



HVB
60
HET VISSERIJBLAD

**Franse vissers:
'krisis maakt
ons woedend'**

**Burgemeester
Mommerency
Nieuwpoort:
kwaad op HVB**

**Alles over
nieuwe vismijn
Zeebrugge**

Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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

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

HVB 60 HET VISSERBLAD

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 Lanzweert, Marc Loy, Daniël
Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtoren-
wachter (De Laatste), Guido Walters
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
Flor Vandekerckhove,
H. Baelckaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redaktie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

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

© HVB. Artikels mogen alleen maar
overgenomen worden na schriftelijke
toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1 200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, 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

Een onderste grens



De EG-politiek met betrekking tot de visserij bezorgt ons koude rillingen. Tegen 1996 moet de capaciteit van de Belgische vissersvloot teruggebracht zijn tot nauwelijks 80 000 pk (of 58 512 kW) en bijna 18 000 brutoton. Die koude cijfers dekken een harde werkelijkheid. De vloot is vandaag — met nauwelijks 180 vaartuigen — nog vèr verwijderd van deze streefcijfers. We mogen ons dus nog aan één en ander verwachten. Aangezien de Belgische regeringen sinds mensenheugnis trouwe uitvoerders zijn van de EG-beslissingen mogen we erop rekenen dat ons nog allerhande maatregelen wachten die de vloot verder afkalven.

We vragen ons zelfs af of we tegen het einde van 1996 nog van een vissersvloot zullen spreken. Zeker, er zullen nog vaartuigen zijn en enkele mensen in dit land zullen zich nog reder-ter-visserij mogen noemen, er zullen zelfs nog enkele beroeps vissers zijn, maar een vloot die naam waardig...

Let wel: een vloot kan ongetwijfeld inkrimpen, waardoor weliswaar een aantal jobs wegvallen, maar andere arbeidsplaatsen gevrijwaard blijven. Dan nog kunnen we spreken over een vloot. De resterende schepen, de werkkraft van de vissers die in de sektor blijven... kunnen als basis dienen voor een nieuwe ontplooiing in betere tijden. Een vloot kan dus zeer klein zijn en maar weinig mensen tewerk stellen. Dat alles is trouwens vandaag het geval met de Belgische vissersvloot. Hetgeen ons stoort is dus niet dat er kleine en grote sectoren zijn, en dat de visserij tot de kleine behoort. Integendeel, wij zeggen: *small is beautiful!*

Maar het aantal vaartuigen kan ook *onder* een grens komen waar geen macro-ekonomisch leven meer mogelijk is. De vermindering van de hoeveelheid schepen slaat dan om in een ineenstorting van de kwaliteit van de vloot *die dan geen vloot meer heet*. (De omschrijving *drie man en een paardekop* is dan meer van toepassing). De resterende reders en vissers worden dan een soort veredelde sportvissers, vislossers worden zwartwerkers, scheepsherstellers worden hobbyisten, HVB wordt een gefotocopieerd vod, visveilingen worden toeristische attracties... Er wordt dan alleen nog maar geluisterd naar het allerlaatste bevel: *sauve qui peut!* Er valt daarna niets meer te op bouwen, nooit meer. Ekonomisten zeggen dan dat de *know-how* verdwenen is, d.w.z. dat we niet meer weten hoe we eraan zouden moeten beginnen.

We moeten *een onderste grens* vastleggen. Een grens waaronder het aantal vissersvaartuigen in geen geval mag zakken. Misschien moet daar eens een studie aan gewijd worden, maar laat het duidelijk zijn: **het gaat vooral om een politieke beslissing**. De mensen die een vloot willen behouden, leggen zelf de grenzen vast, dat is de beste manier om de afgang te stoppen.

Wanneer we zover zijn kan het serieuze werk beginnen. Dan wordt de volgende vraag: hoe komen we tegemoet aan de EG-eis van 80 000 pk én aan ons eigen projekt om pakweg 200 vaartuigen in de vaart te houden. Dan moeten we het hebben over nieuwe technieken, over nieuwe ontwerpen, nieuwe reders en nieuwe vaartuigen... Dat is het moment waarover de dichteres Henriette Roland Holst destijds schreef: *'verdwijnt gij oude vormen en gedachten!'*

Flor Vandekerckhove

APS neemt Seghers over



E ACTIVA VAN de in vereffening gestelde Scheepswerven Seghers werden overgenomen door een nieuwe onder-

neming rond de Blankenbergenaar *Jean-Pierre Ponjaert*, geen onbekende in de scheepsbouwsector, en zijn Nederlandse vennoot Hans Van Antwerpen. Op maandag 1 maart werden de werkzaamheden op de werf hervat. De nieuwe scheepswerf *Antwerpen-Ponjaert Shipyard* (APS) zal zich toeleggen op scheepsherstellingen en nieuwbouw. APS beweert bouworders op zak te hebben voor de constructie van vijf vissersvaartuigen en twee kleine containerschepen voor de Republiek van de Kaapverdische Eilanden.

De NV *Scheepswerven Seghers* ging in april vorig jaar in vereffening. De speculaties over een overname, waarbij vaak de naam van het bekende Nederlands scheepsbouwbedrijf Daemen werd genoemd, namen met de dag af. Ook onderhandelingen met het Franse Magras uit Duinkerke liepen op een sisser uit. Van een samenwerkingsverband met de Oostendse scheepswerf Industrielle des Pêcheries kwam niets in huis bij gebrek aan nieuwbouw-

Het lange wachten teneinde: eindelijk weer werk



Maandagmorgen gingen zeven arbeiders aan de slag op de overgenomen scheepswerf: Redgy Steen, Norbert Bauwens, Willy Vangheluwe, Eddy Renoult, Michel Degryse, Ronny Theys en Fernand Cuvelier. (Foto gw)

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

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

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

Zaakvoerders:

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

Ploegbazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Peurquetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
Etienne Peere, Groenedijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



Jean-Pierre Ponjaert, afgevaardigde-beheerder van de nieuwe scheepswerf Antwerpen-Ponjaert Shipyards. (Foto gw)



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.

vooruitzichten.

Enkele weken geleden doken de eerste geruchten op over de overname, waarbij de naam viel van *Jean-Pierre Ponjaert*, destijds afgevaardigde-beheerder van de Werkhuizen *Perfecta* in Zeebrugge. De Zeebrugse scheepswerf *Perfecta* was het levenswerk van visserszoon *Pierre Ponjaert*, vader van Jean-Pierre. Het bedrijf werkte heel wat vaartuigen af, waarbij de ruwbouw aan andere werpen werd overgelaten (o.a. Z.70, Z.80, Z.87, Z.122, Z.63 en als laatste Z.34 in 1988). Aan de Kielbankstraat waren op het hoogtepunt van de bedrijvigheid van *Perfecta* veertig scheepsbouwers in dienst. Ondanks grootse plannen kon *Perfecta* geen stand houden en ging over tot de vereffening die leidde tot de oprichting van de tijdelijke vennootschap *New Perfecta* (co-project van NV IMOP en NV Polyship). Een ander gedeelte van de bedrijvigheid kwam in handen van de NV Delta Rubber Belgium.

Nieuwe start

Het Brusselse bedrijf voor industriële elektrische installaties *Doucelec NV* uit Jette was de maatschappij waarmee *Jean-Pierre Ponjaert* de overname voorbereidde, bijgestaan door de ervaring van de Nederlandse sales-manager met internationale kontakten *Hans van Antwerpen*. Hij hield ondermeer een kontrakt voor de bouw van vijf vissersvaartuigen achter de hand. Het kwam tot een kompromis met de vereffenaar van *Seghers* en onmiddellijk kwamen twee mensen in dienst. Maandag 1 maart werd de notariële akte voor de oprichting van *APS* getekend. Het was tevens de eerste werkdag voor de zeven ex-werknemers van *Seghers*. Later hoopt men nog enkele ervaren scheepsbouwers die nu elders met tijdelijke overeenkomsten aan de slag zijn terug op te vinden.

Kaapverdise Eilanden

De bouworders waarover het bedrijf zegt te beschikken zijn afkomstig van de staatswerf van *Kaapverdië*, een eilandengroep in de Atlantische Oceaan ten westen van Senegal en eertijds een Portugese kolonie. Een grote economische macht kan men de Afrikaanse republiek met circa 350.000 inwoners niet noemen. De visserij zal op de eilanden wel van enige betekenis zijn. De opdracht ter waarde van drie miljard zou bestaan uit de bouw van vijf hektreilers van 37 meter en twee coasters. Het zal

echter nog enige tijd duren vooraleer de kiel van het eerste vaartuig gelegd wordt. De levering kan trouwens over vele jaren gespreid zijn. Intussen moet eerst het probleem van de financieringen rond zijn. Veel hangt af van de onderhandelingen met het ABOS (Algemeen Bestuur Ontwikkelingssamenwerking) en de medewerking die de overheidsholding Gimvindus wil verlenen. (gw)

Visserij op video

Op vrijdag 12 maart organiseren de 'Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum' een filmavond over de visserij. De beelden die becommentarieerd worden door Marc Desutter worden vertoond in het *estaminet De Paardevisser* (Visserijmuseum) om 20 uur. Toegang: gratis.

Oostends Noordzeeaquarium wordt gerenoveerd

Tijdens het derde feest van de Vriendenkring van het Oostendse Noordzeeaquarium (zie ook onze rubriek *Maand in Beeld*) kregen de 175 aanwezigen van de Oostendse schepen *Van Laer* onverwacht te horen dat het aquariumgebouw zal uitgebreid en gerenoveerd worden. Daarvoor zou bij de begrotingswijziging van september e.k. 20 miljoen op het budget uitgetrokken worden.

HVB-lezersenquête

Plaatsgebrek noopt ons ertoe de publicatie van de resultaten van de lezersenquête voor ons uit te schuiven. Maar uitgesteld is niet verloren. Meernieuws over de verlangens en verwachtingen van de HVB-lezers in de editie van 2 april.

Stopt Hand in Hand Zeebrugge ermee?

De werkgelegenheid in de visserijsector brokkelt af. Enkele Oostendse bedrijven hebben reeds mensen afgedankt of overwogen één of meer werknemers naar de werkloosheid te sturen. Bij het konstruktiebedrijf *Brusselle Marine Industries* in Nieuwpoort gingen uiteindelijk 18 arbeidsplaatsen verloren. Acht werknemers gaan in brugpensioen en tien mensen worden ontslagen. Het bedrijf heeft het statuut van *onderneming in moeilijkheden* aangevraagd. De erkenning hiervoor door de overheid zou tot nieuwe afdankingen leiden.

Ook Zeebrugge ontsnapt niet aan de gevolgen van de vlootinkrimping en de verminderde activiteit op diverse vlakken niet daaraan vast hangt. De beroepsvereniging *Hand in Hand Zeebrugge* houdt op 17 maart een algemene vergadering waarop beist moet worden of de vereniging al dan niet haar werkzaamheden verder zet, eventueel wordt een vereffenaar aangesteld. De beroepsvereniging is al meer 45 jaar actief als sociaal sekretariaat, gemeenschappelijke aankoper voor brandstof, netten en materialen voor de tachtig aangesloten leden. Er werken een twaalfal mensen, waaronder enkele installateurs voor scheepselektriciteit waarvan het steeds moeilijker werd om ze aan het werk te houden. Directeur van *Hand in Hand* is *Jozef Deroose*, voorzitter van de Rederscentrale.

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: **Visserstraat 44 & Werfkaai 9-11 /**

Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304

8380 Zeebrugge

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

*Wij feliciteren François Devey van de
©23 Geoffrey - William met de inbouw van een nieuwe
Scanimotor*



foto gw

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

**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

Burgemeesters!

Dit blad heeft iets met burgemeesters. Enige maanden geleden schreef de Oostendse burgervader Goekint een vlammende protestbrief naar HVB-direkteur Versluys n.a.v. een artikel in dit blad over de achteruitgang van de Oostendse vissersvloot (HVB 9 van 4 september 1992). Omdat het een persoonlijke brief betreft hebben we deze niet kunnen publiceren. Daarom gingen we maar weer eens op stap en interviewden we verleden maand de man (HVB 2 van 5 februari '93) om hem zijn visie op het Oostendse visserijgebeuren te laten vertellen. Zo zijn we: elk zijn mening. Niet anders is het gesteld met de Nieuwpoortse burgemeester. Ook hij is mistevreden, zo blijkt. In tegenstelling echter tot zijn Oostendse kollega die de mening toegedaan is dat we Oostende viseren, is burgemeester Mommerency van Nieuwpoort ervan overtuigd dat we voortdurend op zijn stad mikken. Hij gebruikt ook een andere tactiek dan de Oostendse burgemeester Goekint. Niks persoonlijke brief. Integendeel. Hij eist niet minder dan een 'Recht van Antwoord'. De dreigende toon in het P.S. onderaan de brief deed ons echter een moment twijfelen of we het stuk zouden plaatsen. (Als men ons uitdaagt dan nemen wij graag de handschoen op, want ook wij kennen een goeie advocaat). Maar we nemen aan dat het gewoon een 'slip of the pen' betreft en dat het allemaal nog zo kwaad niet bedoeld is.

Wèl blijft het ons — ook nadat we het betreffende stuk over Nieuwpoort herlezen hebben — onduidelijk wat we nu eigenlijk mispeuterd hebben.

Ach, burgemeesters! (fv)

Burgemeester Mommerency: 'Feit is dat de Nieuwpoortse vismijn het afgelopen jaar een relatief goed resultaat behaald heeft'

Als burgemeester van de Stad Nieuwpoort en verdediger van het algemeen belang van mijn stad, wil ik het recht van antwoord opeisen voor het artikel in het februari-nummer van Het Visserijblad.

Mommerency: 'En wat te zeggen over de geruchten als zou de Oostendse vismijn worden overgenomen door de ZV en dit als rechtstreeks gevolg van de zeer slechte financiële situatie bij de O.V.A. (80 miljoen frank verlies vorig jaar)?'

Met statistieken kan gegooseld worden en dat bewijst ook Het Visserijblad in zijn jongste editie. Men kan de zaken inderdaad steeds van de slechte kant bekijken (wat Het Visserijblad nogal eens pleegt te doen m.b.t. Nieuwpoort) maar feit is dat de Nieuwpoortse vismijn een relatief goed resultaat heeft behaald het afgelopen jaar. Na de grote achteruitgang in het jaar 1991, heeft Nieuwpoort zijn aanvoer weten te stabiliseren en geef toe, dat had men voor Nieuwpoort niet verwacht in 1992. Deze stabilisatie van de aanvoer is zeker een succes wanneer men rekening houdt met de gedrukte stemming in de visserijsector en de veel slechtere resultaten in de visveilingen van Zeebrugge en vooral Oostende.

Te Koop: stalen vissersboot van 10,50 meter lang. Motor 60 pk. Prijs alles inbegrepen. 050 / 51 58 80

Ik zoek bb-motor in okkasie, max 10 pk. 059 / 80 88 47

En met betrekking tot Oostende valt het toch weer op hoe men de eigen situatie probeert te verdoezelen terwijl de toestand in Nieuwpoort dubbel en dik negatief in de verf wordt gezet. Kleinzielig. Natuurlijk moeten wij uit Oostende geen bloemen verwachten, zeker niet met een burgemeester Goekint die ronduit pleit voor het opdoeken van de Nieuwpoortse visserij. De harde economische cijfers bewijzen evenwel het tegendeel: de Nieuwpoortse visserij heeft voldoende levenskracht om te overleven, zeker wanneer men de sterk toeneemende activiteit in de vishandel en de visverwerking in oogschouw neemt.

Tabel: De economische betekenis van de Nieuwpoortse visserijsector. Toestand 1991.

Aktiviteit	Omzet (in mln)	Invest. (in mln)	Toegev. waarde (in mln)	Personeel
Visveiling	10,2	0,4	9,6	6
Vishandel	435,2	23,0	121,2	64
Visverwerk.	660,8	70,0	158,4	49
Werven & reparaties	25,9	3,1	10,7	19
Afgeleide bedrijven	177,0	4,7	53,7	38
Vissersvloot	263,7	44,4	181,3	111

TOTAAL 1.572,8 134,6 534,9 287

Bron: Balanscentrale Nationale bank

De Nieuwpoortse visserij heeft reeds meerdere grote krisissen overleefd. Zo'n 100 jaar geleden in 1894 telde de Nieuwpoortse vissersvloot nog slechts 6 vissersvaartuigen en toch slaagde Nieuwpoort erin te herleven. Herinneren we ook maar de grote krisisperiode van 1972-75 toen een aantal vaartuigen naar Oostende trokken en de aanvoer op twee jaar tijd halveerde; in de periode 1982-83 deed zich een identieke halvering van de aanvoer voor.

Nieuwpoort bevindt zich momenteel op het niveau van de jaren 1983-86; in Oostende is de aanvoer sinds 1985 continu gedaald en bevindt men zich op-

Mommerency: 'Het overleven van beide vissershavens zal enkel afhangen van de mate waarin de visserijactiviteit gedragen wordt door de lokale bevolkingen en er nieuwe initiatieven worden ontwikkeld.'

een vierde van het niveau van het begin van de jaren 70 (toen nog 30.000 ton). En wat te zeggen over de geruchten als zou de Oostendse vismijn worden overgenomen door de ZV en dit als rechtstreeks gevolg van de zeer slechte financiële toestand bij de O.V.A. (80 mln fr. verlies vorig jaar?) U vraagt het maar aan Willy Versluys.

Het overleven van beide vissershavens zal enkel afhangen van de mate waarin de visserijactiviteit wordt gedragen door de lokale bevolking en er nieuwe initiatieven worden ontwikkeld. Daarom ben ik zelfverzekerd voor de toekomst van de Nieuwpoortse visserij. De Nieuwpoortse vissershavens moet zich blijvend richten tot de kustvisserij en de visserij in de Zuidelijke Noordzee. Daar zijn twee goede economische redenen voor:

1. De Nieuwpoortse activiteit in de vishandel en visverwerking van verse visproducten blijft toenemen.
2. Na de verhuis van de Zeebrugge vismijn naar de achterhaven, blijft Nieuwpoort nog over als enige tijhaven voor de visserij. Een kustvissersvaartuig dat per dag 30.000 tot 40.000 fr. vis in de netten krijgt, is niet bereid een hoge vergoeding te betalen voor het versassen in een sluis (5.000 fr. in Zeebrugge, 2.500 fr. in Oostende)

Om de toekomst van de Nieuwpoortse visserij veilig te stellen, zijn diverse initiatieven in de maak. Tevens wordt er gesproken op het niveau van de Vlaamse regering en zijn parlementaire stappen ondernomen door onze streekparlementairen. Tenslotte zal de uit Oostende afkomstige professor Allaert (R.U.G.) een strategisch plan opmaken voor de Stad Nieuwpoort waarbij ook de visserij in oogschouw zal worden genomen.

Ik wil besluiten met de hoop dat het Visserijblad ietwat objectiever zou willen staan t.o.v. de Nieuwpoortse visserij. Wij hopen op een betere relatie.

G. Mommerency

PS: Indien dit recht op antwoord niet wordt gepubliceerd, zullen juridische stappen ondernomen worden om dit recht af te dwingen.

Hoe goed gaat het in Nieuwpoort?

Vorig jaar veertien procent minder bodemvis

Nieuwpoort heeft geen goed jaar achter de rug. Datis de enige konklusie die uit de cijfers te halen is. Het omzetcijfer van de stedelijke vismijn is bijna volledig afkomstig van de bodemvisaanvoer die vorig jaar met veertien procent daalde. Ook de garnaalaanvoer lag meer dan een kwart lager dan vorig jaar. Toch toont het globale aanvoergewicht slechts een terugloop van twee procent, terwijl Zeebrugge acht procent en Oostende zelfs twintig procent minder vis over de vloer kregen. De verklaring voor de geringe daling in Nieuwpoort zit in de spektakulair gestegen haringaanvoer die van niets (13 ton in '91) vertwaalfvoudigde tot 159 ton vorig jaar.

Die haringaanvoer werpt echter weinig gewicht in de schaal en geeft een vertekend beeld van de situatie. De gemiddelde prijs van de haring bedroeg slecht 3,76 frank per kilogram. De financiële weerslag van de enorme stijging van de Nieuwpoortse haringaanvoer is in de totale besomming van de plaatselijke vismijn marginaal (0,5 procent of nauwelijks 600.000 fr.) en daar valt niet mee te leven. Zonder de haringaanvoer mee te rekenen zien de Nieuwpoortse aanvoercijfers er dan ook heel anders uit.

Objektief gezien kreeg de Nieuwpoortse visserij het vorig jaar even moeilijk als de andere vissershavens. Er was minder aanvoer, maar ook in aantal namen de aanlandingen af. Oorzaak van dit laatste is te zoeken in het feit dat een paar Nieuwpoortse vaartuigen meer op andere plaatsen verkochten, alsook de verkoop en het uit de vaart nemen van enkele vaartuigen van de Nieuwpoortse vloot.

Bodemvis

De aanvoer van bodemvis (kabeljauw en gul inbegrepen) is de belangrijkste bron van inkomsten voor de Nieuwpoortse vissers. Volgende cijfers maken dit zonder meer duidelijk.

▣ Verdeling volgens aanvoergewicht in de Nieuwpoortse vismijn (92/91):
 Bodemvis 84,3 % / 95,9 %
 Garnaal 2,2 % / 3,0 %
 Haring 13,5 % / 1,1 %
 ▣ De herkomst van de opbrengst is als volgt samen te vatten (92/91)

Bodemvis 95,9 % / 95,4 %
 Garnaal 3,6 % / 4,4 %
 Haring 0,5 % / 0,2 %

Niet minder dan 75 procent van de besomming is afkomstig van tong, schol, kabeljauw en gul. Het leeuwenaandeel (circa 67 miljoen frank) is het resultaat van de tongaanvoer. Splitsen we de bodemvis verder uit dan bekomen we volgend overzicht:

	Aanvoergewicht	Opbrengst
Kabeljauw en gul	100 ton	9 milj. fr.
Tong	250 ton	68 milj. fr.
Schol	222 ton	11 milj. fr.
diverse	424 ton	22 milj. fr.
Tot. bodemvis	996 ton	110 milj. fr.

De rest van de aanvoer:

Garnaal 26 ton 4 milj. fr.
 Haring 159 ton 0,6 milj. fr.

Alg. tot. 1.181 ton 115 milj. fr.

Slechte start

Vooraan in deze Nieuwpoortse bladzijden staat te lezen dat de publicatie van de resultaten van de vismijn van Nieuwpoort in ons vorig nummer ons niet in dank wordt afgenomen (of was het de titel 'Absoluut dieptepunt?') die verkeerd begrepen werd? Het vraagteken kan men echter maar in twee richtingen interpreteren. Enerzijds dat de toestand nog erger kan en anderzijds dat beterschap niet uitgesloten is. Als dat de Nieuwpoortse vissershavens in een slecht daglicht stellen is, dan breekt mijn klompt. Dat het niet aangenaam is een verontrustende achteruitgang in een belangrijke lokale nijverheidstak te moeten vaststellen, daar zijn we het natuurlijk volkomen mee eens. Intussen gaat het leven verder en liggen de eerste maanden van het nieuwe jaar reeds achter de rug. We stellen vast dat Nieuwpoort het tegenwoordig met minder vaartuigen en ook met minder aanlandingen moet doen. Dat heeft zijn weerslag op de resultaten. In januari werd volgens officieuze cijfers minder dan de helft aangevoerd en besomd dan tijdens januari maanden van de voorbije jaren. We kunnen alleen maar hopen dat het de volgende maanden beter wordt. (gw)

Boze vissers op straat in Parijs en Brussel EG-maatregelen tegen invoer goedkope vis

HET BEGON MET een blokkade in de havenstad Roscoff. 's Anderendaag koelden 800 Bretoense vissers hun woede op de Parijse vismarkt. Daags nadien, donderdag 25 maart, demonstreerden bijna evenveel Franse vissers in Brussel. Met de aktie willen ze de aandacht vestigen op hun lage inkomsten door de invoer van goedkope vis uit zowel alle hoeken van de wereld. De prijzen voor de 'Franse vis' zijn daardoor de jongste dagen met 15 tot 30 procent gedaald. De ineensstorting van de markt komt hard aan voor de reeds fel getroffen Franse visserijsector.

DE KRISIS IN de Franse visserij woedt al enkele jaren en heeft al honderden jobs gekost. Nu op de koop toe steeds meer goedkope vis wordt ingevoerd, terwijl de uitvoer naar landen met gedevalueerde munten afneemt, grepen de vissers naar spektakulaire aktiemiddelen. Vooral de Bretoense vissers, gespecialiseerd in de aanvoer van rondvis als wijting, leng en zeeduivel, drongen al lang aan op invoerbepalingen.

Om hun eisen kracht bij te zetten sloegen de vissers de Parijse groothandelsmarkt van Rungis kort en klein, slingerden ze honderden kilo's vis in het rond en bekogelden de ordediensten met stenen en flessen. De Franse politie had drie uur nodig om de betogers te verwijderen. 's Anderendaags daagden ze dan weer in Brussel op. Ze trokken naar het zwaar gebarricadeerde visserijbureau van de Europese Commissie. Daar eisten ze bescherming tegen goedkope Skandinavische, Engelse en Russische vis. Na

een onderhoud met de Franse vertegenwoordiger braken er opstootjes uit.

