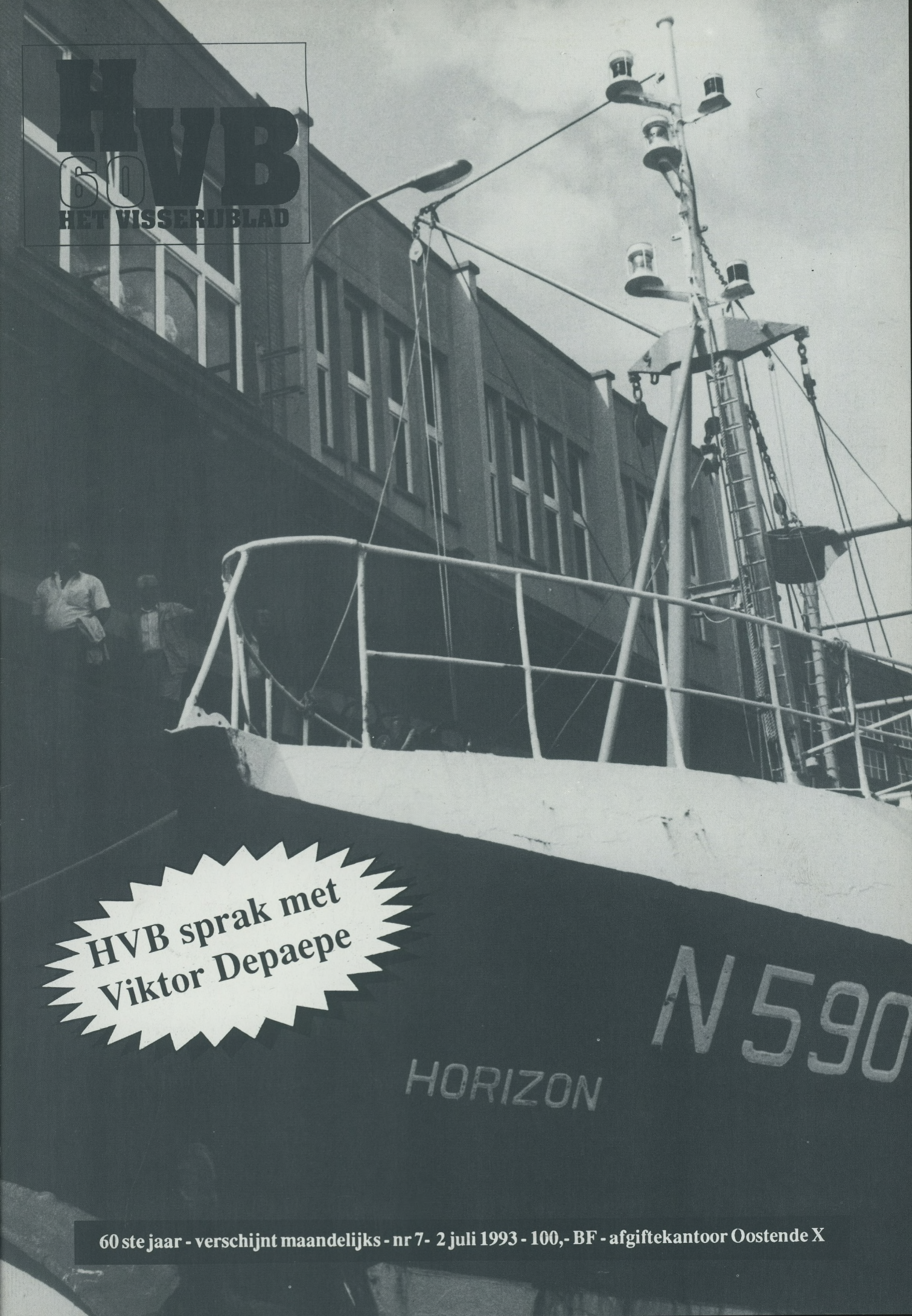
HVB
60
HET VISSERIJBLAD



HVB sprak met Viktor Depaepe

60 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 7- 2 juli 1993 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Hulp in Nood

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

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

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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

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

HVB 60
HET VISSERIJBLAD

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

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Roger Decleer, Tony Depuydt, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
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, of delen ervan, 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 rekeningnummer 64.14.29.592 van Credit Lyonnais Bank Nederland Lange Wolstraat 10-12 4524 CA Sluis (Nl) 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

