we hebben plaats voor toeleveringsbedrijven, visverwerkende bedrijven, herstel- en scheepsbouwwerken.

De vismijn zelf wordt voor honderden miljoenen gerenoveerd deels door de stad wat de veilhalle betreft, deels privé in de pakhuizen die ik liever visbehandelingsfirma's noem.

Aan die totaliteit is er niets te veranderen, vind ik. Zeker nu onze vloot omwille van allerlei beperkende vangstmaatregelen er niet groter op zal worden.

HVB: *Het nieuw visserijdok was in die kontekst wel overbodig.*

J.G.: Dat vrees ik ook. De plannen voor dit dok zijn veel te lang in de schuif blijven steken en het project is pas gerealiseerd toen de vloot onherroepelijk begon af te slanken.

HVB: *In de Oostelijke havenzone is alle terrein om visverwerkende bedrijven aan te trekken op. Is daar eventueel plaats voor op het voorziene nieuwe industrieterrein langs het kanaal van Plassendale?*

J.G.: Nu de tijd voorbij is dat de visverwerkende bedrijven hun "grondstof" in de mijn zelf kochten maar rechtstreeks van de andere kant van de we-



Goekint: 'Het was pompen of verzuipen. We kunnen alleen maar hopen dat die investeringen ook nog zullen renderen.' (foto gw)

reld laten aanvoeren is het inderdaad niet meer nodig dat die bedrijven dicht bij het visserijsgebied moeten liggen. Ik neem als voorbeeld "La Couronne" dat in het industriepark, ver van de haven af ligt.

Op dit nog te ontwikkelen industrieterrein zou dat dus kunnen alhoewel wij dit in de eerste plaats geconcentreerd hebben voor watergebonden bedrijven. HVB: *U had het over descheepsherstellings- en scheepsbouwbedrijven. Hun activiteit weerspiegelt zowat de gezondheid van onze visserij. In Oostende sloten er in de voorbije jaren twee hun deuren.*

In de tweede helft van de jaren '80 stonden nog 4 Oostendse scheepswerven in de "Top

5000' van Trends. Nu geen één meer! Andermaal Oostends verdriet!

J.G.: Tja.....(stille) Ik deel met U de mening dat een goed uitgeruste haven minstens over scheepsherstellingsmogelijkheden moet beschikken en liefst nog met werven voor nieuwbouw.

Tot vandaag de dag blijf ik me, samen met de werknemersorganisaties uit die sector, inzetten om een oplossing te vinden voor de scheepswerf Seghers. Maar 't is verdorie niet gemakkelijk omdat je met een serieus sociaal passief staat van vaklui op leeftijd.

We zijn met de vakbonden al één keer bij Luc Vandenbrande, de minister-president van de Vlaamse regering geweest

en 'n paar keer ook bij 'n kabinetschef. HVB: *U was onlangs niet zo gelukkig met een artikel uit ons blad dat de leegloop van de Oostendse visserij uittekende. (HVB sept '92: Oostendse vismijn kent leegloop!)*

J.G.: Dat klopt. Ik heb toen aan Willy Versluys gezegd dat ik niet begreep hoe een voorzitter van de O.V.A. soortgelijke artikels in dit blad toelaat.

(Nodr Willy Versluys is dan wel directeur van HVB maar houdt zich niet onledig met de redactionele inhoud van dit blad. Buiten beschouwing gelaten dat hij dat als O.V.A.-voorzitter wel zou kunnen, zonder de objectieve berichtgeving te belemmeren!)

Daarbij komt dat ik niet geloof aan de uitverkoop van de Oostendse vloot aan Zeebrugge. Er komen evenveel schepen bij ons veilen die geregistreerd zijn in Zeebrugge. Onze mijn heeft, momenteel, trouwens meer te bieden dan deze van Zeebrugge.

Maar ja, je hebt natuurlijk de veterinaire keuring en al wat er bij hoort en je kent ook het liedje van de twee maten en twee gewichten, hé. Ik heb altijd gevonden dat de zaken volgens de wet moeten verlopen. Maar dan wel overal! Als je dan hoort dat men in Oostende zaken controleert die men in Zeebrugge door de vingers ziet! Ja, dan moet je niet spreken over een uitverkoop maar trekt men gewoon naar Zeebrugge omdat daar meer "mogelijke" is. En pas op: ik vind hierniets uit. Ik citeer alleen wat de mensen uit de visserij, reders, handelaars, verwerkers... zelf tegen mij komen zeggen.

HVB: *Voor die vlootafslanking in Oostende hoeft U zich toch niet verantwoordelijk te voelen!*

Er zijn redenen genoeg die uw verantwoordelijkheid overstijgen: de hoge beëindigingspremie, de familiaal minder sterk gebonden rederijen...

J.G. het samengaan van Vlaamse eigenaars met Hollanders, zoveel sche-

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluiskaai 48
B - 2030 Antwerpen
Tel.: 03 / 231 36 48
Fax: 03 / 231 57 65



Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B - 8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 28 25
Fax: 059 / 33 01 48

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten .

— Erkend servicestation —

Verantwoordelijke voor de kust: A. Van Durme (059 / 70 58 79)

'Zonder de visserij zou Oostende Oostende niet meer zijn.'

pendie in Nederland gebouwd worden. Zelfs De Graeve laat z'n casco's daar nu al bouwen. Wie houdt dat nog tegen?....
HVB: *Fishlink...*

J.G.: Ja, nog zoiets. Enerzijds steunt de overheid onze havenrenovatie, anderzijds steunt de G.I.M.V. via Fishlink de vlucht van de vloot naar Nederland. (kwaad) Vindt U dat dan een serieuze operatie! Dat is toch ook geld van de gemeenschap hé. Helaas, ik, als plaatselijke mandataris voel me onbekwaam om aan dergelijke toestanden iets te verhelpen. Da's werk van een ander niveau.

HVB: *U voelt zich kennelijk machteloos!?*

J.G.: 'tIs zeker dat!

HVB: *Straks krijgt Oostende onvoldoende aanvoer om als gerenoveerd visveiling te overleven?*

J.G.: Kijk, toen we met de renovatie van halle en pakhuizen begonnen was het pompen of verzuipen. Ofwel kregen — met een renovatie — de vishandelaars de E.G.-stempel inzake hygiëne ofwel kregen ze die niet en dan mocht men de mijn sluiten. Stad en pakhuiseigenaars hadden dus geen andere keuze. We kunnen voor de toekomst alleen hopen dat de gedane investeringen ook zullen renderen.

HVB: *25 km hiervandaan denken ze er ook*

zo over. Maar is er wel plaats voor zoveel vismijnen en -havens op amper 67km kust?

J.G.: Ik vind het jammer dat 3 kusthavens zich geroepen voelen om zichzelf in stand te houden. Na de tweede wereldoorlog had de nationale overheid een *differentiatiepolitiek* ter zake moeten voeren en voor iedere haven een eigen bestemming uittekenen. Nieuwpoort was voorbestemd om één van de grootste Europese jachthavens te worden, Zeebrugge was geografisch goed gelegen om z'n rol als diepzeehaven en roro-haven te vervullen en Oostende was van oudsher al een vissershaven en sinds 150 jaar ook al een passagiershaven. Dus, Maarnee, Zeebrugge wilde natuurlijk ook z'n visserij uitbouwen. De investeringen die daar nu gebeuren vind ik onnozel. Al gezien in welke omgeving men de visserij daar nu situeert? In de achterhaven! Niemand is daar gelukkig mee en, geloof me, 't laatste woord is daar nog niet over gezegd, hé! Ik blijf er bij: Oostende had, gezien haar historische banden met de visserij en haar centrale ligging, als het visserijcentrum van ons land moeten uitgebouwd worden. Men had in Zeebrugge een nodeloze verspilling kunnen vermijden. Maar nu de zaak daar geprivatiseerd is, lijkt het mij te laat.

HVB: *Als die visserij dan zo belangrijk is, ware een eigen directie toch geen overdreven luxe. Nu moet de havencommandant er ook nog die job bijnemen.*

J.G.: Ik kan je geen ongelijk geven. Maar die situatie is ontstaan op een moment dat ik terzake nog geen verantwoordelijkheid droeg. Men heeft in de loop van de voorbije 25 jaar heel wat posten afgeschafte en meer verantwoordelijkheid toegeschoven naar de havencommandant. Het is een zeer lang verhaal en omdat ik niet met modder wil gooien doe ik het hier ook liever niet uit de doeken. En laten we niet vergeten dat

kapitein Ghys de sektor door en door kent en weet wat hem te doen staat. Daarbij heb ik liever een man als Ghys die de zaken op een oordeelkundige en spaarzame manier behandelt, dan een resem directeuren zoals in Zeebrugge. Daarbij wil je een 'tiep' hebben die de zaken door en door kent dan moet je hem goed betalen natuurlijk. Waarmee? Met teruglopende cijfers in zake aanvoer en besomming?

Neem nu onze formule waarbij de veiling georganiseerd wordt door de rederscoöperatieve O.V.A. Er wordt nergens zo snel uitbetaald als hier. En dat verstaan de mensen nog altijd het best, hé, als het op centen aankomt!

HVB: *Zoveel is duidelijk. In heel het renovatiedossier hebt U als burgemeester en als schepen voor de haven het minst vat op de visserij!*

J.G.: Eigenlijk heb je nergens vat op. Alleen stel ik vast dat wat we doen met betrekking tot de renovatie van de handelshaven later zeker z'n vruchten zal afwerpen. Als de nieuwe sluis en dokken er zullen zijn, kunnen we knokken om investeerders naar Oostende te krijgen. Hier gelden de regels van de vrije markt. Je kreëert iets en je probeert de concurrentie voor te zijn. In zake visserij hebben we omzeggens nu al een gerenoveerde sektor maar botsen we machteloos op tegen de als maar strenger wordende E.G.-maatregelen waardoor onze vlooten ook de aanvoer nog kleiner wordt.

Was het dan wel nodig zoveel geld te spenderen aan hevismijnrenovatie? Ja, primo omdat het wettelijk moest (dat in tegenstelling met de renovatie van de handelshaven) en secundo omdat Oostende zonder visserij Oostende niet meer zou zijn. Maar ik geef toe. Wat de visserijproblematiek betreft voel ik veel machteloosheid.

Marc Loy



het taxibedrijf voor de visserij

Bredene

Oostende

**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene





Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen, Belgium
Tel.: 32 3 541 71 40 · Fax: 32 3 542 30 36
Telex: 31 646

Kustlaan 176,
B-8380 Zeebrugge, Belgium
Tel.: 32 50 55 01 60 · Fax: 32 50 55 07 79
Telex: 31 646

Belgische vloot

Nog maar 182 vaartuigen!

Er is een einde gekomen aan de groei van de Belgische zeevisserijvloot. Tot vorig jaar nam de vlootcapaciteit elk jaar met een stukje toe. In 1980 waren 205 vaartuigen goed voor een motorvermogen van 80.283 pk en een tonnemaat van 20.036. Vorig jaar lag het motorvermogen en de tonnemaat reeds 35 procent hoger. Duidelijk steeds verder verwijderd van het streefcijfer in het Meerjarig Oriëntatieplan van de Europese Gemeenschap.

De sanering die vorig jaar werd ingezet is nu reeds duidelijk merkbaar. De vlootcapaciteit ligt wel nog een stuk verwijderd van de 79.554 pk (58.512 kW) en de 17.992 bt dat theoretisch eind 1996 moet bereikt worden.

Belgische visserijvloot in cijfers in 1992

Thuishaven	aantal	pk	%pk	BT	% BT
Oostende	48	20.564	20,46 %	4.966	19,57 %
Zeebrugge	103	68.629	68,29 %	17.599	69,36 %
Blankenberge	2	600	0,60 %	153	0,60 %
Nieuwpoort	23	8.038	8,00 %	1.747	6,88 %
Andere	6	2.660	2,65 %	910	3,59 %
TOTAAL '92	182	100.491	100,00 %	25.375	100,00 %
TOTAAL '82	205	108.446		27.089	
VERSCHIL	-23	7.955	-7,34 %	-1.714	-6,33 %

Wijziging vlootsamenstelling 1992-93

ZEEBRUGGE	AANTAL	PK	BT
1.1.93	103	68.629	17.599
1.1.92	110	70.599	17.745
Verschil	-7	-2.8 %	-0.8 %
OOSTENDE			
1.1.93	48	20.564	4.966
1.1.92	57	23.982	5.839
Verschil	-9	-14.3 %	-15.0 %
NIEUWPOORT			
1.1.93	23	8.038	1.747
1.1.92	30	10.605	2.442
Verschil	-7	-24.2 %	-28.5 %
BLANKENBERGE			
1.1.93	2	600	153
1.1.92	2	600	153
Verschil	0	0 %	0 %
ANDERE			
1.1.93	6	2.660	910
1.1.92	6	2.660	910
Verschil	0	0 %	0 %
DE VLOOT			
1.1.93	182	100.491	25.375
1.1.92	205	108.446	27.089
Verschil	-23	-7.3 %	-6.3 %

belgische
visserijvloot:
ondergrens is bereikt!

Standpunt

Een
onderste
grens!

De Belgische zeevisserijsector heeft het voorbije jaar een alarmkreet laten horen. Ook dit blad heeft daaraan haar steentje bijgedragen.

Het ziet er naar uit dat deze alarmkreet op de valreep opgevangen werd. Als de nood het hoogst is, is de redding nabij, zo heet dat dan.

We horen nu een veralgemeende oproep om samen te werken, om rondetafels te organiseren, om studies te maken...

Langzamerhand rijpt daarbij de idee om een ondergrens vast te leggen, een grens waaronder de Belgische visserijvloot niet mag zakken, willen we nog van een sektor spreken.

Onder deze grens is er geen toekomst meer voor leveranciers, voor afnemers, voor veilingen, voor visserij scholen en voor vissers.

De idee van een ondergrens voor het aantal vaartuigen lijkt ons een bijzonder werkzame categorie om het afbraaktij te keren. Tot vandaag wordt de situatie immers bepaald door negatieve factoren. Zij leiden tot een bijna totale afbraak van de vloot.

Het vastleggen van een ondergrens zet een andere dynamiek in gang. Volgens deze dynamiek moet de vloot heropgebouwd worden.

Interessant daarbij is dat sommigen spelen met nieuwe criteria. Waar tonnemaat en vermogen tot vandaag de doorslaggevende maatstaven waren, zien we mensen opstaan die het criterium van het totaal aantal vaartuigen in de discussie binnenbrengen.

Ze hebben gelijk!

De toekomst van de jonge vissers en van de aktieven in de nevensektoren hangt immers af van het aantal schepen dat in de vaart is. En het is om die toekomst dat het te doen moet zijn.

fo

P F F F F F F F

VOORKOM DIT! LAAT UW MOTOR TIJDIG REPAREREN OF REVISEREN. BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!

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

Samenstelling van de Belgische zeevisserijvloot

ZEEBRUGGE	AANTAL	PK	Bt
Kat. I -35 Bt	1	195	31
Kat. II 35-70 Bt	23	6.182	1.328
Kat. III 70-180 Bt	39	18.990	4.872
Kat. IV 180-400 Bt	38	40.870	10.444
Kat. V +400 Bt	2	2.392	924
TOTAAL 1.1.93	103	68.629	17.599
TOTAAL 1.1.92	110	70.599	17.745
Verschil	-7	-2.8 %	-0.8 %
OOSTENDE			
Kat. I -35 Bt	10	2.151	285
Kat. II 35-70 Bt	16	4.206	801
Kat. III 70-180 Bt	12	4.629	1.302
Kat. IV 180-400 Bt	10	9.578	2.578
Kat. V +400 Bt	0	0	0
TOTAAL 1.1.93	48	20.564	4.966
TOTAAL 1.1.92	57	23.982	5.839
Verschil	-9	-14.3 %	-15.0 %
NIEUWPOORT			
Kat. I -35 Bt	4	1.180	104
Kat. II 35-70 Bt	10	2.746	612
Kat. III 70-180 Bt	8	2.912	767
Kat. IV 180-400 Bt	1	1.200	264
Kat. V +400 BT	0	0	0
TOTAAL 1.1.93	23	8.038	1.747
TOTAAL 1.1.92	30	10.605	2.442
Verschil	-7	-24.2 %	-28.5 %
BLANKENBERGE			
Kat. I -35 Bt	0	0	0
Kat. II 35-70 Bt	1	300	69
Kat. III 70-180 Bt	1	300	84
Kat. IV 180-400 Bt	0	0	0
Kat. V +400 Bt	0	0	0
TOTAAL 1.1.93	2	600	153
TOTAAL 1.1.92	2	600	153
Verschil	0	0 %	0 %
ANDERE			
Kat. I -35 Bt	0	0	0
Kat. II 35-70 BT	2	565	94
Kat. III 70-180 Bt	3	895	347
Kat. IV 180-400 Bt	0	0	0
Kat. V +400 Bt	1	1.200	469
TOTAAL 1.1.93	6	2.660	910
TOTAAL 1.1.92	6	2.660	910
Verschil	0	0 %	0 %
SAMENVATTING ZEEVISSERIJVLOOT			
Kat. I -35 BT	15	3.526	420
Kat. II 35-70 Bt	52	13.999	2.904
Kat. III 70-180 Bt	63	27.726	7.372
Kat. IV 180-400 Bt	49	51.648	13.286
Kat. V +400 Bt	3	3.592	1.393
TOTAAL 1.1.93	182	100.491	25.375
TOTAAL 1.1.92	205	108.446	27.089
Verschil	-23	-7.3 %	-6.3 %
SCHELDEVLOOT			
Kat. I -35 Bt	12	1.619	231
Kat. II 35-70 Bt	4	1.022	194
Kat. III 70-180 Bt	0	0	0
Kat. IV 180-400 Bt	0	0	0
TOTAAL 1.1.93	16	2.641	425
TOTAAL 1.1.92	12	2.078	359
Verschil	+4	+27.1 %	+18.4 %

"Officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1993"

Vorige maand verscheen de nieuwe editie van de *Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen*. De brochure wordt uitgegeven en verspreid door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en is te bekomen op het sekretariaat van het Hoofdwaterschoutambt aan de Natiënkaai (naast station) in Oostende. Het boekje bevat gegevens over alle officieel geregistreerde vissersvaartuigen en -rederijen.

De brochure wordt opgestuurd na storting van 200 frank, vermeerderd met 30 frank verzendingskosten, oprek. 000-2006029-69 van het Hoofdwaterschoutambt Oostende met vermelding "O.L. 1993".

Aktiviteitenkalender voor vissers

Februari

- 13 3de ledenfeest "Vriendenkring van het Noordzee-aquarium Oostende"
- 13-21 "Euronautics", Flanders Expo Boat Show in Flanders Expo te Gent (10-18 uur)
- 27-28 "Hiswa '93", internationale watersportbeurs in Rai-complex, Amsterdam

Maart

- 1-7 "Hiswa '93", internationale watersportbeurs in Rai-complex, Amsterdam (Ned)
- 25-27 "Fishing '93" in Aberdeen (Schotland)

April

- 20-22 "European Seafood Exposition" in Brussel
- 20-23 "Seapex 93" vakbeurs voor seafood processing in Lorient (Frankrijk)
- 25-28 Food & Drink Exhibition in Londen (GB)

RRRR!

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

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

24 vaartuigen geschrapt in 1992

Slechts twee vervangen door nieuwbouw

De verhoogde beëindigingspremie/slooppremie (zonder nieuwbouwverplichting) is blijkbaar in goede aarde gevallen bij een aantal reders. Echter bijna uitsluitend bij de eigenaars van vaartuigen tot 375 pk met een ouderdom van 20 tot 30 jaar. Het gemiddeld effectief verdwenen vermogen per vaartuig bedraagt dan ook maar 374 pk. De geschrapte grote boomkorteilers werden immers vervangen door nieuwe eenheden. Ook het uitvlaggen van één vaartuig houdt op termijn geen vermindering in, aangezien er binnen enkele maanden een nieuwe Z.54 van stapel loopt. Ter herinnering geven we nog even alle vaartuigen die uit de vloot verdwenen op een rijtje.

		Bouwj.	PK
N.40	RAVELINGEN, Ravelingen BVBA, Oostende (vervlagd naar Groot-Brittannië)	1973	375
Z.47	SATURNUS, BVBA Saturnus, Knokke-Heist (vervangen door nieuwe Z.47 De Louise-Marie, 720 pk)	1980	810
Z.54	DE BOUNTY, BVBA Rederij De Bounty, Knokke-Heist (binnen afzienbare tijd vervangen door nieuwe Z.54)	1985	1.197
O.108	ARENT, Rederij Versluys, Bredene	1968	660
Z.121	BARENTSZEE, BVBA Rederij Seabird, Knokke-Heist (vervangen door nieuwe Z.121 Deborah, 810 pk)	1983	900
O.135	MARIA DUYNE, Verbos BVBA, Oostende	1970	300
O.142	HERMES, Edmond Serie, Oostende	1964	260
Z.189	TER YDE, Marjorie BVBA, Nieuwpoort	1971	375
O.275	DEO VOLENTE, Willtry BVBA, Knokke-Heist	1957	330
O.318	BELGIAN SAILOR, BVBA Belgian Sailor, Oostende	1946	600
Z.445	MARINA, F. Vantorre, Zeebrugge	1954	300
Z.447	HURRICANE, BVBA Hurricane, Zeebrugge	1968	195
Z.472	CONDOR, NV Rederij Condor, Knokke-Heist	1955	180
Z.484	FOX, Rederij Albatros BVBA, Knokke-Heist	1966	300
O.500	VIKING, BVBA Alco, De Haan	1963	292
Z.502	REGINE, BVBA Boterman-Lycke, Nieuwpoort	1967	300
Z.507	DESIRE, NV Desiré, Diksmuide	1966	500
O.520	MANUELA, A. Bogaert-Schoonvaere, Oostende	1964	175
O.552	MARATHON, P. Devriendt-Calemyn, Oostende	1954	135
Z.569	BLAUWVOET, BVBA Rederij West-End, Middelkerke	1965	300
Z.578	CAROHEIN, BVBA Carohein, Knokke-Heist	1965	295
N.599	ZEEVOGEL, BVBA Angelo, Nieuwpoort	1964	225
N.708	RUYTINGEN, Rammeloo Gebr. BVBA, Nieuwpoort	1969	375
N.709	MARDYCK, Rammeloo Gebr. BVBA, Nieuwpoort	1969	375
	Totaal geschrapt motorvermogen:		9.754

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen (december '92)

Inbouw nieuwe motor en verandering tonnemaat

□ Z.284 VICKY, eigendom NV Rederij Fox, M. Pyckstraat 9, Blankenberge. Gt. 281 (x) - Nt. 84; motor ABC - 1065 kW - 1.448 pk, bj. 1992. Zeebrief: 01.12.92

□ Z.181 ZEEMEEUW, eigendom Vanbrugge Rederij BVBA, Westhinderlaan 72, Wenduine, tel. 050-41.64.01. Gt. 129 (x) - Nt. 38; motor Cummins 316 kW - 430 pk, bj. 1992.