Wanhopig

Vorige week kondigde de Franse regering een hulppakket aan voor reders en vissers ter waarde van 2,3 miljard frank. Dat geld zal op korte termijn toegekend worden in de vorm van rentesubsidies, gewaarborgde voorschotten en spoedhulp. De vissers achten dat onvoldoende. Ze vinden dat het probleem op Europees vlak moet aangepakt worden en er ook een einde moet komen aan de invoer van goedkope vis uit Oost-Europa (Polen, de GOS-landen), Groot-Brittannië, Noorwegen, IJsland, Zuid-Amerika, Afrikaanse landen, de VS en Canada. Na de grote werkloosheid in de Franse visserijsector worden de overgebleven vissers nu ook getroffen door een aanzienlijk inkomensverlies waarvoor massale invoer van buitenlandse vis verantwoordelijk is. Door hun akties wilden de vissers de aandacht vestigen op de wanhopige situatie waarin ze momenteel verkeren. Ook de recente muntherschikking maakte

de Franse vis (en uiteraard ook de Belgische) duurder voor uitvoer naar Groot-Brittannië, Italië, Spanje en Portugal.

Minimumprijzen

Bijna onmiddellijk na de gebeurtenissen kondigde de Europese Commissie maatregelen aan tegen de import van vis van buiten de EG, vooral uit Rusland via Noorwegen. Door het herstel van de kabeljauwen schelvisstocks in de arctische wateren, de lage arbeidskosten en het grote aanbod kunnen de Russen grote hoeveelheden vis op de markt dumpen. Er komt een minimumprijs voor vijf vissoorten, waardoor de EG-vissers op zijn minst de diepe prijsdaling op de internationale markt kunnen verdragen. De prijsmaatregel was op vrijdag 26 februari al van kracht. De Europese Commissie wil tot eind juni '93 minimumprijzen vastleggen voor de import van kabeljauw, heek, schelvis, zeeduivel en koolvis. Als minimumprijs wordt de referentieprijs genomen die de EG-kommissie jaarlijks voor de vis vaststelt aan de hand van de normale marktontwikkelingen. Bovenop komen voor de niet-EG-landen invoerheffingen van 12 tot 15 procent, naargelang de vissoort die geïmporteerd wordt. De lidstaten worden wellicht ook aangemaand om de sanitaire controles op de invoer uit derde landen strikter toe te passen. (gw)

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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

Alles over de nieuwe vismijn te Zeebrugge

European Fish Centre niet open in april?

5 APRIL WAS aangekondigd als datum voor de ingebruikname van de nieuwe veilhal in de Zeebrugse achterhaven. Die datum staat opnieuw ter discussie omdat de sorteermachines niet tijdig geleverd worden. De kans is groot dat de definitieve overheveling van de los-, sorteer- en veilaktiviteiten pas in mei aan de orde is.

Technisch zal de veilhal in het *European Fish Centre* er er kant en klaar bijstaan. HVB ging reeds een kijkje nemen en was onder de indruk. We hebben toch al enkele vernieuwde vismijnen gezien in Nederland, Frankrijk, Engeland en IJsland, maar wat in Zeebrugge tot stand kwam steekt daar vèr boven uit. Voor zover wij daar een deskundig oordeel kunnen over geven ziet alles er degelijk uit en werd een fortuin besteed aan isolatiematerialen. Het gaat dan ook over een zeer aanzienlijke investering. De ZV pompt, gespreid over meerdere jaren, 750 miljoen frank (verminderd met de EG-subsidie) in het project. Met

de kosten van de nieuwe kaaimuur erbij (250 miljoen) betekent dit één miljard. Leg daar bovenop nog een paar honderd miljoen frank van de kant van de huurders en kopers van pakhuizen en ateliers en men bereikt een totale investeringsinspanning in de visserijsector die wellicht nergens anders in Europa werd opgebracht.

Vier miljard

We schrijven 1987 als er voor het eerst sprake is van de bouw van een nieuw Europees viscentrum in Zeebrugge. De pas opgerichte ZV was van oordeel dat onze visserij haar plaats op Europees vlak moest kunnen verdedigen. Dat moest gebeuren met een moderne vloot die met grotere vaartuigen diepere en verre visgronden zou opzoeken. De uitbouw van een aangepaste vissershaven met omvangrijke koel- en opslagcapaciteit was dan ook noodzakelijk. De nieuwe exploitant die de visveiling per 1 januari 1988 zou overnemen vond dat Zeebrugge de enige Bel-

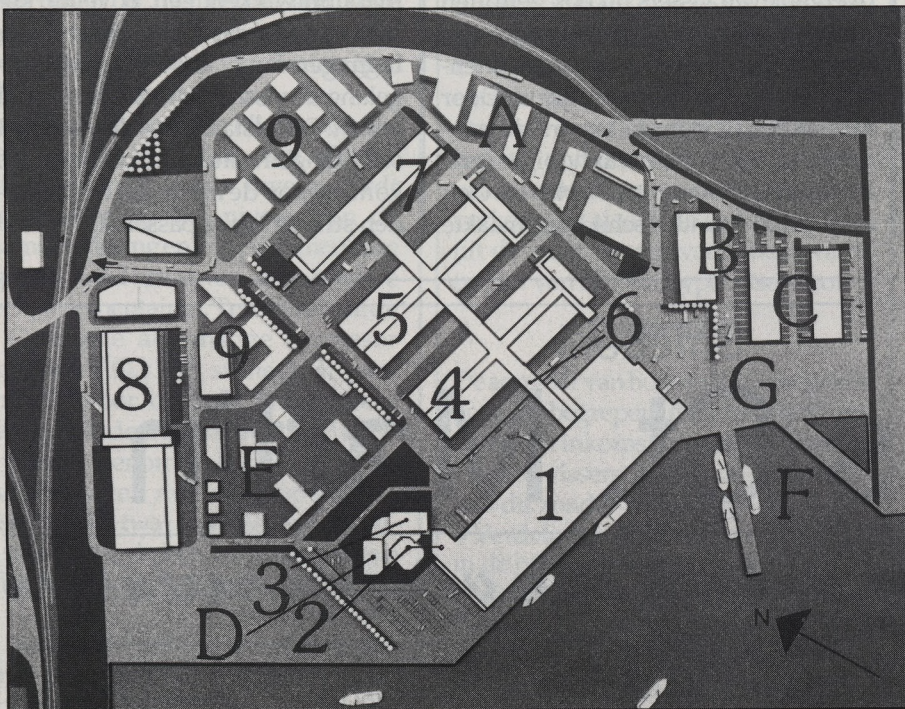
gische vissershaven was die daarvoor in aanmerking kwam. Er werd zelfs aan toegevoegd dat binnen enkele jaren een omzetcijfer van vier miljard tot de mogelijkheden zou behoren. In 1986 bedroeg de totale besomming in Zeebrugge 1,8 miljard. Bij een omzet van 2 miljard zou de ZV break-even (zonder winst of verlies) draaien. Dit cijfer werd slechts overschreden in '91 (2,021 miljard), onder meer dank zij het opzetten van koeltransporten en de verkoop van ingevoerde vis. Vorig jaar haalde de ZV nog maar 1,75 miljard frank. Voor dit jaar verwacht de ZV-directeur niet meer dan 1,8 tot 1,85 miljard frank. Staat de leefbaarheid van de vismijnen dan niet opstaat het spel? Freddy Pollet ontkent dit niet: *'Het wordt de hoogste tijd dat de overheid iets onderneemt om de terugkeer van de Belgische vaartuigen te stimuleren en zich ernstig bezint over de wankelende toekomst van de visserijsector. Ik heb reeds vroeger gepleit voor een kordate aanpak zoals de Kommissie Biesheuvel in Neder-*

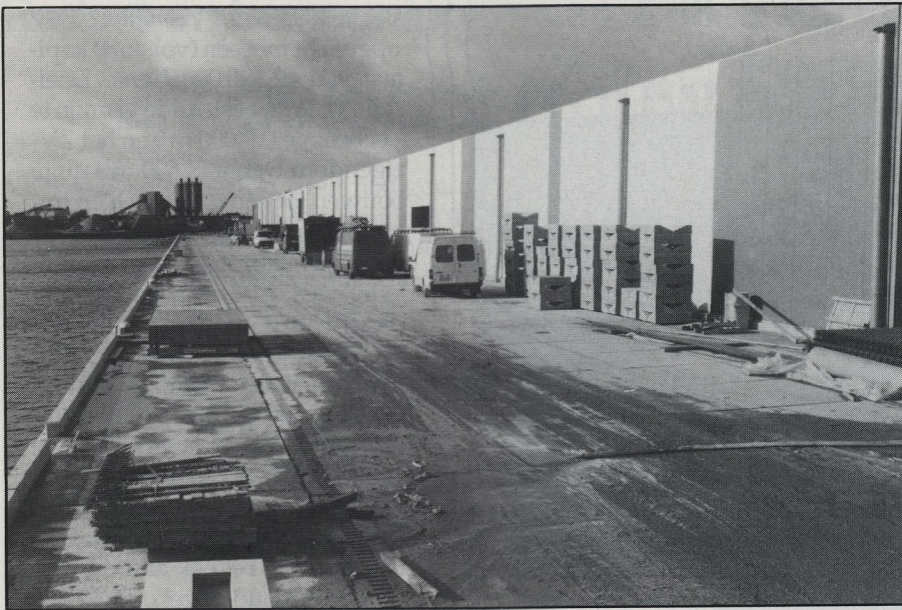
European Fish Centre: wat is er reeds gerealiseerd?

1. De nieuwe veiling met een lengte van 216 m. en een breedte van 56 m. Het brede stuk op het plan (80 m.) is de kistenopslag- en reinigingsplaats.
2. Hier is het oorspronkelijke plan enigszins gewijzigd. Het administratief gebouw (voorzien voor vier verdiepingen waarvan slechts drie uitgevoerd) staat tegen de nieuwe visveiling. Het omvat ook een konfortabel veilzaaltje (verwarmd, zitplaatsen, groot informatiepaneel) waar de veiling op de voet kan gevolgd worden.

4. Eerste blok pakhuizen
5. Tweede blok pakhuizen
6. Overdekte engekoelde centrale visweg met vertakking naar de opslagplaatsen
7. Dispatching- en distributiecentrum waar de verzendingen gebeuren

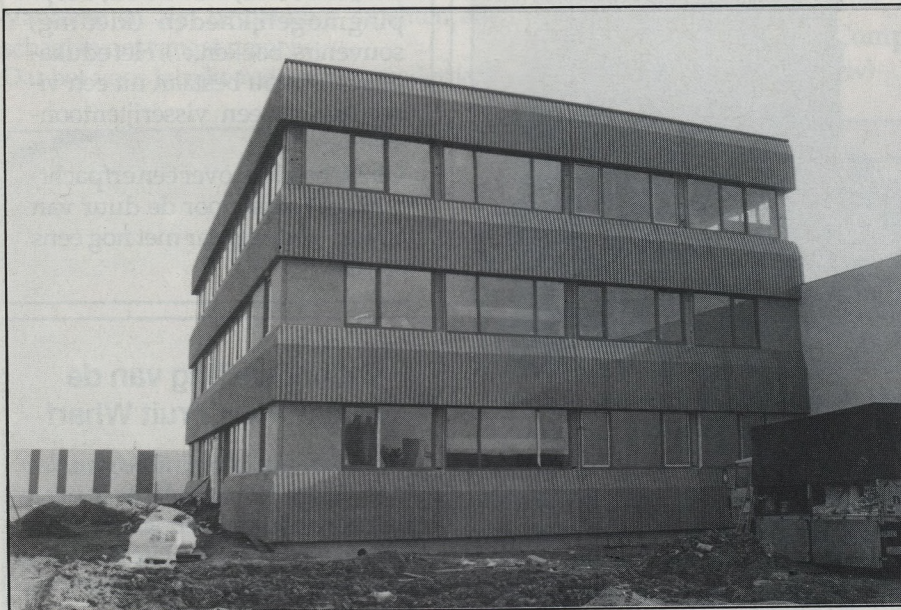
Zijn nog niet aan oprichting toe: het diepvriescentrum (8) en de twee zones voorbehouden voor visverwerkende bedrijven (9). In het visserijpark is ook nog een zone voor toeleveringsbedrijven voorzien (A), een soort winkelcentrum voor visserijbenodigdheden (B), pakhuizen voor de reders (C), een cafetaria (D), een zone voor visverwerkende bedrijven (E) en een parking van anderhalve hektare (G) die wel dra klaar is.



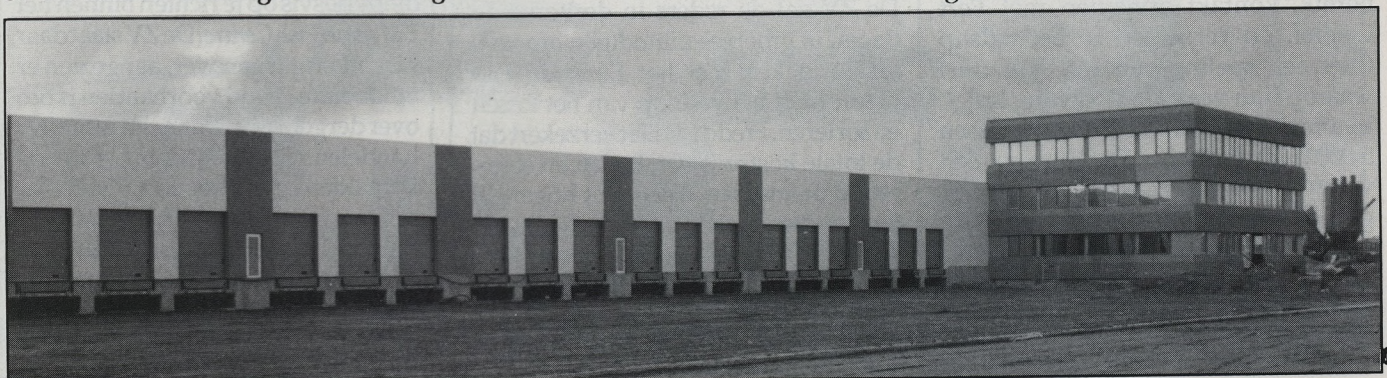


Zo ziet de nieuwe loskaai eruit. Op het gieten van de toplaag na is deze zone reeds zo goed als klaar. (Foto gw)

Het nieuwe administratieve gebouw waarin een afzonderlijk veilzaaltje is waar de koper in comfortabele omstandigheden kan werken. (Foto gw)



De achterkant van de nieuwe visveiling met een gedeelte van de 27 laadpoorten en het administratief gebouw. (Foto gw)



land er tegenaan ging. Een zeedagenregeling waarbij elke dag afwezigheid uit de thuishaven als een zeedag telt zou ons al een flink stuk vooruit helpen. De Rederscentrale is daar vierkant tegen, maar de toekomst van de visserij is naar mijn mening geen zaak van de reders alleen.'

Simultaan veilen

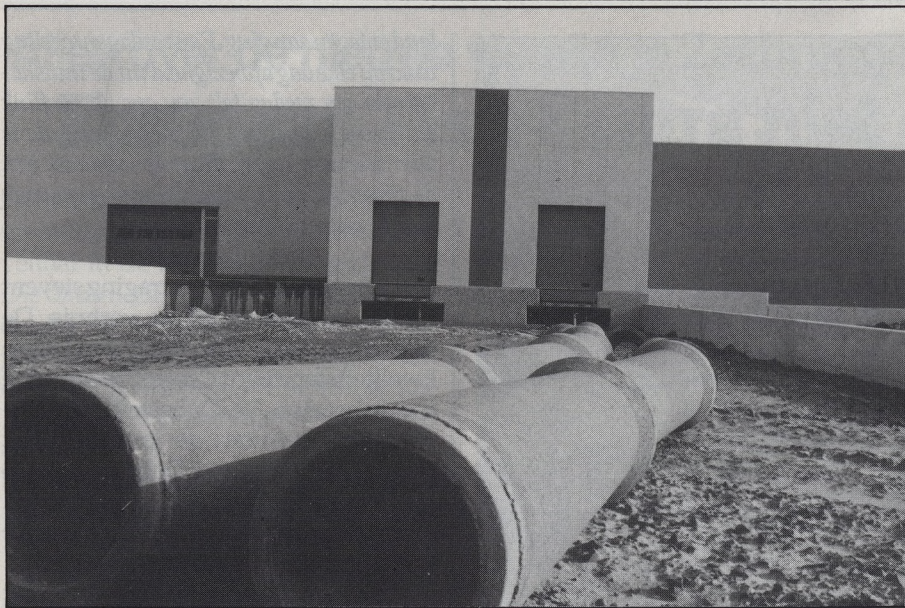
Meteen aanzienlijke vertraging stevent de ZV nu toch af op de verhuis. De datum lag reeds vast, maar de Deense kwaliteitsfabrikant *Cabinplant* strooide roet in het eten. De ZV bestelde sorteermachines waarvan de levering voor februari voorzien was. De fabrikant kan zijn verplichtingen niet nakomen en vroeg een maand uitstel waardoor de levering pas eind maart zou geschieden. Tel daarbij enkele weken voor het plaatsen, afstellen en proefdraaien en we zitten als een stuk over 5 april. Directeur Pollet overweegt nu de verhuis maar meteen een maand te verdagen, liever dan de eerste weken de visaanvoer in de nieuwe afslag op de traditionele manier te sorteren. De directie moet de knoop nog doorhakken.

Vast staat dat er in de nieuwe vismijn een systeem van simultaan veilen wordt ingevoerd. De kopers kunnen de veiling zowel in de tot 5 graden gekoelde veilhal volgen of plaatsnemen voor de klok in een verwarmde veilzaal.

Ook de garnaalverkoop grijpt plaats in de nieuwe vismijn, maar aanvoer, zeven en wegen blijft in het oude gebouw. Er komt in de oude vismijn een aangepaste ruimte voor de garnaalvissers. De ZV zorgt voor de overbrenging van de bennen naar de nieuwe vismijn omdat het hoe dan ook beter is voor de prijszetting dat de kopers de vangsten kunnen beoordelen.

Vandammesluis

Het versassen van de vissersvaartuigen is aan ander hoofdstuk. De ZV en het *Brugse havenbestuur* hebben een principiële overeenkomst bereikt over het gebruik van de *Vandammesluis* die 24



Zijaanzicht van het nieuwe vismijngebouw. Ook aan deze kant zijn laad- en losmogelijkheden voorzien. (Foto gw)



Het administratief centrum en het eerste blok pakhuisen dat door een overdekte gekoelde visweg met de vismijn verbonden is. (Foto gw)

uur op 24 bemand is. Het versluizen door de nieuwe zeesluis kan de rederijen naargelang de omstandigheden 5.000 frank of... niets kosten. Vissersvaartuigen krijgen gratis doorvaart als ze samen met een handelsschip door de sluis varen. Het is wel noodzakelijk dat de schippers, eenmaal binnen VHF-bereik, contact opnemen met *Port Control*. Zo vernemen ze het tijdstip (met een speling van een half uur) waarop hun vaartuig doorgang krijgt. In andere gevallen kost het versassen 5.000 frank per beurt. Dat kan voor één vaartuig zijn, maar dat bedrag kan ook gedeeld worden door twee, drie of vier vaartuigen als ze samen in de zeesluis gaan. Het Havenbestuur staat erop dat er anderhalf tot twee uur voor aankomst radiofonisch contact is en verze-

kert van haar kant dat alles in het werk gesteld wordt om de vaartuigen zo snel mogelijk door de sluis te krijgen. De regeling geldt voor een periode van drie maanden en na een evaluatie zal ze eventueel bijgestuurd worden. Het inschakelen van de oude sluis blijft alsnog mogelijk.

De ZV zal de reders in de komende dagen in groepjes uitnodigen om kennis te maken met het *European Fish Centre*, met het verloop van het lossen en sorteren. Freddy Pollet verzekert dat de totale kostprijs van lossen en sorteren in de nieuwe afslag niet hoger zal liggen dan nu het geval is. Voor het koelen van de vis vervalt de verplichting van het afijzen omdat de temperatuur in de veilhal konstant 5 graden bedraagt. (gw)

Vismijnpark NV gaat toeristische toer op

Begin 1993 werd *Vismijnpark NV* opgericht met een (volstort) kapitaal van 42.320.000 frank. Doelstelling is de bestaande vismijn te Zeebrugge (19.000 m²) en het ZV-eigendom Debra (3.600 m²) uit te bouwen tot een toeristisch en immobiliënproject. Hoe dat in zijn werk zal gaan staat nog niet volledig vast, maar dat op het toerisme wordt gemikt staat buiten kijf. Een studie moet uitwijzen wat de ruimtelijke mogelijkheden zijn om de ideeën te realiseren. Doelgroep: autocartoeristen die Brugge bezoeken. Een (voor)middag in Zeebrugge zou aan het programma kunnen toegevoegd worden. Dat zou een bezoek aan de garnaalzaal inhouden, gekoppeld aan een rondvaart in de haven. Voor het toeristisch onthaal moet dan wel een structuur worden uitgebouwd met een of meer restaurants die een gevarieerd visaanbod voorschotelen, drankgelegenheden, tearooms, viswinkels, shoppingmogelijkheden (kleding, souvenirs, boeken...). Het educatieve luik zou bestaan uit een videozaal en een visserijtentoonstelling. De ZV beschikt over een erfpacht-overeenkomst voor de duur van 66 jaar, verlengbaar met nog eens 33 jaar.

Belangstelling van de Belgian New Fruit Wharf

Het import-exportbedrijf *Belgian New Fruit Wharf NV* wordt de jongste weken in verband gebracht met het *European Fish Centre*. Hierover ondervraagd stelde ZV-directeur Pollet dat er informele contacten waren tussen beide ondernemingen. BNFW polste de ZV over de mogelijkheid om een opslagplaats voor diepvriesvis op te richten binnen het *European Fish Centre*. De ZV staat daar niet afkerig tegenover, aangezien er voldoende grond voorhanden is om over dergelijke initiatieven te onderhandelen. Tot op heden bleven de contacten echter beperkt tot uitwisseling van informatie. Pollet ontkent dat de BNFW op enige manier betrokken is bij de uitbouw van het visserijpark zelf.

Reders en bemanningen van Z.98, B.65, O.206 en Z.12 gehuldigd ZV beloont trouw aan Zeebrugge

NET ALS DE voorbije jaren nodigde de Zeebrugse Visveiling (ZV) eigenaars en bemanningen uit die in de verschillende categorieën de hoogste individuele (bruto)besomming maakten in de Zeebrugse vismijn. Sinds de privatisering van de vismijn is dit al de vijfde keer. De laureaten van vorig jaar zijn de Z.98 bij de grote boomkortreilers, de B.65 bij de Eurokotters, de O.206 bij de kreefteputter en de Z.12 bij de garnaal- en gullevissers.

Algemeen directeur Freddy Pollet wees er al meteen op dat de vissers in 1992 minder verdienden dan de voorbije jaren. Het omzetcijfer van de ZV (1,75 miljard fr.) had daar trouwens onder te lijden, wat niet verhinderde dat de vennootschap het boekjaar vorig jaar toch met een gunstig saldo kon afsluiten.

Dertigplussers

De Z.98 *Op hoop van Zegen* maakte de hoogste besomming in Zeebrugge. De visaanvoer naar de thuishaven leverde een brutobesomming van 42 miljoen, wat ruim tien miljoen minder is dan de hoogste individuele opbrengst vorig jaar (52,5 miljoen in '91 en 50 miljoen in '90). Reder Stanley Vantorre en zijn bemanning mochten allen een gedenkschaal in ontvangst nemen.

Dat het voor talrijke reders een minder jaar werd valt af te


leiden uit de besommingen. Slechts twaalf (boomkor)-vaartuigen haalden in Zeebrugge een besomming van meer dan dertig miljoen frank. De twee vorige jaren warer er nog



Reder Stanley Vantorre en de bemanning van de Z.98: Kurt Vandaele, Stefaan Vileyn, Stefaan Dieryckx, Erik Dezutter, Patrick Deley en Jean Goderis. Schipper Leon Compennolle genoot elders van een vakantie. (Foto gw)

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


n.v. **NORTH
SEA
BUNKERS**
belgium



„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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





Jozef en Marc Vandewalle en stuurman Michel Decorte die met de B.65 best presteerden bij de Eurokotters. (Foto gw)

een twintigtal eenheden met een opbrengst die de dertig miljoen frank oversteg.

De Zeebrugse "Top Tien" wordt gevormd door vaartuigen die bijna uitsluitend in de Brugse afslag veilden. De aanlandingen van volgende vaartuigen was goed voor een kwart van de totale omzet in de Zeebrugse vismijn:

- | | | |
|----------|----------|-----------|
| 1. Z.98 | 5. Z.186 | 09. Z.483 |
| 2. Z.39 | 6. O.333 | 10. Z.59 |
| 3. Z.67 | 7. Z.510 | 11. Z.60 |
| 4. Z.162 | 8. Z.69 | 12. Z.243 |

Indekategorie Eurokotterging de B.65 *Arteveldde* voor de derde keer op rij met de eer lopen. Dit jaar met een brutobesomming van 15 miljoen, een bedrag dat ook al lager ligt dat wat voorheen werd behaald. De Blankenbergse reders Jozef en Marc Vandewalle en stuurman Michel De Corte werden door de nationale visambasadrice bediend van sierborden en een herinneringsbord.