Het woord is aan België

editoriaal

BELGIE HEEFT OP 1 juli voor zes maanden het voorzitterschap van de EG op zich genomen.
Op het eerste gezicht is dat voor ons de geschikte gelegenheid om een lijstje met eisen te formuleren dat ons land onder de voorzittershamer moet leggen. Toch zien we daarvan af. Indien de Belgische regering immers werkelijk iets had willen doen aan de koers van de EG dan had zij natuurlijk niet op dit voorzitterschap hoeven te wachten. De voorbeelden van Denemarken en Groot-Brittannië bewijzen ten volle dat geen enkel land zich passief moet neerleggen bij de zogeheten 'diktaten van Brussel'.
Maar we hebben nòg een reden om dit vandaag niet te doen.
Als de editorialen van dit blad al eens een konkrete suggestie formuleren dan wordt dat voorstel al gauw als zijnde 'niet realistisch' aan de kant geschoven. We heten dan dromers te zijn die niet 'met beide voeten in de realiteit staan'.
Wanneer de lezer zich dus een voorstelling van ons wil maken, dient hij een beeld op te roepen van een schepsel dat slechts met één been in de realiteit staat en het andere op een wolk laat rusten.
Vreemd genoeg bevalt dat beeld ons wel.
Het bevalt ons des te meer omdat de mensen die vandaag de dienst uitmaken (of althans de indruk geven dat te doen) en wel degelijk met beide voeten in de realiteit staan... tot vèr over de knieën in de modder zitten. Men kan dus bezwaarlijk nog spreken van een *harde* realiteit; 'moerassig' ware een betere adjektief.
Denk maar niet dat deze inleiding geschreven wordt om de schuldigen van de krisis in de visserij aan te duiden. Degenen die immers denken dat de malaise alleen voor onze sektor geldt, hebben echt wel oogkleppen opgezet. Overigens valt maar weinig heil te verwachten van een wissel van het leidinggevend personeel, het weze in de maatschappij in het algemeen of in de visserij in het bijzonder. Ook de opvolgers komen vanzelf wel in de modder terecht.
Desalniettemin! De visserij heeft zichzelf vastgereden, de ekonomie heeft zichzelf vastgereden, de politiek heeft zichzelf vastgereden, de maatschappij heeft zichzelf vastgereden. En het zijn de chauffeurs die het 'gedaan' hebben! Die chauffeurs geven alleen nog maar de indruk dat ze weten hoe het verder moet. Velen kunnen echter zelfs die schijn niet meer ophouden. Degenen die het allemaal zegden te weten, degenen die de realiteit langs hun kant dachten te hebben, zij die van geen dagdromerij konden verdacht worden, de realpolitici, de no-nonsense-business-men... hun projekten bleken uiteindelijk helemaal niet realistisch te zijn.
En wij, de passagiers, zitten achteraan te roepen en te schelden. 'Kijk ons hier staan!' En het beste dat wij kunnen bedenken is het wegstraffen van de chauffeurs om hen door anderen te vervangen. Deze zetten zich dan, al dan niet aarzelend, achter het stuur en aan hun blik zien we meteen al dat het ook hen niet zal lukken.
Als we dus — Maar niet vandaag (onze verbeelding staakt)! — al eens een voorstel formuleren, dat men ons dan niet komt zeggen dat het niet realistisch is. We staan immers met ons ene been in de wolken. Het is dàt been dat niet in de modder zit.
Het wordt tijd dat de verbeelding eens aan de macht komt.

Flor Vandekerckhove



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

EG-voorzitterschap zes maanden in Belgische handen

Minister Bourgeois wil Europese raad beginsel van minimale vloot aanpraten

Sinds 1 juli, en dit voor de duur van zes maanden, neemt ons land het voorzitterschap van de Europese Raad waar. Onder het Belgische voorzitterschap moeten enkele belangrijke beslissingen vallen. Zo moet het Europees Monetair Instituut, de voorloper van de Europese Centrale Bank, funktioneren, de Europese Ekonomische Ruimte en de akkoorden van Schengen in werking treden. Ook voor de visserijsektor is het komende halfjaar niet zonder belang. Minister Bourgeois wil voor de kleinste visserijnatie een uitzonderingsmaatregel bekomen door de invoering van het begrip 'minimale vloot'. Gedacht wordt aan een voorstel om de afbouw van de vloot te beperken tot de doelstelling van MOP 2.