Verandering tonnemaat:

□ Z.45 HERAKLES, eigendom Zeearend BVBA, F. Timmermansstraat 32, Knokke-Heist. Gt. 170 (x) - Nt. 51 Zeebrief: 03.12.92

□ N.752 TER YDE, eigendom Marjorie BVBA, Hoogstraat 77, Nieuwpoort

Gt. 107 - Nt. 32. Zeebrief: 10.12.92

Verandering van thuishaven en eigendom:

□ O.137 TWILIGHT wordt Z.137 TWILIGHT, eigendom Veerman Rederij BVBA, Onderwijsstraat 105, Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27. Zeebrief: 14.12.92

Verandering van thuishaven, tonnemaat en pk

□ O.279 RAMBLERS wordt Z.279 RAMBLERS, eigendom Ramblers BVBA, Laurierstraat 34, Knokke-Heist. Gt. 106 (x) - Nt. 31, 221 kW - 300 pk. Zeebrief: 11.12.92

Verandering van eigendom, tonnemaat, lengte en inbouw nieuwe motor:

□ Z.50 TIJL, eigendom Rederij Versluys-Couwyzer BVBA, Kapellestraat 167, Bredene. LOA 35 m., Gt. 238 (x) - Nt. 71, motor ABC 883 kW - 1.200 pk, bj. 1992. Zeebrief: 12.12.92

Verandering van eigendom, thuishaven en tonnemaat:

□ O.494 LUCKY STAR wordt Z.494 LUCKY STAR, eigendom Joca NV, Nieuwe Bogaardestraat 48, Maldegem, tel. 050-71.23.15. Gt. 40 (x) - Nt. 12. Zeebrief: 15.12.92

/ N.427 MARJON wordt O.427 MARJON, eigendom Lumar Rederij NV, Ringlaan Noord 65, De Haan Gt. 68 (x) - Nt. 20. Zeebrief: 29.12.92

Verandering van thuishaven, naam en eigendom:

□ Z.66 NELSON wordt O.66 L'EBAUCHE, eigendom Kamaja Rederij NV, Vingerlingstraat 28, Oostende, tel. 059-32.34.27

Verandering van eigendom en naam:

□ O.349 LADY wordt O.349 WILMA, eigendom Warrior BVBA, Victor Ameryckestraat 9, Meise. Zeebrief: 15.12.92

Geschrapt:

□ O.142 HERMES, eigendom Edmond Serie, Taboralaan 50, Oostende.

□ O.275 DEO VOLENTE, eigendom Willtry BVBA, Kursaalstraat 1, 8301 Knokke-Heist. Geschrapt: 15.12.92

□ Z.54 DE BOUNTY, eigendom BVBA Rederij De Bounty, Graaf Jansdijk 219, Knokke-Heist. Geschrapt: 08.12.92

□ Z.484 FOX, eigendom Rederij Albatros BVBA, Asterstraat 26, Knokke-Heist. Geschrapt: 23.12.92

□ Z.472 CONDOR, eigendom NV Rederij Condor, Knokkestraat 62, Knokke-Heist. Geschrapt: 15.12.92

□ N.40 RAVELINGEN, eigendom Ravelingen BVBA, Karel Janssenslaan 41, Oostende. Geschrapt: 23.12.92

□ O.135 MARIA DUYNE, eigendom Verbos BVBA, Elisabethlaan 336, bus 10, Oostende. Geschrapt: 24.12.92

□ N.708 RUYTINGEN, eigendom Rammeloo Gebr. BVBA, Albert I Laan 52 D, Nieuwpoort. Geschrapt: 28.12.92

□ N.709 MARDYCK, eigendom Rammeloo Gebr. BVBA, Albert I Laan 52 D, Nieuwpoort. Geschrapt: 28.12.92

□ Z.189 SHAMROCK, eigendom Rederij Vanpree BVBA, Zeemansstraat 5, Zeebrugge. Geschrapt: 28.12.92

□ N.752 TER YDE, eigendom Marjorie BVBA, Hoogstraat 77, Nieuwpoort.

□ O.520 MANUELA, eigendom André Bogaert-Schoonvaere, Prins Albertlaan 33, Oostende.

□ Z.502 REGINE, eigendom BVBA Boterman-Lycke, Schipstraat 69, Nieuwpoort

(x) tonnemaat vastgesteld overeenkomstig de Konventie van 1969

1992

Zeebrugse vloot versterkt

De verkoop van twaalf vissersvaartuigen of rederijvennootschappen in de loop van vorig jaar bracht onbetwistbaar een verschuiving mee die de omvang van de Zeebrugse vloot ten goed kwam. Drie Oostendse (O.137, O.279, O.494) en twee Nieuwpoortse vaartuigen (N.22 en N.47, een trouwe klant in Oostende) verhuisden naar de Oostkust. Anderzijds kwamen twee Zeebrugse eenheden (Z.536 en de grote boomkorteiler Z.66) en een Nieuwpoorts vaartuig (N.427) de Oostendse vloot versterken. Ook de grote Zeebrugse bokker Z.89 Sandra maakt weldra deel uit van de Oostendse vloot. Al bij al maakten ook meer Oostendse en Nieuwpoortse eigenaars van de beëindigingspremie gebruik dan Zeebrugse reders (zie elders in dit nummer). Volledigheidshalve nog even vermelden dat de enige twee nieuwe eenheden die vorig jaar in de vaart kwamen eveneens bestemd waren voor Zeebrugge.

De eigendomswissels die vorig jaar werden uitgevoerd:

- Z.519 WHITE HORSE, BVBA White Horse, Brugge (voorheen BVBA White Horse, Zeebrugge)
- N.22 ZEESTER, Nooitgedacht BVBA, Brugge (voorheen Rathé en Puystiens, Nieuwpoort)
- Z.536 ZEEVALK werd O.536 ZEEVALK, A. Desmit, Oostende (voorheen D. Depaepe, Knokke-Heist)
- O.129 AMANDINE, Rederij Versluys BVBA, Bredene (voorheen BVBA Verhaeghe-Vincent, Oostende)
- N.45 HERAKLES werd Z.45 HERAKLES, BVBA Zeearend, Knokke-Heist (voorheen Calcoen/Vercoutter, Veurne/Nieuwpoort)
- N.126 SKYLIGHT, NV Oostkant, Middelkerke (voorheen BVBA Skylight, Middelkerke)
- O.279 RAMBLERS werd Z.279 RAMBLERS, BVBA Ramblers, Knokke-Heist (voorheen Ramblers BVBA, Oostende)
- O.137 TWILIGHT werd Z.137 TWILIGHT, Veerman Rederij BVBA, Knokke-Heist (voorheen Rederij Coudekercke PVBA, Oostende)
- O.494 LUCKY STAR werd Z.494 LUCKY STAR, Joca NV, Maldegem (voorheen Eurob PVBA, Middelkerke)
- N.427 MARJON werd O.427 MARJON, Lumar Rederij NV, De Haan (voorheen NV Marjon, Nieuwpoort)
- Z.66 NELSON werd O.66 L'EBAUCHE, Kamaja Rederij NV, Oostende (voorheen BVBA Rederij Carnas, Knokke-Heist)
- O.349 LADY werd O.349 WILMA, Warrior BVBA, Meise (voorheen BVBA Deltafish, Oudenburg)

Inbrekers veroordeeld

In Brugge werd de dievenbende die ook inbrak op de O.279 Ramblers veroordeeld tot effectieve en voorwaardelijke gevangenisstraffen en boetes. De vijf daders kregen gevangenisstraffen voor deze en andere feiten van vier maanden tot drie jaar, gedeeltelijk met uitstel en geldboetes van 9 tot 18.000 frank.

De bende was eind '91 aktie in Brugge en Oostende en ontvreemde op de O.279 elektronische apparatuur en sigaretten. De daders waren Erik D. (29), zijn broer Marc D. en Julien H. (63) uit Gent, de in Oostende verblijvende Brit Bradley M. (20), Erwin D. (20) en Tania D. (26) uit Bredene. Een Portugees ging vrijuit.

**Het
eerstkomende
nummer van
HVB ligt in
de
krantenwinkels
op vrijdag 5
maart**

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Antoine Beyen, schipper ter zeevisserij op rust, echtgenoot van mevrouw Elza Christiaen. De overledene werd geboren te Oostende op 20 november 1919 en overleed in dezelfde stad op 23 december 1992.

Wij werden eveneens op de hoogte gebracht van het overlijden van Engel Verhaeghe. De overledene was o.m. reder van de O 131. Ook zijn dochter Denise Verhaeghe was, als reder van de O 129, aktief in de visserij. De overledenen werd 94 jaar en stierf op 30 december 11.

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge
industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie
Facom kwaliteitsgereedschappen

**SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-
AFDICHTINGEN**

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

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

Een profiel van de HVB-lezer



R KOMEN WELHAAST nog dagelijks formulieren binnen waarin lezers, via de enquête van HVB, hun waardering en wensen voor het blad uitspreken. Teveel om de enquête nu reeds af te sluiten en er (voorbarige) konklusies uit te trekken. Bijna honderd compleet ingevulde formulieren kwamen tot vandaag op de redactie toe. Een overweldigend succes! We wachten nog één week. Dan sluiten we de deuren en gaan aan het tellen.

Wat wordt er gelezen en wat denkt de lezer daar dan over? Wat wil de HVB-lezer veranderd zien, welke artikels worden er geëist? Dat alles wordt volgende maand uitgebreid in dit blad besproken.

Profiel

Op basis van de eerste vijftig binnengekomen antwoorden probeerden we reeds een gezicht te krijgen op de gemiddelde HVB-lezer. Indien de antwoorden een doorsnede geven van het lezerskorps (hetgeen dus niet eens zeker is) dan staat het als een paal boven water dat HVB voor bijna 100% een mannenblad is. Jong zijn ze niet die HVB-mannen. Onder de twintig jaar tref je geen HVB-lezers aan. Van alle deelnemers aan de enquête is slechts 11% tussen de twintig en de dertig jaar, 21% bevindt zich in de leeftijdskategorie 31-40, de grootste groep (28%) vinden we terug in de leeftijd tussen 41 en 50 jaar. Zestien procent van de lezers is ouder dan 50 en jonger dan zestig, 24%(!) van de lezers die op de enquête geantwoord hebben is ouder dan 60!

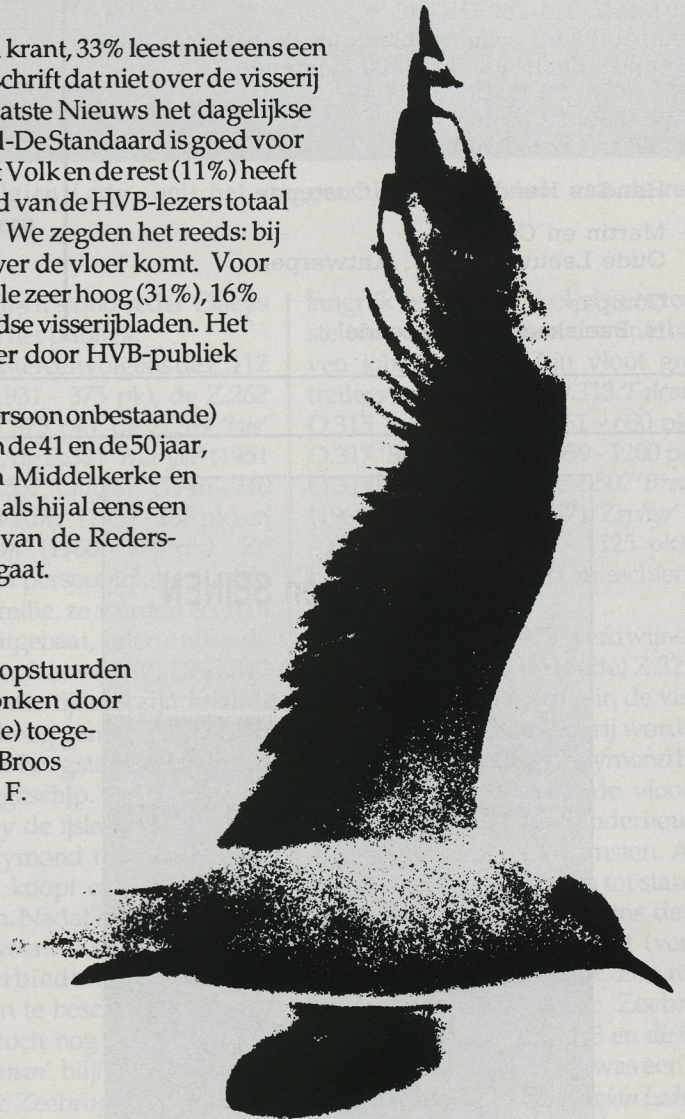
Om aan de kost te komen zijn (of waren) ze vooral (44%) visser, schipper of reder, wie niet in de visserij zit is arbeider (21%) of ambtenaar (16%), 12% van de HVB-lezers zijn bedienden of kaders. Duidelijk ondervertegenwoordigd zijn de vrije beroepen (2%) en de handelaars (5%). De HVB-lezers wonen vooral aan de middenkust (36%) of de oostkust (31%), minder aan de westkust (13%) of in het binnenland (17%), enkele lezers wonen in Nederland.

Veel wordt daar thuis niet gelezen. 30% leest nooit een krant, 33% leest niet eens een ander blad dat over de visserij gaat, 38% leest geen tijdschrift dat niet over de visserij gaat. Bij degenen die wel lezen brengt vooral Het Laatste Nieuws het dagelijkse leesvoer over de vloer (30%). De groep Het Nieuwsblad-De Standaard is goed voor 18%, vijf procent van de HVB-lezers zijn trouw aan Het Volk en de rest (11%) heeft geen lijfblad of zij leest kranten die voor de meerderheid van de HVB-lezers totaal onbekend zijn (Gazet van Antwerpen & De Morgen). We zegden het reeds: bij 33% van de lezers is HVB het enige visserijblad dat over de vloer komt. Voor de rest schoort het Informatieblad van de Rederscentrale zeer hoog (31%), 16% leest Engelstalige visserijbladen en 18% leest Nederlandse visserijbladen. Het tijdschrift van de visserijhandel Visaktua wordt echter door HVB-publiek nauwelijks (2%) gelezen.

De robotfoto van de gemiddelde (en dus als concrete persoon onbestaande) HVB-lezer ziet er dus als volgt uit. Hij is een man tussen de 41 en de 50 jaar, visser van beroep, woont ergens aan de kust tussen Middelkerke en Knokke, hij leest misschien wel Het Laatste Nieuws en als hij al eens een ander tijdschrift leest dan is dat het Informatieblad van de Rederscentrale, dat — u raadt het — ook al over de visserij gaat.

Prijzen

De eerste twintig deelnemers die hun antwoorden opstuurden hebben reeds hun prijs (één of meer boeken, geschonken door uitgeverij-boekhandel Manga, Jozef II-straat Oostende) toegestuurd gekregen. Het zijn in alfabetische volgorde: C. Broos (Dendermonde), M. Cambier (Nieuwmunster), F. Cordenier (Wevelgem), P. Deckmijn (Oostende), R. Delanghe (Knokke - Heist), F. De Paep (Heist aan Zee), F. De Prest (Kapellen), E. Derudder (Knokke-Heist), B. Haelewyck (Oostende), R. Hessens (Oostende), E. Janssens (Dudzele), E. Massenhove (Bredene), E. Samijn (Oostduinkerke), R. Soete (De Panne), D. Van Der Veen (Blankenberge), W. Van Heetvelde (Blankenberge), R. Vanhoucke (Bredene), R. Vanseveren (Oostduinkerke), W. Wauters (Knokke - Heist) en R. Yves (Oostende).
(fv)



**BELGISCH-
NEDERLANDSE
ZEEMANSALMANAK
1993**



**zee
mans
almanak
1993
verkrijgbaar**

In België:

Door storting van het bedrag van 1.700 fr.
plus 102 fr. BTW
plus 210 fr. verzendingskosten en aantekentaks.
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49
Fax (059) 32 39 46
BTW-nr 412.522.588

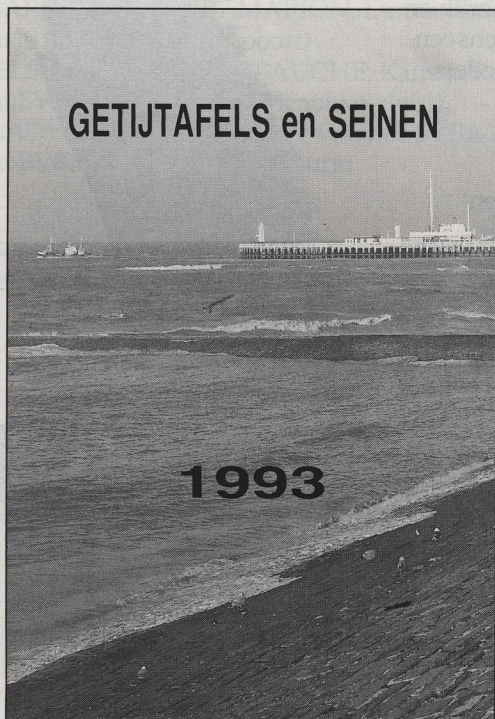
- Hand in Hand, Vismijn, Oostende
- Martin en Co
Oude Leeuwenrui 37, Antwerpen
- Compas
H. Baelskaai 15, Oostende

In Nederland:

door storting van het bedrag van 1.700 fr. + 320 fr.
verzendingskosten en aantekentaks op
P.C.R. 000-0418987-44 van de
drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,
Hendrik Baelskaai 30, B - 8400 Oostende - België

- IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden
- Maritiem,
Vissershavenweg 46, Scheveningen
- Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden
- Datema Delfzijl,
Oude Schans 11, 9930 AC Delfzijl

GETIJTAFELS en SEINEN



1993

**HOOGWATERBOEKJE
1993**

Het Hoogwaterboekje 1993 is
reeds ter beschikking in de druk-
kerij van „Het Nieuwsblad van de
Kust”.

Het geeft ook de tijdverschillen
voor het hoog water te Dover,
Boulogne, Calais, Duinkerke,
Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwer-
pen, en al de voornaamste
havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle
boekwinkels verkrijgbaar tegen
de prijs van 50 fr. (BTW inbegre-
pen).

Het is eveneens verkrijgbaar
door storting van 50 fr. + 30 fr.
verzendingskosten op postreke-
ning 000-0418987-44 van „Het
Nieuwsblad van de Kust”,
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Ex-Belgisch reder laat van zich horen

Een nieuw vaartuig

TOEN WE BEGIN januari in de buitenlandse (visserij) pers lazen dat Raymond Claeys te Grimsby een nieuw schip van stapel liet lopen, moesten we even gaan zitten. De nieuwe A.149 'Jim' aanzagen weerstnog (verkeerdelijk!) als een trailer bestemd voor Aberdeen. Maar nee, het is een vaartuig geregistreerd te Antwerpen.

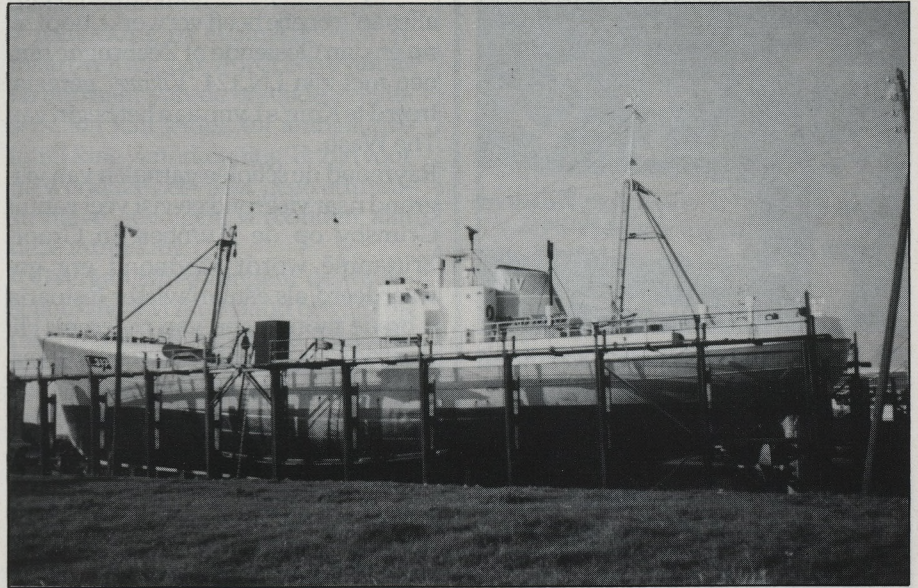
Degenen onder onze lezers die Raymond Claeys kennen (en dit zijn er heel wat) begrijpen onze verbazing. Om een en ander te begrijpen moeten we de levensloop van de betrokken reder overlopen.