De O.206 *Krisjean-Henson* kwam met een besomming van 12 miljoen als lauraat bij de kreeftenvissers uit de bus. Eigenaar-schipper Jean-Pierre Goossens die ook het schip pas een jaar voert was met enkele bemanningsleden op de receptie. De aanvoer van de kreefteputters is in Zeebrugge goed voor vier procent van het aanvoergewicht en leverde 275 miljoen frank op.

Tenslotte won de Z.12 *Sabrina* met een besomming van 7 miljoen het pleit bij de garnaal- en gullenvissers. Het was eveneens voor de derde keer (maar niet op rij) dat de Z.12 in prijzen viel. Vroeger onder leiding van Eric Dobbels, maar sinds juli vorig jaar heeft Gino Martony het roer in handen. Zeebrugge is trouwens ook de belangrijkste Belgische aanvoerhaven van garnaal waar zestig procent van de totale aanvoer met een waarde van 43 miljoen frank terecht komt. (2% van het totale aanvoergewicht).

Naar Nederland

Er werden trouwens meer cijfers naar voorgeschoven tijdens de toespraak van directeur Pollet. Voor veel soorten heeft de ZV het grootste marktaandeel. Dat betekent niet noodzakelijk dat de prijzen er lager liggen. Pollet had zijn publiek netje voorgerekend dat de gemiddelde tongprijs 1 frank hoger ligt



Schipper Jean-Pierre Goossens, Bernard Ballet en Johan Devolder van de kreefteputter O.206 *Krisjean-Henson*. (Foto gw)



De bemanning van de Z.12 *Sabrina*: schipper Gino Martony, Marc Denorme en Jacky Van Torre samen met Eric Dobbels. (Foto gw)

in Zeebrugge dan in Oostende en de schol zelfs anderhalve frank. Voor kreeftjes wordt in Zeebrugge zelfs acht frank per kilogram meer neergeteld.

Zoals de zaken er nu voor staan krijgt de Zeebrugse afslag 77 procent van alle schol, 72 procent van alle tong en 75 procent van alle Noorse kreeftjes over de vloer die hier aangeland worden. Voor de ZV levert pladijs en tong 60 procent van de aanvoer en de besomming op. Pijnlijk is dat de helft van de aanvoer van die platvis naar Nederland gaat om gefileerd te worden. Door de afwezigheid van een goed gestructureerde visverwerkende sector gaat hierdoor een belangrijke toegevoegde waarde en tewerkstelling naar het buitenland. Misschien wordt de volgende jaren wat teruggewonnen door de komst van vier nieuwe verwerkingsbedrijven in het European Fish Center. (gw)

Nieuwpoort: mijnrecht wordt belasting

Aan de toepassing van het retributiereglement op de aankoop en verkoop van vis in de Nieuwpoortse vismijn kwam eind vorig jaar een einde. De btw-administratie was het niet eens met het reglement en diende klacht in. Door een beslissing van de Nieuwpoortse gemeenteraad werd aan het innen van de taksen een mouw gepast. De mijnrechten worden nu als een belasting beschouwd en als dusdanig ook geïnd.

Meer dan een kwart van Belgische aanvoer in buitenlandse visafslagen

Het aanbod van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens krom vorig jaar met ruim 600 ton tot 8.684 ton. Dat betekent dat 26 procent (22 % in 1991) van de Belgische aanvoer op buitenlandse markten terecht kwam. Bijna driekwart van de buitenlandse aanlandingen gebeurden in Nederland. Denemarken lag opnieuw goed in de markt.

De buitenlandse aanvoer vertegenwoordigde een omzet van 764 miljoen frank of 24 procent van de aanvoer van de vloot.

Dat betekent dat één derde van alle schol en kabeljauw en vijftien procent van alle tong die door Belgische vaartuigen werden aangevoerd in het buitenland belandde.

De waarde van de in het buitenland te koop aangeboden vangsten lag wel lager dan in 1991. Toen werd 8.072 ton aangevoerd voor een waarde van 843 miljoen frank.

Volgens de beschikbare cijfers ziet de verdeling er als volgt uit:

Nederland	92	6.276 ton	594 milj. fr.
	91	6.009 ton	661 milj. fr.
	90	3.902 ton	371 milj. fr.
Denemarken	92	2.226 ton	153 milj. fr.
	91	1.786 ton	154 milj. fr.
	90	2.363	158 milj. fr.
Groot-Brittannië	92	174 ton	17 milj. fr.
	91	277 ton	27 milj. fr.
	90	437 ton	40 milj. fr.
Frankrijk	92	0 ton	0 milj. fr.
	91	-	-
	90	70	7 milj. fr.
Totaal	92	8.684 ton	764 milj. fr.
	91	8.072 ton	843 milj. fr.
	90	6.772 ton	576 milj. fr.

Visserij in januari viel tegen

De eerste maand van het jaar is een tegenvaller geworden voor de visserij. Aanvoer en besomming daalden spectaculair in Nieuwpoort en Oostende en in mindere mate in Zeebrugge. Er zijn aanwijsbare oorzaken zoals de weersomstandigheden die de kleinere eenheden parten speelden en de niet te stuiten uitwijking naar buitenlandse havens. Anderzijds mag niet uit het oog worden verloren dat het aantal actieve eenheden vooral de laatste maanden aanzienlijk verminderde. Dit alles zorgde voor een aanvoer die een derde lager lag dan in januari vorig jaar. Iets betere prijzen voor sommige vissoorten zorgden ervoor dat de besomming maar met 28 procent terug viel. De Zeebrugse Visveiling kende in januari '92 een omzet van 151 miljoen frank. Dit jaar leverde de aanvoer 116 miljoen op (-23%). Diverse aanvoer inbegrepen bedroeg de omzet van de ZV 127 miljoen.

De Oostendse vismijn veilde in januari bijna 43 miljoen frank vis tegenover 66 miljoen vorig jaar (-35%) en 80 miljoen in januari '91.

Ook Nieuwpoort ontsnapte niet aan de malaise. Vorig jaar haalde Nieuwpoort nog een januari-omzet van 8,9 miljoen frank die dit jaar terugviel 3,5 miljoen. Het aanvoergewicht liep in Zeebrugge met 28 procent, in Oostende met 42 procent en in Nieuwpoort met 53 procent terug. Stuk voor stuk cijfers die tot nadenken stemmen. (gw)

Aanvoer en besomming januari 1991-1993

GEWICHT	1993	1992	1991
Z	1.124 ton	1.573 ton	1.639 ton
O	481 ton	825 ton	952 ton
N	53 ton	113 ton	121 ton
TOT	1.657 ton	2.510 ton	2.712 ton

BESOMMING	1993	1992	1991
Z*	116 miljoen	151 miljoen	135 miljoen
O	43 miljoen	66 miljoen	80 miljoen
N	3.5 miljoen	8.9 miljoen	9.3 miljoen
TOT	162 miljoen	226 miljoen	224 miljoen

* Diverse aanvoer niet meegerekend.

O.V.A.

ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

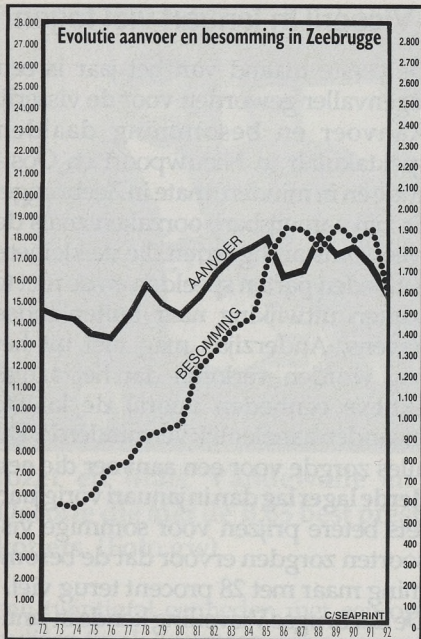
40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

- * 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

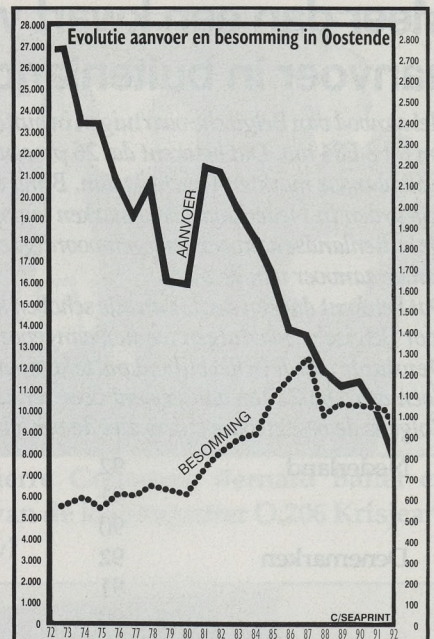
VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

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

Te Koop: videoplotter
Furuno GD 170 en
Navstar 601 D met antenne.
Prijns overeen te komen.
Tel.: 050 / 51 27 61



De twee vergelijkende grafieken, gebaseerd op de officiële cijfers, waarop de evolutie van het aanvoergewicht (schaal rechts 0-28.000 ton) en de opbrengst (schaal links 0-2.800 miljoen frank) visueel worden weergegeven laten niet aan duidelijkheid te wensen over. De aanvoer in Oostende bedroeg in 1972 nog 27.000 ton, daalde tot circa 16.000 ton om in de jaren 81-82 een nieuwe piek te bereiken. Sindsdien ging het konstant bergaf tot het aanvoergewicht van vorig jaar dat nog 8.300 ton begroeg. De situatie in Zeebrugge evolueerde totaal anders. Minder dan 15.000 ton in 1972 en iets meer dan 15.000 ton vorig jaar.



De besommingen in Oostende en Zeebrugge lagen in de jaren 72-73 slechts enkele tientallen miljoenen uit elkaar. Eind 92 stond de Oostendse vismijn op een opbrengst van 750 miljoen, terwijl de omzet in Zeebrugge vorig jaar het dubbele bedroeg. (gw)

Goede vangsten in Golf van Biscaje

Net als vorig jaar trokken de grote boomkortreilers reeds vroeg op het jaar naar de Golf van Biscaje. Voor de veiling van maandag 23 januari kwamen vier (Z.47, Z.48, Z.121 en Z.200) van de zestien vaartuigen met een vangst uit de Golf naar Zeebrugge. Het resultaat was niet mis. Een aanvoer van 240.000 kg en een totale besomming van 26 miljoen frank.

De Z.121 Deborah zette 16.000 kg vis, hoofdzakelijk tong, op de markt, goed voor een besomming van 3,6 miljoen frank. Voor de Z.121 was het niet de eerste reis naar de Golf. Eerder op het jaar liet reder Wintein reeds vangsten per koeltransport naar Urk overbrengen. Er waren de voorbije weken trouwens nog Belgische reders die hun vangsten in de grootste Nederlandse veiling voor platvis verkochten.

Onze vloot beschikt in de Golf van Biscaje (Ices-gebied VIII) over een tongkwotum van 70 ton, verhoogd met 293 ton verkregen in ruil voor 3.984 ton Noordzeeharing van Nederland.



IS DIT EMBLEEM U ONBEKEND ???

Dan zijn voor u de begrippen als

KWALITEIT

BETROUWBAARHEID

SERVICE eveneens nog onbekend

Want VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT, één der grootste inox-constructeurs van België (11.000m² produktieruimte), overvalt nu ook de visindustrie met zijn uitgebreid gamma van: * afvoergoten en afvoerputten * rekken en fileertafels * wasbakken en lavabo's * rookkarren & andere * kooksystemen * allerhande transportbanden * visfileerlijnen * vissorteer-systemen * bakkenwasmachines * pneum. afvalcanons * inblikssystemen * viswassysteem

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

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

VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT

Albert I-laan 52, 8630 Veurne

Telnr.: 058/31 51 95 Faxnr: 058/31 51 87

Prijs zeeduivel gestabiliseerd op hoog niveau

Zeeduivel (staartvis, lotte, roggevreter) staat als consumptievis hoog aangeschreven omwille van zijn stevig en fijn graatloos staartstuk. Samen met tarbot en griet behoort zeeduivel tot de duurdere vissoorten. Vandaar dat minder bonafide restaurateurs hun klanten wel eens (goedkopere) zeewolf durven voorschotelen. Via de visveiling komt 120 à 200 ton zeeduivel per jaar in omloop. Vorig jaar was dat 146 ton, amper 0,6 procent van de aanvoer. Omwille van de hoge prijs bedraagt de opbrengst van lotte twee procent van de globale besomming van onze vismijnen. De gemiddelde (vismijn)prijs voor zeeduivel is de laatste drie jaar gestabiliseerd rond de 350 frank. Tien jaar geleden was dat ongeveer de helft. Hoe de prijs evolueerde valt uit onderstaande tabel af te lezen. De prijsstijging naar de eindejaarsfeesten toe is een klassiek verschijnsel voor vissoorten die gretig afzet vinden voor gastronomische bereidingen. (gw)

GEMIDDELDE ZEEDUIVELPRIJS PER MAAND

	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92
JAN	-	257	223	309	334	384	298	406	461	372
FEB	173	210	228	273	306	334	289	430	356	302
MAA	151	172	221	293	296	305	322	367	360	407
APR	181	185	251	305	305	310	302	331	420	381
MEI	170	187	247	304	311	281	281	280	372	342
JUN	164	189	250	304	299	258	274	297	300	338
JUL	152	195	254	277	282	256	272	351	326	327
AUG	153	209	270	300	302	294	275	334	353	364
SEP	189	227	292	318	311	307	302	366	417	406
OKT	201	232	285	321	335	308	294	396	457	299
NOV	200	237	286	374	329	269	399	369	400	275
DEC	254	295	329	390	379	356	379	404	337	379
JAAR	176	202	255	312	313	294	293	345	359	340

α BRON: Vergelijkende zeevisserijstatistiek - Dienst voor Zeevisserij, Oostende

Opnieuw "zwarte" vis in Zeebrugge

In enkele private pakhuizen in de buurt van de Zeebrugse vismijn is maandagmorgen 8 februari opnieuw een partij niet-geveilde vis in beslag genomen. Het ging over een lading van vier ton tong, tarbot, griet en zeeduivel die op de veiling bijna 800.000 frank opbracht. De opbrengst van de verkoop werd eveneens in beslag genomen. Enkele dagen voordien werd ook al beslag gelegd op anderhalve ton vis die het daglicht niet mocht zien.

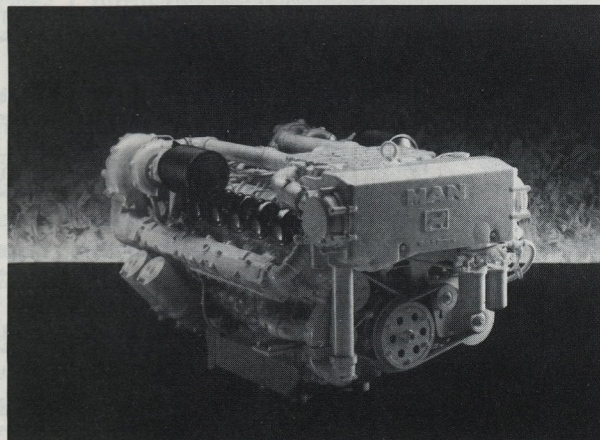
De illegale handel, opgezet door lieden die niet meer aan hun proefstuk zijn, werd opgerold door een actie waaraan de stadspolitie, de diensten van Douane en Aksijnzen en de inspectie van het Ministerie van Landbouw deelnamen. De actie kwam na klachten van handelaars die het illegale circuit op het spoor kwamen. Beide zaken krijgen uiteraard nog een juridisch staartje.

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



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

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

... Over visgronden

VANAF VOLGENDE MAAND start HVB onder de bladditel 'zeg me waar en wanneer' een nieuwe reeks. Onderwerp: een zwerftocht over de verschillende visgronden waar de Vlaamse vissers actief plegen te zijn. Waar gaan ze vissen en wanneer? Wat valt er te vangen? Wordt daar vandaag méér gevangen dan vroeger of is het omgekeerd? Zo'n dingen.

Veel lezers dringen aan op zo'n artikelenreeks. Voor de leek is het alvast interessant te weten hoe ver onze vissers zich in zee wagen, waarom ze het op die plaats doen en nergens anders. Maar ook de vissers zelf weten in veel gevallen nauwelijks iets af van de visserijen die zij persoonlijk zelf nooit beoefenen.

Wijzelf zijn niet in staat om dat allemaal van naaldje tot draadje uit te zoeken, daarom vroegen we het aan een stielman, oud-reder Eddy Serie, die u vanaf volgende maand met deze reeks verblijdt. We kunnen het niet nalaten deze serie over de visgronden in te leiden met een historisch sfeerbeeld. Van Mariette Saelens, kregen we een tekst(1) toegespeeld geschreven door haar overleden echtgenoot Kamiel Stubbe (2). Hij maakte als 'toerist' een reis mee aan boord van de O.215 'Alex-Marie' (200 pk) richting Witte Bank (3). Wij schrijven 1939. En we vragen ons af of er sindsdien wel veel veranderd is. Wellicht geeft Eddy Serie daar binnenkort een antwoord op.

't Is Dinsdagnamiddag als alle aangemonsterden, voorzien van panger en pluizak, aan boord stappen. Rap alles in 't logies geplaatst; de panger geleidigd, wat niet bestand is voor bederf op 't ijs gelegd, vooraan in den ijsput nevens het vischruim; en de rest van de spijzen in een kast of bank van 't logies.

Demotorist is reeds aan 't werk. Demachine stampst zwaar. Deschipper is in 't stuurhuis op de brug. Het schip schuift weg.

Ook de vrouwen zijn meegekomen en blijven aan boord wanneer het vissersvaartuig de reederijkaai verlaat. Niet lang echter vertoeven zij bij hun echtgenoot. Zodra de treiler zich in de sassen bevindt moeten zij aan land, afscheid nemend van hun man die naar 't onzekere gaat: voor veertien dagen naar de "Witte Bank".

' Pas buiten de haven van Oostende en het schip kiest de richting Noordoost ten noorden: richting die gevolgd blijft tot op de visscherij.

Een der matrozen klimt het stuurhuis binnen en neemt het stuurraad over, hij houdt de wacht. Gedurende drie uur zal hij het schip sturen terwijl de anderen rusten. En zo is het elk zijn beurt om drie uur wacht te doen: de "ouwe", de naam van iederen schipper, al is hij nog zoo jong en de drie matrozen elk op toer. Alleen de motorist doet geen wacht, hij

immers moet zorgen voor het hart van 't schip: de motor. De scheepsjongen heeft intusschen zijn handen vol om de stoof aan te houden, koffie te zetten, te kuischen, naalden te vullen... in één woord: d'anderen dienstig zijn.

Er zijn inderdaad van die dingen die nauwelijks wijzigen. Misschien is de uitrusting wel veranderd?

' In den pluizak hebben de mannen hun verschooning (schoon ondergoed). Den inventaris ervan: vier paar zoekousen (lange kousen), een onderbroek, een hemd, een onderhemd, een baai, vriezebroek, djomper, wanten, halsdoeken, zakdoeken en handdoeken, zeep en scheergerief. Voeg daarbij: de zoekleeders die ze aan hebben; de schoenen en 't kostuum welke ze aan hadden toen zij aan boord kwamen, en ge komt reeds tot een fraai pak kleergoed. Daarbij hebben wij nog hun zeegoed: oliebaai, kloefen, zelaarzen, olieschort en zuidwester.

In 't logies hebben zij dan nog hun beddegoed: bed, hoofdkussen, en een paar dekens. De panger bevat eten voor 14 dagen: boter, eieren, vleesch, conserven, groenten, salade, kaas, hesp (begin der reis), spek, zalm, sardienen, zeekoekjes, melk in dozen, suiker, mosterd, olie en azijn. Verder nog hun tabak, bier, limonade of water, en soms ook wel een fleschje goeien (Cognac).



Kamiel Stubbe maakte in 1939 een reis mee naar de Witte Bank en legde het vissersleven aan boord vast.

De inhoud van den panger kost 200 à 225 fr. Om hun eten te bereiden hebben zij een casserol (keteltje); een verlakte teljoor, lepel en vork; en een metalen tas, "mokke".

Voor 't schip wordt de gemiddeld per reis gebruikt: 10.000 liter mazout (4.700 fr.), een vat olie van 200 l. (800 fr.); 200 zakken of 10.000 kgr ijs (1.300 fr.), 1.000 l. drinkbaar water, een pot smeervet van 20 kgr (100 fr.), 6 à 8 zakken kolen (90 fr.), 20 liter gedistilleerd water, 2 kgr machine katoen.

Verder hebben zij in den voorpiek het reserve korretuig; en in den achterput of kabelgat bevinden zich reserve kabels, ketens e.a.

Op financieel gebied is er dus wel degelijk één en ander veranderd. Maar voor de rest...

'Het winden geschiedt om de drie of vier uur: om de drie uur als er veel gevangen wordt, om de vier uur als de visch gezocht wordt. Dus ieder vier uur ten laatste moet iedereen aan dek zijn, zoowel bij dag als bij nacht. Steeds zijn alle handen aan 't werk. Het opwinden, inhalen van 't net, depooklijn losmaken, visch op dek goeien, het korrenet terug klaar maken en in zee vieren duurt zoowat 20 min. tot 1/2 uur volgens de omstandigheden: bries of kalme zee. De visch oppikken, gutten, kuischen en per soort in het vischruim neerlaten neemt 1 uur tot 1,30 uur in beslag, zonder te spreken van tegenslagen, gescheurde netten of andere. Wanneer alles vaardig afloopt is de arbeid gedaan in anderhalf uur tot twee uurtjes.

De bemanning, uitgenomen deze die de wacht heeft, kan dan voor een paar uurtjes

rusten. Binst die rust moeten zij dan hun eten bereiden, schaften en slapen, want straks zijn de sleepuren om en is 't weerom winden. In normale omstandigheden werken zij dus in de 24 uren, 6 x 2 uur; voeg daarbij 2 maal de wacht en ge komt tot 16 u. arbeid gedurende dag en nacht.

De 8 u. rust zijn ingedeeld in vier perioden. Ge ziet van hier, welk onrustig, zelfs koortsachtig werken het visschersleven medebrengt. Telkens en telkens wordt hun slaap onderbroken.

Voeg daarbij het werd dat zij hebben aan 't vermaken van gescheurde korren, die de reeds zoo minieme rust nog komt opslorpen en ge komt tot dagen en soms nachten zonder ééns te kunnen slapen.

Een der visschers-matrozen vertelde mij, dat in 't Kanaal visschen ter hoogte van de Hizards en Bishop's er ruim zooveel tijd besteed wordt aan korvermaken als aan vischgutten en bergen.

Wat dan zeggen van de visschers op IJsland, die soms 48 uur aan een stuk gutten en spoelen.

Dat dan wat het werk betreft. Verder verliep het leven aan boord als volgt.

's Middags tusschen 11 en 13 uur worden aardappelen of soep met brood gegeten. (groentensoep of erwtensoep). Deze wordt klaar gemaakt door den jongen en den motorist. Daarbij nog vleesch door elk meegebracht.

's Avonds tusschen 7 en 9 uur, brood met, vanaf de vischvangst gebakken visch, of andere toespilze. 's Nachts wordt volgens het korren een stuk brood gegeten uit de vuist. En zoo wordt gedurende 24 uren een keer of zes de maag gevuld.

Wanneer wij op 't einde van de reis zijn, en de meegebrachte spijzen verminderen, eet men "van onder den kiel". 's Morgens droogvisch; 's middags gekookte visch, en tusschenin gebakken visch of gekookte

kreeftjes.

Het bereiden van het eten geschiedt zonder minsten zin van netheid of zindelijkheid; maar met den slenter van "het steekt zoo nauw niet voor ons" of "wij 'n zijn toch niet zoo vies".

De koffie wordt opgeschonken in de koffiekkan, die dan opnieuw geledigd wordt in de moor, om terug opgeschonken te worden. Na enkele keeren weg en weer gieten is de koffie klaar.

De drinkkroes wordt uitgespoeld, soms met water soms met koffie. Elk snijdt zijn eigen stuiten (boterhammen), doet er boter of gelei op, als de boter tenminste niet sterk geworden is. Zoo ondereen gezeten in het logies (waar steeds de geur van de mazout in den neus rijpt) zonder tafel, met de tas of de potten nevens hen op de zitbank, verorberen zij hun maal.

's Middags worden de aardappelen geschild door den jongen, op het vuur gezet en gekookt in een verlakte pot. Na afgepeurd te zijn, schept ieder zijn part er uit en legt dit in zijn kleinen eetpot waar elk eerst afzonderlijk vleesch of eieren in gebakken heeft.

Wie gekookte eieren wil, laat ze, binst de aardappelen op 't vuur staan koken. De jongen moet dan zorgen dat ze niet te hard of te nesch zijn, anders...

En zoo gaat de dagelijksche tred van 't visschersleven.

Ieder keer dat het werk gedaan is, wordt er gegeten. Van vaste uren geen sprake. Werken is het voornaamste, etenstijd volgt: soms een brok uit de vuist, soms een pot tusschen de knieën.

Het morgenmaal geschiedt tusschen 6 en 8 uur. Brood van 't schip met toespilze door elk afzonderlijk medegebracht en koffie van het algemeene.

Men noemt het "Algemeene" het eten dat aan boord gedaan wordt voor alleman samen, zoals brood, koffie, aardappelen, groenten, e.a.

Na het eten seffens de kooi in, in het logies als in ingemaakte kasten. Elk heeft zoo zijn

kooi; waarin een matras, een kussen en een laken liggen.