NA DE TOP in Kopenhagen werd de ontwerptekst van de Belgische regering gefinalizeerd om de krachtlijnen tijdig aan de Europese Kommissie en het Euro-parlement te overhandigen. Het voorzitterschap (verpersoonlijkt door premier *Dehaene*) van de *Europese Raad* vraagt dus enige voorbereiding en houdt ook bepaalde verwachtingen in. Dit laatste mag echter niet overschat worden. Het (nog niet door alle lidstaten geratificeerde) *Verdrag van Maastricht* geeft de voorzitter geen bijzondere bevoegdheden, bijgevolg kan de beperkte impakt van het voorzitterschap ook geen wonderen bewerkstelligen.

Onze regeringsleiders zullen niet tornen aan de initiatiefrecht van de (machtige) *Europese Kommissie*, zowat het dagelijks bestuur van de EG. De impulsen en voorstellen zullen dus ook de komende zes maanden uit die hoek blijven komen. Bovendien is een half jaar, waarin twee vakantiemaanden en de eindejaarsperiode alle werkzaamheden doen stilvallen, erg rap voorbij. Aangenomen wordt dat de werkzaamheden pas in oktober goed op gang komen en na de *Europese Raad* op 11 en 12 december al zullen afgelopen zijn.

Kan België het sluimerende Europa tot een nieuwe dynamiek bewegen of zijn kleine landen gedoemd om als voorzitter te mislukken? Het pas afgelopen Deense voorzitterschap was nochtans een maat voor niets. Althans zo drukte een door de wol gewassen politieke rat als *Leo Tindemans* zich ondubbelzinnig uit. Of België als voorzitter dynamischer uit de hoek zal komen valt af te wachten. Wat wel vast staat is de kost. 350 miljoen frank voor de organizatie van informele ministerraden (o.a. in *Oostende*, *Brugge* en *Knokke*), de EG-top in Brussel, de veiligheidsmaatregelen en al wat bij een dergelijke organizatie aan potverteer te pas komt.



Het nieuwe logo, België voorstellend als de draaischijf van Europa, zal tijdens de periode van het Belgische EG-voorzitterschap veelvuldig zal te zien zijn.

Het Spaanse gevaar

Tijdens de het Belgische voorzitterschap zal er ondermeer over de toetreding van nieuwe leden (*Finland*, *Noorwegen*, *Oostenrijk*, *Zweden*) worden gesproken. Of ze ook aanspraak zullen maken op het uitzonderingsstatuut dat de *Denen* in de wacht sleepten behoort tot de mogelijkheden. *Tindemans* is in elk geval tegen een lidmaatschap *à la carte*. Een Europa waarin alle lidstaten niet langer dezelfde verplichtingen hebben zint hem niet. Anderzijds willen alle lidstaten ook dezelfde rechten. Dat brengt ons bij de oude aanspraken van *Spanje* en *Portugal* om eindelijk ook de Noordzee voor hen open te stellen. De sterke lidstaten kunnen zich niet blijvend schuil houden achter protektionistische stellingen om te verhinderen dat de eigen markten met goedkope Zuideuropese produkten worden overspoeld. Dat geldt ook voor de visserij. Onder het Belgische voorzitterschap moet ook die knoopt worden doorgehakt. Naast de jaarlijks weerkerende dossiers over minimum- en opvangprijzen, de TAC's en de kwota moeten ook de toegangsvoorwaarden tot de communautaire wateren voor de Spaanse en Portugese vloot worden vastgelegd, waardoor de sterkste visserijvloot in konkurrentie komt met onze eigen vloot.

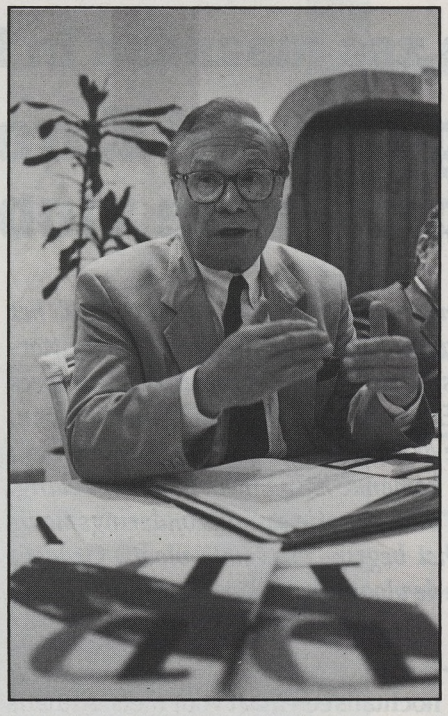
Visserijraad

Tijdens een perskonferentie in Brussel sneed minister van de KMO en landbouw (en visserij) *André Bourgeois*, omringd door een schare kabinetsleden, dit onderwerp (even) aan. Erg veel aandacht kreeg dit punt niet. Het hervormd landbouwbeleid is immers zoveel belangrijker.