Wenemendedraad op in 1940. Raymond Claeys, bij ons beter bekend als *Mong De Droajer*, vlucht zoals zoveel andere kustbewoners naar Engeland. Hij heeft er geen familie en gaat in dienst bij de Britse *navy*. Na de oorlog komt hij terug naar Zeebrugge en zoekt er zijn weg in de visserijsector.

Na verloop van tijd besluit hij zelfstandig vissersvaartuigen uit te reden. Hij werkt zich op tot een belangrijke reder die zowel in Oostendse als in Zeebrugge achtung geniet in de kust-, middenslag- en hoogzeevervisserij.

Alles begint met de aankoop in familiaal verband van kleinere treilertjes. Raymond is eigenlijk de man die zich specialiseert in de aanschaf en ombouw van oudere treilers. Een aantal persoonlijke vaardigheden helpen hem daarbij. Hij kan overweg met alle metaal- en laswerk. Motoren hebben voor hem geen geheimen. Hij is niet bang om twee vaartuigen aan te kopen en er één goede van te maken. Zo koopt hij ooit de failliete O.250 'Deo Juvente' (de vroegere 'Marie-Elisa') uit Oostende weg om alle bruikbare delen (motor inclusief) over te plaatsen op zijn andere schepen en de romp te Zeebrugge te gebruiken als werkplatform voor het onderhoud van zijn vloot. Raymond had daarbij de gave om zich relatief goedkoop schepen aan te schaffen. Bij verkoop van

voor Raymond Claeys



De O 317 'Belgian Lady', ooit het vlaggeschip van de vloot van de rederij Noordzeevervisserij

failliete vaartuigen stond reder Claeys dikwijls onder het publiek.

Hij verwierf achtereenvolgens de Z.112 'Bertha-Lina' (1931 - 375 pk), de Z.262 'Thetis' (1945 - 375 pk), de Z.269 'Isis' (1935 - 450 pk), de Z.321 'Maryla' (1951 - 235 pk), de Z.537 'Calypso' (1946 - 240 pk), de Z.560 'Viking' (1955 - 165 pk) en de Z.570 'Triton' (1960 - 260 pk). Ze kwamen in zijn persoonlijk bezit of in dat van zijn familie, ze werden eerst in eigen naam uitgebaat, later onder de firmanaam *Noordzeevervisserij N.V.* De O.317 'Belgian Lady', die tijdens zijn ijslandperiode altijd hoog genoteerd staat op de lijsten met de hoogste besommingen werd zijn vlaggeschip.

Als te Grimsby de ijslandvloot ineenklaapt, reist Raymond naar de betrokken haven en koopt er verschillende vaartuigen aan. Nadat de wet tot stand komt die de invoer van vreemde treilers in België verbiedt (om de eigen scheepswerven te beschermen) koopt Raymond er toch nog een trailer. De 'Belgian Fisherman' blijft dan ook lang aan de kade te Zeebrugge liggen zonder registratienummer.

Raymond Claeys en zijn vennootschap Noordzeevervisserij groeien uit tot een be-

langrijk bedrijf dat veel vissers tewerk stelt en ook bij veel aanverwante bedrijven jobs bezorgt. Zijn vloot grotere treilers bestaat uit: de O.313 'Falcon', de O.315 'Jean-Helene' (1951 - 600 pk), de O.317 'Belgian Lady' (1959 - 1200 pk), de O.319 'Philadelphian', de Z.507 'Breughel' (1966 - 375 pk), en de Z.571 'Zephyr' (1964 - 650 pk, vanaf 1974 - 1125 pk). We beseffen dat deze lijst misschien niet volledig is.*

Tussen 1971 en 1973 verdwijnen de Z.112, de Z.269 en de (oude) Z.321. Na 1979 komt een kentering in de visserij. De Belgische ijslandvisserij wordt verder aan banden gelegd. Raymond houdt er een relatief verouderde vloot aan over die duur is in het onderhoud, en dat bij minder inkomsten. Als de eerste slopingsregelingen tot stand komen grijpt Raymond telkens de kans waar om van een paar last (verlies)posten te worden verlost. Eén na één verdwijnen zijn kleine Zeebrugse treilertjes alsook de O.313 en de O.315 (zonde van het schip, het was een waar museumstuk). Als de 'Belgian Lady' jaar na jaar steeds maar negatievere balansen vertoont wordt het schip na 1983 stilgelegd en aan de kade gehouden te



De Z 319 'Philadelphian'. Raymond Claeys kocht het schip te Grimsby.

Zeebrugge. Reder Van Lul laat er zijn oog op vallen en reedt het uit in het Afrikaanse Ghana. De O.317 zinkt er uiteindelijk als de DAK 799 'Dieme'. De vennootschap Noordvisserij valt niet meer te redden en de activiteiten vallen halverwege de tachtiger jaren stil. De Z.571 wordt verkocht aan een Zeebrugse vishandelaar. Het vaartuig verdwijnt later naar Honouras met San Lorenzo als thuishaven. Ook de O.319 en de Z.507 krijgen andere eigenaars. Ter vervanging van een nieuwbouw verdwijnt de 'Philadelphian' als Z.319 naar een schrootwerf. De Z.507 wordt op het einde van 1992 te Oostende afgebroken. Zijn brug is nog te bewonderen op de H. Baelskaai. De Z.539 blijft de Zeebrugse kuisbank ontsieren tot ook dat vaartuig midden 1992 als wrak wordt afgebroken.

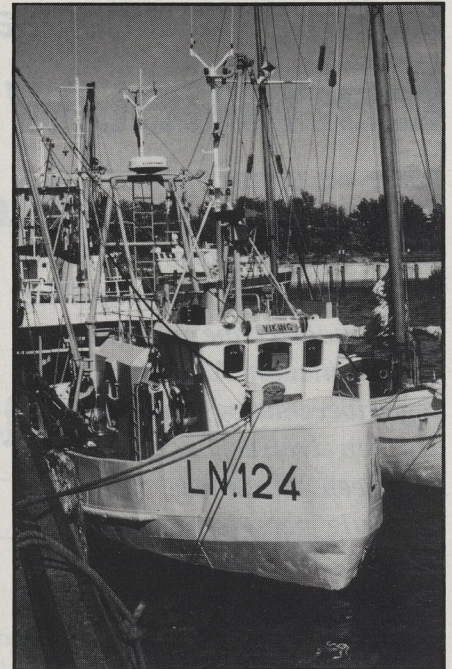
Richting Engeland

Raymond Claeys wijkt uit naar het Verenigd Koninkrijk en verdwijnt uit de Belgische visserij, maar niet uit het nieuws. Onze vissers vertellen al gauw dat Raymond zijn brood verdient als schipper op een Britse garnaltreiler. Nadat de ophief rond het verdwijnen van zijn rederij is verdwenen en hijzelf alles zo'n beetje heeft verwerkt loopt hij nu en dan Oostende of Zeebrugge binnen met zijn LN.124 'Viking', geregistreerd te King's Lynn aan het begin van The Wash.

Raymond de scholen garnalen van visgrond naar visgrond en vist veel vanuit Grimsby op de Humber. In Groot-Brittannië wordt Raymond erg gewaardeerd als estuariavisser (estuaria = brede mondingen van rivieren). Hij weet de garnalen zitten, zoveel is zeker. Al vissend neemt hij regelmatig contact op met voorbijvarende bevriende Belgische treilers. Wanneer hij ziet dat één van onze vaartuigen aarzelend de brede Humbermonding opvaart, met zijn vele ondiepten waar je gemakkelijk voor enkele uren vastraakt, laat hij nooit na de schipper op te roepen en hem de juiste of een betere vaargeul te wijzen. Begin 1992 verandert de LN.124 van eigenaar en horen we niets meer van reder Claeys... tot we hem eind december 1992 opmerken in een bekend etablissement aan de Oostendse Hendrik Baelskaai en hij afscheid neemt met de woorden: "k Moe no Grimsby achter me schutte".

Nieuw vaartuig

De A.149 'Jim' is gebouwd op de scheepswerf Eagernoon Shipbuilders die gelegen is op het bekende Harris en Garrods in de vissershaven van Grimsby. De 'Jim' is het eerste vaartuig dat in de voorbije drie jaar te Grimsby



De LN. 124 op bezoek te Zeebrugge. Claeys bleef ersoms wat langer liggen. Zijn Britse bemanning was daar niet steeds tevreden mee.

van stapel loopt. Eagernoon is er nog de enige werf die stalentreilertjes bouwt. Het vaartuig van Claeys is een bokkentreiler van 14 meter lang met een diepgang van slechts 1 meter, speciaal om in ondiepe waters garnaal te vangen. Hij gaat ze dus zoeken waar anderen niet bij kunnen. Het vaartuig kan door slechts twee vissers worden bediend. Volgens de verklaringen van Raymond Claeys is het de bedoeling ermee te vissen in en rond de Scheldemonding. In januari volgen enkele proefreizen. Hij is van plan de A.149 tegen het einde van februari in bedrijf te nemen.

Tekst en foto's: Daniël Pots

* Wie meer weet kan de informatie steeds doorspelen aan de HVB-redactie, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende.

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

Vernieuwde reglementering werkloosheid in de visserij

Met de vernieuwing van de werkloosheidsreglementering werd het stelsel van de gezinshoofden uitgebreid tot de zeevisserij en de vislossers. Voor deze laatsten is het enkel de juridische bevestiging van een stelsel dat reeds jaren van toepassing was. Voor de vissers is het een verwezelijking waarop reeds jaren werd aangedrongen door de vakbonden.

Om een juridische omkadering mogelijk te maken werd in het *Nationaal Paritair Comité (NPC) voor de Zeevisserij* een *kollektieve arbeidsovereenkomst* (CAO) afgesloten die de erkenning van de zeevissers regelt. Om een aantal opmerkingen van de werkloosheidsdirecteuren van de RVA Brugge en Oostende in de praktijk op te lossen werd met de sociale partners een protocol afgesloten waarvan de tekst intussen moet beschikbaar zijn. Samengevat houdt deze het volgende in:

▣ **Intrede-erkenning:** de werknemer wordt automatisch erkend als zeevisser na één dag aanmonstering. De RVA registreert de werkloze als erkende zeevisser indien hij een C4 indient met een kopij van het monsterboek. Dit houdt in dat zijn laatste werkgever een reder was van een in België geregistreerd vissersvaartuig. De erkenning is geldig tot 31 maart volgend op de datum van registratie.

▣ **ambtshalve intrekking:** zeevissers die meer dan 15 dagen in een andere onderneming dan een rederij werkzaam zijn, verliezen ambtshalve hun erkenning. De RVA deelt dit mee

aan het *Zeevissersfonds*, waarop het NPC de erkenning intrekt.

▣ **Tussentijdse intrekking erkenning:** op voorstel van de werkgevers kan een erkenning ambtshalve worden ingetrokken.

▣ **Intrekking na evaluatie:** voor 31 maart van elk jaar wordt een evaluatie gemaakt van de erkende zeevissers. Dit kan leiden tot ambtshalve intrekking van erkenning. Er zijn voor de werkloze zeevisser geen administratieve gevolgen verbonden aan deze intrekking.

▣ **Overgangsbepalingen:** de waterschout maakt elke maand een lijst op met de erkende zeevissers. Deze lijst is voor de RVA niet bruikbaar omdat er een aantal gegevens ontbreken. Dit zal verholpen worden, doch dit kon niet tegen eind 1992. Daarom werden een aantal overgangsmaatregelen goedgekeurd. Alle zeevissers krijgen een code van erkende zeevisser (gezinshoofd) nadat hun uitbetalingsorganisme een document C8 heeft ingediend met vermelding 'code zeevisser'. Dit kan vanaf 1 januari 1993 indien de betrokkene volledig of gedeeltelijk werkloos was op 31.12.92 en op 1.10.92 gemonsterd was, vanaf de eerste werkloosheidsaanvraag.

▣ **Schoolverlaters:** na voldaan te hebben aan de leerplicht kan men erkend worden als zeevisser. Indien de zeevisser nog valt onder de leerplicht (deeltijds leren) wordt er geen werkloosheidsvergoeding (geen 'code zeevisser') maar een overbruggingsvergoeding uitgekeerd. De prestaties tellen wel mee om het beroepsverleden te bewijzen.

Koncessie Van Waes verlengd

De verlenging van de koncessie voor het wegen van vis en het leveren visrecipiënten, reeds jaren in handen van de *Vislossersbond G. Van Waes*, werd door de Oostendse gemeenteraad goedgekeurd. Van Waes staat reeds lang in voor het leveren van vislossers en kreeg er in 1984 de bennenkoncessie bij. De koncessie werd voor negen jaar verlengd tegen een geïndexeerde vergoeding van 408.000 frank per jaar. De verlenging had reeds in de zitting van vorige maand moeten gebeuren, maar raadslid Ivan Victor (SP) drong aan op uitstel en herziening van de overeenkomst. Hij wou het lossen van de vaartuigen door erkende vislossers, zoals dat vroeger trouwens het geval was, in de koncessie opgenomen zien om zwartwerk door gelegenheidslossers tegen te gaan. De meerderheid is daar niet op ingegaan.

Brusselle in Nieuwpoort ontslaat 21 werknemers

Het Nieuwpoortse konstruktiebedrijf *Brusselle Marine Industries NV* ontslaat deze maand 21 werknemers. De ontslagen zijn een gevolg van een gebrek aan opdrachten. Brusselle is een belangrijke fabrikant van hydraulische stuurmachines en vislieren voor kust-, middenslag en hoogzeetreilers. Naast de visserij levert het Nieuwpoortse bedrijf ook zwaar materiaal voor de koopvaardij, de bagger- en de offshore-industrie.

Het bedrijf werd 64 jaar geleden (in 1929) opgericht door wijlen *André Brusselle* en stelde een paar jaar geleden nog 120 mensen tewerk. De jongste jaren was de bezetting reeds aanzienlijk verminderd.

Veel Belgische vissersvaartuigen en talrijke Nederlandse, Duitse, Canadese, Noorse en Poolse (vries)trawlers zijn uitgerust met een Brussellewinch.

Reinigingsdienst verlaat Oostendse Baelskaai

Volgend jaar verhuist het depot van de Oostendse Reinigingsdienst aan de Baelskaai naar een nieuw onderkomen aan de Klokhofstraat (naast de verbrandingsoven) in Zandvoorde. De vrijgekomen gronden zullen te koop gesteld worden.

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 visserij

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

Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304

8380 Zeebrugge

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

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

Onderzoeksraad voor de zeevaart

Dodelijk ongeval

Pieter Vanhove, matroos op de N.40 'Ravelingen', viel over boord tijdens de visserij in de omgeving van het Lundy eiland op 5 juli 1991.

Een twintigtal minuten na de val kon het slachtoffer opgepikt worden door een Engelse helikopter maar tijdens zijn overbrenging naar het hospitaal te Swannsea overleed hij. Het onderzoek heeft geen uitsluitsel kunnen brengen over de oorzaak van het ongeval.

Schipper en bemanning hebben alles in het werk gesteld om hun medemakker terreden. Geen beroepsfouten worden ten laste gelegd. De verdrinking van matroos Pieter Vanhove wordt beschouwd als een arbeidsongeval.

Afwezig bij afvaart

Op 24.10.91 zou de Z. 105 'Atlas' uit Oostende afvaren ter visserij. De aangemonsterde lichtmatroos Bertrand Borrey kwam op het gestelde uur van afvaart niet opdagen. De Z.105 is na anderhalf uur wachten toch uitgevaren. Er waren 5 bemanningsleden aan boord i.p.v. 6 en de Z. 105 kreeg daarvoor de

toelating van de zeevaartspectie. Matroos Bertrand Borrey werd bestraft met een week schorsing.

Matroos Samuel Lenaers werd bestraft met 10 dagen schorsing om afwezig te zijn bij afvaart van de N. 36. Hij moest er aan boord zijn op 23 juni 1991, maar stuurde zijn kat en verklaarde achteraf dat hij die dag geen zin had om te varen.

Verkeersscheidings stelsel

Schipper Ronny Bil van de Z. 200 'Wagram' werd door de raad bestraft met 5 dagen schorsing om op 12 april 1991 de NE-lane niet gekruist te hebben onder een rechte hoek.

Schipper Marcel Torcq van de O. 108 'Arent' werd door de Raad bedacht met 3 dagen schorsing om op 13 februari in de NE-lane tegen de algemene verkeersstroom gevaren te hebben.

Aanvaring Z. 596

De Z. 596 was op 30.06.19 uit de haven van Oostende vertrokken om de visserij te bedrijven in de visvakken 204 en 212. Het vaartuig stond onder het bevel van schipper Guy Antierens.

Op een gegeven ogenblik zag de schipper op de radar een echo op een afstand van ongeveer 3 mijl. De reglementaire mistseinen werden gegeven, terwijl men op kanaal 16 VHF de positie en koers door gaf.

Om dat de oproepen onbeantwoord bleven en de echo aan en uit ging, kreeg de schipper het vermoeden dat het een valse echo betrof, veroorzaakt door de nabijheid van de boortorens.

Stuurman Christiaan had wegens de slechte zichtbaarheid, de opdracht gekregen de uitkijk op de brug te versterken, terwijl de schipper zelf voornamelijk waarnemingen deed met de radar.

Plotseling zag de schipper het ander vaartuig stuurboord achter, met grote snelheid uit de mist opdagen.

Aan boord van de Z. 596 werd de schroef afgetrokken en algemeen alarm gegeven.

De Z. 596 werd ter hoogte van de stuurboord achterborg aangevaren. Daardoor werd de stuurboordvisboel, die 45° getopt was, op de bakboord voorsteven van de 'Fae Viscount' geworpen, waardoor beide vaartuigen aan elkaar bleven haperen, zodat de voorsteven van het schip herhaaldelijk tegen de brug van de Z. 596 beukte, waardoor dan weer aanzienlijke schade aan het vissersvaartuig werd berokkend.

Beide schepen konden slechts van elkaar loskomen, nadat men de stuurboord visboel had doorgebrand.

Uit het onderzoek is gebleken dat de zichtbaarheid op het ogenblik van de feiten zeerslecht was; dat men aan boord van de Z. 596 daarmee rekening hield door aan matige snelheid te varen terwijl de uitkijk versterkt werd door de wacht te verdubbelen.

Aan boord van de Z. 596 werden er ook regelmatig mistseinen gegeven, van zodra de schipper een echo waarnaam op de radar en bovendien werd ook de koers en positie van het schip via de radioomgeroepen. De Raad stelt anderzijds vast dat uit de verklaringen van de schipper en de getuigen is gebleken dat de 'Fae Viscount' geen mistseinen heeft gegeven, en er een veel te hoge snelheid op na hield.

Blijkbaar heeft men daar ook geen oordeelkundig gebruik gemaakt van de radar. Evenmin werd antwoord gegeven op de oproepen op kanaal 16.

De raad legt de schuld voor de aanvaring uitsluitend bij de 'Fae Viscount'.

Guy Antierens werd geen beroepsfouten ten laste gelegd.

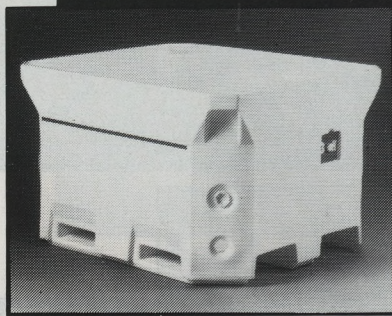
O. 82 gehinderd door lijnvissersvaartuig 'Nobus'.

Schipper Freddy Deley van de O. 82 'St.-Antoine' legde klacht neer bij de zeevaartpolitie tegen Roland Christiaan, schipper van de 'Nobus', omdat deze laatste geen aandacht schonk aan de markering van de warrelnetten die door Deley beroepsmatig rond bepaalde wrakken werden uitgezet. Daardoor zou een oranje vlotter en een bomboestok verdwenen zijn terwijl het net vol met materiaal van de lijnvisser zat.

Volgens schipper Christiaan, was dat alle evenwel te wijten aan een defekte zoetwaterpomp.

De Raad stelt vast dat uit het onderzoek is gebleken dat schipper Roland Christiaan zich niet alleen veel te ver buiten de kust begeeft, nl. 42 mijl, maar ook regelmatig te laat binnenvaart en dus blijk geeft van een totale negatie van het reglement en de veiligheid van de passagiers die hij aan boord heeft. Hij wordt bestraft met twee maanden schorsing.

DYNO STROMBERG



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



Haasnoot
Handelsonderneming
Holland

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

Te Koop
Stalen vissersboot
van 10,50 meter lang. 60 pk.
Alles inbegrepen.
Tel: 050 / 51 58 80



Omdat het havendossier in slop dreigt te geraken pakte het ACV-Oostende uit met een symbolische blokkade van de havengeul waarvoor de N.706 en een sportvissersvaartuig werden gemobiliseerd. De bond eist een duidelijke beslissing omtrent de aanstelling van een havenmanager en de verdere renovatie en uitbouw van de Oostendse haven.