Enkel de laarzen of kloefen en de djomper worden uitgetrokken. Zoo heel gekleed kruipen de mannen in deze soort kooi om in slaap gewiegd te worden door 't schommelend en stekend schip, onder de kadans van den ronkende motor.

Hun kleederen uitdoen en eens lekker slapen tusschen een paar zindelijk gestreken lakens is onbekend. Immers zij liggen er maar voor een paar uurtjes ten hoogste. Bij het weksein "Winden" moeten zij zoo rap mogelijk paraat staan op hun plaats aan dek.

Wasschen, scheren, kammen kent men ook niet. Onder heel de reis van 12 zeedagen, heeft er enkel een der jongste matrozen zich den baard geschoren (zonder gewasschen te zijn). Het drinkbaar water immers dient voor het bereiden van het eten.

Zekerlijk is op dat gebied nog heel wat te doen, maar het is begrijpelijker dat de visscher in zee niet zooveel geeft om zindelijkheid als aan wal. Hij leeft hier temidden een koortachtige werken, ver van huis, zonder de noodige verzorging.

Eén ding werd wel degelijk gemoderiseerd.

'k Heb nog niet gezegd hoe onze W.C. er uitziet.

Geen spraak natuurlijk van Engelsche gemakken met loopend water, zelfs niet van een W.C.-huisje. Neen, ons gemak is een eenvoudig tonnetje, dat gereinigd wordt met zeewater, om overboord gekanteld te worden. (fv)

(1) De integrale tekst waaruit wij passages plukken verscheen in 'De Vervoerarbeider' nr 5, november 1939.

(2) Kamiel Stubbe was vòòr WO II syndikaal propagandist, tijdens de oorlog was hij OCMW-bediende te Bredene-Dorp en erna werd hij ambtenaar bij de RVA.

Ook journalistiek was hij actief. Zo verzorgde hij tot begin vande tachtiger jaren een schaakrubriek in de plaatselijke krant Het Nieuwsblad van de Kust.

(3) Waar de Witte bank te vinden is leert Eddy Serie u binnenkort (met zeekaart en al) in de nieuwe reeks over de visgronden.

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

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)
- * KORRETOUWENSTALEN KABELS
- * ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



B.D.M. n.v.

Van Iper

Uw Verzekeraar voor

goederen & casco

pandi & C.M.R.

brand, motor, ongevallen en andere risico's

Lange Nieuwstraat 17, Fax: 03 / 225 24 34

B-2000 Antwerpen 1

Tx 34.917

Tel.: 03 / 233 78 38

Slechte toestand visserij dwingt tot aanpassingen

Lowestoft: één grote bouwwerf

HVB bezocht al eens de Britse haven Lowestoft (HVB 9, sep '91 ps 11-14). En eens we ergens de weg kennen, mag men ons tot de regelmatige bezoekers rekenen.

Alles wordt verbouwd

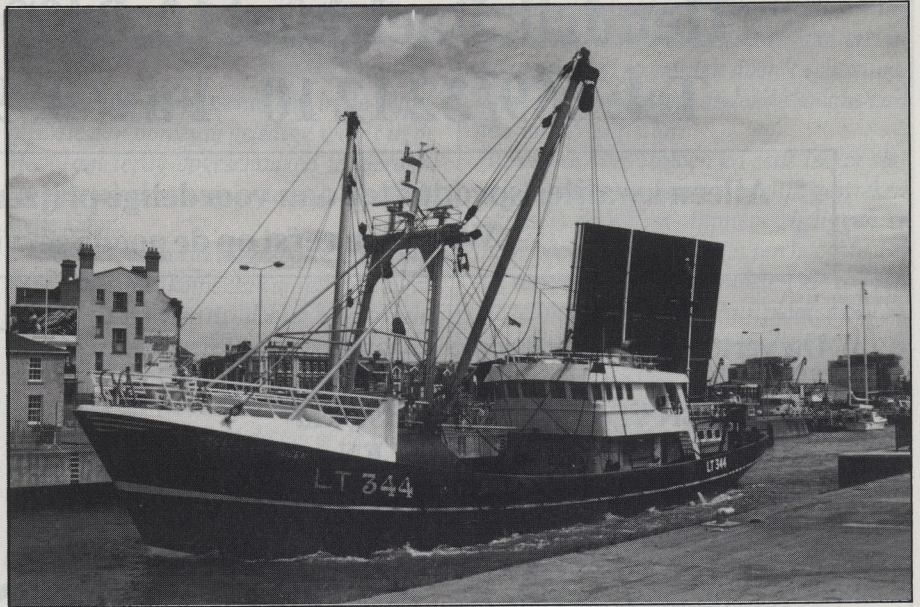
Toen reeds meldden we dat de vissershaven in een uitputtende overlevingsstrijd gewikkeld was. De oude ijslandschepen waren er nog goed om als ondersteuningsschip te dienen voor de olieplatforms.

De nieuwe voorschriften terzake bleken inmiddels echter zo streng dat bijna geen enkele oude treiler nog in aanmerking kwam om te worden aangepast. Tientallen treilers (ook uit *Grimsby* en de Schotse havens) werden verwezen naar een afbraakwerf te *Rainham* (Kent). De stand-by-afdeling van *Colne Shipping* uit *Lowestoft* verkocht zijn vloot wachtschepen (18 treilers) aan *Caravelle Maritime* om af te breken. De schroothandelaren verkochten er een tiental om vanuit Zuid-Afrika en vanuit een West-Afrikaans land (Portugese eigenaars) opnieuw te vissen. Een viertal werden doorverkocht als woonboten. De rest wordt in tempo verwerkt tot schroot. De rederijen die in de branche wensten verder te gaan togen op zoek naar betaalbare sleepboten, werkschepen en hektreilers om deze om te bouwen tot aangepaste vracht-, reddings- en ondersteuningsschepen. De verkoop van tweedehandse vaartuigen kende daardoor tijdelijk een piek.

Visserij

De visserij te *Lowestoft* kende een verdere terugval. De vismijn ligt er desolaat bij en maar weinig grotere treilers verkopen er hun vangst. Deze zomer werden veel treilers stilgelegd. De meeste bokkentreilers van de belangrijkste rederijen verdienen hun brood via de Nederlandse know-how (in de breedst mogelijke betekenis) en het verkopen van hun vangst in Nederlandse havens, waar ze betere prijzen krijgen. Een aantal treilers zijn trouwens joint-ventures tussen reders uit *Lowestoft* en uit Nederland. Sommige varen nog altijd met Nederlandse bemanningen vanuit Nederlandse havens.

De visserijafdeling van *Colne Shipping*



'De Broadholm Queen'. Veel Britse bokkers uit *Lowestoft* komen er enkel om aan hun wettelijke verplichtingen te voldoen.



Uit de Britse havens zijn deze silhouetten bijna verdwenen.

baat zijn 17 bokkentreilers uit met wisselend succes. *Talisman Trawlers* werkt met vallen en opstaan en *Galidoro Trawlers* ging in oktober '92 definitief over de kop. De 10 jaar oude rederij bezat drie ex-Nederlandse boomkorvaartuigen: de LT 310 'De Vrouw Melanie', de LT 210 'De Vrouw Andrea' en 'De Vrouw Blanche'. De laatste ligt te *Lowestoft* aan de ketting om te worden verkocht om zodoende de Britse schuldeisers (hoofdzakelijk de *Lloyds Bank*) te betalen. 'De Vrouw Andrea' lag te Breskens aan de ketting en 'De Vrouw Melanie', die door een andere maatschappij werd gecharterd,

werd ook in Nederland aangeslagen. Beide vaartuigen werden tegen belachelijk lage prijzen verkocht om de Nederlandse schuldeisers te kunnen betalen.

Ook de *Lowestoftse* vissers zien met lede ogen aan dat steeds meer vreemde, maar in Groot-Britannië geregistreerde vaartuigen, met vreemde bemanningen hun niet al te grote quota opvissen. Momenteel zijn er over het hele Verenigd Koninkrijk 81 vervlagde schepen: 57 Spanjaarden, 21 Nederlanders, 2 Denen en 1 Belg.

Tekst en foto's: Daniël Pots

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Drie keer vrij spraak

Op 2 april 1991 werd aan boord van de A 9 *Stern* vastgesteld dat het visruim voor drievierden onder water stond. Het vaartuig vatte onmiddellijk de terugreis aan en kon 's anderdaags veilig de haven van Zeebrugge bereiken. Uit het onderzoek is gebleken dat er in het lensstelsel geen filters of roosters ingebouwd waren en het vuil tot bij de afsluitkranen kon komen waardoor deze niet meer volledig sloten. Aan schipper en bemanning kunnen geen beroepsfouten ten laste worden gelegd voor de verkeerde en onvolledige montage van de lensinrichting.

Een tweede geval betreft de O 333. Op 22 februari 1991 gingen de alarmsignalen van de motor af aan boord van de O 333 *Marco*. Door motorist *Freddy Petit* werd vastgesteld dat de oliedruk te laag was in de turbo evenals het oliepeil in de carter. Bij het spoelen van de turbo met water werd vastgesteld dat de olie verbrandde langs het waterkanaaltje. Toen in de thuishaven de technici van de firma *Boveri* de defekten onderzochten bleek dat de turbo onherstelbaar was en moest vervangen worden. Deze defekten waren niet te voorzien. Motorist *Freddy Petit* werd door de Raad buiten zaak gesteld en geen beroepsfouten werden hem ten laste gelegd.

Ook walmachinist *Vanhoorne* werd vrijgesproken. Tijdens de maand maart 1991 werden aan boord van de O 108 *Arent* onderhoudswerken uitgevoerd. Op 20 maart werd de motor gestart om het vaartuig met zijn bakboordzijde tegen de kade te leggen en de bakboordbok te plaatsen. Schipper *Torcq* stelde tijdens dit manoeuvre vast dat er meer rookontwikkeling onstond dan anders, maar dacht dat dit te wijten was aan het feit dat de schipper lang aan de kade stond. Plotseling ontstond een grote rookontwikkeling en sloeg de motor op hol. Door de grote rookontwikkeling kondensde schipper noch walmachinist *Willy Vanhoorne* in de machinekamer binnengaan. Schipper *Torcq* heeft dan de mazoutkraan dichtgedraaid in de lierkamer. Nadat de meeste rook opgetrokken was, kon hij samen met de walmachinist in de machinekamer binnen gaan en heeft hij de stang die de mazoutpompen met de regelaar verbindt, ingedruwd waarop de motor stilviel. Later is uit het onderzoek gebleken dat de verbindingsstang gebroken was, die de brandstofpompen en de regelaar

verbindt, waardoor er een te grote toevoer van brandstof was en de motor op hol sloeg.

In het kader van onderhoudswerkzaamheden werd de motor nog een week voor het ongeval geschouwd door de zeevaartsinspectie en de verzekeringsmaatschappij. Bij het starten van de motor en het manoeuvreren van het schip liet, benevens de verhoogde rookontwikkeling, niets vermoeden dat er iets mankeerde aan de motor. Niemand van de bemanning treft enige schuld.

Vastlopen

Op 10 maart 1990 is de Z 324 *Wielingen* vastgelopen op de *Inner Ruytingen* maar kon op eigen kracht terug vlot komen. De wachtoverste *Willy Arents* heeft bij het vastlopen blindelings vertrouwd op de gegevens van de *decca* en tijdens zijn wachtbeurt geen enkele positiebepaling uitgevoerd. Achteraf is gebleken dat de *decca* lijnen één toer meer telden dan normaal. De Raad bestraft de wachtoverste met 7 dagen schorsing wegens een overtreding op voorschrift 5 van het IAR dat zegt: 'Elke vaartuig dient ten alle tijde een goede uitkijk te houden'. Uit dit voorval dient alweer de les gehaald te worden dat men geen absoluut vertrouwen mag hebben in de aan boord zijnde toestellen.

Verkeersscheidingsstelsel

Schipper *Noel Verleene* van de N 709 *Mardyck* en schipper *Franky Pots* van de O 187 *St. Antonius* werden door de Raad bestraft met elk 5 dagen schorsing. Op 27 mei 1990 kruiste de O 187 de SW-lane niet onder een rechte hoek. Dit werd vastgesteld door de Britse overheid en het vaartuig werd geïdentificeerd door de "Sunk Pilot Station". Uit de *radar*-*plottingen* en *videorecords* van de Britse Overheid blijkt dat er geen reden kan aangetoond worden om de SW-lane niet onder een rechte hoek te kruisen. Schipper *Franky Pots* had immers voor zijn verdediging ingeroepen dat hij zijn koers had veranderd om veilig achter een vaartuig door te varen, dat de SW-Lane volgde.

Op 8 oktober 1991 werd door de Britse overheid vastgesteld dat de N 709 onder een hoek van 70° tegen de algemene verkeersstroom van de SW-lane voer. Het vaartuig werd geïdentificeerd door een vliegtuig. Schipper *Noël Verleene* ontkende de feiten niet, maar wist er verder niets meer over te vertellen en

de Raad achtte bijgevolg zijn schuld bewezen.

Ze waren er niet

Rijkskommissaris *Carly* vorderde strenge straffen tegen bemanningsleden die niet komen opdagen als er moet gevaren worden en dus schromelijk te kort komen aan de arbeidsovereenkomst. In zulke gevallen moet het vaartuig dikwijls enkele dagen blijven liggen eer een ander bemanningslid wordt gevonden en lijden de reder en de bemanning economisch verlies wat meestal niet meer te recuperen is. Tevens wordt er in de vorderingen bepaald dat er verbod wordt opgelegd aan de *schampavieesspelers* (pardon?) om gedurende de opgelegde strafperiode te varen op vissersvaartuigen in gelijk welke hoedanigheid. Er zijn nog een tiental gevallen in behandeling en de Rijkskommissaris wist te vertellen dat de spijbelaars met harde maatregelen zullen gekonfronteerd worden.

Zo werd voor *Erik Bentein*, die ook op de Onderzoeksraad niet verscheen, bij verstek een straf gevorderd van twee maanden omdat hij afwezig was bij afvaart van de Z 573 op 28 juli 1990 en ook op 3 november 1990 bij afvaart van de Z 307.

14 dagen schorsing om in gelijk welke hoedanigheid te varen luidde de vordering tegen matroos *Johnny Laseure* die op 23 september 1990 zijn kat stuurde bij afvaart van de Z 554.

Aanvaringen

De Raad verhoorde *Roger Lauwereins* en *François Devoy* omtrent de aanvaring tussen hun schip O 23 *Geoffrey-William* en het Cyprietisch motorschip *Georgius 12*. De feiten gebeurden op 27 november 1990 ter hoogte van het loodsstation in zee. Loods *Pieters* stelde in het verhoor dat er niet mag gevist worden in een bebakend vaarwater en dit volgens een politiereglement voor de Belgische territoriale zee (?).

Uit de verklaringen en de konfrontaties is er nog geen duidelijkheid en het onderzoek wordt verder gezet.

Schipper *Franky Van Troye* van de Z 582 *Assanat* en schipper *Peter De Graeve* van de B601 *Van Maerlant* zaten eveneens op het bankje om uitleg te verschaffen over de aanvaring met een ten anker liggend vaartuig terwijl ze de spanvisserij beoefenden ter hoogte van Cadzand op 1 december 1990. De Nederlandse Overheid verbaliseerde in die zaak en het onderzoek wordt verder gezet.

Robert Coelus



Voor de vijfde keer sinds de ZV de vismijnactiviteiten in Zeebrugge in handen heeft werden de verdienstelijkste reders en hun bemanningen in de bloemetjes gezet. Elders in dit nummer staat daar meer over te lezen. Op de familiefoto de aanwezige eigenaars en bemanningen van de Z.12 *Sabrina*, O.206 *Krisjean-Henson*, B.65 *Artevelde* en Z.98 *Op Hoop van Zegen*.



Voor de derde keer was er opnieuw een grote opkomst voor het jaarlijkse feest van de *Vriendenkring van het Noordzee-aquarium* in Oostende. Schepen Pol Van Laer bracht het nieuws dat weldra werk wordt gemaakt van de herstelling van het aquarium. Het stadsbestuur zou daarvoor 20 miljoen veil hebben. Er wordt zelfs een derde verdieping voorzien. Voorlopig zit de aanpassing nog in de ontwerpfasen. Tijdens de feestavond werd ook voor het eerst de *Gouden Vis* uitgereikt aan bemanningen die tijdens het voorbije jaar het meest interessante zeebiologisch materiaal aanbracht. Op de groepsfoto de laureaten (*Gouden Vis*) van de Z.92 *Lundy Gannet* en (*Zilveren Vis*) O.190 *Renilde*. De eervolle vermeldingen waren voor de O.29 *Broodwinner*, Z.185 *Emerald Star*, N.555 *Valentino*, en O.455 *Zeesymphonie*.

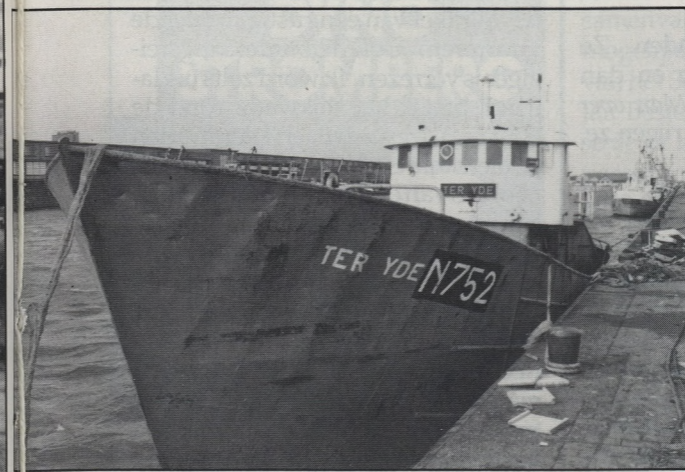


Schepen van Laer en reder-gemeenteraadslid Norbert Hennaert overhandigden de *Gouden Vis* aan mevrouw Christiane Ghevaert, echtgenote van de onlangs overleden reder Jaak Flitser. De trofee werd toegekend omdat de Z.92 het meest zeebiologisch materiaal aan het aquarium bezorgde.



De *Zilveren Vis* was voor de bemanning van de O.190 voor het aanbrengen van een van de zeldzaamste vissen uit onze kustwateren, namelijk een *blauwkeeltje*. Mevrouw Demey, echtgenote van een der bemanningsleden, nam de trofee in ontvangst.

de maand in beeld



Nog een vaartuig dat definitief verdwijnt. De plankenvisser N.752 Ter Yde wordt aan de Baelskaai in Oostende afgevoerd. Het vaartuig uit 1971 is nog een konstruktie van de scheepswerf Beliard-Crigton in Oostende.



De jaarlijkse bloemenhulde aan het vissersmonument in Heist werd in de war gestuurd door een gierende stormwind. Inderhaast werden de bloemstukken neergelegd. Daarna zochten de aanwezigen zo rap mogelijk bescherming in veiliger oorden.



De nieuwe scheepswerf APS kreeg reeds een eerste klant over de vloer. De hektreiler O.154 *Wilmar* meldde zich voor een kleine herstelling.



De Oostendse *Garnaaltrofee* gaat opnieuw van reder Gilbert Viaene van de O.101 (zopas voorzien van een nieuwe aluminiumbrug), zijn zoon schipper Benny en matroos Christian Barbaix. Sinds de eerste uitreiking van de trofee in 1972 is de tiende keer dat de O.101 Benny de trofee voor de grootste garnaalbesomming in de Oostendse vismijn mag voeren.

KB (Scheepvaart- en Konstruktiebedrijf) verhuist rond Pasen. Het bedrijf ruilt de oude vestiging aan de Oostendse Baelskaai voor een volledig nieuw complex met een oppervlakte van 2.000 m² enkele tientallen meters verwijderd van het de huidige ligging.



Zijn dit geen museumstukken? De oude rijdende lieren die gebruikt werden bij het lossen van de intussen gesloopte ijslander O.318 zijn nog achtergebleven in Oostende. Ze horen thuis in een museum voor industriële archeologie.

Een baard van achttien dagen (11)

Mijn aap schreit

De chimpansee

is

ziek van de zee.

"Berceuse presque nègre".

P. v. Ostayen.

TK ONTERF MEZELF, in mijn wanhoop zoeken mijn zieke handen zenuwachtig naar de naden van mijn omhulsel om ze open te rijten, want ik wil uit mijn vel springen. Ik wil! Ik wil! Hooft ge me dan niet, gij allen die het goed meent met mij, gij, die thuis mijn koffie en mijn cognac komt uitslurpen, gij, die mij vriendelijk toeknikt op de dijk of 's avonds, onder lantarens, gij, mijn moeder, gij, mijn vrouw, gij mijn hond, help, help, ik lig hier te creperen. Mijn lijf deugt niet meer, mijn geest is een natte vaatdoek geworden, de pillen zijn tot onder mijn weke lenden gerold, waar ze me nu te prikken liggen, want ik ben de hypersensitieve prinses, die erwtten voelt doorheen dertien matrassen opgevuld met lamawol. En ik verwacht geen prins, niemand, niemand, want op mijn pols is het twee uur 's nachts en de zee is doof en deze stalen wanden zijn stomen mijn tong is stijf en mijn mond stinkt en mijn vingers ruiken zuur en mijn ogen zijn toegenaaid van vaak en... en.. en.. Dju toch, wat kan een mens ongelukkig zijn. Nooit, nooit ofte jamais zet ik nog een poot op een schip, zet een schip nog een poot op mij. Konden we maar geramd worden, opeen mijn lopen, getorpedeerd worden, vergaan, gelukzalig vergaan en zinken in een eeuwige, volstrekt loden slaap.

Ik houd mijn ranzige adem in, gereed om de schok op te vangen en wacht. Foert, zelfs het lot, het stomme lot zit te slapen bij zijn wormstekig wiel. Roepen, ja roepen wil ik. En ik roep.

Het galmt door het nachtelijk schip, boven het gezeur van de wind, boven het zuigen van de baren aan deze geobsedeerde, gemotoriseerde doodkist.

Ha! ze komen niet, ze willen niet komen. Dan spring ik over boord, het moet uit zijn met die onmacht van de zeezieke lor in mij. Vandaag, bij het uchtendkrieken, ja uchtendkrieken, zoals de laatste morgen van terdoodveroordeelden wordt genoemd, zullen ze mijn kooi leeg vin-

den, me zoeken, me niet vinden. Ze zullen seinen of terugkeren en dan ginds, in het vaderland: "Man over boord". Ik zal ze hebben, ze krijgen ze, mijn wraak.

Op, debout!

Met één sprong ben ik uit de kooi, sta stijf en spokerig voor de lavabo, zonder bril, een schim. De laffe deining wil mijn maag tot gulpen roeren, maar ze zal niet, ze zal niet. Zie, ik sla mijn armen open... en, och arme, zo wordt iemand op de zoom van de eeuwigheid tot zijn droevige, tijdelijke gestalte herleid... ik moet me spoeden met die armen want mijn broek valt af, mijn oude broek, het enig stuk verleden, waarin ik nog betrouwen stelde, het verlaat me ook.

Maar alles en allen zullen weten aan wat prijs. Ik stommel de gang door, krijg een flapperende oliemantelmouw langs mijn martelaarsgezicht, wat me nog hitsiger maakt en ik glijd uit de schacht van de gang de koele stolp van de nacht in. De vage contouren van de reddingsboot bewerken een evenwicht in mij tussen dood en leven. Komaan, straks heb ik nog tijd om me te verdoen. Waar is de brug, waar staan mijn beulen? Bij het scharrelen naar de trapleuning krijg ik een pak Engels-zoutwater over mij. Voort! Met voeten, wring ik me de hoogte in, vind de klink van de brugcabine, draai en duw, niets. Plots vòòr de druipende ruit het gezicht van Frans. Hij, maar van uit zijn aquarium dringt geen kik tot me door. Mijn haar waait intussen in mijn tanden en ik voel hoe mijn broek opnieuw aanstalten maakt van mijn vormloze lenden te glijden. Komaan, ik spring van hier over boord. Eén, twee....

— Sedert wanneer komt men op de brug langs de loefzijde, wroetelaar? Hop, binnen. Een deur slaat achter me toe, de geruchten zijn verstomd, er brandt een schone klaarte achter de windroosboven het wiel, het geurt naar appelsienen, ik heb de indruk thuis te komen bij mijn moeder, lang, heel lang geleden. Maar onmiddellijk pakt me opnieuw een walgen in de keel, en...

— Steek uw kop buiten, plat kind. Ik bekom. Hier is het goed. Alleen mijn hoofd boort een frisse holte in de deinende nacht. Mijn schouders rusten op de kloeke weerstand van het raampje; nog nooit had ik zo de indruk van het nut mijner handen als nu, want krampachtig slagen ze er in elk een gevaarlijk kleinen broeksknoop vast te knijpen. Achter me is Frans aan het murmelen

tegen een matroos. Veilig voel ik me en de zelfmoordenaar is dood in mij. Stilaan droogt het water op mijn brilglazen en, ofschoon vaag, ontwaar ik het mirakel van een rustig maaierende vuurtoren. Ook de ontdekkingsreiziger is verrezen. Ik word zelfs uitdagerend, bekijk het slijkwater rond de boot met drieste blik en keer me dan binnenwaarts, genezen, als één, die zijn hals van onder de guillotine trekken mag, omdat een maagd onder het publiek hem tot echtgenoot wil. — Waar zijn we, Frans en... Amedé? — Schotland, aan bakboord, de Orkney's aan stuurboord.