Wij laten echter de landbouw (500 miljard exportproduktie) voor wat hij is en richten ons op de visserij-aangelegenheden.

Volgens minister Bourgeois houdt de *Europese Kommissie* een aantal voorstellen in petto die tijdens het Belgische voorzitterschap onder een of andere vorm aan de orde zullen zijn. Hetzij om de besprekingen aan te vatten of om een beslissing door te drukken. Gedurende het Belgische voorzitterschap zal de *raad van visserijministers* driemaal bijeen komen. Nu al staat vast dat in volgende dossiers ☞

een beslissing moet vallen:
- de voorwaarden van toegang tot nieuwe visserijzones binnen de communautaire wateren voor Spanje en Portugal.
- Harmonisering van de technische maatregelen in de Middellandse Zee
- het communautair regime voor de visserijlicenties, voorbereidend werk voor een uniforme regeling.
- de kontroleregeling en de uitvoeringsbepalingen ervan. Voortgezette aandacht voor de aanpassing van de kontrolevoorschriften.
- de vaststelling van de institutionele prijzen (oriëntatie-, referentie- en ophoudprijzen) voor het volgende jaar.
- vaststelling van de jaarlijkse autonome tariefkontingenten.
- de toepassingsverordeningen van het Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij (F.I.O.V.) / nieuwe visserij-akkoorden met derde landen (Canada, Baltische republieken, Rusland, Argentinië,...) teneinde vaartuigen van de lidstaten meer vangstmogelijkheden te bieden.
- de vaststelling van de totale vangstkwota (TAC's) en de nationale kwota voor 1994.
- jaarlijks overleg met Noorwegen, Zweden en de Fär Oer-eilanden voor het vastleggen van de gemeenschappelijke toegelaten vangsthoeveelheden.



Minister André Bourgeois zal vooral oog hebben voor het partikulier belang van onze visserijsektor. (Foto gw)

Daarnaast zijn er nog een aantal aspekten die voor behandeling vatbaar zijn en waarover desgevallend beslissingen kunnen vallen:
- de kodifikatie en harmonisering van de technische maatregelen.
- de walvissen.
- de kwaliteit van de vis en de visserijprodukten (kommercialisatienormen).
- visserij-aangelegenheden in de onderhandelingen over de toetreding van kandidaat-landen.

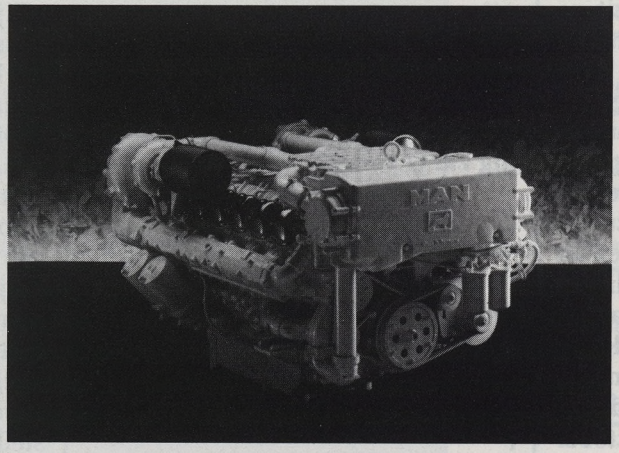
Minimale vloot

Minister *Bourgeois* wil tijdens zijn voorzitterschap van de Visserijraad vooral de verdediging opnemen van de partikuliere belangen binnen de Belgische visserij. Hij wil er dan ook een punt van maken om de Belgische visserijvloot op een bepaald niveau te behouden en de vissersgezinnen een waardig inkomen te garanderen.☞

VALCKE INDUSTRIES N.V.

MAN

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



Omringd door zijn kabinetchef en de belangrijkste medewerkers (waarvan slecht enkele op de foto) gaf minister Bourgeois een toelichting over zijn rol als voorzitter van de Visserijraad. (Foto gw)

Minister Bourgeois zal de invoering van het begrip 'minimale vloot' verdedigen.

Waar vroeger alles in het werk werd gesteld om kwota te bekomen die toereikend waren om de vloot rendabel te laten vissen, wil hij nu aansturen op een vloot die voldoende groot is om de kwota te kunnen opvissen.