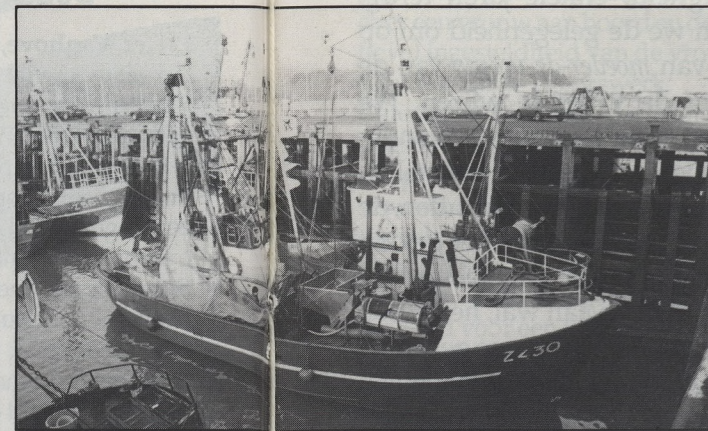


De Rederscoöperatieve *Hand in Hand* nam tijdens de nieuwjaarsreceptie afscheid van mevrouw *Rachel Salliau* die 26 jaar lid was. Zij was reder van de O.279 *Ramblers* die onlangs door een Heistse reder werd overgenomen. Mevrouw *Salliau*, moeder van *Willi Lepeire* (O.154), mocht als herinnering een pasteltekening van *Redgy Van Troost* in ontvangst nemen.



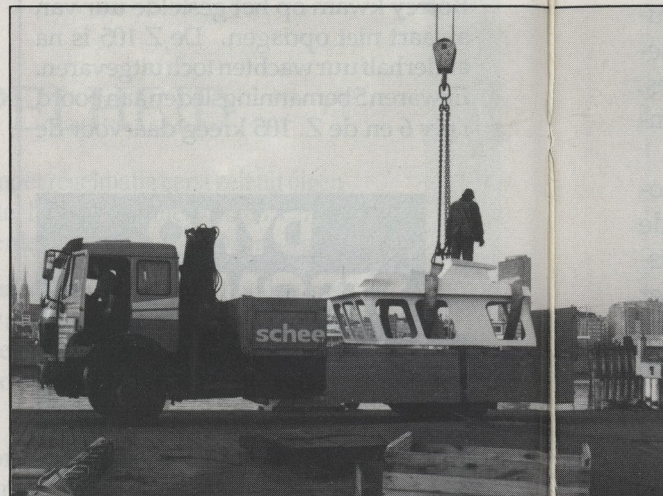
De voorbije weken kwam dit ongewoon vissersvaartuig een drietal keer verkopen in Oostende. De *Jonas II* is een catamaran in polyester met thuishaven Nieuwpoort. De enige catamaran in onze vloot beoefent de wrakkenvisserij met staande netten.

de maand in beeld

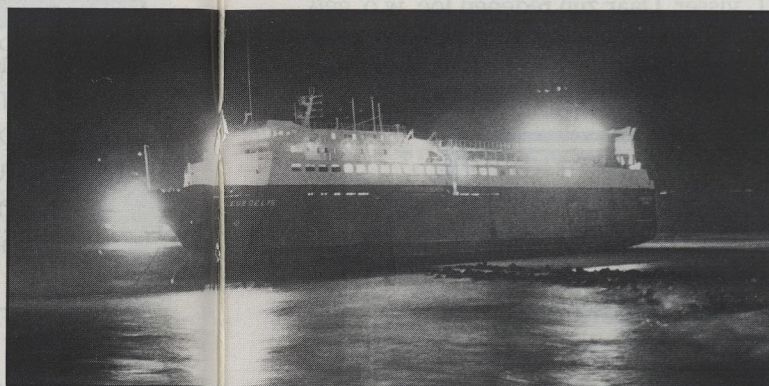


Een aardig vondst, opgevist door de Z.70. Een bovenstuk van een oud anker met een spanbeelde van ongeveer vijf meter en een ring van bijna één meter diameter. Het stuk wordt door reder Versluys geschonken aan de Bretonse heemkundige kring

Onlangs kreeg het garnaalvaartuig O.101 *Benny* van reder *Gilbert Viaene* een nieuwe brug, gemaakt door de smederij *St. Martin*.



De *Koningin van het Visserslied Lucy Loes* werd 65. De Zandvoordenaars hebben die verjaardag niet onopgemerkt laten voorbijgaan.



Met de stranding van het roroschip *Fleur de Lys* kwam de Oostendse haven ongewild in de publiciteit. Het schip dat bij het binnenvaren van de haven in een verkeerde positie kwam strandde uiteindelijk op een golfbreker.

Bericht aan de lezers: Plaatsgebrek zorgde ervoor dat een aantal artikels en rubrieken niet in deze editie van HVB konden afgedrukt worden. Dit geldt voor de rubrieken 'een schilder aan zee', 'de 'horoscoop', de 'zoekertjes' en de feuilleton 'dagboek van een dekzwabber' van Karel Mackheere. Volgende maand leest u in HVB ook een reportage over een bezoek aan de haven van Lowestoft.

De Z.430 *Margibel* (1957) wordt weldra een Oostends garnaalvaartuig. Het vaartuig van reder *Jozef Martony* behaalde vorig jaar op één na de hoogste garnaalbesomming in Zeebrugge.



De Rederscentrale hield eraan een afzonderlijke afscheidsreceptie te organiseren voor de reders, naar aanleiding van de opruststelling van visserijalmoezenier *Jan Corneillie*. Als blijk van waardering mocht de almoezenier een video-opname, waarin hij de hoofdrol speelt, en een videorecorder in ontvangst nemen.

Van het houten garnaalvaartuig O.142 *Hermes* blijft weldra niets meer over. Tijdens de afbraak brak wel nog een brand uit aan boord. Veel kwaad kon het niet meer, want het schip was al grotendeels ontmanteld.



De eindejaarsproductie van het vis- en diepvriesbedrijf *Morubel* verliep reeds gedeeltelijk in de volledig nieuwe fabriek in het Oostendse havengebied onderste foto). In afwachting van de officiële ingebruikneming kreeg het moderne complex reeds veel bezoekers over de vloer. Directeur *Paul Gerard* mocht onlangs ook *Stephen Walls*, grote baas van

de Britse *Albert Fisher Group* waarvan *Morubel* deelt uitmaakt, rondleiden.



Pierre Hovart over de bijdrage van de vrouw tot de visserij:
'Statistieken ontbreken en aan de niet-materiële inzet wordt nauwelijks aandacht besteed.'

DE VROUW IN DE VISSERIJ



Zelden bekleden zij hoge verantwoordelijke functies en zij vallen gemakkelijk uit de boot wanneer arbeidsbesparende technologieën worden ingevoerd. (Cliché CGT, foto Fritz Eschen)

NAAR AANLEIDING VAN een doopplechtigheid, enkele jaren terug, hadden we de gelegenheid om op de rol van *moeder-de-vrouw* van de reder of de visser te wijzen. We brachten waardering en bewondering op voor hetgeen zij meestal alleen moet doen: het huishouden, de zorg voor de kinderen, het geloop voor papieren en paperassen, de logistieke steun aan wal, het steeds meeleven met wat op zee gebeurt. We hadden toen geen vermoeden, dat de FAO, de wereldvoedselorganisatie van de Verenigde Naties, grote aandacht zou gaan besteden aan de vrouw in de visserijsector als geheel. Dit geschiedde vooral in het kader van de strategie en de actieprogramma's die op de Wereldkonferentie over de visserij in 1984 werden aangenomen. De afdeling visserij van de FAO heeft trouwens sedertdien heel wat tot dit thema bijgedragen door publikaties, opleiding, werkgroepvergaderingen...

Alhoewel tal van kulturele, traditionele en sociologische factoren de positie van de vrouw in het visserijbedrijf konditioneren, zijn er toch veel domeinen waar zij actief is en waar haar inbreng niet te onderschatten valt.

Een kleine bijdrage hierover.

De produktiesector is een bijna uitsluitend door mannen bemande sector. Met uitzondering van enkele landen (Rusland, Australië...) is de vrouw zelden visser. Daar zijn redenen toe, w.o. gelden de vaak lange duur van de zeereizen die moeilijk in overeenstemming

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

kan worden gebracht met haar familiale taken. De maatschappelijke taboes over een vrouw aan boord en de (negatieve) ingesteldheid van de vrouw zelf voor het harde visserswerk.

Daartegenover staat dan dat bij het oogsten van zeeproducten, eveneens een productieproces, in veel landen, de vrouw betrokken is, zo bij de wadvisserij, de mossel- en oesterteelt, het verzamelen van krabben, het winnen van zeewier... Hun 'vangsten' zijn meestal bestemd voor een lokale markt of voor eigen gebruik.

Overigens in de productiesector kan de vrouw, zoals aangestipt, ook de rol van 'walkapitein' spelen en in beheersorganen van reders of vissers de (varende) echtgenoot vertegenwoordigen. Een vroeger belangrijke activiteit, het breien en herstellen van netten is in onze streken grotendeels verdwenen, maar in andere (ontwikkelings)landen nog steeds zeer belangrijk. In een derde productiesector, de aquakultuur, is de vrouw eveneens aanwezig, als gewone arbeidster, technicus of onderzoeker. In Aziatische landen is dit al eeuwen het geval, waar die cultuur trouwens geïntegreerd kan zijn in andere aktivi-

teiten zoals rijst-groenten-enbloemenkweek of een of ander dierlijke produktie.

De bedrijfssectoren waar de vrouw meest tewerkstelling en inkomen vindt, zijn ongetwijfeld de handel en de verwerking.

In sommige streken of landen is de vrouw bedrijvig in alle schakels vanaf de aanvoer tot in de detailhandel- en dit niet alleen voor verse vis. Zij is op de afslag, zorgt voor de opslag en het vervoer, is groot- en kleinhandelaarster, regelt in- en uitvoer en dirigeert de verwerking. In vele gevallen — laat het ons schrijven — op een agressieve en harde concurrerende wijze.

De visverwerkende sektor (inklusief in sommige landen fabriekschepen) zoals daar zijn de rokerijen, inleggerijen, droogzouterijen, conservefabrieken, diepvriestellingen, met bezigheden die gaan van zouten, inleggen, fileren van vis, pellen van garnalen tot verpakken van de producten, stelt meestal overwegende vrouwelijke arbeidskrachten te werk. Zelden bekleden zij hoge verantwoordelijke functies en zij vallen gemakkelijk uit de boot wanneer arbeidsbesparende technologieën

worden ingevoerd. Hetzelfde verschijnsel doet zich voor wanneer de verwerking seizoengebonden is, de aanvoer van de grondstof onvoldoende of onstabiel is. Andere professionele activiteiten voor de vrouw in de visserij kunnen liggen op het artistieke of semi-artistieke vlak, bijvoorbeeld: het vervaardigen van voorwerpen geïnspireerd op de visserij. Of tot het openhouden van een 'visserscafé'.

Tenslotte is voor de vrouw brood te verdienen in onderzoek, opleiding, beheer, administratie en openbare diensten. Het kan niet worden ontkend dat het aantal toeneemt ingevolge de uitbreiding van de onderwijsmogelijkheden. Er bestaan geen studies over de economische bijdrage van de vrouw tot de visserijsector. Statistieken ontbreken en aan de immateriële inzet wordt nauwelijks aandacht besteed. In laatstgenoemd geval denken we aan de mogelijke opleiding van haar kinderen inzake milieubewustzijn; zij kan een 'doorgeefelement' zijn wanneer zij regelmatig met bijvoorbeeld de sanitaire reglementering wordt gekonfronteerd.

Pierre Hovart

Direkteur Rijksstation Zeevisserij

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



Een impulsprogramma voor zeewetenschappelijk onderzoek

HET ZOGENAAMDE *Belgisch impulsprogramma zeewetenschappen* werd door de nationale ministerraad wat zijn principe betreft op 27 juli 1990 en wat de uiteindelijke inhoud betreft op 25 juni 1992 goedgekeurd.

Het loopt over een periode van vier jaar van 1 oktober 1992 tot 30 september 1996 en is begroot op 190 miljoen frank. De zeventien geselecteerde projecten worden uitgevoerd door Belgische universitaire en andere onderzoekscentra die zich met zeewetenschappen bezighouden.

De *Diensten voor programmatie van het Wetenschapsbeleid* staan in voor het volgen en coördineren van het programma zowel wetenschappelijk als administratief. Een *Nationaal Begeleidingscomité* werd opgericht om advies te geven over de inhoud en vooruitgang van het programma. Dit comité verenigt bovendien de potentiële gebruikers van de bekomen onderzoeksresultaten. Het *Belgisch impulsprogramma Zeewetenschappen* wil een bijdrage leveren tot de internationale onderzoeksinspanningen die gewijd zijn aan de bescherming en het duurzaam gebruik van de Noordzee en het Schelde-estuarium en tot de wetenschappelijke ondersteuning van het nationale beleid terzake. De complexiteit van de natuurlijke processen en het toenemend effect van de menselijke activiteiten op deze ecosystemen verklaren de multidisciplinaire aard van het onderzoeksprogramma.

Wetenschappelijk worden hierbij volgende doelstellingen vooropgesteld:

- het verwerven van inzicht in de fysische, chemische en biologische processen die het ecosysteem Noordzee beheersen

- het onderzoeken van de directe en indirecte veranderingen die in deze processen kunnen optreden onder invloed van menselijke activiteiten

- het inschatten van de gevolgen op sociaal en economisch vlak van deze veranderingen en het gevoerde beleid dienaangaande.

Met het onderzoeksprogramma beoogt *Wetenschapsbeleid* ook strategische doelstellingen:

- het uitwerken van de wetenschappelijke en technische ondersteuning voor de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van een nationaal en internationaal

beleid met betrekking tot de Noordzee en tot aanverwante domeinen zoals milieu, landbouw, visserij, industrie, transport...

- het samenbrengen van Belgische onderzoekseenheden van verschillende disciplines om zodoende een wetenschappelijke omgeving te scheppen die onderzoekers toelaat de complexe problemen die het marienemilieu stelt volledig te benaderen

- het coördineren van de nationale onderzoeksinspanningen in verband met zeewetenschappen.

- Het bevorderen van de deelname en integratie van Belgische ploegen in internationale onderzoek- en coördinatieprogramma's aangaande zeewetenschappen.

De drie voornaamste onderzoeksgebieden van het impulsprogramma zijn: 1. oorsprong, vorming, verdeling, flux en biologische effecten van zware metalen en organische micropoluenten in estuaria, de kustzee en bodemdimenten.

2. effecten van eutrofiëring op estuariene en kustecosystemen

3. interacties tussen het mariene ecosysteem en het economisch en sociaal systeem.

Vijftien onderzoekprojecten houden zich bezig met de eerste twee onderzoeksgebieden, terwijl twee projecten voorzien zijn voor het derde onderzoeksgebied.

De *Diensten voor programmatie van het Wetenschapsbeleid* organiseren op 24 februari 1993 een 'informatiedag zeewetenschappen' in de Conferentiezaal van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, Belliardstraat 51 1040 Brussel.

De 17 deelnemers aan het impulsprogramma zullen er hun onderzoekwerk voorstellen.

De studies die gepland worden over de interacties tussen het mariene ecosysteem en het economisch sociaal systeem zijn zeker belangrijk voor de visserij.

We hopen dan ook tengepaste tijde de resultaten daarvan in het HVB te kunnen weergeven.

Robert Coelus

Lid van het Begeleidingscomité

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.

*Ook wij hebben er alle belang bij
dat het goed gaat in de visserij*

**Renaud
steeds bereikbaar:
07 / 32 99 67 1**



Sam Dedrie: jong geleerd is oud gedaan

**Renaud
steeds bereikbaar:
07 / 32 99 57 1**

RENAUD



BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- Slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- steeds! bereikbaar per semafoon: 07 / 32 99 57 1

Nacht & ont

H 77 'Gilda' ontploft?

WE KENNEN JOHAN Ballegeer als jeugdschrijver reeds lang. Veel van zijn jeugdverhalen situeren zich op zee. Jeugdverhalen?

Ook als volwassene word je geboeid door de bemanningsleden van 'Die Keyserinne' of door 'Geen Vrouwen aan Boord' (over de vroege ijslandvaart). Tijdens het snuisteren in een bibliotheek vonden we het in 1982 uitgegeven 'De H.77 is gebleven'. Meteen hadden we een Nacht-en-Ontijverhaal.

D OOR DE OGEN van de scheepsjongen Constant Mallefeydt volgen we in het boek de H.77 'Gilda' van reder Petrus Latruwe (Pier Patriesse) eerst varende vanuit Zeebrugge, dan in 1940 op de vlucht naar Frankrijk met de bemanning en hun gezin (o.a. schipper Dries Ghezelle, stuurman Arthur en Albert Pots, motorist Arthur Lenaerts en matrozen Charles 'Prume' Verbeke, Louis 'Bloaze' Mallefeydt en Amand Bulteel). Ze worden gedwongen deel te nemen aan Operatie Dynamo (=ontuiming van Duinkerken). De Duitse opmars drijft hen steeds verder naar het zuiden van Frankrijk, tot ze, na een bombardement met doden bij de vissers, ook dit land ontvluchten en oversteken naar Engeland. Uiteindelijk belandt de 'Gilda' te

Brixham en bedrijft van daaruit de visserij. Ondertussen vernemen we in flarden wat er gebeurt met de O.165, de B.24, de O.67, de Z.47, de H.58, de B.36, de H.42, de H.16, de H.41, de Z.42, de Z.72, de O.288, de N.210, de N.59, de DK772 en nog meer vaartuigen. Veel Zeebrugse vissersfamilies worden er in genoemd: De Groot, Vlietinck, Ackx, Falleyne... Het boek vertelt hoe er gevist wordt, eerst alleen, later in groep; hoe Cork en Dublin in Ierland worden binnengelopen wat eigenlijk niet mag; hoe Franse vissersvaartuigen die Britse piloten terug naar hun land smokkelen worden verwezen naar Falmouth en Newlyn... Een aantal elementen worden toegevoegd zodat het (jeugd)verhaal zich kan ontplooiën tot een spannende en ontroerende roman. De (jeugdige) le-

zer mag zich gerust laten meeslepen door de opbouw van het verhaal tot de H.77 'Gilda' als spionageschip door de U.1313 in de grond wordt geboord!

Waarheid en verhaal

Wie dicht bij de waarheid wil komen leest het boek een tweede maal op een heel kritische wijze, ontdaan van alle franjes en geromanceerde passages. Alhoewel de oorzaak van de ondergang van het vissersschip officieel niet bekend is, wordt algemeen aangenomen dat het vaartuig in de nacht van 12 op 13 december 1942 op een mijn liep ten zuiden van Ierland.

Niet iedereen is het daar echter mee eens.

Alle vissers die zich met hun schepen in de verre omgeving van de H.77 bevonden zijn het er wel over eens dat er op



TER ZALIGER GEDACHTENIS

aan de

BEMANNING van de H. 77 "GILDA"

Verongelukt aan de Zuid Kust van Ierland
vermoedelyk in de nacht van 12 tot 13n December, 1942.

Arthur POTS—Schipper.
geboren te Oostende 28-6-1911.
Echtgenoot van Evelyne Vynck.

Albert POTS—Stuurman.
geboren te Waterside-Collery 11-8-1916.
Echtgenoot van Marie Vynck.

Arthur LENAERS—Motorist
geboren te Adinkerke 14-9-1911.
Echtgenoot van Henriette Klutsch.

Amandus BULTEEL—Matroos.
geboren te De Panne 1-5-1920.
zoon van Emile Bulteel en van Emma Hoepeline.

Louis MALLEFEYDT—Matroos.
geboren te Heist a/z 9-1-1904.
Echtgenoot van Eugénie Vandewalle.

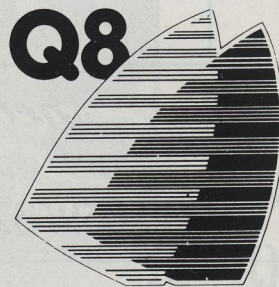
Constant MALLEFEYDT—Jongen.
geboren te Heist a/z 10-9-1928.
zoon van Louis Mallefeydt en Eugénie Vandewalle.

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



NOCHT & ONT



De H 77 'Gilda', een houten treiler. Gebouwd in 1936 op de werf van De backer. 70 ton, Deutzmotor van 150 pk. Tot het einde van WOII had Heist zijn eigen registratienummers. Wat was er erger: het verhaal of de werkelijkheid. Hoe kwam de 'Gilda' aan haar einde? Gekelderd door een Duitse duikboot? Vernield door een zeemijn? Vergaan in een storm? De meningen verschillen.

O.V.A.

ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

- * het veilen van UW vis... te Oostende
- * het verzorgen van UW koeltransport... naar Oostende
- * de berekening van UW lonen en sociale wetten, zowel voor reders als voor bedrijven... in en buiten Oostende
- * een coöperatieve aangepast aan UW noden

VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46

zee een luidde knal te horen viel. Gerard De Swaef heeft de indruk dat de H.77 door een ongeval verdween: *'We waren met een groep treilertjes aan het vissen. De visvangst was goed en de meeste scheepjes lagen met hun neus diep in het water. Tegen de avond van 12 december overviel ons een storm. Iedere schipper besliste om in groep de schepen tegen de wind in te leggen en zo tegen de golven en de zware zeegang op te stampen tot de wind zou afnemen.'* Schipper Arthur Pots van de H.77 moest echter om een voor De Swaef onbekende reden vroeger thuis zijn en besloot de terugtocht naar Brixham aan te vatten. *'Hij verliet ons met zijn steven diep in het water. We hebben hem nooit meer teruggezien. Ik kan mij van de indruk niet ontdoen dat hij door het zware weer ondersteboven is gedraaid.'* Ook de Canadese Oostendenaar Eugeen Gonsales was die nacht aan 't vissen in de ruime omgeving van Labradoriebank. Eugeen was matroos op de O.137 van Miel Schiets en herinnert zich de helse nacht nog goed: *'De wind woei wel 120 km per uur en we verloren alles aan boord wat niet stevig was vastgesjord. Zo verloren we onze reddingsboot, ons bazaarzeil, onze brugruiten en alles op dek wat de zee maar loskreeg. Met moeite geraakten we als laatste schip dat zich nog buitengaats bevond de schuilhaven Kinsale (Zuidierland) binnen. Mijn broer Charles Gonsales had minder geluk. Hij verloor tijdens het gevecht met de zee zijn vaartuig. Een grote Britse visbak redde de bemanningsleden op het nippertje.'* Ook Eugeen denkt eerder aan een ongeval ten gevolge van de zware zee. Wat er ook van zij, hun namen kunnen we niet vergeten. Ze worden vermeld op de gedenkplaat op het ereplein van het visserijmuseum te Oostduinkerke, op een zuil op de begraafplaats te Oostende en aan de voet van het visserskruis te Zeebrugge. Als oudleerlingen van het KW Ibis staan Arthur en Albert Pots nog apart vermeld in de inkomhall van de instelling. Wie interesse heeft voor het boek vindt het wellicht niet meer in de boekhandel. Elke goede bibliotheek zal het wel in zijn bezit hebben. Bijvoorbeeld de jeugdafdeling van de stadsbibliotheek op het Wapenplein te Oostende.

Daniël Pots

De Laatste Vuurtorenwachter



EKS! De redactie van HVB vraagt zich in een enquête af waarover ze nu weer moet schrijven. Mijn antwoord is in elk geval duidelijk: dat ze het eindelijk eens over seks heeft! (Watch out, here we go!) Dit blad bestaat verdikke zestig jaar en nooit werd dit — letterlijk — levensbelangrijke onderwerp aangeroerd, laat staan omgespit. Dat de oud-redakteurs *Billiau* en *Klausing* daar vroeger niets over schreven is nog enigszins te begrijpen. Laat ons zeggen dat zij de katjes, volgens de gebruiken uit die tijd, in het donker knepen en er dus zelf alle belang bij hadden het onderwerp onder het tapijt te vegen.

Vandaag leven we echter in de tijd van de *peepshows*, de *massagehuizen*, de *sextelefoons* en de *kleine annonces* waaruit blijkt dat Jenny tussen 9 uur 's morgens en 5 uur 's avonds aan al uw wensen voldoet, tijdens de kantooruren dus, waaruit blijkt dat seks een activiteit als een ander geworden is.



EKS! Hetgeen nu volgt is een sfeerbeeld, houd u vast! Vissers zijn doorgaans jonge gezonde kerels. Dus! Spermadragers zijn het, bronstige mannetjesdieren in de fleur van hun leven. Wandelende tijdbommen zijn het — zeg maar sexbommen — die elk moment kunnen ontploffen. Spannende snaren die nauwelijks beroerd moeten worden... Permanente donors als het ware. Spermabanken: 24-uur-service. Die 'jongmannen' denken maar aan één ding en we weten allemaal dat dat ding niets met de kwota te maken heeft. Er broedt daar wat, daar aan de *kreefteput*. Het mag dan al koud zijn, zo dicht tegen Noorwegen, er lopen er daar rond met een rode, zeg maar purperen, heetgloeiende kop. (We houden er maar mee op... Wie het nu nog niet begrepen heeft

moeten we naar andere media verwijzen.) Tot zover dus het sfeerbeeld.



TOF genoeg voor een hele reeks artikelen. Hoe doen ze het? Of desnoods: hoe doen ze het niet? Hoe deden ze het vroeger en hoe doen ze het nu? Een kaderstukje: welke videobanden worden daar vertoond aan boord van de *bokkentreilers*? In hoeverre verschilt dat aanbod van hetgeen waarmee VTM je dag vult? SEKS OP DE LIMIETEN VAN IJSLAND! EROTIEK IN DE DUITSE BOCHT! PORNO VOOR HET EILAND MAN.

Of laat ons het eens van de andere kant bekijken. Die jonge vissers die daar zo ver van huis op vis jagen, die zijn natuurlijk getrouwd of verloofd met jonge meiden. Begrijp je welke richting ik uitwil? Puur natuur! Glooiende hellingen! Dat staat allemaal bol van het leven, dat zie je zo. Vrouwvolk dat letterlijk en figuurlijk tegen een stootje kan (zoniet, dan hou je je immers vèr van de vissers af). Die jonge en dus nietsvermoedende hardwerkende vissers laten al die pracht & schoonheid voor vele dagen onbewaakt achter, daar aan de wal, daar waar het volloopt met reders, brievenbestellers, goede vrienden, werklozen, warme bakkers, luiaards, melkboeren en immigranten, allemaal eersteklas-vrijers, dat is bekend. Hoe doen die vissersvrouwen het om ze van zich af te houden... of — hetgeen waarschijnlijker en in elk geval leuker is — om ze juist niet van zich af te houden?

Jij daar die ver op zee, in de eenzaamheid van je kooi, deze column leest, heb je dààr al eens over nagedacht? Zou je niet beter... Hoe zit dat nu weer met die geest die sterk en dat vlees dat zwak is? Trouw? Hoe kan je er zeker van zijn dat... En zoals je zelf wel weet...

Ach, geen nood, op jouw ega kan je bouwen als... En zegt het spreekwoord niet: aan jezelf ken je heel de wereld?!

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

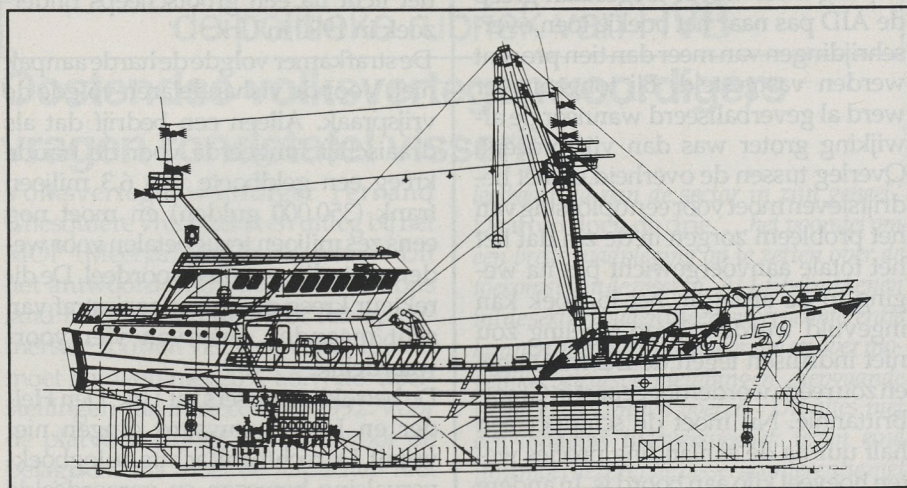
VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

Visserfamilie Tanis:

Nieuwe GO 59 'Jan Senior'



De nieuwe GO 59. Let op de bulbstevan en op de hekschroef

Werfdirecteur Piet Padmos overhandigde op zaterdag 9 januari de bijna 46-meter lange en 9,50 meter brede GO 59 Jan Senior aan de eigenaar, de (ook niet bij HVB onbekende) familie Tanis.

Het nieuwe vaartuig heet revolutionair te zijn. Uit het Visserijnieuws van 15 januari II. halen we volgende citaten. Piet Padmos: *'Het oogmerk van Tanis is altijd dat het schip sneller dan de tot nu toe gebouwde generatie schepen moet kunnen stomen en vissen, met relatief weinig voortstuwingsvermogen.'* De werf is daar uiteindelijk in geslaagd. De kotter bereikt een vaarsnelheid van 15,3 mijl bij een motorvermogen van 2000 pk. Padmos: *'Een en ander werd gerealiseerd door het onderwaterschip met behulp van computerprogramma's zodanig vorm te geven zodat het schip een gestroomlijnde vorm heeft gekregen, met een volledig in de romp geïntegreerde bulb-steven.'*

Een andere nieuwigheid is dat de kotter niet alleen met een boegschroef werd uitgerust, maar ook op de zijkant achteraan een hulpschroef (hekschroef) kreeg zodat het vaartuig in nauwe havenboxen zijdelings kan manoeuvreren.

Ook op het gebied van veiligheid en comfort heeft de scheepswerf haar beste beentje voorgezet. Speciaal op het gebied van de geluidsbelasting werd een extra-inspanning gedaan. Schipper Kees Tanis: *'Het geluidsniveau heb ik tijdens de eerste visweek achterin in vol bedrijf op 65 decibel vastgesteld. Dat is zeer comfortabel. De bemanning wordt nu wakker van de stilte. Op de vorige kotter werden zij vanzelf wakker als we gingen winden. Nu is het ook tijdens het vissen veel stiller.'*

Het lagere geluidsniveau werd bereikt

door een optimale toepassing van de nieuwste isolatiematerialen en -technieken. Ook de plaatsing van één generatorset in de voorste machinekamer werpt zijn vruchten af. Volgens een woordvoerder van de werf is *'Het installeren van een generatorset voorin... niet zomaar gedaan. Als de kotter overweeks gaat en op zondag niet vist is het veel rustiger achterop. Bij... het ontwerp is veel aandacht besteed aan de inwendige constructie... Eventuele trillingen worden daardoor tot een minimum beperkt.'*

Padmos verwacht niet dat hij binnenkort nog eens zo'n groot revolutionair schip te bouwen zal krijgen. Wel heeft de werf een kleiner alternatief binnen handbereik. Het betreft hier een *'ontwerp voor een verkleinde uitvoering in de meer populaire afmetingen van 41 meter bij 8,5 meter en 4,90 meter holte... Bij dit ontwerp blijven dezelfde hoge normen van veiligheid, stabiliteit en geluid gegarandeerd.'* aldus Piet Padmos.

Nieuwe ZK 87

Op zaterdag 13 februari houdt de Nederlandse redersfamilie en HVB-abonnee D. Bolt een open dag op de nieuwe viskotter ZK 87. Het schip ligt dan in de haven van Lauwersoog tegenover het restaurant 'Schierzicht'. Tussen 14 en 15.30 is er gelegenheid om het schip te bezichtigen. Daarna biedt de familie de genodigden in het hoger vernoemde restaurant een hapje en een drankje aan.

Lagere omzet in Urk

De Gemeentelijke Visafslag in Urk, de grootste in Nederland, boekte vorig jaar een lagere omzet dan het jaar daarvoor. De aanvoer daalde met bijna twintig procent tot 33.515 ton (in '91 bijna 39.000 ton). Ook de jaarbesomming lag fors lager op 199 miljoen gulden (3,58 miljard frank) of 45 miljoen gulden (-18%) lager dan het jaar voordien.

Het aandeel van buitenlandse vaartuigen, hoofdzakelijk van Engelse en omgevlagde Britse vaartuigen, in Urk steeg van 47,6 miljoen gulden (857 miljoen frank) in '91 tot 56,8 miljoen gulden (1.022 miljoen frank) vorig jaar.

IJmuiden houdt stand

De totaalomzet van de visafslag van Zeehaven IJmuiden, nummer twee in Nederland, lag enkele miljoenen lager dan het jaar voordien. Toch is men er redelijk tevreden met het omzetcijfer van 113 miljoen gulden (2 miljard) waarmee het jaar '92 werd afgesloten. Hetaanvoergewicht bedroeg 20.776 ton. In '91 was een aanvoer van 27.300 ton goed voor een opbrengst van 115 miljoen gulden. De omzetzaling is te zoeken in de lagere kabeljauw- en scholprijzen. Ook werd 8.400 ton minder haring aangeland. Ook IJmuiden kon rekenen op meer buitenlandse aanvoer.

Lager resultaat in Harlingen

Ook de Harlinger Visveiling Insula zag aanvoer en omzet dalen. Zij volgt daarmee de algemene trend. Dat betekende hier een lager omzetcijfer van 88,6 miljoen gulden (1,6 miljard frank). Volgens de visafslag is de daling uitsluitend te wijten aan de lagere scholprijzen. De garnalvissers deden het daarentegen zeer goed. Ze voerden 1.729 ton garnaal aan (+332 ton) waardoor hun aandeel in de besomming 7,2 miljoen gulden (130 miljoen frank) bedroeg.

Lauwersoog klaagt niet

In de visafslag van Lauwersoog lagen de besommingkaarten niet anders. Het omzetcijfer zakte zes miljoen gulden tot 76,2 miljoen gulden (1,37 miljard). Daarentegen steeg het aanvoergewicht er van 16,5 miljoen kilogram tot 17,1 miljoen kilogram. Meer vis, maar door de gedaalde scholprijzen een lager omzetcijfer.

De garnaalmarkt viel tegen. Zowel de aanvoer als de prijs daalden waardoor de besomming met één derde afnam.



Scheveningen tevreden

Ondanks de terugval van het omzetcijfer van 58,5 naar 56,5 miljoen gulden (1 miljard frank) is de Visafslag Scheveningen redelijk tevreden met het resultaat. De aanvoer van verse vis, 10.300 ton, ging er zelfs in de hoogte. De omzetzaling wordt toegeschreven aan de verminderde haringaanvoer. Wel werd vastgesteld dat de Deense vissers die zo vaak in Scheveningen kwamen tegenwoordig meer nabijgelegen visgronden aandoen en daardoor in eigen Deense havens verkopen.

Omzetzaling in Stellendam

De Gemeentelijke Visafslag van Stellendam maakte een omzetzaling van 14 miljoen gulden bekend. Dat brengt de besomming op 86 miljoen gulden (1,55 miljard frank). Stellendam kreeg minder schepen aan de kade en ook minder aanvoer over de vloer.

Meer tong in Vlissingen

De grootste Zeeuwse vissershaven haalde een omzet van 47 miljoen gulden (846 miljoen frank). Vlissingen is een aanvoerhaven waar hoofdzakelijk platvis over de vloer komt. De schol-aanvoer stagneerde en de opbrengst lag aan de lage kant. Dit verlies werd ruimschoots gekompenseerd door een tongaanvoer die 100.000 kg meer bedroeg en waarvoor betere prijzen werden betaald.

Terugloop in Breskens

In Breskens daalde de opbrengst van de vis- en garnaalaanvoer met vijf procent tot 18 miljoen gulden (324 miljoen frank). Door de daling met 900.000 gulden ligt de opbrengst op het niveau van 1990.

Topjaar in Colijnsplaat

De kleine aanvoerhaven Colijnsplaat kon tegen de trend in het resultaat met 3,7 miljoen (+ 26 %) opkrikken. Met 18 miljoen gulden (324 miljoen frank) is de Zeeuwse haven best tevreden. De aanvoer steeg van 2.852 ton tot 3.488 ton, waarvan 1.627 ton garnaal.

Tien miljoen gulden is er afkomstig van de met 466 ton toegenomen garnaalaanvoer, wat neerkomt op 56 procent van de totale omzet.

Tolerantiemarge afgeschaft

Het volledig afschaffen van een tolerantie-marge van twintig procent tussen

de opgeschrevene de gewogen vangst heeft al voor enkele kleine incidenten gezorgd. Alhoewel er officieel geen afwijking meer wordt toegestaan greep de AID pas naar het boekje toen overschrijdingen van meer dan tien procent werden vastgesteld. Bij tongaanvoer werd al geverbaliseerd wanneer de afwijking groter was dan vijf procent. Overleg tussen de overheid en het bedrijfsleven moet voor een oplossing van het probleem zorgen in de zin dat het het totale aanvoergewicht pas na weging in de afslag in het logboek kan ingevuld worden. Deze regeling zou niet indruisen tegen de EG-maatregel en zou reeds worden toegepast in Groot-Brittannië. Nu moet de schipper een half uur na de aanlanding precies weten hoeveel kilo aan boord is. In andere EG-landen hebben de vissers 48 uur tijd om de vangstopgave af te sluiten.

Einde visfraude in zicht?

Minister van Visserijzaken *Bukman* verwacht dat de Nederlandse vissers erin zullen slagen om hun vangstoverschrijdingen te beperken. De vorming van acht groepen waarin de vissers elkaar controleren, verloopt volgens de minister naar wens. Door deze opgedrongen groepsvorming ligt het toezicht op de naleving van de kwota-regeling in handen van de visserij zelf. Voor het geval de kwota toch nog worden overschreden houdt *Bukman* een stok achter de deur. Dan kan hij de vissers dwingen hun vaartui uit de vaart te nemen.

Nederlandse kwota

De Nederlandse vissers mogen dit jaar meer tong en minder schol vangen. De kabeljauwhoeveelheid blijft ongeveer gelijk. Ook de toegelaten vangsthoeveelheid haring en makreel gaat de hoogte in.

De kwota:

Tong	23.675 ton (18.000 in '92)
Schol	75.000 ton (79.000 in '92)
Kabelj.	11.000 ton (10.715 in '92)
Haring	90.139 ton (86.000 in '92)
Makreel	42.790 ton (39.000 in '92)

'Slechts' 25 miljoen boete, justitie in beroep

De rechtbank in Zwolle veroordeelde een aantal vissers en handelaars tot een boete van 25 miljoen frank (1,4 miljoen gulden). Dat is heel wat minder dan de 115 miljoen frank die de officier van justitie vorderde. De veroordeelden

werden beschuldigd van valsheid in geschrifte met logboekformulieren en uitbetalingsstaten. De fraude kwam aan het licht na een grootscheeps onderzoek in 1990 in Urk.

De strafkamer volgde de harde aanpak niet. Voor de vishandelaars volgde de vrijspraak. Alleen een bedrijf dat als draaischijf fungeerde voor de fraude kreeg een geldboete van 6,3 miljoen frank (350.000 gulden) en moet nog eens zes miljoen terugbetalen voor wederrechtelijk genoten voordeel. De directeur kreeg een gevangenisstraf van acht maanden, waarvan vier voorwaardelijk.

De betrokken vissers uit Urk, Den Helder en Heerhugowaard gingen niet vrijuit. De rechtbank achtte de logboekvervalsing bewezen en veroordeelde 29 betrokken vissers, eigenaars en vennoten tot 450.000 frank (25.000 gulden) boete. Zeven vissers kregen een boete van 180.000 fr. Eén reder kreeg 1,8 miljoen (100.000 gulden) aangesmeerd. De rechtbank zag af van de terugvordering van het wederrechtelijk genoten voordeel. De officier van justitie tekende hoger beroep aan tegen de uitspraak, waardoor de hele fraudezaak nog eens voor het gerechtshof van Arnhem wordt overgedaan.

Te koop: frigocel

in zeer goede staat.

Type: IMPENS, lengte: 2,50 meter, breedte: 1,30 meter, hoogte: 2,15 meter.

- * Verdamper Cuba met inoxvloer en voorzien van afwatering
- * Ontdoingsklok
- * Jumo temperatuurmeter met positieve en negatieve temperatuur.
- * Deurslot
- * Noodvergrendeling

Te bezichtigen na afspraak.

Tel: 058 / 23 50 59

of 017 / 13 86 20

of fax: 058 / 23 19 00.

Vragen & Antwoorden

de politieke rubriek van HVB

Oostendse volksvertegenwoordigers vragen rondetafel visserij

Volksvertegenwoordiger Fernand Ghesquière vroeg tekst en uitleg bij het MOP (Meerjarig oriëntatieplan). Uit het antwoord onthouden we dat ons land het deel van de vloot dat op demersale soorten vist tegen eind 1996 af moet bouwen met 20% t.o.v. de doelstellingen van 31 december 1992. Voor de platvis bedraagt dit 15%, voor de pelagische vis moet de capaciteit niet verder afnemen. Die vlootinkrimping moet voor 60% bereikt worden door afbouw van de vloot en voor 40% door inkrimping van de visserijactiviteit. Strukturele bijstand die door de nationale, de regionale of lokale eenheden ten behoeve van de sektor visserij, inclusief scheepswerven, voor de bouw van vissersvaartuigen wordt toegekend, moet in dit programma van vlootafbouw worden ingepast. Bovendien verleent de Vlaamse Gemeenschap een premie voor vaartuigen die ontrokken worden aan de zeevisserijactiviteit.

De Commissie van de Europese Gemeenschap stelt voor, in het kader van de hervorming van de Structuurfondsen dat voor de gebieden die in sterke mate afhankelijk zijn van de visvangst er sociaal-ekonomische maatregelen gekreëerd worden om een herstructurering of omschakeling in deze regio's mogelijk te maken.

De vissersvloten van onze buurlanden moeten op dezelfde manier afgebouwd worden. Over de periode 1993-1996 zullen zij echter verhoudingsgewijze minder moeten inleveren dan ons land omdat ze op 31 december 1992 beter de doelstellingen van het lopende programma gerespekterd hebben.