Rechts vòòr ons uit pinkt inderdaad nog een licht. We varen dus opnieuw tussen mensen, het contact met alle kusten der aarde is opnieuw tot stand gebracht, ook met de staketsels van Oostende, de dokken, de trams er heen, de straten. Ginds moeten nu per twee de politieagenten over de voetpaden schuiven, nu en dan een woord zeggend over dure schoenen en het groeien van hun kinderen.

En hier, aan bakboord, achter het hoge licht, dromen de kastelen van Walter Scott en slapen in het eerste lentemos de reeën van Robert Burns, wiens hart "in the highlands" was.

— Op welke hoogte zouden we zijn, Frans?

— Een uur of vier geleden, toen ge op uw kafzak laagte te grollen, Aberdeen. Hij spreekt het woord uit met de tongval van een visser, die de oorlog in Engeland heeft dorgebracht. Aberdeen, klemtoon op "deen". Hoe een stad of een streek toch een ander uitzicht, een andere ziel krijgen, wanneer ze uitgesproken worden met het timbre van hun eigen sfeer.

— Vertel eens wat.

— Over de zeeziekte?

— Dat bestaat niet, zeeziekte. Weet ge niets over het land, over het binnenland? Ik ben nooit verder dan Gent geweest.

Wat moet ik over dat fameus binnenland vertellen? Torens, musea, standbeelden? Die eeuwige belangstelling voor het vermoede onbekende; terwijl er alleen maar mensen zijn.

— Zijt ge reeds in de dierentuin geweest?

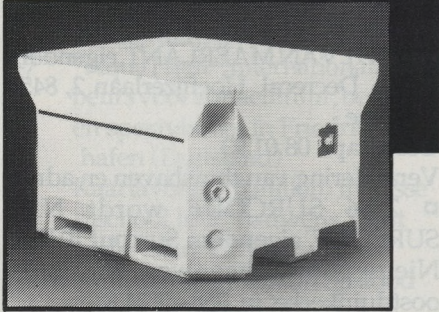
Die vraag welt me zo plots naar de lip?

Fruidistische echo of roep van het onrustige dier dat een half uur geleden uit de kooi wilde?

Karel Jonckheere

Vervolgt

DYNO STROMBERG



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



**Haasnoot
Handelonderneming
Holland**

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

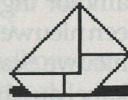
Bestek

In uitvoering van het Communautair Bestek (C.B.) "Verwerking en afzet van visserij- en aquacultuurprodukten - Doelstelling 5a", in toepassing van Verordening (EEG) nr. 4042/89 van de Raad van 19 december 1989 inzake de verbetering van de verwerking en de afzet van visserij- en aquacultuurprodukten, kunnen tot 30 april 1993 individuele bijstandsaanvragen worden ingediend voor opname in een Operationeel Programma dat aan de EG-Commissie zal worden overgemaakt uiterlijk op 30 juni 1993.

De bijstandsaanvragen dienen te worden ingediend bij het Ministerie van Landbouw, Dienst Landbouwcoöperatie en Investeringsbeleid, Manhattan Center, Office Tower, Bolwerklaan 21, 1210 BRUSSEL.

Op hetzelfde adres zijn aanvraagformulieren te bekomen, evenals een samenvattend document dat de steunmogelijkheden uiteenzet in het kader van het Sektorplan en het Communautair Bestek "Verwerking en afzet van visserij- en aquacultuurprodukten", in toepassing van Verordening (EEG) nr. 4042/89.

Brieven



Aalmoezenier

Langs deze weg dank ik allen van harte voor de vele felicitaties en bemoedigende woorden die ik mocht ontvangen naar aanleiding van mijn benoeming tot aalmoezenier in de zeevisserij. Ik weet dat een man opvolgen zoals E.H. Jan Corneille geen senecure is. Gelukkig is hij nog fris en gezond om mij in woord en daad bij te staan en kan en mag ik van zijn dertigjarige ervaring genieten, al zijn de tijden wel veranderd. Daar de benoeming vanwege het ministerie van landbouw nog steeds niet definitief is (?), en ik het aalmoezenierschap aldus moet combineren met het lesgeven in het VTI (een uitdrukkelijke wens van de bisschop) en het directeurschap van de Paster Pypeschool, rest er mij nu niet veel tijd om bezoeken af te leggen en zelf veel initiatieven te nemen.

Vanuit vele hoeken vernam ik dat men niet goed weet waar en hoe men mij kan bereiken voor alles waarmee ik behulpzaam kan zijn. Het is dan ook mijn bedoeling dit hier duidelijk in de verf te zetten.

Ik woon op het St.-Catharinaplein nr 8 te Oostende. Ik ben telefonisch te bereiken op het nummer 059 / 5021 02 en via de semafoon op het nummer 01 - 819 859 - 4. Erger je alstublieft niet aan mijn antwoordapparaat, want ik kan maar op één plaats tegelijk zijn.

D. Demaeght

Foto

In HVB nr 2 van 5 februari 1993 staat op p 39 een mooie foto afgedrukt van de jigsawvaarder O 298 'Van Dijk'.

Van dit vaartuig bezit ik verschillende foto's, maar daarbij is geen enkele waarop het schip helemaal afgebeeld staat. Aangezien ik, onder leiding van schipper Roland Tratsaert, op de O 298 nog gevaren heb zou ik het zeer aangenaam vinden een afdruk van deze foto of een negatief toegestuurd te krijgen.

F. De Brock, Duinbergen

NvdR: De betreffende foto is eigendom van onze medewerker Daniël Pots. We hebben hem uw naam en adres doorgegeven. We vermoeden evenwel dat hij die foto niet uit handen zal geven.

Wij vernamen het overlijden van Maria Kimpe, weduwe van Pierre Barbaix. Zij werd geboren op 6 maart 1902 en stierf op 25 februari 1993. Zij was met talrijke familiale banden verbonden met de visserij. Haar overleden echtgenoot was schipper-reder van de O 100 en de O 177. Zij was de schoonmoeder van oud-reders Frans Serie en Constant Wynsberghe. Zij was de moeder van oud-reder André Barbaix. Maria Kimpe was grootmoeder van oud-reder Eddy Serie en van reder Rudi Barbaix.

Op zee overleed op 8 februari 1993 onverwacht Germain Martens, adjudant op rust. De overledene werd geboren op 1 juli 1930.

Op 6 februari 1993 overleed Albert Nassel (° 2 januari 1918), bediende bij de RMT op rust. De uitvaart, gevolgd door de crematie, vond plaats op de Oostendse begraafplaats aan de Stuiverstraat in beperkte familiekring.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Camiel Coghe, schipper ter zeevisserij en kapitein bij 'Dragages Decloedt & Fils', op rust. De overledene (° Koksijde, 15 juli 1920 - † Oostende, 23 februari 1993) was echtgenote van mevrouw Julienne Timmerman. De begrafenis had plaats op 27 februari te Bredene.

Tenslotte vernamen we het overlijden van Henri Schockaert. In Oostendse visserijmiddens was overledene geen onbekende. Nazaten van de overledene zijn o.a. aktief in de visserij als duiker en als smid.

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

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

ELEX - TELEX - TELEX - TELEX - TELEX - TELEX - TELEX

De O.66 L'Ebauche (ex-Z.66 Nelson) is dan toch geen aanwinst gebleken voor de Oostendse visafslag. De grote boomkorteiler verkocht kort na de overdracht weliswaar reeds in zijn nieuwe thuishaven, maar liet zich de voorbije weken weer zien in Zeebrugge. Op de nieuwe Z 54 die te Zeebrugge op de scheepswerf Degraeve gebouwd wordt, levert Renaud uit Oostende de twee Scania-hulpmotoren. Tijdens de storm van de voorbije dagen geraakte de ijslander O.216 Henri-Jeanine niet in het Oostendse Visserijdok. Er zat niets anders op dan af te meren aan de diep—waterkaai in afwachting dat de storm geluwd was. De kleine hektreiler ex-O.349 Lady, nu O.349 Wilma van de rederij Warrior BVBA uit Meise (Brussel) zou toebehoren aan de Katwijkenaar Jaap Krijgsman. Het vaartuig verkocht reeds in IJmuiden. Maaskant in Stellendam voerde een motorherstelling uit aan de de O.231 St.-Carolus. Bij Padmos in Stellendam lag de O.187 St.-Antonius voor vervanging van de Caterpillar door een nieuwe Mitsubishi-hoofdmotor. Ook op de O.62 Dini werden enkele werkzaamheden uitgevoerd. De O.333 Marco liep met motorproblemen binnen in Scheveningen. In februari waren er opnieuw talrijke Belgische aanlandingen in diverse Nederlandse visafslagen. Zoals bekend genieten buitenlandse aanvoerders, net als de Nederlandse vissers overigens, niet langer van een *gedoogmarge* bij het invullen van de vangstgegeven in het logboek. In Breskens werd ook platvis uit de Golf van Biscaje door een Belgische vaartuig aangevoerd (BOU.319?). Het Belgische garnaalvaartuig Z.12 Sabrina, vorig jaar nog goed voor de beste besomming in de categorie, kwam al een paar keer in de garnaalhaven Co-

lijnsplaat aan de afslag. De O.229 Liberty viste voor de kust van Walcheren twee pakketjes hasj op. Schipper Sierveld droeg de drugs over aan de douanediens in Vlissingen. De O.23 van reder François Devvey kreeg bij Renaud te Oostende een nieuwe Scania-motor ingebouwd. De Z 72 kreeg een nieuwe vislier Ridderinkhof en een nieuwe Scania-motor geplaatst. De kabeljauwbox bestaat niet meer. Op de N57 werd de keerkoppeling voor nazicht uitgebouwd. De twee resterende Belgische ijslanders mogen in 1993 in de IJslandse 200-mijlszone 4 400 ton vis vangen.

N.40 niet vervlagd

In ons vorig nummer drukten we een lijst af van de 24 vaartuigen die in de loop van vorig jaar werden geschrapt. Daarin stond dat de N.40 *Ravelingen* naar Groot-Brittannië is vervlagd. Deze regel stond echter op de verkeerde plaatsen hoort thuis bij de Z.54 *De Bounty*. Voor de N.40 werd door de eigenaars *Coene* en *Zonnekeyn* wel een beëindigingspremie aangevraagd. Intussen is ook de O.309 *J. Van Maerlant* van de BVBA *Decrecal* uit Bredene van de officiële lijst geschrapt.

O.431 in andere handen

De O.431 *Judith* is uitendelijk toch in andere handen overgegaan. De rederij *Alfryhofra* verwierf onlangs de Z.89 *Sandra* die voortaan als O.89 *Sandra* vaart. De O.431 werd verkocht aan de BVBA *Caroline* uit Oostende (zaakvoerder *W. Coene*), tevens de maatschappelijke zetel van de rederij *Ravelingen* PVBA. (N.40).

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JANUARI 1993

Geschrapt:

□ O.309 J. VAN MAERLANT, eigendom BVBA Decrecal, Hoefijzerlaan 2, 8450 Bredene

Geschrapt: 08.01.93

Verandering van thuishaven en adres:
□ Z.86 SURCOUF wordt N.86 SURCOUF, eigendom Surcouf BVBA, Nieuwpoortsesteenweg 165, 8670 oostduinkerke, te. 058-23.74.81

Zeebrief: 12.01.93

Verandering van tonnemaat:

□ Z.403 STERN, eigendom Stern BVBA, Westkapellestraat 112, 8301 Knokke-Heist

Gt. 62 (°) - Nt. 18

Zeebrief: 12.01.93

Verandering van eigendom:

□ O.49 STEVE, eigendom Lumar Rederij NV, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan, tel. 059-23.49.34

Zeebrief: 13.01.93

Verandering van eigendom en tonnemaat:

□ N.723 PALLIETER, eigendom Pallieter NV, Handelskaai Z/N, 8620 Nieuwpoort, tel. 058-23.78.84

Gt. 73 (°) - Nt. 21

Zeebrief: 14.01.93

Verandering van eigendom en thuishaven:

□ Z.89 SANDRA wordt O.89 SANDRA, eigendom Alfryhofra BVBA, Van Hembdenstraat 16, 8400 Oostende, tel. 059-32.20.54

Zeebrief: 29.01.93

(°) Tonnemaat vastgesteld overeenkomstig de Konventie van 1969.



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 - reddingsvloten: 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)

Aktiviteitenkalender voor vissers

MAART 1993

- 1-7 "Hiswa '93", internationale watersportbeurs in RAI-complex, Amsterdam (Ned)
- 4-7 "Aqua Fisch", internationale vakbeurs voor aquacultuur, beroeps- en sportvisserij in Friedrichshafen (Duitsland)
- 12 Kaartavond (manillen) in Visserijschool John Bauwens, Oostende (start 19 uur)
- 16-18 "International Boston Seafood Show" in Boston (USA)
- 21-23 "Interfreeze 93", 10de Internationale vakbeurs voor gekoelde en diepvriesprodukten en de koude ketting in de Hallen, Kortrijk
- 25-26 EAFE-Konferentie voor visserij-ekonomisten in Brussel
- 25-27 "Fishing '93" in Aberdeen (Schotland)
- 27-28 Tentoonstelling "Schepen Scheppen Schoonheid", stadhuis Dendermonde (9-18 uur)

APRIL 1993

- 20-22 "European Seafood Exposition" in Brussel
- 20-23 "Seapex 93" vakbeurs voor seafood processing in Lorient (Frankrijk)
- ca 23 75ste verjaardag van de zeeslag van Saint-Georges Day in Zeebrugge
- 25-28 Food & Drink Exhibition in Londen (GB)

MEI 1993

- 4-7 Hofex '93, beurs voor levensmiddelen in Hongkong
- 11-14 "Polfish '93", Gdansk (Polen)
- 13-16 "Fish 93", vakbeurs voor vis in Helsinki (Finland)
- 16-18 "Seafood Europe", internationaal seafood salon in Utrecht.
- 20-22 1ste Oost-West Visserijkonferentie in St.-Petersburg (Rusland)

- 20-23 53ste "International Fishing Fair" en 12de "Mariculture Exhibition" in Ancona (Italië)
- 25 Aankomst eerste vaatje 'Hollandse Nieuwe' in Scheveningen (Ned.)
- 26-28 "World Aquaculture '93" in Torremolinos (Spanje)
- 28-31 Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort
- 29 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Ned.)
- 31 Zegening van de vissersvloot en hulde aan het Zeeliedenmonument

Motie van de Raadgevende Kommissie voor de Visserij

De *Bijzondere Raadgevende Kommissie voor de Visserij* (de vroegere *Bedrijfsraad*) betreft de achteruitgang van de Belgische visserijsector. Op een recente algemene vergadering werd een motie opgesteld die het Europese vloot- en kwotabeleid aansprakelijk stelt voor de problematische situatie waarin de sector vandaag verkeert.

De kommissie stelde vast dat vorig jaar

275 ton tong niet kon worden opgevisst. De beroepssector, in casu de redersvereniging *Rederscentrale*, had nochtans het Ministerie van Landbouw gewaarschuwd dat de begeleidende maatregelen inzake het beheer van het tongkwotum moesten aangepast worden. Hieraan werd geen gehoor gegeven.

Volgens de kommissie is nog steeds geen enkele inspanning gedaan om de EG ervan te overtuigen dat de Belgische vissersvloot en alle verwante sectoren niet leefbaar zijn als de numerieke sterkte van de vissersvloot niet minimaal tweehonderd vaartuigen telt. (nvdr: momenteel nog 181).

De kommissie dringt dan ook aan op een gecoördineerd beleidsplan voor de visserij en roept op tot een constructief overleg tussen alle belanghebbende partijen.

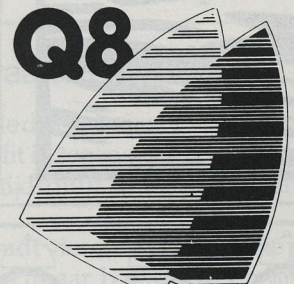
Volgende maand in HVB:
 * Een job als geen ander, duiker Leslie Baré
 * HVB sprak met oud-visser Marcel Vermoote uit Oostduinkerke

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

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

BLANKENBERGE

Het schrale bestaan van de visser

In de uitgave van de "Belgische Illustratie" van 9 september 1882 vonden we een bijdrage over het Vlaamse leven te Blankenberge. Ook de visserij werd er in beschreven.

Devisschersbevolking van Blankenberghe houdt streng aan oud zeden en traditiën. De kleding van de visscher is, op zeer weinig na, dezelfde als voor twee eeuwen; zijn gewoonten in huis en op zee zullen ook wel niet veel verandering hebben ondergaan. Eigendom van schuiten hebben de visschers niet. Deze hoorden toe aan reeders, die tevens veelal touwslagers zijn en het benodigde koord leveren voor de netten, die de visscher in de lange en voor hem dikwijls droevige winteravonden, breit.

De reeder neemt voor elk zijner booten, die eene waarde hebben van 5 of 6000 frank ieder, een stuurman aan, wien hij 75 fr. betaalt voor het verzorgen van het vaartuig in den loop van het jaar. Het is deze stuurman die zijne drie gezellen kiest, met wien hij wil visschen. In geld wordt er geene andere betaling gedaan en die aan den stuurman; de opbrengst der vischvangst wordt in vijf parten verdeeld zodat aan visschers en reeder elk een vijfde der opbrengst te beurt valt.

Het is een levendig, recht schilderachtig toneel als, bij een heerlijke zonne-ondergang, de visschersvloot de schuilhaven verlaat en volle zee kiest. De bootjes schijnen weldra in de verte drijvend kinderspeelgoed te zijn. Dat uitvaren wekt altijd aller aandacht op en nog meer de terugkomst van de visscher, 't geen gewoonlijk den volgenden dag plaats heeft.

De visch wordt "gemijnd" en grootendeels langs de spoorweg naar het binnenland verzonden. Rijk is de visscher niet; zijn bestaan is integendeel schraal, vooral als er tegenslag in de visscherij komt, als de storm zijn netten vernielt, als de orkaan soms den broodwinnaar van het huisgezin wegrukt en de weduwe en kinderen in de oude kerk de zielmis voor den verdrinkene moeten bijwonen... De zee, die vleiende schoone, vandaag, eischt morgen dikwijls helaas, zo' n kostbare offers!

Het is ook nog niet lang geleden, dat eenige dames van Blankenberghe een beroep deden aan de badgasten, welke gewoon waren aan dat herberzame en prachtige strand, de schoone maanden door te brengen; zij riepen de hulp in voor die visschers welke zij drie maanden per jaar zoo eerlijk zagen zwoegen en die toen in den langen en harden winter, door de armoe en de ziekte werden vervolgd.

Groot kan in dat geval de ellende tusschen die eerlijke bevolking zijn. De winter spreidt sneeuw op de daken, op den grond, om de weinige planten die in het voorjaar weer op de duinen moeten ontschieten; maar het verzorgen van den arme laat god aan de rijke over; het is hij die de naakte lidmaten van vrouwen, kinderen en grijsaards, door verwarmende kleding, dekken moet.

Niet altijd klimt de nood zoo hoog; de visscher van Blankenberghe is een trouwe en ieverige werker; hij worstelt stout en onvermoeid met de dikwijls booze zee en ontrukkt haar, soms bij levensgevaar, zijn brood. Rijk zal hij niet worden, maar hij komt stilweg en eerlijk door het leven.



BRUSSEL

European Seafood Exposition

Volgens directeur Perkins, verantwoordelijk voor de verkoop van stands op de European Seafood Exposition die van 20 tot 22 april te Brussel doorgaat, loopt de organisatie van de visserijbeurs op wieltjes. Hij kan o.m. reeds prat gaan op de deelname van twee van de drie grootste visondernemingen van Frankrijk (Gelmer en Primel), de belangrijkste IJslandse visondernemingen (Iceland Seafood International en Icelandic Freezing Plants) en 'het oudste Belgische bedrijf in deze sektor' NV Pieters. Verder zijn er nog de marktleiders uit Noorwegen zoals Frionor, Unipraws en Norway Foods.

Deze beurs die voor het eerst te Brussel gehouden wordt is een organisatie van de Diversified Expositions, die ook de beroemde Boston Seafood Show in Amerika organiseert.

Visserijekonomen

Op 25 en 26 maart gaat te Brussel de vijfde jaarlijkse konferentie door van de Europese Vereniging van Visserijekonomen, een vereniging die de steun heeft van de EG. Het gebeuren wordt dan ook door de Gemeenschap gesponsord. De conferentie omvat drie sessies. Een ervan is voldoende vaag gehouden om een heel breed gamma problemen naar voor te brengen. De andere twee zijn specifiek gericht op 'nieuwe problemen in het visserijbeheer in Europa' en 'Socio-ekonomisch en visserijbeheer in de EG'. Wie er meer wil over weten neemt contact op met Dr. Guy Houvenaghel op het EAFE-konferentiesekretariaat aan de U.L.B., faculteit Economie, C.P. 160/19, Av. Roosevelt 50 te 1050 Brussel.

OOSTENDE

Kaartwedstrijd

Op vrijdag 12 maart om 19 uur gaat in destedelijke visserijschool John Bauwens, te Oostende een manillen-kaartwedstrijd door. Er is een prijzenpot van 5000 frank plus een gratis tombola voor alle aanwezigen.

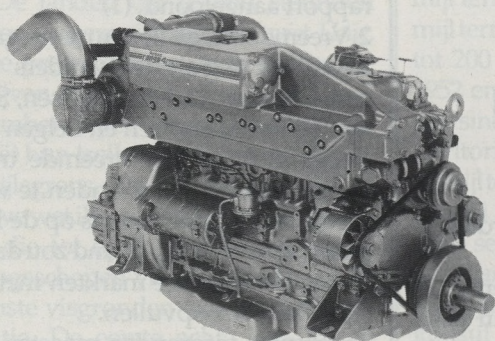


HET WACHTEN MOE? BEL PADMOS VOOR SNELLE SERVICE EN ONDERHOUD AAN MITSUBISHI DIESELMOTOREN.

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

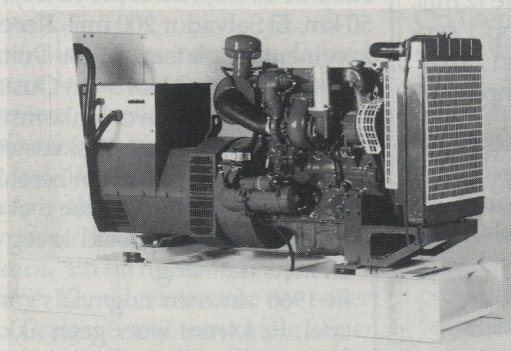

Perkins

Scheepsdieselmotoren



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

Generatorsets



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

Hunter n.v.

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

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

Grootste DDR-werf verkocht

De *Treuhandanstalt*, die instaat voor de verkoop van de staatsbedrijven in de voormalige DDR, verkocht de grootste Oostduitse scheepswerf aan drie Westduitse scheepsbouwers en aan de stad Stralsund. De *Volkswerft Stralsund* is bijna voor de helft in handen van *Bremer Vulkan* (49 %). *Detlev Hegemann* (30 %) en *Bremer Lörssen-Werft* bezitten tien procent en de stad *Stralsund* elf procent van het kapitaal.

Alarmsysteem jaagt kustwacht in IJmuiden op kosten

Een nieuw internationaal alarmsysteem dat in augustus voor de beroepsvaart verplicht wordt, maar op al op veel schepen aanwezig is, gaat vaak te snel af. De zogenaamde EPIRB (*Emergency Position Indication Radio Beacon*) zendt bij hevig schokken en overspoelend water automatisch een radiosignaal uit. De ontvangst gebeurt via een satelliet naar het grondstation in Toulouse. Daar kan tot op ongeveer honderd meter nauwkeurig vastgesteld worden waar het schip in nood zich bevindt. Vanuit Frankrijk wordt de kustwacht ingelicht. De Kustwacht van IJmuiden kreeg vorig jaar bijna tweehonderd meldingen binnen en daar zat welgeteld één echt noodgeval bij. Het nodeloos inzetten van een helikopter of een Orion-vliegtuig bracht veel kosten mee. De oorzaak van het veelvuldig vals alarm ligt wellicht in de overgevoeligheid van de apparatuur en het onoordeelkundig gebruik ervan. Ook andere kustwachtdiensten kampen met het probleem. Een onderzoek moet tot een oplossing leiden. Anders wordt de toestand te gek wanneer op alle schepen een EPIRB geïnstalleerd is.

Sait-RH verkoopt Nav-Star

Sait-Radio Holland verkocht de helft van haar Deense filiaal *Nav-Star*, waarin ook de scheepswerf *Bremer Vulkan* participeert. *Nav-Star* produceert telecommunicatieapparatuur voor schepen onder de merknaam *Sailor*. De groep telt 400 werknemers en haalt een omzet van 1,6 miljard frank. *Nav-Star* overkoepelt twee bedrijven: *Skanti*, dat reeds lang tot de groep behoort en *SP Radio*, dat pas in augustus werd overgenomen.

Zoals bekend kocht *Sait* dit jaar het Nederlandse bedrijf *Radio Holland*. De combinatie realiseert een omzet van 13 miljard frank en stelt 2.100 mensen tewerk in 28 landen.

Vaste afvaarten P&O

Vanaf 1 januari vertrekt om de drie uur een P&O-ferry vanuit Zeebrugge richting Dover, dit in tegenstelling tot het vaartschema voordien waar de tijdsduur tussen de diverse afvaarten verschillend was.