Sommigen laten het daar niet bij zitten. Drie Oostendse volksvertegenwoordigers (Johan Vande Lanotte, Didier Ramoudt en Fernand Ghesquière) vragen een rondetafelkonferentie over de zeevisserij. 'Op dit ogenblik stellen 188 redereien 818 zeelieden te werk, maar in de diverse nevensectoren schat men de tewerkstelling op 4000 à 5000 personen', zo stelt het drietal, 'Een verder inkrimping van de vloot heeft zware gevolgen voor de

leefbaarheid van de sector in zijn geheel.' Daarom doen de drie '...het voorstel om een brede raadpleging op te zetten over de toekomst van de visserij. ALLE betrokkenen uit de sektor zouden in een visserijconferentie kunnen bijeengeroepen worden en over mogelijke beleidsvernieuwingen diepgaande gesprekken kunnen voeren. Dit alles met een duidelijk tijdspectief: tegen eind juni moet deze eerste visserijconferentie met een concreet eindrapport naar buiten komen.', aldus de initiatiefnemers.

Vorige maand maakten we in deze rubriek reeds melding van de interpellatie die senator Maertens aan het voorbereiden was. We komen hier nog even op terug op passages uit de interpellatie waarin de senator het o.a. heeft over de problemen van de scheepsbouw. 'In plaats van de Belgische vloot geleidelijk te hebben aangepast, om vandaag de vissers met gerust gemoed het wegvallen van de Europese binnengrenzen te laten trotseren, heeft het beleid inzake vervangbouw en subsidiëring in die mate gewerkt, dat onze vloot op vandaag nog altijd 6000 ton groter is dan vroeger was afgesproken in EG-verband. Alleen de kleine familiale kustvissers... vielen steeds uit de subsidieboot en zitten nu met een verouderde vloot, meestal ouder dan 20 jaar, die nu niet meer mag of kan vernieuwd worden.'

'In de eerste MOP-periode van '83 tot '86 werden heel wat nieuwbouwbestellingen op de werven geplaatst,' zo vervolgt de senator, 'en groeide de Belgische vloot met bijna 40%... ook al was het GVB (gemeen-

schappelijk visserijbeleid nvdr) er op gericht de biologische beperkingen te waarborgen. Het Belgisch beleid werkte dus omgekeerd evenredig aan het Europese! Bij het tweede MOP werd de uitbreiding van de vloot zo goed als onmogelijk, maar was vervangbouw wel toegestaan, en bleef de overcapaciteit bestaan.'

De huidige situatie is dus te wijten aan de Belgische politiek, aldus de senator, maar ook de Vlaamse regering gaat niet vrijuit: 'De regionale minister-president heeft voor dit probleem een oplossing bedacht op het ogenblik dat de visserijscheepsbouw werven met lege orderboeken staan... nl. de NV Gimvindus, een dochtermaatschappij van de GIMV. De rechtstreekse steun aan de reders wordt nu afgeschaft, en op jaarbasis wordt maximaal 800 miljoen ter beschikking gesteld van de Vlaamse scheepsbouw werven, waardoor reders tegen verlaagde prijzen een scheepsorder kunnen plaatsen. Precies op het ogenblik dat de vloot moet afgebouwd worden en dat de kleinere vissers geen enkele investering meer kunnen doen, wordt niet de visserij, maar de scheepsbouwsector gered, en precies via een formule die de sektor niet kan redden, maar uitzuigt!' Dat Gimvindus daarbij niet te vertrouwen is toont de senator aan door te verwijzen naar de ervaringen met Fishlink die 'investeerde in de... uitreding van... ongeveer 20 schepen of 10% van de vloot. Met 16% van de vangstcapaciteit, door het verstrekken van risicokapitaal of leningen... Fishlink wil, gezien de vertrouwelijke aard van de participaties, geen normen of cijfers bekend maken. Eén zaak is zeker: Nederlandse scheepswerven infiltrerden in de dochterondernemingen van Fishlink om vervangbouworders binnen te rijden, en dit in een periode dat onze eigen kustscheepswerven zonder nieuwe orders zitten! ... Vele Fishlinkvaartuigen mijnen trouwens heel veel in Nederland. De Vlaamse belastingbetaler steunt hier duidelijk de Nederlandse scheepsbouw!'

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

... de hamburger?

De interpellatie van senator Maertens bleef niet zonder gevolgen. Hij was nog maar gaan zitten of daar stond kollega Manu Desutter op om zijn minister en partijgenoot Bourgeois de juiste toedracht van de feiten uit te leggen. 'De heer Maertens heeft gesproken over een overcapaciteit van onze vloot. Ik ben het daar niet mee eens', zo stak Desutter van wal, 'Er bestaat wel een overcapaciteit voor Europa, maar in vergelijking met andere Europese landen, kent onze vissersvloot zeker geen overcapaciteit. Alles is eigenlijk het gevolg van het feit dat België als goede, misschien te goede leerling van Europa, correcte cijfers heeft gegeven over zijn vissersvloot in 1983. Andere landen hebben dit niet gedaan en doen dit nog steeds niet. Nederland bijvoorbeeld, heeft nog nooit de totale bruto tonnemaat van haar vissersvloot opgegeven en schijnt zich weinig te storen aan de Europese richtlijnen ter zake...' Desutter gaat dan in dezelfde zin verder. 'Onze vlootafbouw is gebaseerd op cijfers uit 1983, waarvan iedereen weet dat ze voor wat de andere Europese landen betreft, niet wetenschappelijk onderbouwd zijn en dat ze totaal achterhaald zijn. De Belgische vloot moet minstens 200 eenheden bevatten. Dat moet de Europese norm zijn. Dat garandeert een zekere tewerkstelling in de scheepswerven, in de onderhoudsfirma's, in de toeleveringsbedrijven. Dat garandeert een normale aanvoer, waardoor onze visverwerkende nijverheid leefbaar blijft. Dat garandeert tenslotte de tewerkstelling, want ingevoerde vis vraagt geen werk...'. Wat moet er dan gebeuren? 'Het is mij bekend', aldus de senator, 'dat u drie uur lang hebt gesproken met de vorige commissaris van visserijaangelegenheden... Ik hoop dat u bij zijn opvolger meersucces zult hebben. U moet het een beetje stijf houden, vele Europese ambtenaren verwachten dit trouwens. Zij begrijpen niet waarom de Belgische delegatie niet kordater optreedt.' Desutter vraagt de minister vijf zaken: 1. herstel de dialoog met de sector (d.i. de Rederscentrale), 2. stippel samen met het bedrijfsleven (de Rederscentrale dus) een beleid uit, 3. Probeer de kwotaverdeling toe te vertrouwen aan de producentenorganisatie (de Rederscentrale), 4. overtuig de EG ervan dat 1983 geen goed referentiejaar was om het beleid op te baseren en 5. 'Stel... uw veto tegen de verdere afbouw van onze vloot. Zij mag niet minder dan 200 eenheden bedragen. Ook de GOM van West-Vlaanderen heeft duidelijke uitspraken in deze zin gedaan. Het kan en mag niet dat het kleinste visserijland met de kleinste capaciteit het meeste moet inleveren.'

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



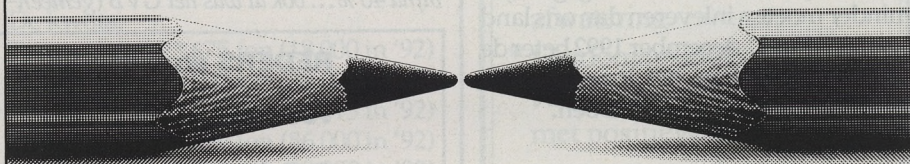
H. Baelskaai 18,
8400 Oostende
Tel: 059 / 32 50 13

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

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

Een bank moet
een duidelijke dialoog hebben
met haar cliënten.



BBL

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

De verruiming van de economische visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische ijslandvisserij (II)

HOE KOMT HET dat er vandaag nog maar twee Belgische vissersvaartuigen op IJsland varen om er te vissen? Over de stelselmatige uitbreiding van voor buitenlandse vissers niet-toegankelijke visserijzones rond IJsland, daarover gaat deze reeks. Daniël Pots ging ermee van start in HVB nr 12 van december 1992. Een technische panne aan de HVB-computer belette ons om vorige maand het tweede deel te publiceren.

Het eerste konflikt: IJsland verlegt zijn territoriale grens van 3 naar 4 mijl

TIJDENS DE EERSTE konflikten steunde ook IJsland haar eisen door te verwijzen naar historische rechten. Afhankelijk van de regerende vorsten in Noorwegen of Denemarken, waarvan IJsland door de eeuwen heen een kolonie was, bedroeg de territoriale grens tussen 1273 en 1901 respectievelijk 32, 24, 16 en 48 mijl. In 1901 tenslotte tekenden Engeland en Denemarken de 3 mijlsovereenkomst, waarbij alle baaien voor de visserij openbleven. De overeenkomst werd getekend zonder dat IJsland en de Fär-Ör daarin werden betrokken. De overeenkomst was eigenlijk een ruil waarbij Engeland gemakkelijk toegang tot de IJslandse visgronden kreeg en Denemarken met zijn landbouwproducten de Britse markt mocht bewerken.

IJsland kon zich toen niet verdedigen. Het bleef een kolonie van Denemarken tot 1918, had beperkt zelfbestuur tot 1940 en werd maar een soevereine republiek in 1944.

In 1948 vaardigde de IJslandse 'Althing' (=parlement) een fundamentele wet uit die bepaalde dat het land tot doel had zijn ganse kontinentaal plateau te beheeren en de staat het recht verkreeg wetten en maatregelen aan te nemen om de visbestanden rond IJsland te beschermen. De wetten mochten worden aangepast aan veranderende omstandigheden.

In een eerste fase werden de paai-gebieden rond de Fiskifélagailanden en de Atvinnudeild Haskålaeilanden be-

schermde. De vreemde vissers werd gevraagd aan dit projekt mee te werken. De resultaten van deze maatregelen zouden als basis dienen voor de bescherming van andere visbestanden. Al vlug bleek echter dat de bezoekende vissers helemaal niet meewerkten. De IJslanders ondervonden dat tientallen treilers visgrond per visgrond leegvisten en rond het eiland opschoven. En er werd toen vis gevangen! Treilers die zowel op de Britse als Belgische afslagen kwamen met boorde-volle ruimen waren toen dagelijkse kost. De Britten kopten (kop afsnijden) zelfs de vis om er nog meer te kunnen aan boord nemen.

Een precedent

In 1951 trok IJsland de Brits-Deense overeenkomst uit 1901, die de visserij regelde tot op 3 mijl én alle baaien openstelde voor de internationale visvangst, terug in. Op 22 april van dat jaar sloot IJsland al zijn baaien op de noordkust en verbood er de visvangst tot op 4 mijl voor alle IJslandse en vreemde vissers.

Intussen brachten Noorwegen en Zweden hun territoriale zone van 3 naar 4 mijl. Groot-Brittannië bracht die zaak voor het Internationaal Gerechtshof te Den Haag. Ze verloor het geding maar maakte verder geen misbaar omdat het Verenigd-Koninkrijk (UK) daar maar weinig te verliezen had. IJsland volgde het proces echter nauwgezet. Voor haar

HVB heeft in het verleden al uitgebreid aandacht besteed aan het nu bijna geheel verdwenen verschijnsel van de ijslandvisserij. In een reeks behandelden we in '88 achtereenvolgens de oude ijslandvisserij die vooral van belang was aan de westkust (Willem Lanszweert in HVB 8, 1988 ps 8-11 & HVB 9, 1988 ps 28-30). Marc Loy schetste in HVB 10, 1988 (ps 29-33) hoe en waarom de ijslandvisserij zich naar Oostende verplaatste en Guido Walters sloot in dat jaar de reeks af met een bespeking van de toenmalige situatie (HVB 11/12, 1988 ps 18-22).

was het een *test-case*: Wat voor de ene kan, dat moet ook voor de andere kunnen, zo dacht men daar. Op 15 mei 1952 verlegde het eiland haar territoriale grens van 3 naar 4 mijl. Als experiment sloot men *Faxa Bay* op de Westkust volledig af om er de visstocks opnieuw te laten ontwikkelen.

De uitbreiding van de territoriale zone werd beschreven in 51 artikels.

Artikel 1 vermeldde: *Alle soorten treil- en seinetovisserij zijn verboden binnen een lijn die getekend is vanaf de buitenste punten op de kust, eilanden en rotsen en vanaf een rechte lijn die alle baaien afsluit, dit zowel voor vreemde als eigen treilers*. Vier landen protesteerden: Frankrijk, België, Nederland en het krachtigst van al de UK.

Door veel naties werd het afsluiten van *Faxa Bay* beschouwd als een experiment dat iedereen ten goede kon komen. Daarom waren velen ermee akkoord: - het experiment te helpen uitvoeren - dat er absoluut niet mocht worden gevist

- dat de baai gesloten bleef voor 10 jaar met een bijkomende optie van 5 jaar, tijd nodig om internationaal te discussiëren over het wederopenstellen of het definitief gesloten houden van de baai. IJsland wou een internationale conferentie beleggen om het doel haar standpunt over *Faxa Bay* toe te lichten. De grootste vismogendheid in IJslandse wateren, de UK, stak stokken in de wielen. IJsland zag dat de klassieke vismogendheden hun visvangst op-

voerden en wist toen dat het op eigen houtje zou moeten handelen om zijn plan verder te ontplooiën. Gevolg was dat de discussies voortaan tussen IJsland en de verschillende andere staten afzonderlijk verliepen en dat er van 1952 tot 1956 op zee voortdurend moeilijkheden waren!

Alert vissen

Tijdens het konflikt van 1952 tot 1956 waren er zoveel treilers die de nieuwe wetten aan hun laars laptten dat de IJslandse visserijwachtschepen niet tegen hun taak opgewassen waren. Waren de Britten niet te onderschatten, dan waren de Belgen misschien wel erger. De moedigsten onder de Oostendse schippers visten onversaagd verder, soms tot tegen de rotsen van het eiland. Met korren en zeilen werden registratienummers en namen overdekt. Meestal

Door haar aktie bracht het kleine IJsland een kentering teweeg in de wereldpolitiek

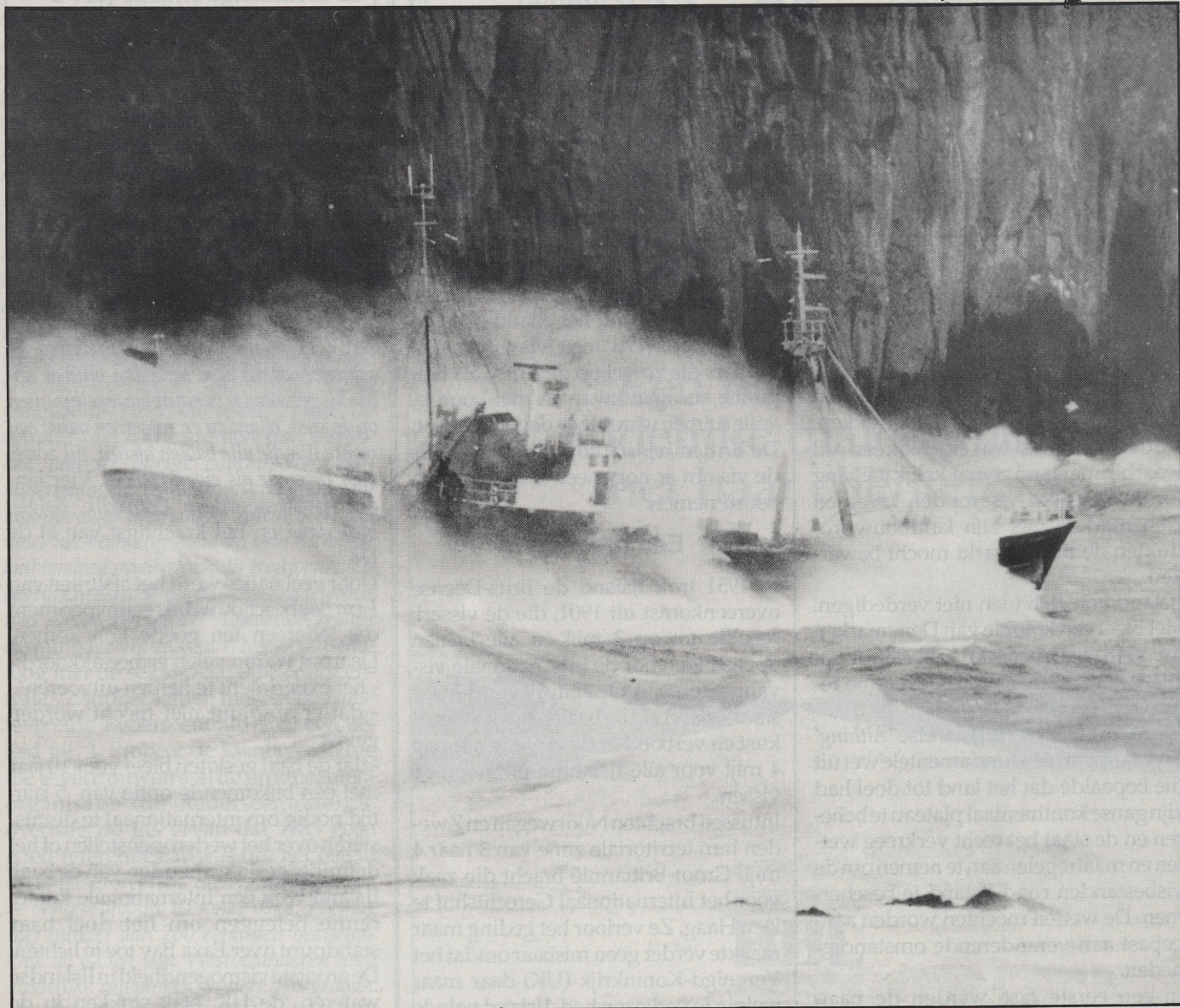
verschalkten ze de visserijwacht door een alerte houding aan te nemen en een snelle vlucht uit te voeren. Verkenningsvliegtuigen vlogen echter laag over de masten en trokken foto's van de vissersvaartuigen. Zodoende probeerden de IJslanders de identiteit van het schip en in tweede instantie ook die van de schipper te achterhalen. Bemerkten ze een paar maal dezelfde schipper binnen de limieten dan werd die

op IJslandse bodem 'persona non grata' verklaard (= uitgewezen). Deze schippers moesten er zeker voor zorgen niet te worden opgepakt en naar Reykjavik te worden overgebracht. Boetes en gevangenisstraffen zouden hun deel zijn.

Een voorbeeld

In 1953 waren de 0.297 'Rubens' en de 0.88 'Curie' aan 't vissen op de hun vertrouwde visgronden binnen de 4-mijlszone. De 'Curie' had geen radar aan boord maar Emiel 'Galle' Tratsaert, schipper op de 0.297, liet het fliitsbeeld op zijn radar niet los. De schipper van de 'Curie' kon erop vertrouwen dat in nood beide schepen op één radar konden varen.

Plots riep schipper Tratsaert naar de 'Curie' dat hij op zijn radar een stip zag naderen. Beide schepen wonden hun net op en maakten aanstalten om te



Een treiler verloopt van visgrond onder de IJslandse kust. De rotspunten op de voorgrond maken duidelijk dat men er zijn weg moet kennen.



0.298 'Van Dijk' komt terug van zijn IJslandse visgronden.

vluchten. Aan de horizon zagen beide bemanningen het kleinste IJslandse visserijwachtschip, de *Odinn*, naar hen toe varen. Om de kuil van het net binnen te zetten was er geen tijd meer. Beide schepen vluchtten met de zak vis half in het water. Met hun messen sneden bemanningsleden de kuilen open zodat de vis met de vaart van het schip, terug in zee kon vloeien. Op de 'Curie' vloeiende de vis er met moeite uit en de messen bewerkten het net steeds verder. De 'Rubens' was een snel schip en liep vlug uit.

De 'Curie' liep maar even snel als de *Odinn*, en kon slechts zijn afstand behouden. Op het voordek van de *Odinn*, stond een matroos aan het kanon. Beide vissersvaartuigen voeren verder, op hoogste snelheid, achtervolgd door het visserijwachtschip. De motor van de 'Curie' werd gevoed door een experimentele pomp die draaide op 4 riemen. Net nu het niet mocht sprongen

de riemen één voor één! Motorist **Staf Dedrie** liep op en neer tussen de brug en de motorkamer om te zeggen dat men ermee moest stoppen. Op hetzelfde moment gaf de *Odinn* de achtervolging op en droop af. Twee minuten later sprong op de 'Curie' de laatste riem van de pomp. Het schip viel stil. Schipper **Tratsaert** riep over de radio: 'Gij hebt nogal lef om zo vlug te stoppen!' Uit vrees dat iemand hem zou kunnen verstaan durfde **Frans Pots**, de schipper van de 'Curie' niet antwoorden dat het schip eigenlijk defekt was.

Bekvechten

Een kwart van alle door IJslandse schepen gevangen vis kwam terecht op de Britse markt. Als protestmaatregel tegen de eenzijdige IJslandse beslissing sloot de UK al zijn havens voor IJslandse schepen en producten af. IJsland voerde zijn kustwachtpatrouilles op en zocht andere afzetgebieden door de vis an-

ders te gaan bewerken: gezouten vis voor Italië en diepgevroren vis voor de US, de SU, Brazilië, Cuba, en West-Afrika. Tussen 1953 en 1980 kwam er een belangrijke handel tot stand met de Sovjet-Unie. Praktisch 90% van de invoer van IJsland kwam (samen met kommunistische ideeën die van IJsland bijna een Oostblokland maakten) uit wijlen de USSR (1).

In september 1954 en oktober 1955 bespraken visserijafgevaardigden van België, Nederland, Frankrijk, de UK en IJsland de materie in de Raad van Europa. Zonder resultaat.

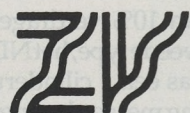
Door het zoeken naar andere markten werden de IJslandse produkten beter en werd de economie competitiever. De UK zag dat uiteindelijk zijn maatregel niets uithaalde en haalde bakzeil. Het verbod om in Britse havens produkten aan te voeren werd op 14 november 1956 opgegeven. De protesterende staten (België inclusief) erkenden toen de 4-mijlszone met al zijn bijkomende bepalingen.

Door tegen de supermachten in te gaan bracht IJsland (een onmogelijk land!) een kentering in de wereldpolitiek. Vanaf 1815 had de UK alle zeeën ter wereld beheerst. In 1952 werd deze heerschappij doorbroken en de slogan 'macht is recht' werdenigszins genuanceerd.

De UK was na WO 2 zijn imperium kwijtgeraakt en zakte van supermacht weg naar een middelmatige staat die na 1973 slechts derde viool speelde (na Frankrijk en West-Duitsland) in de EG. IJsland daarentegen veroverde haar eigen stem in de wereld.

Daniël Pots

(1) Toen IJslandse vissersschepen te Oostende markten en de vissers werden meegetroond naar visserscafés (o.a. Het Fontein-tje) was dat onderwerp het gesprek van de dag.



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

*samen mikken
op de markt
van morgen!*

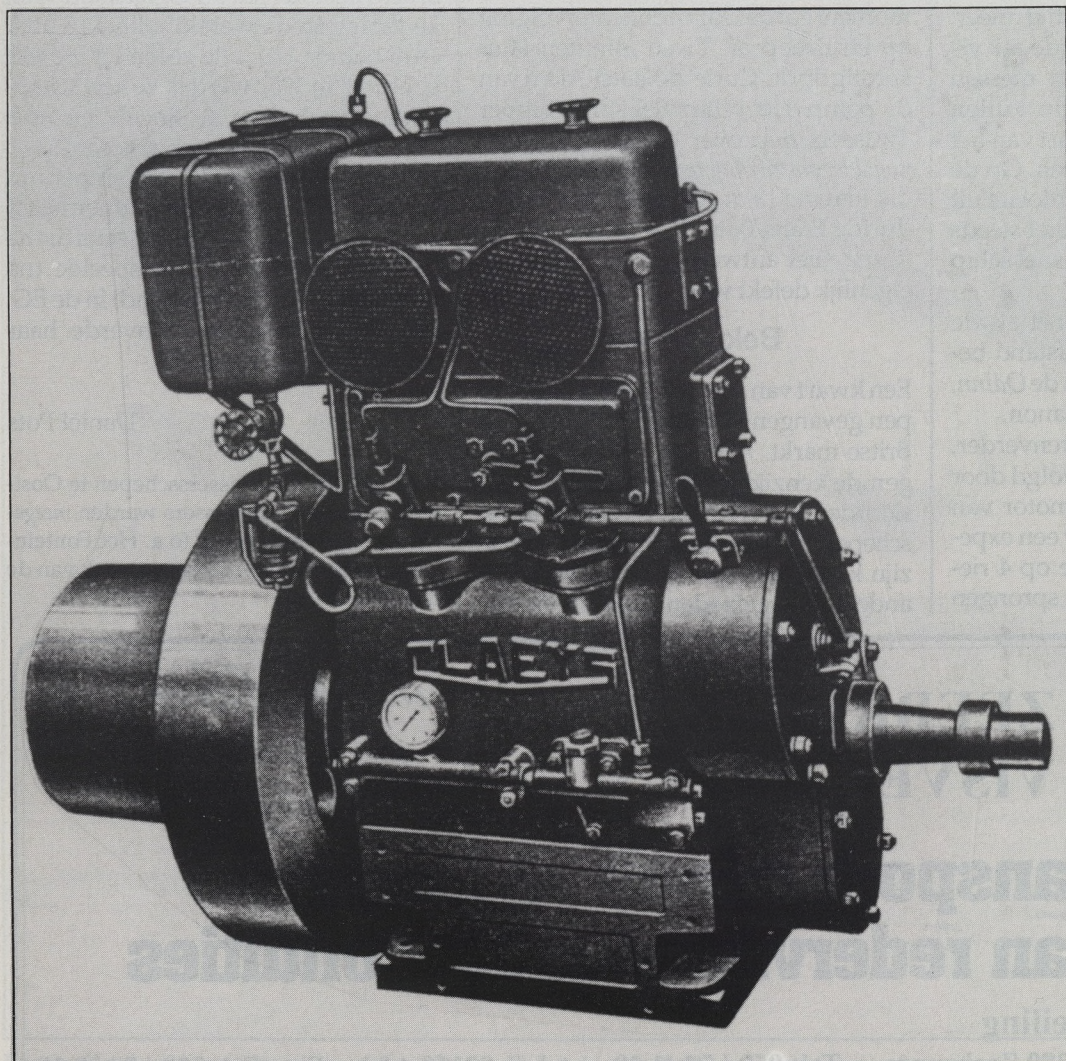
**ZV-koeltransport: vanuit 10 Europese
havens aan redervriendelijke condities**

nv Zeebrugse Visveiling

Vismijnstraat 12 te B-8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 41 20 — telex: 82120 Afslag B — Fax 050 / 54 50 18

Geschiedenis van de *Belgische* scheepsmotoren (VIII)

DEZE AFLEVERING BEGINT als een sprookje. In het landelijke Zedelgem, in rechte lijn 20 km ten oosten van Oostende, was reeds vele jaren ene familie Claeys gevestigd, die zich sterk verbonden voelde met de landbouw en de bewerking van de vruchten der aarde. Zij meende dat de arbeid van de landbouwer kon verlicht worden door het gebruik van bijzonder ontworpen werktuigen en machines. Eén van die Claeysen, Leon, zag mogelijkheden in deze tak van de metaalnijverheid, en hij lag aan de basis van hetgeen later de zeer bekende Werkhuizen Claeys, te Zedelgem, zouden worden.



NK 2 type, 2 cilinders, 24 pk.

VIA DE BOUW van benzinemotoren, gevolgd door het vervaardigen van 2-takt middeldruk- of gloeikopmotoren, die later de naam *semi-diesel* kregen, en mede door de elders opgedane ervaring die zij op de voet volgden, kon worden overgegaan tot de bouw van de *dieselmotor van het 4-takt-type met voorverbrandingskamer of gasverstuiving*. Na het leveren van de drijfkracht voor dorsmachines, pompen, maalmolens, stroosnijders... vondende *Werkhuizen Claeys* afnemers in de bouwnijverheid voor mortel- en betonmolens, heimachines... Uiteindelijk vond ze zich ervaren genoeg om haar mogelijkheden uit te breiden tot een speciale tak, descheepvaart, voor hetaandrijven van kleine vaartuigen, hulpmotoren tot het aandrijven van lieren, pompen, stroomaggregaten.

En in 1937 werd een eerste Claeys-motor ingebouwd aan boord van de N.15-*'Sept Freres'*, 9,5 ton bruto, te Oostende gebouwd uit hout, voor rekening van de Nieuwpoortsereder *Verleene*.

Claeys bouwde meerdere motortypen. Het motortype "E" 4-takt-motor 1 cilinder, met een boring van 130 mm, een slaglengte van 180 mm, ontwikkelde een vermogen van 14 pk bij 750 omw/min. Het brandstofverbruik bedroeg 185 gram/pk/uur. Dit machinetype werkte met *gasverstuiving* of met *voorkamer*, de brandstofpompen waren van het befaamde Duitse *Bosch-type* of het Britse *Bryce-type*. De cilinder was vervaardigd uit *perlitisch gietijzer*, terwijl de zuiger uit speciaal gietijzer was gebouwd, en uitgerust met 4 *afdichtveren* en 2 *olieschraapveren*. *Drijfstang* en *krukas* waren gebouwd uit speciale staalsoorten. Deze machine kon, gedurende 2 uren een overbelasting van 10% verdragen. Een tweedetype, het ND-type, was een 1 cilinderuitvoering met een boring van 90 mm, een slaglengte van 110 mm en kon bij een toerental van 1.000 à 1.800 / min een vermogen tot 9 pk ontwikkelen, bij een brandstofverbruik van 180 gram/pk/uur. Hier was de cilindervoering vervaardigd uit een fijn perlitisch gietijzer

waaruit een minimale slijtage volgde. Het loopvlak van de lichtmetalen zuiger was gerektificeerd wat een minimum aan smeerolieverbruik vertegenwoordigde. De hoge toerentallen vroegen een lichte zuiger, volledig afgewerkt en geslepen en uitgerust met 3 *kompressieveren* en 1 *olieschraapveer*. De krukas draaide in witmetalen lagers, terwijl de nokkenas op kogellagers rustte.

Het derde type staat bekend als NK-type, waaronder NK1 en NK2 (zie foto), verwijzend naar het aantal cilinders, respectievelijk 12 of 24 pk ontwikkelend. Hun zuigerdiameter bedraagt 110 mm, de slaglente 140 mm. Bovenstaande vermogens worden ontwikkeld aan een toerental van 1.000 tot 1200/min. Het brandstofverbruik ligt in de buurt van 180 gram/pk/uur, terwijl het smeerolieverbruik 2,5 gram per pk/uur is. Het enkele vlieg wiel heeft een diameter van 550 mm bij een breedte van 130 mm. Het motorgewicht is 370 kg. De uitneembare cilindervoering is vervaardigd uit gietijzer met een fijne *perlitische* structuur, waardoor vroegtijdige slijtage wordt vermeden. Het loopvlak is gerektificeerd en nageslepen waardoor een minimum smeerolieverbruik gewaarborgd wordt.

De zuiger is uit een speciaal soort lichtmetaal vervaardigd, totaal afgewerkt en voorzien van 4 *afdichtveren* en 2 *olieschraapveren*. De drijfstang op haar beurt is uitgestampt *Siemens Martin-staal* met een zeer hoge weerstand. *Chroom-molydeen-staal* werd gebruikt bij de bouw van de krukas. Ze draait op hoogwaardige witmetalen lagers.

Ook de nokkenas, bewogen vanaf de krukas door middel van gefreesde tandwielen, draait nagenoeg weerstandsloos op kogellagers.

Brandstofpompen en verstuivers — deze motoren werken met rechtstreekse of mechanische inspuiting via een verstuiver — zijn ook hier van het welbekende *Bryce* of het *Bosch*-fabrikaat.

Wat de smering betreft, deze is volledig automatisch, bewogen door een ingebouwde smeeroliepomp waardoor een veilige smering verkregen wordt van alle bewegende inwendige motoronderdelen. Het aanzetten van de motor geschiedt onmiddellijk in koude toestand zonder hulpmiddel.

Vooraleer de fabriek te verlaten worden de Claeys-dieselmotoren gedurende 4 dagen op de proefstand geplaatst voor het ondergaan van allerlei testen. De Claeys-dieselmotoren van het type met directe inspuiting met

bijzondere verbrandingskamer, zijn voordelig wegens:

1. de zeer lage inspuitedruk, waardoor er een geringe belasting is op de nokkenas, de persleiding en de brandstofpomp.
 2. de tapverstuiver met één grote opening, met minder kans op verstopping dan bij een méérgeaats verstuiver.
 3. een volledige verbranding van de brandstof waaruit een zeer laag brandstofverbruik volgt bij een maximum rendement.
 4. een lage verbrandingsdruk die maar even de kompressiedruk overtreft.
 5. verbranding van ruwe olie of dieselolie zonder gevaar voor vervuiling.
- Dit alles was het resultaat van een 40-jarig lange ervaring.

(Vervolgt)
Roger Decler

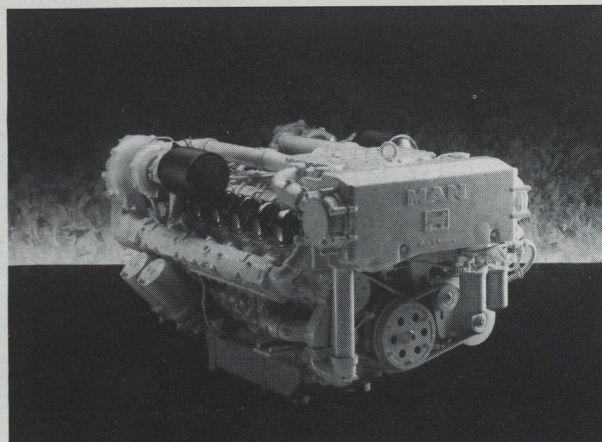
In vorige afleveringen kwamen reeds aan bod: de scheepsmotoren Carels (HVB 12, 1992 ps 31-34, AWA (HVB 11, 1992 ps 28-30), ABC (HVB 10, ps 28-31). Komen later nog aan bod: La Meuse en Moës.

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

Allemaal zeerovers?

NADE VAL van Antwerpen op 17 augustus 1585 is sedert de herovering van de Westhoek door de Spanjaarden enkel Oostende nog in Staatse handen, d.i. in de handen van de Noordnederlandse Staten-Generaal. En voor welke chaotische toestand staan we thans in de Noordzee?

DE SPANJAARDEN HEBBEN nooit de Geuzen willen erkennen als rechtmatige kapers, voorzien van gewettigde commissiebrieven, maar hebben ze integendeel steeds behandeld als rechtloze zeerovers. Door de resolutie van de Staatsregering van 28 augustus 1587, die de Spaans-Vlaamse kapers, hoofdzakelijk de Duinkerkers, eveneens als weerwraakmaatregel als zeerovers kenschetst, staan we dus op de Vlaamse kust *de facto met zeerovers tegenover zeerovers!* Zeer kort na de herovering van de Westhoek — Nieuwpoort, Veurne, Diksmuide en vooral Duinkerke — waren de Duinkerkers begonnen sys-

tematisch hun kaapvaart te organiseren. Hun aanvallen op de Staatse vissersrij en koopvaardij, in Kanaal en Noordzee, werden steeds talrijker en brutaler. De Nederlandse marine-historicus, J.C. De Jonge, in zijn werk "Het Nederlandsche Zeewezen", stipt aan: "een aanzienlijke menigte haringsbuizen en koopvaardij schepen werd elk jaar, niettegenstaande zij door schepen van oorlog begeleid werden, genomen, verbrand of in den grond geboord... Nu ontstond er van weerszijde een bloedige oorlog."

Vandaar dit bevel de Duinkerkers als zeerovers te behandelen.

Een woordje over de gevolgen van dit bevel: wanneer ze werden gevangen genomen, werden ze zonder genade de voetengespoeld; d.i. zonder pardon over boord gegooid; bovendien legde men de Hollandse kapiteins, alvorens in zee te lopen, de verplichting op met ede zich te verbinden dat bevel tot uitvoer te brengen. Immers, vele kapiteins, met zeemanseer, zagener tegenop deze eerloze maatregel van het voetspoelen te laten toepassen.

De Duinkerkers besloten dan eveneens geen Hollanders meer te sparen, poets wederom poets, helaas...

Het werd dan ook een strijd op leven en dood tussen Noord en Zuid. En J.C. De Jonge merkt terecht op "de nood drong

weer tot dapperheid en meer dan één scheepsbevelhebber, zoo der Nederlanders als Duinkerkers, stak den brand in het kruit, liever verkiezende met de zijnen eerlijk te sterven dan op eene eerlooze en wreede wijs om hals gebracht te worden". Deze toestand heeft tientallen jaren bestaan, waarbij dan toch mag opgemerkt dat de kapiteinen liever toch de gevangenen aan land brachten, alwaar ze werdenter dood gebracht, liefst met de strop.

Bloedige voorbeelden

Een der meest bekende episodens van Oostende en Duinkerke was het lot van kapitein Jan Jacobsen, die liever de vuurlont in het kruit stak en met vriend en vijand in de lucht vloog, dan gevangen te worden genomen in een zeegevecht in 1622, nochtans reeds na het Twaalfjarig Bestand. Dit gebeurde op het ogenblik dat de meeste Staatse kapiteinen geen *voeten* meer wilden *spoelen* en alle gevangenen aan land brachten. De mannen van Jacobsen die werden gevangen genomen, werden dan ook naar Holland gebracht, waar ze werden opgehangen. Daarom dacht Jacobsen

'tis beter eens gevlogen

als 't hangen boven 't groen

Men leze hierover in extenso het artikel in het HVB van maart 1990 p. 38-39

De woede aan de Vlaamse kust was bijzonder groot toen vernomen werd

dat de 22 bemanningsleden van Jacobsen te Rotterdam en Enkhuizen waren ter dood gebracht.

Als weerwraak liet aartshertogin Isabella onmiddellijk de Hollandse matrozen die te Duinkerke gevangen zaten ter dood brengen, hoewel genadeverzoeken van de burgerij te Duinkerke om gratie hadden verzocht.

Het kapittel van het voetspoelen en wat er de ge-



volgen van was, betekent zeker een der vreselijkste gebeurtenissen voor de Vlaamse en Hollandse scheepvaartgeschiedenis.

Ook buiten onze kustgebieden speelden zich ter zake weerzinwekkende tonelen af.

Wereldreis van Van Noort

Zo verhaalt de bekende wereldreiziger Olivier van Noort, in zijn bekend reisverhaal *"Omzeylinghe van den ghansen cloet des eertbloedens"* (ofte zeilreis rondom de ganse wereldbol) van dergelijk wrede zeden op de Amerikaanse kust.

Van Noort, die later nog aanwezig was in Staatse dienst gedurende het beleg van Oostende (1601-1604), vertrok uit Amsterdam in 1598 met een kleine flottielje bestaande uit een schip, de *Mauritius*, en een jacht, de *Eendracht*.

Gedurende zijn wereldreis waren de Hollanders herhaaldelijk geland op de Amerikaanse kust en hadden er geen blijk gegeven van een zeer ridderslijk gedrag, terwijl de Spanjaar-

den aldaar hen natuurlijk schouwden als zeerovers, volgens de Spaanse regels.

In de baai van Manilla, op de Filippijnen, kreeg een Spaans schip een voltreffer te incasseren vanwege de Hollanders, waarbij de Spaanse bemanning zich zwemmend trachtte teredden. Hoe het Staatse besluit van 1587 op de zeeroverij tegenover de Spanjaarden werden toegepast, beschrijft Van Noort als volgt: *"Al die voor ons buch (boeg) quamen dryven, werden met spiesen dootgesteken en de reste die daer swomme schotenvij met geschut"*.

Maar, de vijand was niet edelmoediger. Het jachtje van van Noort, de *Eendracht*, met slechts 25 man aan boord werd op zijn beurt door de Spanjaarden aangevallen en werd verplicht te strijken. De Hollandse bemanning werd door Spanjaarden aan wal gebracht. De *Luhurse* ketteren werden het voorwerp van de bekeringsijver van de Spaanse clerus, w.o. een dominikaan, die ons zijn verhaal leverde.

Alleen de Hollandse kapitein weigerde zich te laten bekeren, terwijl zijn man-

schappen zich tot het katholieke geloof lieten overhalen, in de hoop op gratie, en hun zonden afzwoeren en zowaar, op hun vraag, het sacrament mochten ontvangen. En... *"daarop werden ze gewurgd en liefderijk"* begraven, in gewijde aarde dan nog, zo vermeldt ons de aanwezige dominikaan. De kapitein werd, als verstokte ketter, levend verbrand en zijn asse werd in zee geworpen...

Dit verhaal uit verre zeeën staat niet alleen. In de eigen Lage Landen was het niet veel beter. We wetenzelfs zeer precies, in enkele exemplarische gevallen, hoe heteraan toeging, want we beschikken over enkele authentieke verslagen van overlevende getuigen.

In een volgende bijdrage zullen we een speciaal hoofdstuk wijden aan deze merkwaardige getuigenissen, welke werden opgenomen in Duinkerke.