P&O European Ferries behoudt vier roro-schepen die per 24 uur acht overtochten maken, maar besliste wel het vaartschema te vereenvoudigen door gebruik te maken van een automatische inschepingssysteem dat een flinke tijdsbesparing oplevert.

Naast Zeebrugge-Dover heeft P&O nog vijf ander kanaalroutes, samen goed voor circa 31.000 overvaarten in 1993.

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

België heeft vandaag nog maar twee vissersschepen die op IJsland varen. Daarmee is het er echter nog beter aan toe dan de andere EG-landen. Maar waar is de tijd dat de ijslandvisserij de trots van de sektor was?

De eerste kabeljauwoorlog Het tweede konflikt: IJsland brengt zijn territoriale grens van 4 naar 12 mijl

DE INTERNATIONALE DISKUSSIES over *exklusieve economische zones* zaten nu in het stadium gekomen dat de meeste staten wel iets zagen in een uitbreiding. Daartegenover sprak een konferentie van de Verenigde Naties (V.N.) in 1955 zich negatief uit over een vaste territoriale zee tot 12 mijl: een ontgoocheling voor IJsland, dat reeds plannen had om zijn economische zone in 1956 uit te breiden.

Drie basisregels

Los daarvan ontstond er ruzie in de IJslandse *Althing* (=parlement). De linkse regering wilde een onmiddellijke uitbreiding van de territoriale wateren. Desterkte oppositie wilde eerst onderhandelen met de NAVO-landen, om zich gezamenlijk akkoord te verklaren met de uitbreiding. Op 18 mei 1958 diende IJsland een voorstel in bij de

NAVO-staf. De NAVO weigerde echter hierop in te gaan.

Waarom werd de NAVO hierbij betrokken? De staten die ze uit hun visserijgronden moesten weren waren juist NAVO-bondgenoten die op IJsland (tegenover het Oostblok) strategische basissen betrokken. Het werd dus een 'ruzie onder vrienden'.

Na de weigering kwamen regering en oppositie het volgende overeen:

1. De visserijbeperking zal worden uitgebreid tot 12 mijl vanaf de basislijnen.
2. Enkel IJslandse vissersschepen mogen alle soorten treilerij en seinenetvisserij beoefenen tussen de 4 en de 12 mijl.
3. De wet treedt in werking op 1 september 1958. De resterende tijd zal de regering benutten om de tegenpartijen te overtuigen.

Om de uitbreiding te verrechtvaardigen steunden de IJslanders op 3 princi-

pes:

1. Vis was fundamenteel voor hun economie. De FAO (*Food and Agriculture Organisation*, Wereldvoedselorganisatie) van de V.N. had dit in een lijvig rapport aangetoond. (1)

2. Vreemde vissers liepen met nogmaals zoveel vis weg als de IJslanders vingen. De vloot van de Engelsen, Schotten, Duitsers, Fransen en Belgen werd steeds groter. Door vreemde treilers vanop hun rijke visgronden te weren moest de aanvoer van vis op de Europese markt omlaag. IJsland zou dan het gat op de vreemde markten met haar eigen aanvoer opvullen.

3. Sommige visgronden moesten dringend met rust worden gelaten.

IJsland drong tevens aan op een V.N.-konferentie waarbij algemeen zou aanvaard worden dat lande die aan zee grenzen het recht hadden op een territoriale 12-mijlszone.

Op 27 april 1958 zat men met 68 landen aan tafel met elk een eigen voorstel: Australië 3 mijl, Finland 4 mijl, Cambodja 5 mijl, India 6 mijl, Mexico 9 mijl, Albanië 10 mijl, Ethiopië 12 mijl, Chili 50 km, El Salvador 200 mijl, Korea zijn kontinentaal plateau, West-Duitsland een stuk van de Noord- en Oostzee... Kom maar tot een overeenkomst!

Het werden verhitte discussies. De stelling dat ieder land kon beschikken over 6 mijl territoriale zee met nog 6 mijl exclusief visgebied kreeg meer en meer aanhang.

In 1960 zat men nogmaals rond de tafel. Er kwam weer geen akkoord. Ze stelden wel vast dat tijdens de twee jaar 'nadenken' IJsland, Iran, Libië en Panama hun vast territoriaal gebied op 12 mijl hadden gebracht.

Wederzijds protest

Op de Westeuropese visserijkonferentie van Den Haag van 14 juli 1958 verklaarden België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Nederland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk (UK) in een protestnota dat zij rechten hadden die truggingen tot in de 15de eeuw om deze wateren te bevissen, terwijl IJsland toen slechts aan kustvisserij deed. Tenslotte hebben deze landen de moderne visserij uitgevonden in de 19de eeuw terwijl IJsland er nog niet aan dacht de hoogzeeverij te



bedrijven. Deze landen kunnen hun legale rechten voor hun diepzeetreibers niet opgeven, aldus de mededeling, te meer dat het stoppen van de aanvoer de voedingbevoorrading in Europa zou ontregelen.

Op 1 september 1958 verlengde IJsland dan officieel zijn territoriale grens tot op 12 mijl uit zijn kust. De UK, Frankrijk, West-Duitsland, België, Nederland, Spanje en Zweden protesteerden ogenblikkelijk. De landen die IJsland steunden werden aangevoerd door de Sovjet-Unie. Iedere protesterende staat verklaarde te blijven vissen tot op 4 mijl. Op 1 september riepen de meeste staten (ook België) hun treilers terug tot voorbij de 12-mijlsgrens. De UK verklaarde de nieuwe wet illegaal en steunde de rederijen die tot op 4 mijl bleven vissen. Oorlogsschepen vrijwaarden de voornaamste visgronden van IJslandse penetratie. De eerste echte kabeljauwoorlog was gestart. De UK bleef vasthouden aan het feit dat:

- een 12-mijl limiet niet internationaal werd erkend.
- de UK voor vele eeuwen historische rechten bezat.
- de 'diepzeeën' internationaal grondgebied bleven.
- de basislijnen meestal te ver in zee getrokken werden.
- IJsland niet individueel vrije zee kon inpalmen.

De toenmalige premier van IJsland, Hermann Jonasson, weerlegde deze argumenten: 'Overleg met alle betrokken visserijnaties kan nog 30 jaar duren; dan is het te laat. We hebben gedaan wat we als IJslanders als onze plicht en recht beschouwden, en wat zovele landen reeds voor ons deden.' En hij noemde ze op:

Bulgarije: 12 mijl territoriale zee sedert 1951. Ceylon: 6 mijl territoriale zee en 106 mijl exclusieve visserijzone sedert 1957. Chili: 50 km territoriale zee sinds

1941 en 200 mijl exclusieve economische zone sedert 1947. China: 12 mijl territoriale zee. Colombië: 12 mijl exclusieve visserijzone sedert 1923. Costa Rica: 200 mijl visserijbeschermingszone sedert 1949. Groenland (afhankelijk van Denemarken): 12 mijl exclusieve visserijzone sedert 1950. El Salvador: 200 mijl sinds 1950. Ethiopië: 12 mijl territoriale zeesinds 1953. Guatemala: 12 mijl territoriale zee sinds 1934. Indonesië: 12 mijl territoriale zee sinds 1957. Irak: 12 mijl territoriale zee sinds 1958. Korea: 20 tot 200 mijl exclusieve visserij sedert 1952 en 1954. Libië: 12 mijl territoriale zee sinds 1954. Saoedi-Arabië: 12 mijl territoriale zee sinds 1958. Sovjet-Unie: 12 mijl territoriale zee sinds 1909. Egypte: 12 mijl territoriale zee sinds 1958.

Op 1 september 1958 trokken België en Duitsland dus hun vissersvloeden uit de 12-mijlszone van IJsland terug. De Britse konsul te Reykjavik echter maakte allusie op de verdeeldheid tussen de linkse regering en de rechtse oppositie in de Althing. Hij voorspelde dat een aanhoudende druk op de 12-mijlszone een versoepeling kon teweegbrengen. De organisatie van de rederijen uit Fleetwood, Hull en Grimsby vroegen hulp aan de Britse zeemacht. Ook de vishandelaren op een bijeenkomst te Brighton vonden dat de navy de vloot moest ondersteunen.

Op 1 september 1958 bevonden zich 15 Britse treilers binnen de limiet van 12 mijl. Vier Britse oorlogsbodems en een ondersteuningsschip stonden hen bij. De treilers verdeelden zich al vlug in drie groepen en bevisten afgesproken vierkanten zee die de oorlogsschepen gemakkelijk konden beschermen. Telkens een IJslandse kustwacht de treilers probeerde te benaderen voeren de Britse oorlogsschepen tussen hen in, hielden een ramkoers aan of duwden de zwakkere kustwachters opzij.

IJsland had toen zes kustwachtvaartuigen (de 'Thor': 700 ton en 28 bemanningsleden, de 'Aegir': 500 ton en 25 bemanningsleden, de 'Albert': 200 ton en 15 bemanningsleden, de 'Maria-Julia': 200 ton en 15 bemanningsleden, de 'Saebjorg': 100 ton en 12 bemanningsleden, de 'Odinn': 75 ton en 11 bemanningsleden) en een catalinaverkenningsvliegtuig.

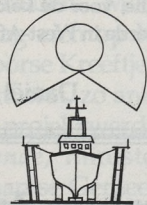
Met een ongehoorde koppigheid bleven de IJslanders de treilers en de oorlogsschepen opjagen. Etmaal na etmaal werd onder stress gevestigd. Vissen in verdedigbare visvakken betekende: veel treilers oopen wat het vissen bemoeilijkte. Het aantal treilers dat binnen de beschermende zones kwam vissen nam toe naarmate de bescherming werd opgevoerd en uitgebouwd.

Onze vissers hielden zich officieel buiten de kwestie. Enkel konden echter niet weerstaan aan de lokgroep van rijke visgronden. Tijdens de verwarring waagden ze hun kans. Vluchten was er dikwijls bij. Na een vlucht werd de O.316 'Belgian Skipper' onder schipper Frans Hallemeesch zelfs tweemaal door de brug geschoten.

Steun

De Britten hielden de zone tussen de 4 en de 12 mijl van tot februari 1961 als het ware bezet met 37 oorlogsschepen en verschillende ondersteuningsschepen die elkaar aflosten.

Alhoewel de IJslanders voor een overmacht stonden, lieten ze geen enkele kans voorbijgaan om de Britten te intimideren. Beide partijen bewaarden ook wel hun koelbloedigheid. De oorlogsschepen en kustwachters zorgden ervoor elkaar niet te beschieten om geen echte oorlog uit te lokken. Treilersechter werden niet ontzien. Het werd hoofdzakelijk een oorlog uitgevochten door middel van zeemannschap met kabel-



UITBATING SLIPWAY ZEEBRUGGE

INDIMEC

SCHEEPSHERSTELLINGEN

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

Nieuwe aanpak:

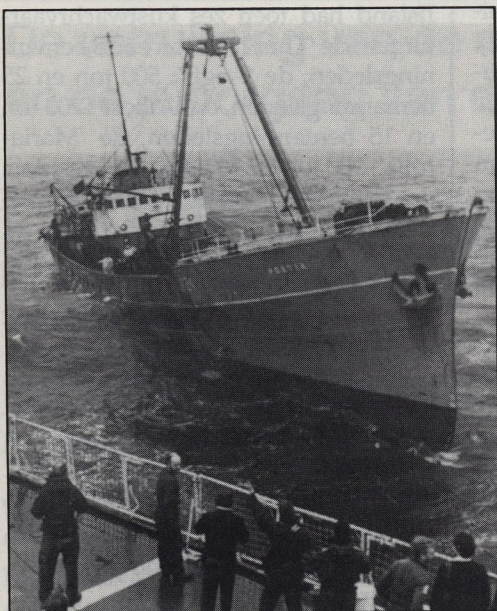
- flexibele werktijd
- week end service
- werkplaats naast slipway
- kaai bij Borlim nv Prins Filipisdok

Dienstverlening:

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

Raadpleeg ons:

- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service



De Portia is aan het winden onder bescherming van een Brits fregat.

jauw als inleggeld.

Zenuwoorlog

Britse treilers konden dus rekenen op steun tussen de 4 en de 12 mijl. De 4-mijlsgrens was officieel erkend. Gesnapt worden in de 4-mijlszone betekende terechtstaan te Reykjavik. Als de IJslandse visserijwachtschepen een treiler probeerden op te leiden gaven de kommandanten telkens een positie door die binnen de 4-mijlszone zat in de hoop zodoende de treiler aan de bescherming te onttrekken.

De 'Thor' beschuldigde de GY 16 'Ashanti' (2) binnen de 4 mijl te hebben gevist en probeerde het schip op te leiden. Schipper Arthur Cook deed beroep op de navy. HMS 'Barbarossa' schoot te hulp. De 'Thor' gaf echter niet op en de kommandant van het fregat raadde schipper Cook aan zijn visserij te verleggen van de west- naar de oostkust. De 'Thor' kwam hen achterna. Tijdens het vissen zat de 'Barbarossa' telkens tussen de 'Ashanti' en de 'Thor'. Het werd een uitputtingsslag. Na de gepresteerde visdagen wond de 'Ashanti' zijn korre binnen en zette door naar huis, voortdurend met de 'Thor' in haar kielzog die hem regelmatig aanmaande de steven te wenden naar Reykjavik. Beide schepen voeren door, met de 'Barbarossa' tussen hen in, tot tegen de Fär-Öreilanden. De vastberadenheid van de 'Thor' was een taktiek om een Brits fregat 10 dagen lang vast te houden zodat andere kustwachtters met meer succes konden werken.

De volgende reis voer de 'Ashanti' onder het kommando van zijn eigenaar,

schipper Dennis Roberts, toen de 'Albert' hen probeerde te praaïen wegens illegaal vissen. Schipper Roberts had de raad opgevolgd van zijn matroos Tommy Matthews om het reservenet aan bakboord op te trekken tot boven de galgen zodat het moeilijk werd langs deze zijde aan boord te klauteren. Aan stuurboordzijde zorgden viskabels en spuitende lansen voor de verdediging. De lansen werden opgericht op het dek personeel en de brugruiten van de 'Albert' zodat hun zichtbaarheid tot quasi nul werd herleid. Zodoende kon de 'Albert' verschalkt worden.

Schipper Dennis Roberts stuurde een kerstkaartje naar kapitein Christoffersen, hoofd van de kustwacht. Bij een latere konfrontatie met de 'Aegir' riep Christofferson door zijn luidspreker dat hij wel

zou antwoorden voor het gerechtshof te Reykjavik. Wat echter nooit gebeurde.

Op 1 juli 1959 werd de GY 65 'Lancer' door de 'Marie-Julie' aangemaand te stoppen omdat ze viste binnen de territoriale zone. De kustwacht claimde dat de 'Lancer' binnen de oude 4-mijlsgrens zat. Schipper Wright viste verder en werd beschoten. Alle projectielen misten hun doel. De HMS 'Trafalgar' kwam tussenbeide. Er werd gevraagd officieren aan boord te mogen zetten van de ijslander om de juiste plaatsbepaling overeen te komen. De 'Marie-Julie' weigerde hierop in te gaan. De 'Trafalgar' dreigde de kustwacht onder vuur te nemen indien ze nog durfde een ongewapende treiler aan te vallen. De 'Lancer' ontsnapte onder toezicht van het fregat.

Niet rendabel

Zo kon Groot-Brittannië eindeloos doorgaan. De kabeljauwoorlog kostte de Britten ontzaglijk veel geld. Alles samen werd het duur en oneconomisch vissen.

De vissers zelf werden het jarenlang zenuwachtige en beschermende vissen moe. Daarnaast ontstonden er moeilijkheden tussen IJslanders en het Amerikaans personeel van de NAVO-basis te Keflavik. De IJslanders koelden hun woede op alle buitenlanders. De UK kwam onder NAVO-druk te staan.

Op 1 oktober 1960 begon premier Harold Mac Millan van de UK en de Minister van Buitenlandse Zaken van IJsland Gudmundur Gudmundson te on-

derhandelen. De onderhandelingen sprongen af maar werden in december hervat. Begin 1961 kwamen de twee landen tot een akkoord. De UK erkende de territoriale zee van IJsland. Een zondebok vond men in de Britse konsul te Reykjavik. Hij zou verkeerde informatie hebben doorgegeven. Hij werd als diplomaat overgeplaatst naar Chicago.

Op 27 februari 1961 kwamen IJsland en de UK het volgende overeen: De Britse Staat erkend de 12-mijlszone van IJsland, de basislijnen zijn degene die IJsland in 1958 had uitgetekend, vanaf 11 maart 1961 mogen Britse treilers vissen tussen de 6 en de 12 mijl in door IJsland bepaalde zones die van maand tot maand variëren. Deze overeenkomst geldt voor 3 jaar, de Britse treilers zullen zeker niet vissen in 7 gespecificeerde zones (paai- en broedplaatsen), indien IJsland nog veranderingen wil aanbrengen zal de UK 6 maanden op voorhand worden ingelicht. Beide partijen verklaren hun conflicten niet te water uit te vechten maar wel voor het Internationaal Hof te Den Haag.

Met Duitsland, die op veel kleinere schaal en met minder kracht toch aan de kabeljauwoorlog had deelgenomen, werd op 19 juli 1961 eenzelfde overeenkomst afgesloten.

Na een kabeljauwoorlog die drie jaar had geduurd en na het verlopen van de driejarige overeenkomst trokken de Britse en Duitse treilers zich, zoals overeengekomen, definitief uit de 12-mijlszone terug.

Volgende maand: De tweede kabeljauwoorlog.

(1) De jaarlijkse vangst per 100 IJslanders was toen 300 ton. Bij de burens was die slechts 48 ton per 100 inwoners. De waarde van de vangst was 206 dollar per IJslander. Bij de burens was dit 24 dollar per inwoner. In IJsland vormde de visopbrengst een kwart van het BNP. Bij de burens lag dit 5 maal lager. In IJsland vormde vis toen 95 % van de export. Daarmee moesten ze alle levensnoodzakelijke goederen invoeren.

(2) Ashanti= negerstam die, voor de kolonisties, goudmijnen exploiteerde in West-Afrika.

Daniël Pots

**Het eerstvolgende
HVB ligt in de
krantenwinkel op
vrijdag 2 april e.k.**

Vragen & Antwoorden de politieke rubriek van HVB

Sportvisserij aan banden?

Senator *Michiel Martens* stelde aan minister *Coëme* (Verkeerswezen) enige vragen omtrent de sportvisserij. Meer bepaald had hij het over 'piraten-sportvissers', een categorie die zich onderscheidt van de normale sportvissers doordat ze 'per jaar zo'n 150 maal in zee gaan en daarbij zelfs binnen een afstand van 200 meter van de laagwaterlijn vissen op grote hoeveelheden vis, die vaak honderden kilo's kleine kabeljauw of garnalen bedragen. Deze vis wordt dan verder in het "zwart" verkocht aan winkels en partikulieren.' En de senator vervolgt, 'Deze "piraten" zijn door de BTW-controle en de zeevaartpolitie gekend en werden al vaker veroordeeld, maar vissen gewoon verder.'

Uit het ministeriële antwoord bleek dat in 1990 drie sportvissers geverbaliseerd werden, in 1991 werden er 363 gecontroleerd en 15 processen-verbaal opgesteld en in 1992 (t.e.m november) werden 4 processen-verbaal opgesteld. Verder deelde de minister nog mee dat contact werd opgenomen met het Dienst voor de Zeevisserij om de echte sportvisserij beter te definiëren, en de illegale, de zogenaamde piraten-sportvisserij, aan banden te leggen.

Regionaal

Senator *Loones* vroeg haast te maken met de gevolgen van de overheveling van het visserij-(onderzoeks)projectenbeleid naar de Vlaamse Gemeenschap. Alhoewel dit projectenbeleid wel degelijk reeds geregionaliseerd werd is er nog altijd een advieskommissie actief die dateert van de 'unitaire periode'. Veel personen in deze commissie hebben zelfs met de visserij niets meer te maken, sommigen zijn zelfs al overleden. Meer specifiek richtte de vraag zich op het onderzoeksproject 'Noorse Kreeftjesvisserij'.

Tuttuttut, zo antwoordde de minister, dat project werd bij monde van *Van den Brande*, minister-president van de Vlaamse Gemeenschap goedgekeurd, er is dus geen reden om zich daar druk over te maken.

Viskeuring

Vanaf 1 januari wordt alle vis, ingevoerd van buiten de EG, gekeurd aan de buitengrenzen van de EG. De manier waarop dit gebeurt kan verschillen

van deze waarop de Belgische controleurs tewerk gaan. Probleem is, zo stelde senator *Desutter* in een vraag, dat er nog geen algemeen geldende criteria zijn, met alle moeilijkheden vandien. Zo kan het voorkomen dat vis aan de EG-buitengrens goedgekeurd werd, maar hier in België toch verboden wordt. Minister *Laurette Onkelinx* zegde in haar antwoord dat de Belgische staat met de lidstaten van de EG bilaterale (d.i. van land tot land) overeenkomsten zal afsluiten waarin bepaald zal zijn dat de visproducten die van buiten de gemeenschap ingevoerd worden onder douanetoezicht naar ons land zullen gebracht en uitsluitend aan onze grenzen — en dus ook volgens onze normen — gecontroleerd zullen worden. Intussen blijft de situatie echter onduidelijk, maar dat behoort tot de groeipijnen van de EG.

Vlootafbouw

We keren terug naar senator *Maertens* die nog een aantal vragen stelde over het regeringsstandpunt i.v.m. de door de EG opgelegde vlootvermindering. Uit het antwoord van minister *Bourgeois* onthouden we: 'In overleg met de nationale en regionale overheid zal ten behoeve van de Commissie een nota opgesteld worden over het belang van de visserijsector voor ons land en de noodzaak een minimale capaciteit te behouden voor de vloot teneinde niet onder de leefbaarheidsdrempel te vallen.' (Vetjes van ons, NvdR).

Stop de afbouw

Dezelfde senator vroeg of de minister een lange-termijn-visie heeft m.b.t. de visserij, een visie die de achteruitgang van de aanvoer in de Belgische havens kan omkeren. De Belgische regering kan daar maar weinig aan doen, zo leiden we af uit het antwoord. Als de Belgische reders in het buitenland willen verkopen, dan doen ze dat maar, want: 'De Belgische reders zijn vrije ondernemers. Zestreven ernaar ... hun bedrijf ... volgens eigen inzicht of vermogen op een economische wijze uit te baten. Het is hen ... vrij de vis aan te landen en te verkopen in de haven die zij op dat ogenblik als de meest geschikte beschouwen.'

Als de Belgische visserij achteruitgaat wil dat ook zeggen dat het dynamisme van de Belgische reders aan de zwakke

kantis: 'Binnen het nieuwe Europa is vooral de ondernemerszin en het vakmanschap van reders en vissers bepalend voor de toekomst van onze visserij. Het uitvlaggen van schepen zou kunnen wijzen op een grotere dynamiek van de visserijsector buiten onze grenzen.'

Daar kan de Belgische regering dus geenrol in spelen. Langs de andere kant moet België gewoon doen wat de EG haar oplegt. 'Het beleid ... moet uitvoering geven aan het gemeenschappelijk visserijbeleid dat onze visserij ... oplegt de communautaire wetgeving ter zake te respecteren.'

Rien à faire, dus.

Razzia

Nog wist senator *Maertens* van geen ophouden, want hij wilde ook alles weten over de razzia die verschillende diensten uitvoerden in de Belgische vismijnen op 22 - 23 november. In Zeebrugge werd toen bijna 4000 kg vis 'van onbekende oorsprong' in beslag genomen. In Oostende zette men 400 kg ondermaatse vis aan de kant. Daar werd ook een aantal vissorteerders in overtreding bevonden met de werkloosheidsreglementering, ook werden op een schip drie arbeiders aangetroffen die geen erkende vislossers waren. Het venijn zat in de staart toen de senator vroeg 'of het bericht kan bevestigd worden dat ± 60 vaartuigen zo'n 1 miljard "zwartvis" aan wal brengen...'. Daar weet ik niets van zo antwoordde de minister van arbeid en tewerkstelling, daar zou mijn collega van financiën een antwoord op moeten geven. Ook collega *Bourgeois* van landbouw ontwijkt de vraag: 'De zeevisserijsector zal inzake belastingsontduiking geen afwijkend gedrag vertonen t.o.v. de rest van de maatschappij.' 'Het behoort echter niet tot mijn bevoegdheid om, indien dit zou mogelijk zijn, een uitspraak te doen over de geschatte omvang van de fraude.'

Het antwoord van de minister van financiën is ons onbekend.

Verontreiniging

Vermelden we tenslotte nog dat onder initiatief van volksvertegenwoordigers *Vande Lanotte* en *Landuyt*, maar daarin gevolgd door alle volksvertegenwoordigers van de twee kustarrondissementen (Brugge en Oostende) een wetsvoorstel ingediend werd waardoor België zichzelf ook daadwerkelijk verplicht de bepalingen van de internationale MAR(itieme) POL(lution)-conventie uit te voeren.

De geschiedenis van het watervliegtuig (5)

Watervliegtuigen na 1914 - 1918

ONGETWIJFELD IS DEZE reeks de vreemdste die HVB ooit voortgebracht heeft. Menig trouw HVB-lezer zal, toen deze reeksenkele maanden geleden begon, de wenkbrouwen gefronst hebben. Het gesnuif zal niet uit de lucht geweest zijn daar aan boord van de Belgische vissersvaartuigen.