Walter Debrock

Vervolgt

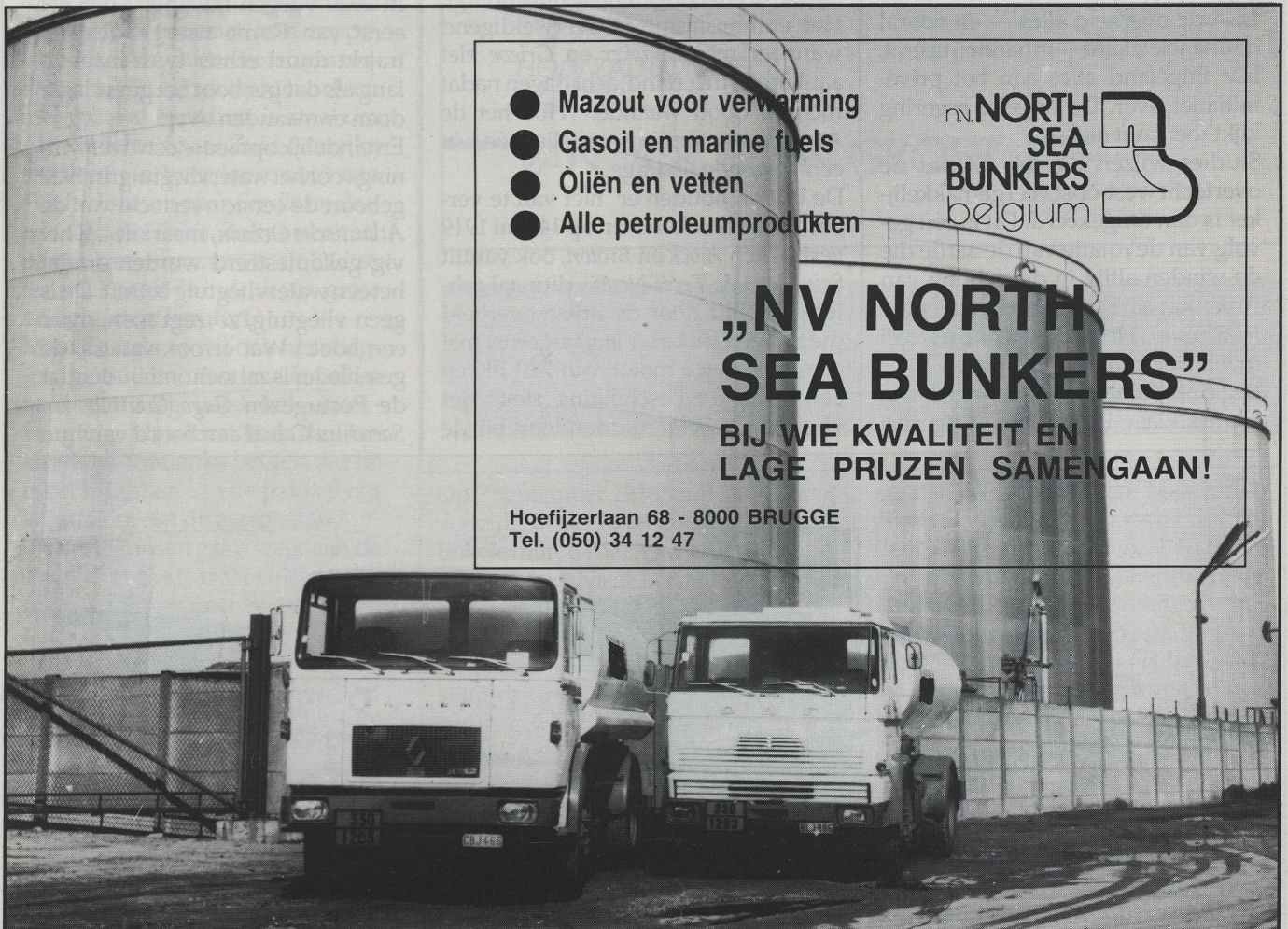
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

nv. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium 

„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



De geschiedenis van het watervliegtuig (4)

De vrede opent haar vleugels

EEN REEKS DIE ophef maakt bij de lezers van HVB. Hoe kan het ook anders? Waar haalt de redactie het (bij wijze van spreken) vermaledijde lef om een reeks over vliegtuigen te publiceren? zo vraagt u zich af... en terecht! We kloppen ons op de borst en we bekennen schuld, maar we hebben één ekskuus: ze landen op het water, die vliegtuigen!!!

DE OORLOG 1914-'18 is nog maar goed rond of er worden passagierszetels en desnoods gewoon kussens geplaatst in vliegtuigen die daarnet nog bommenwerpers waren. *De vrede breekt uit* en de competitie tussen de landen verloopt nu op een vreedzamer manier.

Tijdens de lente van 1919 besluiten zowel de USA als Engeland de Atlantische Oceaan over te steken. Een ongelijke strijd, want terwijl in de USA de overheid alles — en vooral de financiële kant — in handen neemt, laat Engeland alles aan het privé-initiatief over. De Engelse regering kijkt toe: *'wait and see'*.

Studies wijzen daarbij uit dat de overtocht west-oost veel gemakkelijker is dan omgekeerd. Dit is een gevolg van de rotatie van de aarde die de winden altijd in de richting van Amerika naar Europa doet waaien (de *Jet-Stream*). Het traject ligt dus veel moeilijker voor de Engelsen.

Begin april staan drie krachtige *Navy-Curtiss* klaar in de USA, uitgerust

met motoren van 1600 PK, 6 bemanningsleden en boordradio. In Engeland staan *Hawker* en *Grieve* klaar met een oude, slechte *Sopwith* uit de oorlog, een éénmotorig vliegtuig met uiterst primitieve instrumenten.

Hawker en *Grieve* laten hun vliegtuig per boot overbrengen naar *Saint-Jean-de-Terre-Neuve*, van waaruit ze Ierland hopen te bereiken. Hun *Sopwith* is geen watervliegtuig zoals de Amerikaanse *Navy-Curtiss*. In geval van pech zal het zinken als een baksteen. Bovendien is het te betwijfelen dat hun aktie-radius de nodige 3040 km bedraagt. Om er te komen zullen ze moeten rekenen op een buitengewone krachtige rugwind. *Hawke* en *Grieve* zijn zich daar van bewust, maar de USA is gereed en de Engelsen willen het dus ook zijn. De Amerikanen vertrekken op 17 april, de Engelsen een dag later, met een nulwind, wat hen bijna geen schijn van kans geeft. Inderdaad, na 2/3 van de afstand afgelegd te hebben, storten ze zonder benzine in zee. Als bij mirakel valt het vliegtuig naast een klein schip dat de drenkelingen naar huis brengt. Het enthousiasme is overweldigend wanneer men *Hawker* en *Grieve* ziet aankomen in Ierland, acht dagen nadat men ze dood waande. Hoe het de Amerikanen verging, vertellen we u in een volgende bijdrage.

De Britten houden er niet van te verliezen, dat is bekend, en op 14 juni 1919 vertrekken *Alock* en *Brown*, ook vanuit *Saint-Jean-de-Terre-Neuve*, ditmaal echter gesteund door de Britse overheid die hen een *Vickers-Vimy* uitgerust met een *Rolls-Royce* motor van 720 PK en een radio ter beschikking stelt. Het vliegtuig breekt middendoor bij de

landing in *Clifden*, Ierland, maar de piloten blijken gelukkig ongedeerd. Engeland richt nu zijn blik op *Indië* en *Australië*, Britse bezittingen. Een *Vickers-Vimy* vertrekt op 12 november 1919 en komt aan in Australië op 10 december, via *Rangoon*, *Singapoer* en de *Sonde* eilanden.

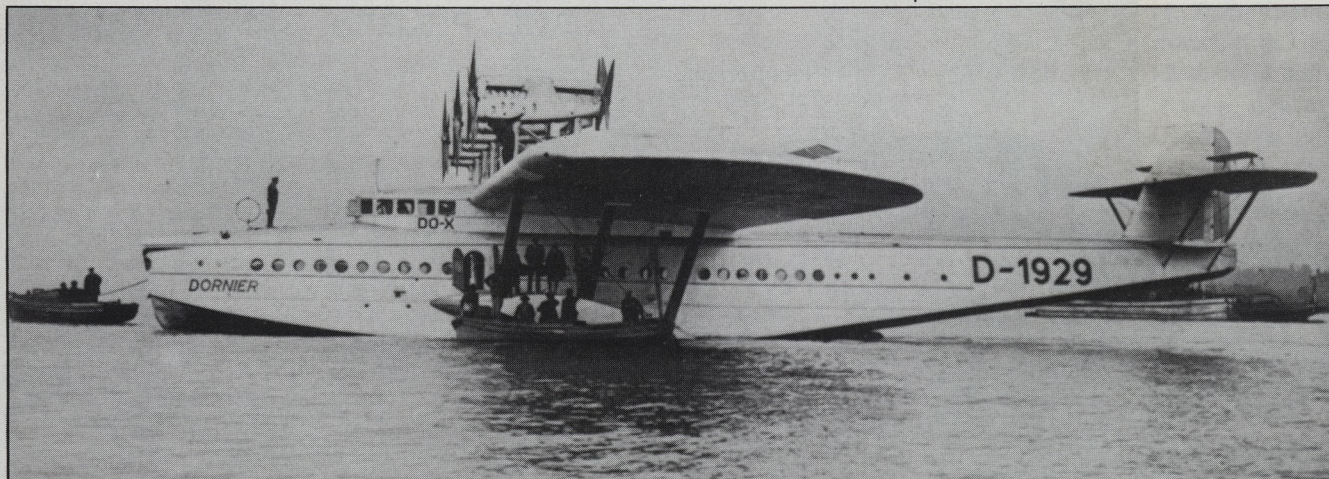
Techniek en prestaties

Het vliegtuig begint er stilaan maar zeker anders uit te zien, het lijkt nu meer op een vogel. Men zal echter moeten wachten tot na 1930 om nieuw staal vooral *Duraluminium* te gebruiken om een nieuwe sprong vooruit te kunnen maken.

Ook de motoren veranderen. Met lichtere metalen komt mentot minder dan 1 pk/kg. Door de regeling van de benzinetoevoer of via het gebruik van een luchtkompressor kan men de kracht op hoogte dezelfde houden als die op zeeniveau. Men vindt de *flaps* uit, die toelaten sneller te vliegen en trager te landen en op te stijgen.

In 1920 vliegen Italianen voor het eerst van Rome naar *Tokio*. Het traject duurt echter twee maal zo lang als dat per boot het geval is, ze doen er maanden over!

En eindelijk opnieuw een overwinning voor het watervliegtuig. In 1922 gebeurt de eerste overtocht van de *Atlantische Oceaan*, maar die zal hevig gekontesteerd worden omdat het een watervliegtuig betreft. Dit is geen vliegtuig, zo zegt men, maar een boot. Wat er ook van zij, de geschiedenis zal toch onthouden dat de Portugezen *Gago Coutinho* en *Sacadura Cabral* aan boord van hun



Het Duitse reuze-watervliegtuig DO-X

Fairey tussen 30 maart en 18 april na veel perikelen Lissabon verbonden met Rio de Janeiro.

Tussen 20 april en 7 november 1925 maken de Italianen Pinedo en Campanelli de overtocht van de "Lac Majeur" tot Indië, verder naar de eilanden van de Sonde in Australië, waar ze omheen vliegen naar Nieuw Guinea, de Filipijnen, Formosa, Japan en terug via Indochina, Nieuw Indië, het Midden Oosten en Rome. Ze gebruikten een watervliegtuig Savoya S-16 met een motor Lorraine van 450 PK. Het was de langste vlucht ooit gemaakt, meer dan 55.000 km.

In 1926 zullen 2 Fransen zich laten opmerken door een sensationele vlucht per watervliegtuig. Ze openen de verbinding met Madagascars dwars over Afrika. De naam van de man die dit verwezenlijkt bleef bekend: Bernard. Hij maakte een vlucht heen en terug tussen Marseille en Tananarive, een vlucht van 28.000 km. De andere piloot, Guilbault had motorpech na 8000 km.

Ten slotte in 1926 lukte het Amundsen, Dietrichson en Ellsworth met hun watervliegtuigen de Noordpool te bereiken.

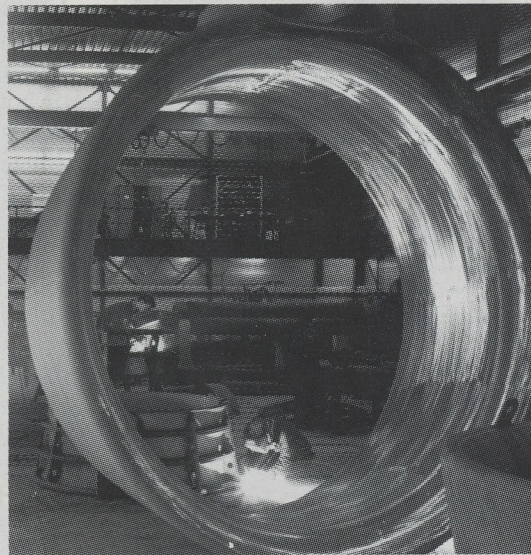
Maar de Duitsers zijn meester in de lucht geworden met hun zeppelins, die echte pakketboten geworden zijn. Het zijn zwaargewichten met grote aktieradius, in staat om van Duitsland naar Zuid Amerika te vliegen in twee keer: eerst van Friedrichshaven naar Sevilla en dan naar Natal of Bahia. Ze kunnen veel passagiers vervoeren, en de Duitse techniek geeft de indruk van grote veiligheid en comfort.

Maar Duitsland wil ook het vliegtuig gebruiken, en voor alle veiligheid dan nog liefst het watervliegtuig. Men kiest voor de Dornier-Wall, ondanks het feit dat hij moet bijtanken aan de pakketboot Westfalen, een drijvend eiland.

Ook de Fransen gaan weer aan de slag met het watervliegtuig. Mermoz vertrekt met de Arc-en-Ciel over de oceaan. Hij verslaat de combinatie van de Duitsers. Het publiek geeft echter de voorkeur aan de Graf-Zeppelin als enig echt veilig transportmiddel over de Atlantische Oceaan. De 'moderne' techniek van 1936 kan inderdaad noch de veiligheid, noch de regelmaat aanbieden die we vandaag kennen.



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



VAN VOORDEN GIETRIJ BV

SCHIEPSSCHROEVEN - STRAALBUIZEN
INDUSTRIEEL GIETWERK - MACHINEFABRIEK

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

VAN VOORDEN REPARATIE BV

SCHIEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL -
WERKENDAM - ALBLASSERDAM - BOLNES - JMUUIDEN - LEMMER -
DELFIJL - RUPELMONDE (BELGIE) - GUSTAVSBURG (DUITSLAND)

Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

PROMAC BV

HYDRAULISCHE STUURMACHINES - ROEREN - WATERJETS -
VERSTELBARE SCHIEPSSCHROEVEN - BOEGSCHROEVEN -
KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJNSINSTALTIES -
WATERBEHANDELINGSINSTALTIES

Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

HODI ZALTBOMMEL BV

STRAALBUIZEN

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

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

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GROEP:

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

Op 7 september 1936 vertrekt Mermoz voor de 80ste maal over de oceaan. Enkele minuten later keert hij terug met motordefekt. Na de herstelling vertrekt hij opnieuw, maar meldt na 4 uur per radio dat de rechtse achtermotor moet stilgelegd worden. Daarna volgt radio-stilte, de Croix-du-Sud is gezonken. Dagenlang wordt er vergeefs naar overblijfselen gezocht. De grote Mermoz is niet meer.

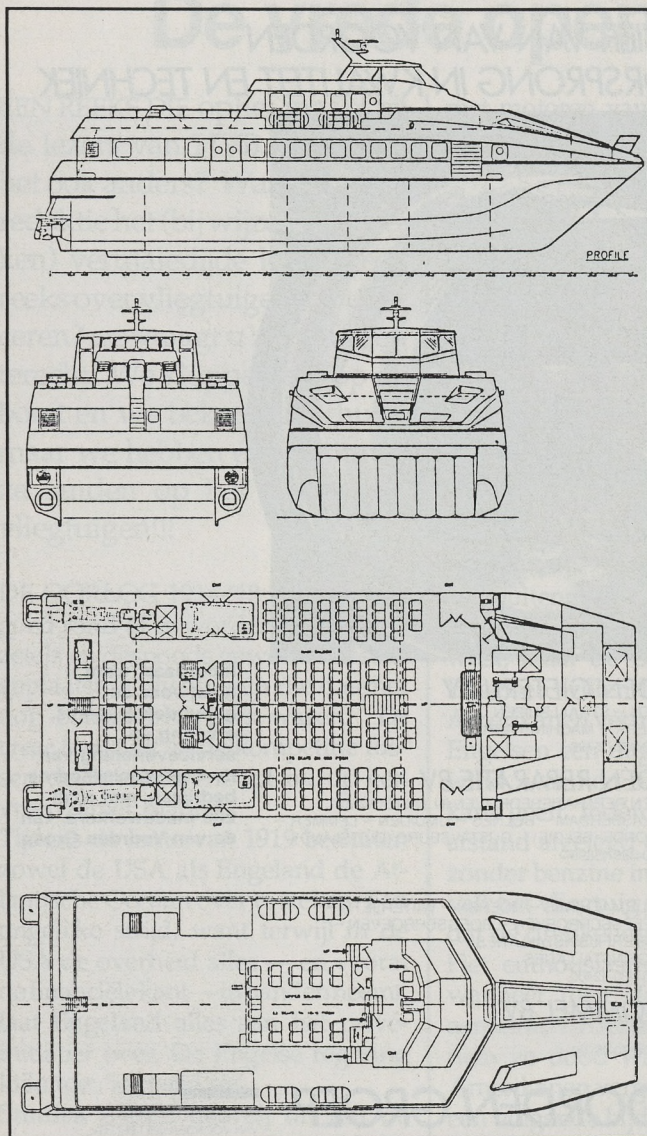
Er is intussen niet veel interesse meer voor het watervliegtuig, want alles wordt beheerst door snelheid, hoogte

en afstand in rechte lijn. Maar op 5 augustus 1939 wordt door de Britten de eerste regelmatige transatlantische lijn geopend met het watervliegtuig Caribou. Het is een historische vlucht. Het vliegtuig overbrugt zonder problemen de afstand van Southampton tot Botwood (Terra Nova) en vliegt meteen door naar Canada en de USA, met meerdere passagiers en een grote hoeveelheid luchtpost.

Tony Depuydt

Vervolgt

Béliard Polyship begint aan tweede SES-passagiersferry



IN DECEMBER MELDDE HVB dat de Oostendse dochter van *Mercantile-Béliard NV*, de scheepswerf *Béliard Polyship*, gestart was met de bouw van het eerste SES-schip, een combinatie van een catamaran en een hoovercraft. Ondertussen is het casco — in met glasvezel versterkt polyester — dermate gevorderd dat een aanvang werd genomen met de bouw van het tweede casco van een reeks van vijf passagiersferries, bestemd voor Griekenland. Kostrprijs per stuk circa 250 miljoen frank.

Het eerste *Surface Effect Ship* (SES) is een catamaran met een lengte van 29,6 meter en een breedte van 10,8 meter en biedt plaats aan 222 passagiers. De tweede SES zal een drietal meter langer worden. Voor de aandrijving zorgen twee 1.680 kW (2.285 pk) Deutz-MWM dieselmotoren. De catamaran zal een snelheid van 42 knopen halen. Het vakblad *Holland Shipbuilder International* publiceerde enkele maanden geleden de plannen van het schip die wij hierbij afdrukken.

Door de bouw van de SES-schepen steeg de tewerkstelling op de werf, die bij gebrek aan orders gedaald was tot een veertigtal arbeidsplaatsen, opnieuw tot 150 jobs.

Het bedrijf Polyship kwam de voorbije weken ook in het sociale nieuws. Er brak een spontane 24-urenstaking uit omdat de werknemers zich niet konden verzoenen met het ontslag van enkele kollega's.

Ondertussen staat ook de bestelling van tien nieuwe kustmijnvegers voor de Belgische Zeemacht op de helling. De Zeemachtschepen zouden in samenwerking met de Nederlandse werf *Van der Giesen-de Noord* worden gebouwd. Om kostenbesparend te werken was een maximale samenwerking tussen beide werven voorzien. De Nederlandse strijdmacht ziet echter af van de bouw van haar zes kustmijnvegers (kostprijs zonder bewapening één miljard per schip) waardoor de kostprijs per stuk voor het bouwen van de mijnnevegers hoger komt te liggen. Hierdoor kan de toekenning van de opdracht grote vertraging oplopen of zelfs tot afstel leiden. (gw)

Telex - telex - telex - telex - telex - telex - telex - telex - t

□ De *Vlaamse Executieve* keurde onlangs een scheepskrediet goed van 9,9 miljoen frank voor de installatie van een nieuwe motor op de *Z.16 Kon-Tiki II* (900 pk). □ Woensdag 23 december verkochten 18 vaartuigen hun vangst in *Oostende*. 74.000 kg diverse vissoorten en 12.000 kg ton werden geveild. Net voor kerstdag werd wel iets verwacht, maar de prijzen vielen niet erg mee. Toch een opbrengst van 8,8 miljoen frank. Heel wat platvis werd tegen opvangprijs afgevoerd. □ Op dezelfde dag brachten in *Zeebrugge* 19 vaartuigen 11,7 miljoen bijeen, minder dan de voorbije veildagen toen 16, 17 en 19 miljoen werd besomd. □ Op maandag 4 januari was het opnieuw druk in de Oostendse vismijn met 15 vaartuigen aan de markt, goed voor een omzet van 8,7 miljoen frank. □ Maandag 25 januari opnieuw 16

vaartuigen met ruim 90.000 kg vis. □ De onlangs van thuishaven en eigenaar veranderde *O.137 Twilight*, nu *Z.137*, kreeg bij *Padmos* in *Stellendam* een grondige onderhoudsbeurt en er werden nieuwe hulpmotoren geplaatst. □ Op dezelfde werf kreeg de *O.124 Fighter* een nieuwe generatorset aan boord. □ De *O.349 Wilma* kreeg reeds tijdens de eerste reis met pech af te rekenen. De pas opnieuw in de vaart gebracht kleine hekreiler werd met een net in de schroef opgesleept naar *Stellendam*. □ De *A.9 Stern* (300 pk), vorig jaar enkele keren aan de *Zeebrugse* afslag, liep binnen in de haven van *Delfzeil* met motorschade. □ Reeds tijdens de eerste dagen van het nieuwe jaar verkochten Belgen in *Lauwersoog*, *Ijmuiden* (*O.349*), *Goedereede* (*Z.34*) en *Scheveningen* (*Z.34*, *Z.87*).

Visserhulde in Heist

De jaarlijkse hulde aan het vissersmonument in Heist grijpt plaats op zondag 21 februari. De plechtigheid wordt voorafgegaan door de traditionele vissersmis in de Sint-Antoniuskkerk. Tijdens de eucharistieviering wordt een gedenkplaat ingehuldigd met de namen van alle Heistse vissers die de voorbije anderhalve eeuw op zee bleven. Op vier eiken panelen komen 179 namen voor. De lijst begint met Jan Ackx die in 1835 over boord werd geslagen en eindigt met Johan Dierendock die in september vorig jaar om het leven kwam bij brand aan boord van de *Z.84*.



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 60 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
60
HET VISSERIJBLAD



✂
**Ja, ik abonneer me op dit
blad**

Naam.....

Straat en
nr.....

Woonplaats en Postnr
.....

Ik betaal 1200,- (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 1200,- (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!