Dat hadden ze nog niet mee-gemaakt. Moeten ze zich daar dan niet bij de vissers houden? zo vroegen getormenteerde oud-gedienden zich af. Of bij de zeelui in het algemeen? Wat heeft dit blad daar hoog in de lucht te zoeken? Zijn er dan geen zekerheden meer?

Of is het interessant genoeg om eens een zijweg in te slaan om met vreugde te constateren dat er ook piloten zijn met zeebenen?

En zoals dat dan heet: de vraag stellen, is ze beantwoorden.

DE PROFETISCHE WOORDEN van de Fransman Gabriël Voisin die zijn vliegtuig maar niet uit de Seine omhoog kreeg en daarbij in 1905 uitriep dat het watervliegtuig desondanks dé formule van de toekomst zou zijn, bleken eventjes bewaarheid te worden. Nauwelijks was de wereldoorlog 1914-'18 afgelopen of

alle piloten, zowel militairen als burgers, richtten hun blik op verre — zeg maar zeer verre, want in die tijd bestonden er duidelijk wel nog afstanden — einders. Beter dan het klassieke vliegtuig leek het watervliegtuig bestemd te zijn om de oceanen te overbruggen die de vijf werelddelen scheidten.

De concurrentie tussen vliegtuig en watervliegtuig was hevig. Het vliegtuigging weliswaarsneller en bleef dus minder lang boven water, maar het watervliegtuig kon op zee landen, daar ter plekke reparaties uitvoeren of doberend hulp afwachten. Geen overbodige luxe, want de stand der techniek zorgde ervoor dat de bedrijfszekerheid van de motoren nogal eens te wensen overliet. Zeelui vertelden jaren later nog de geschiedenis van de piloten Langlet en Dien die in volle zee elf dagen op redding hadden staan wachten.

Pioniersdagen! Er bestond nog geen passagiersverkeer of luchtpost. De luchtbruggen die de grote metropolen verbonden bestonden niet. Niets bestond, alles was te maken! Lindberg, Vuillemin, Chalus en Read die voor de eerste maal in 1919 de Atlantische oceaan overstaken via de Azoren waren pioniers.

Op 16 mei 1919 vertrokken drie grote Navy-Curtiss watervliegtuigen (twee 3-

motorige en een 4-motorige) onder leiding van luitenant-kommandant Read vanuit Terra Nova naar Europa. Veertien uur na het vertrek streek Read neer op Horta (in de Azoren), maar de andere vliegtuigen moesten het onderweg opgeven wegens motorpech, ze werden op sleeptouw genomen door schepen van de oorlogsmarine. Op 27 mei kwam de NC-4 van Read in Lissabon aan en drie dagen later bereikte hij Plymouth. Natuurlijk was het geen overtocht in één ruk geweest (daarop zou men nog acht jaar moeten wachten), maar toch...

Voor de eerste maal werd het Noordelijke deel van de Atlantische Oceaan overgestoken door een vliegtuig. Dit lukte omdat de Amerikanen speciaal getrainde bemanningen inzetten en gesofistikeerd materieel inschakelden, zoals een radio met 500 km zendwijdte. Europa stond daarbij verre ten achter.

Tony Depuydt
Vervolgt

Het watervliegtuig NC-4 van kommandant Read



**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

**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

TIJDENS DE WINTERMAANDEN zakken grote scholen makreel, gevolgd door scholen haring vanaf de Oostkust van IJsland langs de

Tot overmaat van ramp

Het vergaan van de A 328 'Ben Asdale'

Shetlandeilanden af naar de Noordzee en het Kanaal. Grote purseseiners van IJsland, Noorwegen, Denemarken, Schotland en Ierland jagen er op. Na 1974 vervoegen ook de grote hekreilers die uit de IJslandse wateren worden geweerd deze vloot.

De Britse markt kan de grote hoeveelheden makreel en haring niet aan. De handelaars tonen er dan ook weinig interesse voor. Andere landen die deze gronden niet mogen bevissen zouden er daarentegen maar al te graag een vloot fabrieksschepen op afsturen. Daarom zoeken vissers en afnemers een tussenweg. Vooral Schotse en Ierse vissersschepen vangen de makreel en de haring en verkopen hun vangst op zee door aan buitenlandse fabrieksschepen die toelating krijgen om in de baaien voor anker te gaan. Zo zie je, vooral tijdens de winter, in de baaien rond *Lerwick* (Shetland), het Schotse *Ullapool* en de baai van *Falmouth* telkens een tiental Russische, Letse, Bulgaarse, Roemeense, Nederlandse en Nigeriaanse fabrieksschepen liggen die wachten op de aanvoer van makreel en haring die ter plaatse worden diepgevroren, verwerkt tot verpakte produkten of vermalen tot vismeel. De verkoopprijzen van de aangevoerde vangsten worden door via de visserijorganisaties op voorhand van staat tot staat afgesproken. De fabrieksschepen die op zo'n manier hun grondstof verwerven noemt men 'klondykers'. Tijdens het overladen van de vangst van een hekreiler uit Aberdeen op een Russische klondyker in de baai van Falmouth (Zuid Engeland) gebeurde een ongeval.

Stuurinstallatie defekt

De A.328 'Ben Asdale' heeft een afspraak met een klondyker om zijn makreelvangst af te nemen. De hekreiler vaart de *Falmouthbaai* in. De schipper moet voorzichtig te werk gaan. De stuurinstallatie is defekt en de stuurman kan de nodige zwenkingen maar gedeeltelijk uitvoeren. Er staat een hevige wind met aanzwellend zeegeweld. Toch krijgt de bemanning het schip aangemeerd, vlak naast de Rus. De werktuigkundi-

gen beginnen ogenblikkelijk de stuurinstallatie open te leggen om het euvel te verhelpen. De Russische kapitein stelt twee van zijn technici ter beschikking om mee te helpen het karwei te klaren. Er staat dus een flinke zeegang. Als beide schepen op de zelfde golf wiegen gaan ze beide op en neer. Als de vaartuigen echter op verschillende golf-toppen belanden ontstaat er een grote druk op de meertouwen.

Twee kort op elkaar volgende uitstuwende golven hangen de 'Ben Asdale'

als het ware op aan het Russische fabrieksschip. De spanning op de meertouwen wordt te groot en ze knappen. Het drieënveertig meter lange Aberdeenese vaartuig slaat op drift. De stormwind en de zeegang drijven het schip recht naar de rotskust van de baai.

Op de rotsen

De treiler komt vast te zitten in een inham. De golven slaan het schip steeds hoger op de rotsbodem. De reddingsdienst is verwittigd. De kustwacht komt eerst ten tonele en schiet een lijn over de treiler. Een reddingsstoel schuift naar het schip. Twee Britse vissers en één Russische techniekernemen erin plaats. Net vooraleer de mannen van de kustwacht de stoel naar zich toe kunnen trekken, valt, te hoog op derotsgrond gekomen om nog in evenwicht te blijven, de hekreiler omver. De verbindingskabel breekt en de drie mannen vallen in het water. Vastgebonden in de reddingsstoel en opgenomen in de schuimende draaikolk van de kantelende treiler worden ze tegen de rots gesmaakt en verdrinken.

Nog voor het schip kantelt zet een gedeelte van de bemanning twee pneumatische reddingsvloten over boord en enkelen maken aanstalten om in te stappen. Het kantelen van het vissersschip is oorzaak van dat slechts drie vissers zich aan de vloten vastklampen. Ze drijven er mee weg. Zich beschermend tegen het watergeweld verschansen de overige acht vissers zich aan de bovengebleven zijkant van de 'Ben Asdale'.



**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



het taxibedrijf voor de visserij

Bredene

Oostende



Na de storm ligt de Ben Asdale er vredig bij

Een reddingshelikopter van de coast-guard komt boven het schip hangen en takelt een visser omhoog. Halfweg blokkeert de lier. De bemanning van de helikopter moet de visser in het ijskoude water laten zakken om het defekt te herstellen. Dit verloopt vrij vlug en de man wordt uiteindelijk opgetakeld. De overige zeven vissers (de tweede Russische mekaniëker inclusief) worden één voor één opgetakeld en aan land gebracht. Ook de drie vissers in hun reddingsvloten worden onderschept en aan land gebracht.

Wat halverwege januari 1979 een routineklus moest worden, werd door omstandigheden, zowel voor het schip, voor de bemanning als voor een toevallige Russische helper een drama.

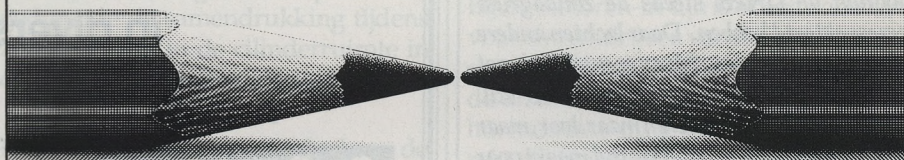
Daniel Pots

Te Koop:

Mercedezmotor 300 pk + PTO, trommelzeefmachine, garnaalkookfornuis, Furunoradar, kleurendieptemeter, twee Parega-gullenkorren.

Voor inlichtingen: tel 059 / 32 54 75 (liefst in de voormiddag of 's avonds).

Een bank moet een duidelijke dialoog hebben met haar cliënten.



DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

Een beroep als geen ander

Verkoper van visserij-sieraden

DENEDERLANDSE JOOP de Vries is geen onbekende meer op de Belgische kaaien. In weer en wind zie je er hem op vissers toestappen, er een praatje mee maken en als het even kan... een juweel verkopen.

De Parelvisser, zo noemt hij zichzelf graag, maar naar eigen zeggen wordt hij door de vissers ook wel eens *paster* Joop genoemd.

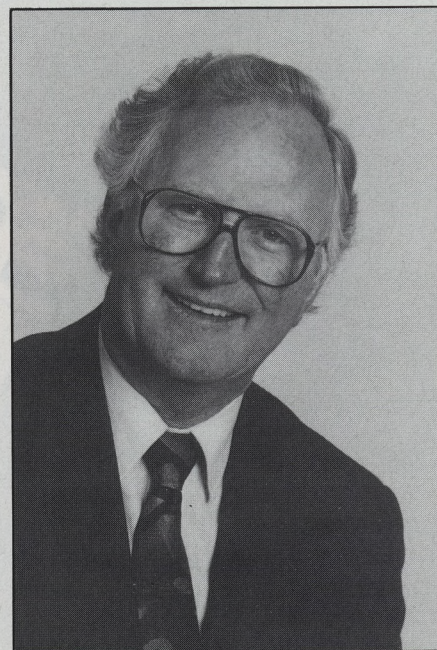
Paster Joop? Een Nederlandse protestantse konkurrent voor de katholieke aalmoezenier? Wij kenden hem eerder als de voortvarende, maar integere, zakenman die zich gespecialiseerd heeft in de verkoop van gouden hangers. Daarop: kotters, mossels, vissen... een produkt gericht op zijn groeiende cliënteel in de visserij.

Van zodra hij begint te praten beseffen we waar hij zijn bijnaam vandaan haalt. Haarfijn legt hij me de kern van de visserijproblematiek uit. 'Ja, het gaat niet zo goed met de Vlaamse visserij, maar hetzelfde kan gezegd worden van een aantal vissersgemeenschappen in Nederland. Katwijk, IJmuiden... ook daar gaat het de visserij niet voor de wind. En kijk eens waar het dan wél goed gaat...' Ik zet me schrap, want ik vermoed dat Joop het weet. Het antwoord komt dan ook terstond: 'In Urk! We hebben daar de modernste vissersvloot van Europa.' Hij heeft gelijk. Mijn interesse neemt toe naarmate het vingertje van Joop hoger de lucht ingaat. 'Dat komt,' en de Vries spreekt nu als stond hij op de kansel, 'dat komt doordat de Urkers steeds de zondagrusterespekteerd hebben. Daar lachten andere vissers wel eens om. Maar er mocht vis zat zitten, op zondag lag in Urk alles stil. Intussen visten de anderen maar door, maar de Urkers wisten beter. Wie tijd maakt voor God, wordt uiteindelijk door God beloond. Zo gaat dat. En kijk maar: Urk staat nu vooraan in de rij.' Ik sta perplex. Als gepatenteerd goddeloze had ik dit niet verwacht. Ik vraag hem waar hij het vandaan haalt. Hij legt me uit dat hij als *ouderling* jarenlang in diensten-voorgegaan is in hervormd-gereformeerde kerken. Tot in Friesland toe. 'Daar ging ik door voor iemand die een beetje abnormaal was,' verklaart hij

glimlachend, eraan toevoegend dat hij wél altijd volle kerken trok. Daarin wil ik hem geloven.

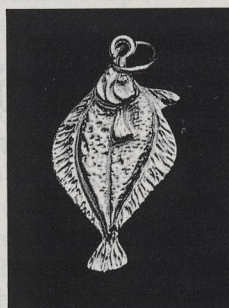
Maar laat ons terugkeren naar een meer werelds onderwerp.

De belangstelling voor zijn sieraden is groot omdat er in deze kwaliteit nauwelijks concurrentie is. De kwaliteiten van de Urkse vissersgemeenschap ('traditie, stijl en vakmanschap' zo zegt hij met zichtbare trots) zijn ook terug te vinden in de juwelenkollektie van De Parelvisser. En als telg uit een vissersgeslacht (ook zijn zoons zijn actief in de visserij) kent hij zijn cliënteel. Het enthousiasme dat de Vries uitstraalt helpt ook. Hij denkt er dan ook niet aan om zijn sieraden via het winkelcircuit te verkopen. Hij reist graag en maakt jaarlijks duizenden kilometers. Wil je een juweel? Geen nood, Joop de Vries bezorgt het bij je thuis. De preek vanop de ingebeelde kansel krijg je er gratis bij. (fv)



Joop de Vries: Godvrezend en ondernemend.

Gouden hangers



in diverse maten
nu ook in 18 karaats

De Parelvisser

exclusieve gouden sieraden



Joop de Vries


Rotholm 34 - Urk

telefoon 05277-1702

vanuit België: 0031 52771702

Faxen kan ook: 0031 - 5277 - 5383

Geschiedenis van de *Belgische* scheepsmotoren (IX)

 P DE OEVER van de Maaste Schlessin, Luik, werden in 1835 bouw-werkplaatsen opgericht onder de naam 'Ateliers de Construction de LA MEUSE'.

Een vrij recente luchtfoto laat gebouwen en loodsen zien over een oppervlakte van, ruw geschat, 7.500 m².

Er priemen 3 hoge schoorstenen in de lucht wat doet veronderstellen dat de fabriek zelf voor elektrische stroom zorgt, beschikt over een staal- en een ijzergieterij, grofsmederij en honderden werktuigmachines.

De Naamloze Vennootschap bouwtook dieselmotoren, waaronder scheepsmotoren. Het productieproces omvat o.a. scheepsmotoren die reeks "B" genoemd werden.

Type	Aantal cilinders	Vermogen	Normaal toerental	Diameter vliegwiel
B-3-M	3	82/90	750	850 mm
B-4-M	4	110/120	750	850 mm
B-5-M	5	135/150	750	850 mm
B-6-M	6	165/180	750	850 mm

De motoren van de reeks "B" hebben een boring van 175 mm en een slag-lengte van 225 mm en een cilinderinhoud van 5,4 liter per cilinder. Aan de normale snelheid van 750 omwentelingen per minuut is de zuigersnelheid 5,6 m per seconde. De nominale graad van de volumineuze kompressie is gelijk aan 16 - ware graad 15. De mechanische inspuitsdruk bedraagt 120 kg/cm².

Cilinderdeksels

Karakteristiek voor deze motoren is de inrichting en de speciale vorm van de verbrandingskamer, ontworpen als wervelkamer volgens het brevet

OBRAM, dat eveneens aangenomen is in landen buiten België (Duitsland, Engeland, Frankrijk, V.S.A...). Het gaat om een kamer met platte vorm, ondergebracht in de bodem van het cilinderdeksel, tussen de aslijn van de cilinder en zijn omtrek en is symetrisch met betrekking tot een diametraal plan van de cilinder. De zijwanden van de kamer zijn vlak en evenwijdig en worden hoofdzakelijk gevormd door de onderkant van de klepschotels, die horizontaal zijn opgesteld de ene tegenover de andere. Het gewelf van de kamer vertoont een wenteloppervlak verwekt door de draaiing van een stimulant rond de steel van de klep. De kamer ontsluit in de bodem van de cilinder bij zijn omtrek door een verbindingssctie waarvan de waarde niet minder is dan deze van de gemiddelde doorgang bij de opening van een klep. Dankzij de aanwezigheid van een inlaatklep in de wand van de kamer en dankzij de excentrische positie van de kamer ten overstaan van de aslijn van de cilinder, vormt er zich een luchtwerveling in de cilinder gedurende de inlaatperiode. De zin van deze werveling is zodanig dat hij het begin van de werveling bevoordeelt in de verbrandingskamer tijdens de kompressie. De hevige kracht van de luchtwerveling gevormd gedurende de inlaat voegt zich bij deze overgebracht op de lucht gedurende de samendrukking tijdens zijn doorgang in de cilinderruimte in de excentrische verbrandingskamer.

Krukkast

Deze is het zwaarste onderdeel van de motor, bestaande uit één gietijzeren stuk, uitvoerig geribd en van schotten voorzien. De andere organen worden erin gebouwd. De cilindervoeringen worden erin opgesteld. De lagers voor de krukas en deze voor de nokkenas zijn uitgeboord in de schotten van de krukkast.

Cilinders

Uit speciaal gietijzer, ingebouwd uit de middellijn ten overstaan van de krukas

in de draazin van deze laatste. Deze uit-het-midden-opstelling beoogt het uitschakelen van het klapperen van de zuigers op het ogenblik dat de drijfstang van houding verandert in de omgeving van hoog dode punt. Het uit-het-midden verlaagt anderzijds de zijlingse reactie van de zuiger en de slijtage van de zuigers en de cilinders.

Lagers

Het aantal hoofdlagers van de motor bedraagt $n + 1$ bij de motoren in lijn en $(n/2) + 1$ bij de V-motoren (n =aantal cilinders). De hoofdlagers en de drijfstangen zijn gestampt uit Siemens-Martin-staal. Het anti-frikctie-metaal werd aangebracht op de drijfstangkoppen zoals bij de hoofdlagers, rechtstreeks op het staal. Het gieten van het wit-metaal geschiedt volgens het centrifugaal-proces.

Zuigers

Deze zijn vervaardigd uit een kiezelhoudende aluminium, bovenaan voorzien van 5 afdichtveren en 1 olieschraapveer. Her relatief uitzettingscoëfficiënt van dit materiaal laat toe de speling tussen de zuiger en de cilinder tot een minimum te herleiden. Men vermijdt zodoende het koud klapperen zonder gevaar te lopen van een warm vastlopen.

Drijfstangen

De draagvlakken der drijfstangvoetlagers en de -koplagers zijn breed gemeten. De specifieke maximumdruk in de drijf-stangvoetlagers stijgt niet boven de waarde van 1 kg/cm² van de diametrale oppervlakte, deze druk is ongeveer 2 x kleiner dan deze van de koplagers.

Krukas

De krukas is uit Siemens-Martin-staal, behandeld tot 90 kg/cm². De tegen-gewichten vormen één geheel met de kruk. De krukas, net als de nokkenas, wordt in langsrichting in de krukkast binnengebracht met zijn lagers.

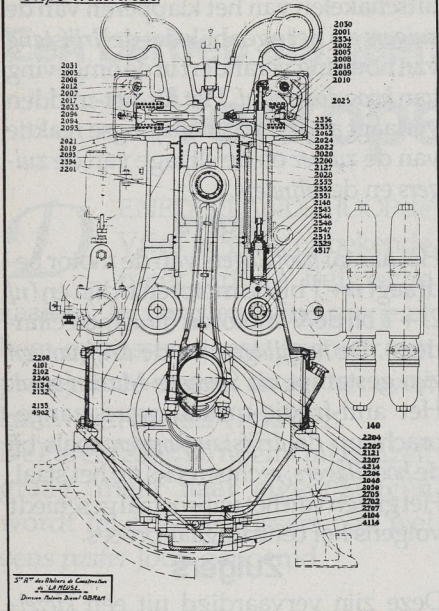
Nokkenas

Bij de motoren-in-lijn is er een nokkenas voor het aandrijven van de inlaatkleppen en een nokkenas voor het aandrijven van de uitlaatkleppen. Het bewegen van de horizontaal opgestelde kleppen geschiedt door tuimelaars op kogellagers. De beweging wordt overgebracht van de nok naar de klep door middel van tuimelaars gebogen onder een hoek van 90°.

Onderaandrijving

De tandwielen van de onderaandrijving bevinden zich in een overvloedig gesmeerd, luchtdicht karter. De tandwielen hebben een helicoidale vertanding. Het toegepaste materiaal bij hun

Moteur Type B ALESAGE 175^{mm} COURSE 225^{mm}
Coupe transversale



bouw is een *chrom-nikkel-stalen legering*. De controle, evenals de bereikbaarheid van de tandwielen wordt *vergemakkelijkt* doordat een deel van het deksel *wegneembaar* is. De motoren met groot cilinder aantal zijn voorzien van een *trillingsdemper*. Deze laatste wordt *aangebracht* op de krukas en draagt bij tot de goede duurzaamheid van alle organen van de motor.

Smering

De smering bij alle motoren is *geforceerd* en de oliedruk in volle bedrijf (uiteraard bij warme motor) bedraagt ongeveer 1 kg/cm². Deze smering wordt verzekerd door een dubbele *tandwielpompe* (de beide pompen hebben een gemene as en zitten in hetzelfde pomphuis). Het debiet van beide pompen is *ongelijk*. De smering van de motor *voltrekt* zich bij een "droog karter". De pomp met het kleinste debiet verzekert de *eigenlijke smering* van de motor. Ze is *doorlopend ingeschakeld*, onder de belasting van een hoger opgestelde tank die zorgt voor de *voeding* van deze pomp. Ze krijgt de olie uit deze tank en voert ze onder druk in de *verzamelbuis*, van waaruit ze *verdeeld* wordt over de *nokkenassen*, de *lagers der kleptuimelaars*, enzomeer. De tweede pomp met een groter debiet *perst* de olie uit de bodem van het *motorkarter* en voert ze naar de hoger opgestelde *voedingstank* van de eerste pomp. Het hoger opgestelde olie-reservoir, voorzien van *koelribben*, dient als *radiator* voor de smeeroilie, en wordt daarbij nog *gekoeld* door een *wateromloop*. De wanden van de cilinder worden *gesmeerd* door *olieopspattingen* en de oliemist uit het karter. De

smering, gesteund op het principe van "het droog karter" heeft het voordeel van de kansvermindering van de *ontaarding* van de smeeroilie door de gassen die eventueel *doordringen* via de zuigerveren naar het karter.

Brandstofinspuiting

De mechanische inspuiting gebeurt via een *tapverstuiver* die in het bovendeel van de verbrandingskamer de hoger beschreven verbranding *inzet*, en een *straal* produceert onder een hoek van 15°. De motoren zijn uitgerust met een *Bosch-inspuitinrichting*. De brandstofpompen zijn van het *meercellige monoblok*-type met inbegrip van de *nokkenas*.

Aanzetten met druklucht

De brandstofinspuiting van één cilinder wordt *uitgeschakeld* en deze motorcilinder is *tijdelijk gewijzigd* in een *kompressorcilinder*, op zodanige wijze dat ze *instaat* voor het vullen van een *luchtfles* uit staal, met *aanzetlucht*. De *aanzetkleppen* en een *verdeel- en besturingswerk* verzekeren een zeker en snel aanzetten.

Koeling

De scheepsmotoren zijn uitgerust met een *dubbelwerkende plunjerpomp*, aangedreven door de motor. Deze

pomp verzekert enerzijds de *koelwaterpomp* en anderzijds de kant van de *lensinrichting* met mogelijkheid tot *omkeren* via kraanwerk.

Omkeerinrichting

Dit wordt voltooid door middel van een "Joes"-apparaat van Amerikaanse bouw, door de meeste over-Atlantische bouwers *aanvaard*. Dit type wordt *geplaatst* naar gelang het vermogen en de *snelheid* van de motor.

Reduceren van de snelheid

Het snelheidsregime van de scheepsmotor is *veranderlijk* en de snelheidsregelaar is voorzien van een *bedieningshefboom* waarmee de *snelheden* tussen 300 en 750 omw/min kunnen *gewijzigd* worden. De *wentel-snelheid* van de schroef wordt *verminderd* in volgende verhoudingen: 2: 1 - 2 1/2: 1 of 3: 1.

Overbelasting

De belasting van de LA MEUSE-motoren kan *doorlopend verhoogd* worden met 10 %.

Roger Decler
 Vervolgt

Volgende maand verschijnt het laatste deel in de reeks over de nu verdwenen Belgische scheepsmotoren.

Crevits

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

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber ballen 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

van schepen van mensen & van de zee

Leven als visser ligt niet in het bereik van iedereen, men moet om *Het Grote Beroep* uit te oefenen al een man van moed zijn of tenminste geboren zijn aan de kaai, voor *ochtendjaskampioenen* is er geen ruimte aan boord. De zeereis blijft ten allen tijde een ingewikkelde opgave met heel wat verborgen risico's en elk bemanningslid draagt een ontzaglijke verantwoordelijkheid, de hele ploeg moet aan hetzelfde touw trekken maar de ene mens is bekwaamer dan de andere, dat is al altijd zo geweest en dat weet de gezagvoerder, zelf een duizendpoot, maar al te best. Hijzelf kan echter ook niet overal tegelijk zijn.

De ziel van de hele bemanning is verdeeld tussen hoop en vrees en bange verwachting al van bij de aanvang van de reis.

Aanvaringen zijn het schrikbeeld en zij gebeuren niet enkel bij mist of verkeerde inschatting van de navigatie van het andere schip, de tegenligger, maar ook doordat de brug eens niet bemand was of verlaten, de matroos van wacht even vlug naar het kombuis liep op een kop koffie te halen of omdat de hele bemanning aan dek was om de boel te klaren.

Er zijn danig veel taken aan boord van een trawler zodat er nooit handen genoeg zijn. Maar als er geen uitkijk wordt verzekerd, als er niemand in de brug vertoeft, overtreedt de bemanning de wettelijke voorschriften. Om dit te beletten kan de brug uitgerust worden met een *technische remedie*, een alarminstallatie die enkel door de gezagvoerder kan worden uitgeschakeld. Doch dit is geen oplossing die door de wet is voorgeschreven en bovendien lost het niets

op als de wacht verzekerd wordt door een bemanningslid opgeslorpt door de lektuur van een zalig liefdesavontuur, het beluisteren van een overdovend rockconcert of het voeren van uitgebreide gesprekken over de V.H.F. Dan kan de beste alarminstallatie niet verhinderen dat de uitkijk niet behoorlijk verzekerd is.

Wat nodig blijkt is bewuste zeelui, goed getrainde zeevaarders. Maar wie zal bepalen of de bevoegdheid, de bekwaamheid het gevolg moet zijn van schoolse opleiding, dan wel van ervaring op zee?

Er moet verder eens en voorgoed komaf gemaakt worden met de romantische mythe: *de roep van de zee*. Welke betekenis heeft dit nog in de huidige economische barbaarsheid? Dan is er nog het fabeltje als zou er zoveel geld te verdienen zijn op zee! De realiteit doet evenwel het tij wel keren, daar komt men stilaan van terug.

En dat varen helemaal niet zo moeilijk is, niks meer inhoudt, dat het een totaal ongevaarlijk beroep is sedert men beschikt over al die gesofisticeerde apparatuur en die uitstekende verbindingen met de wal, en de steeds parate reddingsdiensten! Straks gaan de nonnen ook naar zee...

Van dergelijke meningen moet men afstappen als men mensen op de brug wil krijgen die hun verantwoordelijkheid opnemen, die er zich van bewust van zijn dat van een 'geluksfaktor' op zee geen sprake kan zijn. De zee herinnert aan de werkelijkheid; *to be or not to be*. Anderzijds lijdt de scheepvaartindustrie aan de ziekte van de overdreven wedijver. Alles wat schepen aangaat is gegroeid tot

ver boven de mogelijkheden van de mens maar de hoedanigheid van de bemanning is gebleven wat ze was: een samenstelling uit de soort waartoe we allemaal behoren: *idealisten, egotrippers, babbelaars, duivelsgebroed, bleekscheten, lolbroeken, schijterige individuen en waterratten*.

Er zijn duidelijk economische grenzen aan de sociale vooruitgang maar omgekeerd zijn er evenzeer sociale beperkingen aan het nastreven van economische vooruitgang. Zou het dan toch allemaal een kwestie zijn van maat en evenwicht?

Teveel opleiding met betrekking tot de zee draait rond de mening dat alle bekwaamheid aan boord van het schip moet zijn en dat zal in een hoge mate ook wel zo zijn. Maar tegenwoordig vaart de rederij, steunend op de moderne communicatiemiddelen, omzeggens mee met het schip.

En nog steeds wordt de would-be zeeman opgeleid volgens de regels die stammen uit de vorige eeuw, regels die zelfbedruiping en oplossing van onverwachte moeilijkheden nastreven.

Toch is de bekwaamheid in het gebruik van informatie en data, mensen en machines, in deze volgorde, het voornaamste element aan boord voor een veilige vaart, zoals Moreby het stelde.

Lin

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Oostende belegerd!

Oostende met Anglo-Bataafse bezetting, bleef belegerd tot in 1604, datum van de inneming door de Spanjaarden. *Sluis* kwam rond dezelfde datum in Staatse handen, terwijl dan toch de gehele Vlaamse kust in Spaanse handen was sinds 1583.

Vanaf 1580 begon de grote uittocht van de burgerij uit *Oostende*. De Anglo-Bataafse bezetting was heer en meester en van visserij was er maar zelden sprake meer.

Terwijl vanuit *Duinkerke* de kaapvaart grandioos werd georganiseerd, ondanks de blokkade door de Hollandse oorlogsvloot bleef *Nieuwpoort* weinig actief op de Vlaamse kust. Een minieme kaapvaart schijnt er bestaan te hebben, naast enige visserij en dit vernemen we vooral uit de Nieuwpoortse kamerboeken, die vermelden hoe het "vierboet ghelt", d.i. de taks ten voordele van de vuurbakens, moest geïnd worden, en op wiens rekening. Bovendien beschikte *Nieuwpoort* reeds in 1591 over twee oorlogsschepen, d.i. konvooschepen voor visserij en koopvaart, terwijl er niet uitdrukkelijk wordt gewaagd van kapersschepen.

Over het geheel gezien is de visserij van *Duinkerke* tot *Sluis* weinig briljant.

Nieuwpoort zat trouwens in zo'n nauwe schoentjes dat in 1591 de stad opschorting kreeg van rentebetaling voor een jaar, terwijl bovendien te Lombardzijde kerk noch huis meer recht stond.

De grote bezigheid van de belegerden van *Oostende* bestond in de berucht geworden vrijbuitelij te lande, over gans West-Vlaanderen en tot diep in Oost-Vlaanderen.

Die vrijbuitelij bestond in de overvallen vanwege kleine kommando's die roofden en brandschatten op een schaal die (voor een tijd zonder moto's en auto's) enorm blijkt te zijn, zodat men terecht spreekt van het geduchte roofnest *Oostende* met zijn rooftochten en baanstroperijen, zijn moorden en plunderingen, vol angst en hongersnood.

Vlietinck in zijn geschiedenis van *Oostende* beschrijft het kleurig: "De soldaten en vrijbuiters van *Oostende* zouden onophoudelijk het Vrije van Brugge, *Veurne-Ambacht*, de kasteelrij van *Ieper*, zelfs het *Rijsselkartier* afloopen, de reizigers gevangen nemen en op losgeld stellen, huizen en hoeven branden en plunderen, den doortocht

van conwooiën, te land of te water, hinderen en den inwoners brandschatting afpersen."

En kronijkschrijver *Bowens* spreekt van de "altijd voorvoerende strooperijen van d'Oostendische bezettingen."

Onlangs verscheen eveneens een uitstekende universitaire thesis van de hand van *Els Guillemy*n over deze vrijbuitelij in Zuid-West-Vlaanderen (*Decock*, *Aatrijke*, 1990, "De Vrijbuiters").

Oostende werd door de Anglo-Bataafse vloot beschermd en bevoorrad. Daar de Spanjaarden het westen van de stad stevig bewaakten en bewerkten onder hevig geschut maakten ze de oude havens onbruikbaar voor Staatse schepen, en werd door deze gebruik gemaakt van de "geule", ten Oosten van de stad, die sedertdien de toegang tot de haven is gebleven.

Oostendse admiraliteit als piraat!

Nochtans blijkt dat men ook onder de bezettende Overheid geneigd was af en toe een slagje te slaan op zee met kaap-schepen, want herhaaldelijk komen klachten uit *Zeeland* en vooral uit *Vlissingen* vanwege de Engelsen wegens het kapen van precies Engelse schepen door die van *Oostende*, o.a. in 1584.

Men trachtte zelfs verder te gaan van Engelse kant.

Aldus gaf de graaf van *Leicester*, afgezant van koningin *Elizabeth van Engeland*, op 27 november 1586 toelating aan de Engelse gouverneur van *Oostende*, *Sir John Conway*, om een Admiraliteit te *Oostende* op te richten, met dezelfde rechten als de andere admiraliteiten in het opstandige Noorden, wat dan ook onmiddellijk werd uitgevoerd. De Hollandse Staten-Generaal protesteerden echter heftig tegen de brutale handelswijze van de "Engelse Oostendenaars" en verzetten zich vierkant tegen dit Engelse initiatief, in hun vergadering van januari 1587.

De admiraliteit van *Zeeland* vreesde vooral de concurrentie van *Oostende* en klaagde zelfs aan dat een schip uit *Vlissingen* was buit gemaakt door *Oostende*, waar men van plan was het als goede prijs te laten verklaren door de nieuwbakken Oostendse admiraliteit...

En voor de zoveelste keer werd het dreigement van zeeroverij ingeroepen:

men besloot namelijk de Oostendse kapiteins tot piraten te verklaren, zo ze zich niet voegden naar de beslissingen van de Staten-Generaal.

De commissiebrief verleend door *Leicester* werd voor onbestaand en ongelukkig verklaard en zo stierf de eerste admiraliteit van *Oostende* een snelle en roemloze dood.

Het verhaal van deze zeer tijdelijke Anglo-Oostendse admiraliteit is te vinden in de Nederlandse Archieven van de Admiraliteitscolleges.

Intussen was de Vlaamse kustvisserij totaal vervallen. Allerlei oorlogsschepen kruisten voortdurend van *Nieuwpoort* tot *Kales*, hoofdzakelijk vanwege Hollanders en Zeeuwen, om de visserij te beletten. Tot 1604 was dan ook de visserij te *Oostende* praktisch onbestaande. Door deze oorlogstoestanden en vooral door de *Duinkerker* kaapvaart bleef alle zeeverkeer zo onzeker dat de verzekeringspremies op de naar Spanje varende schepen steeds duurder werden en tot 25% stegen.

Het relaas van de strijd op zee met de kaapvaart is niet het doel van ons artikel; het hoort thuis in een algemene historie van de kaapvaart in Noordzee en Kanaal.

Nochtans dienden we te wijzen op de jarenlangeschande van de voetspoeling of hetgeen ervoor in de plaats kwam, als gevolg van het tot zeerover verklaren van de Vlaamse zeelui, door de Staten-Generaal en de even wrede tegenmaatregel langs Spaanse kant.

Het *Rijksarchief* te *Brussel* heeft daar een paar staaltjes van in zijn dokumentatie die zeer verhelderend zijn.

Mannen van de St. Albertus

Op 10 november 1605's avonds liep een admiraalschip van *Duinkerke* de "St. *Albertus*" de haven van *Duinkerke* uit, onder het bevel van kapitein *Adriaen Dierixen* (op zijn hollands: *Adriaen Dirkszoon*).

De volgende dag reeds werd de *St. Albertus* aangevallen en veroverd door twee Staatse oorlogsschepen, bevolen door de kapiteins *Gerbrantz* en *Mooi Lambert*, twee kapiteins die later nog de hoge top van de Hollandse marine zouden bereiken. Het gevecht was hardnekkig en werd herhaaldelijk, omstandig en met veel eerbetoon beschreven door de Nederlandse historici *Van Meteren*, *Wagenaar* en anderen. De Vlamingen werden van 3 u. 's morgens tot 13 u. beschoten door de vijand, hun fokkemast en hun bezaanmast



werden afgeschoten en hun hoofdtouwen vernield. Er waren vele gekwetsten en uiteindelijk, gekneld tussen de twee vijandige oorlogsbodems, gaven de Vlamingen zich over, nadat de Nederlanders herhaaldelijk beloofd hadden "by den eede dat zy Godt ende zijne Excellentieschuldich waeren, datter quartier voor allen den volckeren van desen schepe was", d.i. bij eed werd plechtig beloofd dat de gevangenen zou genade worden geschonken.

Van de gevangenen die zich hadden overgegeven ontsnapten op avontuurlijke wijze drie zeelui.

De ene was *Jean Caerlinckx*, 32 jaar, van *Duinkerke*, stuurman, de anderen waren *Aert Fransz*, 34 jaar, ook van *Duinkerke*, kwartiermeester, en *Pieter Bastiaensz* (alias "*Musquet*"), 28 jaar, van Antwerpen, busschiet.

De drie verklaarden bij hun verhoor, na hun terugkeer, dat ze niet wisten wie het bevel tot overgave had gegeven,

doch dat er in elk geval geen redding meer mogelijk was er er slechts kon gevochten worden totdedood "*endevier in cruyt te steecken*", d.i. tot het in de lucht doen vliegen.

Ongeveer 80 Vlamingen, w.o. 8 jongens (scheepsjongens) werden aan boord gebracht van de vijandige schepen, waarbij zelfs *Aert Fransz* werd geslagen met de "*cortelasse*" en een weeklagende gekwetste eenvoudig in zee werd geworpen door een matroos van *Mooi Lambert*.

Op 16 november werden ze te Rotterdam in het "*Princenhof*" gebracht en verhoord, waarna ze in de toren van de "*Delftsche poorte*" werden opgesloten, gekwetsten en gezonden ondereen. De gevangen Vlamingen bleven er tot 22 november, datum waarop ze teruggebracht werden naar het *Princenhof* om "*hauzesententievandedootteontfanghen*". Maar, op straat, gedurende de mars, zijn twee van onze Vlamingen en een

paar anderen ontsnapt. Na hun boeien "*by forse afghehaelt*" te hebben en konden ze zich verbergen in privé huizen.

Onze Antwerpenaar *Pieter Bastiaensz* werd nog meegevoerd naar het *Princenhof* vertelde dan ook wat daar geschiedde.

Rond 22 uur, zo verteld hij, verscheen een drietal protestantse predikanten die sermoenen hielden en de gevangenen aanmaanden "goed" te sterven, d.i. na bekering. De Vlamingen verklaarden echter te willen sterven voor "*heuren natuerlicken princeende religie*" en spottend antwoordden ze - "*hert ende stoutelick*" - aan de predikanten.

Bastiaensz, sluwe Antwerpenaar, slaagde erin met een nagel zijn boeien te lossen en, toen hij met een boot naar de galg werd ge-

voerd om gehangen te worden, sprong hij door een luik naar buiten en verstopte zich, steeds "*blyvende altyt tot den hals toe in water*", tussen de daar liggende koopvaardijsschepen.

Met de bijstand "*ende compassie van goede lieden*" is hij dan met de eveneens ontvluchte *Aert Fransz*, die hij te *Vlissingen* ontmoette, te *Duinkerke* geraakt.

Ook andere mannen van de *St. Albertus* wisten te ontkomen.

Opmerkelijk is de hulp die de ontsnapten op hun vluchtroute mochten bekomen. Overal worden de vluchtelingen "*oyck nyet tegenstaende eenighe van andere religie off gesintheyt waeren*", geholpen zodat zelfs te Rotterdam een burger poogde de koorden waarmee de gevangenen waren vastgebonden, door te snijden.

De drie verklaarden dat zelfs oproer zou zijn uitgebroken, indien men de gevangenen in volle dag door de straten had doen marcheren, vnl. omdat men vernomen had dat de Hollandse kapiteins "*quartier*" hadden beloofd.

De drie ontsnapten maakten trouwens van hun avontuur gebruik om te vragen in het vervolg ontslagen te worden van militaire dienst!

Aan dit avontuur en een volgend, zal men duidelijk merken dat de openbare opinie zeker niet welgevallig het voetspoelen en het ter galg brengen van de gevangen zeelui gezind was.

Walter Debrock

Vervolg en slot: volgende maand

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

CURACAO →

**Nederlands fregat redt
Colombiaanse vissers**

Het Nederlandse fregat Callenburgh heeft voor de kust van Curaçao vijf opvarenden van een Colombiaans vissersvaartuig gered. Het fregat, van dienst als wachtschip in het Caribisch gebied, stuitte bij een patrouille een stuurloos scheepje. De vijf opvarenden bleken door gebreken aan voedsel en water in een toestand van totale uitputting. De boordhelikopter van het wachtschip bracht de vissers in veiligheid.

IJSLAND →

Visserijbeurs wordt voltrefter

De organisatoren van de 'Icelandic Fisheries Exhibition' die te Reykjavik, IJsland doorgaat van 15 tot 19 september hopen dat het evenement een voltrefter wordt. De vorige editie ging door in 1990 en toen waren daar naast de 450 individuele exposanten ook nog eens vijf nationale groepstanden te zien. In dat jaar kwamen er bezoekers uit 26 landen.

Herinneren we eraan dat IJsland het visland bij uitstek is. In 1991 werd daar 1,5 miljoen ton vis gevangen, ongeveer gelijkwaardig verdeeld over pelagische en demersale soorten. De uitvoer van visproducten bedroeg in 1991 niet minder dan 1,5 miljard US dollar, wat dan weer goed was voor 80% van de uitvoer van het land. Het relatief klein aantal tewerkgestelden in de visserij en visverwerking (16 800) wijst er tevens op dat de bedrijven dat cijfer met weinig mankracht halen en dus een hoog technologisch niveau hebben.

JAPAN →

**Kustwacht krijgt
37 nieuwe vaartuigen**

De Japanse kustwacht heeft aangekondigd een order te plaatsen voor 37 nieuwe kustpatrouilleboten. De vaartuigen zijn 10 meter lang en elk uitgerust met twee Volvo Penta dieselmotoren. De nieuwe schepen die tot 40 knopen halen zullen o.m. gebruikt worden om smokkelaars en drugdealers te kunnen oppakken. De eerste twee vaartuigen worden geleverd voor het einde van 1993, daarna volgen er jaarlijks een tiental.

DENEMARKEN →

**14de internationale
visserijtentoonstelling**

In het Deense Aalborg gaat van 14 tot 24 oktober de 14de internationale visserijbeurs door. Negen maanden voor de opening hebben reeds 175 exposanten uit 14 landen een kontrakt getekend. Daarmee is 90% van de expositieruimte reeds bezet. In 1981 mochten de organisatoren 14 000 bezoekers verwelkomen, in '84 waren er dat al 15 830, in 1987 waren er 18 000 kijklustigen en tijdens de jongste beurs in 1990 werden 18 282 tickets aan de man (en uiteraard ook aan de vrouw) gebracht.

FINLAND →

**Nog een
visserijbeurs**

Voor de vishandel wordt Fish 93 de belangrijkste gebeurtenis van het jaar. Helsinki zet alles in het werk om de vierdaagse beurs die dit jaar doorgaat van 13 tot 16 mei tot een succes te maken.

De beurs die elke twee jaar doorgaat wordt nu reeds voor de negende keer gehouden. Visvangst, -handel, -verwerking, -industrie, tot zelfs sportvissen, het zal allemaal zijn plaats krijgen in de jaarbeurshallen van Helsinki. De beurs is internationaal wat haar aanbod betreft, wat de (potentiële) klanten betreft echter wordt vooral op de Finse markt gemikt.

Wie meer wil weten richt zich tot Anna-Liisa Virkki of Merja Huhtela-Sulku, beide van het Helsinki Fair Centre. Als u schrijft doet u dat naar P.O.B. 21 te SF-00521 Helsinki. Zeg dat wij u gestuurd hebben!

Warm aanbevolen!

**CV Dobbelaere
Bij Diane & Walter**
Algemene voeding - Groenten & fruit - Dranken
Dagelijks vers brood, pistolets en boterkoeken
Alle dagen open
**Levering aan
vissersvaartuigen
Heiststraat 103,
8380 Zeebrugge
Tel 050 / 54 67 06**

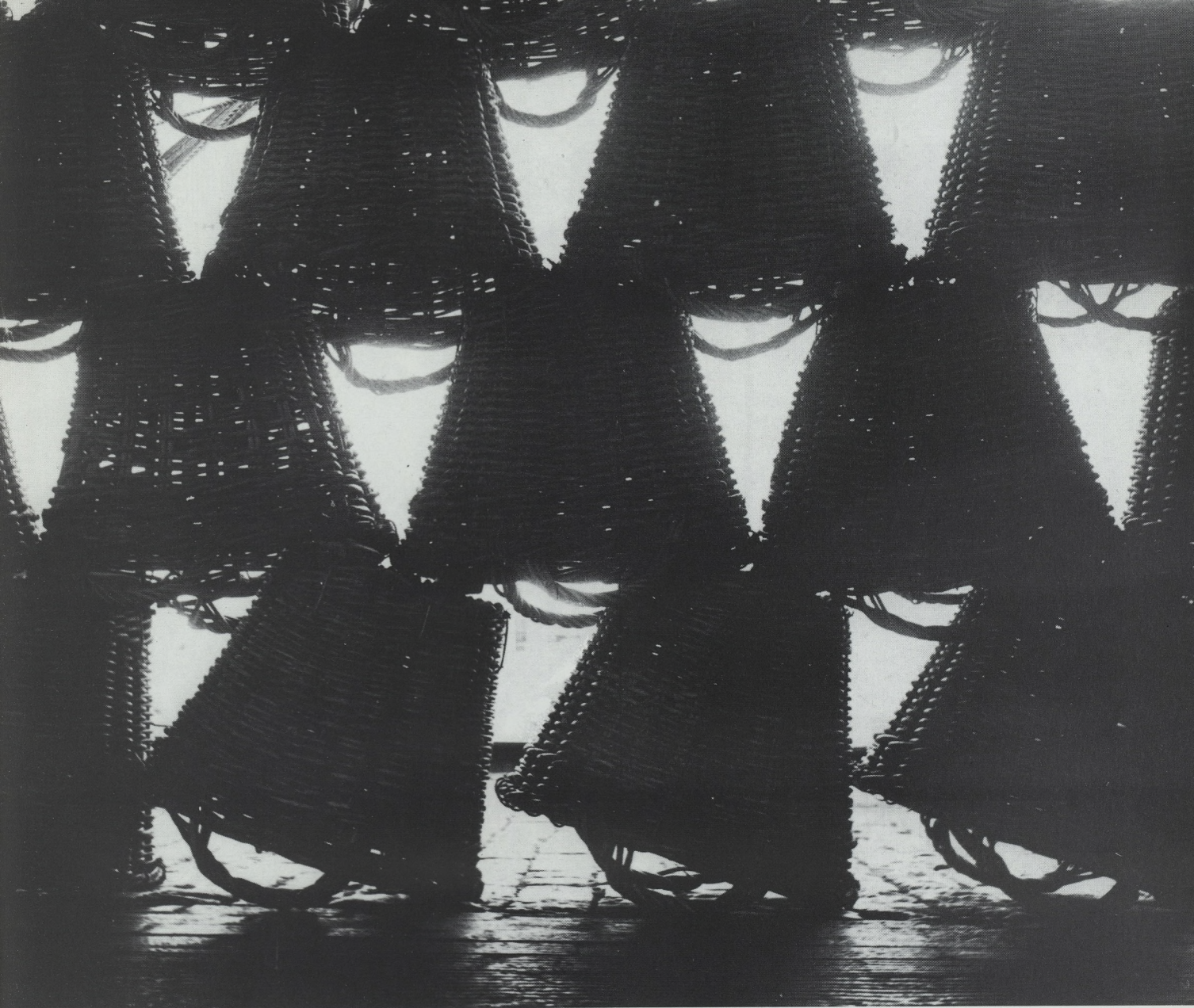
Marin en Paleokrassas

Vroeger meldden we reeds dat *Paleokrassas* (58) de nieuwe EG-kommissaris voor visserij werd. Over de schrijfwijze van de voornaam van de gewezen Griekse minister van financiën kan gediscussieerd worden. Wij schreven *Yannis*, anderen houden het bij *Ioannis*. Erger is dat zijn voorganger *Manuel Marin* her en der als een Portugees wordt afgeschilderd. Dat baart verwondering omdat de Spanjaard een lange staat van dienst heeft en al zo vaak in het nieuws kwam als het visserijbeleid aan de orde was. Tijdens de eerste parlementsverkiezingen na de val van de Franco-diktatuur werd hij als lid van de Spaanse socialistische partij verkozen. Hij leidde als staatssecretaris voor de betrekkingen met de EG vanaf eind '82 de onderhandelingen over de toetreding van zijn land tot de Europese Gemeenschap. Na die toetreding op 1 januari '86 werd hij één van de twee Spaanse leden van de EG-kommissie waarin de 43-jarige jurist en gewezen student van het Europa Kollege in Brugge nog steeds zetelt.

In Deense handen

Het voorzitterschap van de *Europese Ministerraad* (niet te verwarren met het voorzitterschap van de *Europese Commissie* dat opnieuw is toegewezen aan *Jacques Delors*) voor de eerste zes maanden van 1993 is in handen van de Denen.

Het Deense voorzitterschap krijgt een bijzondere betekenis omdat het precies de Denen zijn die zich tegen het *Verdrag van Maastricht* keerden. Het is dan ook van groot belang dat de Denen tijdens een tweede referendum medio dit jaar "ja" zeggen tegen het verdrag. Nadat de Deense regering een aantal uitzonderingsclausules kon bedingen blijkt uit opiniepeilingen dat het Deense volk wat positiever staat tegenover de EG. Of het Deense voorzitterschap iets aan het gemeenschappelijk visserijbeleid zal veranderen valt echter te betwijfelen.



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

HVVB
60
HET VISSERIJBLAD



✂
**Ja, ik abonneer me op dit
blad**

Naam.....

Straat en
nr.....

Woonplaats en Postnr
.....

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

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

Yes, we can beat the feeling!