Hij zal dan ook de invoering van het nieuwe begrip *minimale vloot* verdedigen. Dat betekent de instandhouding van een vloot van circa tweehonderd vaartuigen. Om deze regeling voor het kleinste Europese vlootsegment mogelijk te maken zal een *uitzonderingsregeling* nodig zijn. Het zal vast niet van een leien dakje lopen om die regeling door te drukken op een ogenblik dat andere lidstaten nog heel wat kilowatts moeten wegsaneren. Nu al wordt luidop gedacht aan een regeling waarbij ons land zou voldoen aan de doelstellingen van MOP 2 (toestand die eind '92 moest bereikt worden) in plaats van de ultieme afslanking tot het niveau van MOP 3 (eind '96).

Hoe vaak de visserij-aangelegenheden de aktualiteit zullen halen tijdens het Belgische voorzitterschap is onderschikt aan de bereikte resultaten die de toekomst van de visserij veilig moeten stellen. Lukt het, of gaan we binnen zes maanden onopgemerkt de fakkel overdragen aan de Griekse voorzitter? (gw)

Nieuw! Heet van de pers!

Zout op je huid

Zoals je ook nu weer in dit HVB leest, wordt het voortbestaan van de Vlaamse visserij door de EG bedreigd. Naar aanleiding van België voorzittersschap van de EG-ministerraad heeft HVB-redakteur Flor Vandekerckhove een pamflet geschreven waarin hij de verdediging van deze belaagde sektor op zich neemt.

In het twaalf bladzijden tellende strijdschrift brengt hij een aantal ongewone standpunten naar voor die pleiten voor het bestaansrecht van de Vlaamse visserij. Opvallend daarbij is dat Vandekerckhove bewust geen gebruik maakt van de bekende ekonomische en sociale argumenten die in zo'n gevallen steevast de aandacht krijgen. De lezer krijgt integendeel een origineel gezichtspunt dat duidelijk maakt waarom het — los van de ekonomische waarde van deze sektor — absoluut noodzakelijk is dat we alles in het werk stellen om de Vlaamse visserij overeind te houden.

Het pamflet *'Zout op je huid'*, met als ondertitel *'een niet-ekonomische argumentatie ten voordele van de Vlaamse visserij'* kost 40 BEF (verzendingskosten inbegrepen). U kunt het bestellen door dat bedrag over te schrijven op rekening nr. 384-0596581-18 van HVB met vermelding: Pamflet.

Lezers uit Nederland storten 2,5 Hfl op onze rekening in Nederland: rek. 64.14.29.592 van Credit Lyonnais te Sluis.

Samenstelling van de Europese visserijvloot

De visserijvloten van de twaalf EG-lidstaten verschillen sterk in omvang. Het totaal motorvermogen van de Spaanse vloot is drieëntwintig keer sterker dan de Belgische. De kleine Duitse vissersvloot is nog altijd dubbel zo groot als de onze. De samenstelling van de EG-vloot, op basis van het motorvermogen ziet er bij benadering zo uit:

1. Spanje	23 %
2. Italië	20 %
3. Groot-Brittannië	14 %
4. Frankrijk	13 %
5. Portugal	7 %
6. Griekenland	6 %
7. Denemarken	6 %
8. Nederland	5 %
9. Ierland	3 %
10. Duitsland	2 %
11. België	1 %
12. Luxemburg	0 %

Beslissing over één-net-regel uitgesteld

Satellietkontrole voor vaartuigen van meer dan 40 meter

TIJDENS DE LAATSTE bijeenkomst van de Europese visserijministers onder Deens voorzitterschap werd een akkoord bereikt over de kontrolemaatregelen zoals voorgesteld door de *Europese Kommissie*. Enkel Nederland en Groot-Brittannië waren het oneens met de inhoud van het politiek akkoord dat in Luxemburg tot stand kwam.

De diskussie draait niet meer over de noodzakelijkheid van het toezicht op de visserij. Er bestaat reeds langer een consensus over het noodzaak van de kontrole op naleving van de opgelegde vangsthoeveelheden. Het politieke akkoord over de kontrole op de visserij laat nu ook satellietkontrole toe. Bij wijze van proef komen tenminste 120 vissersvaartuigen van meer dan 40 meter in aanmerking voor toezicht van het elektronisch oog. Het nieuwe kontrolesysteem treedt op 1 januari volgend jaar in werking. Uiteindelijk moet in januari 1996 de beslissing vallen tussen de voortzetting van de satellietkontrole of kontrole door de nationale overheid.

Eén-net-regel

De beslissing over het al dan niet aan boord houden van meer dan één soort net is uitgesteld. Groot-Brittannië had er nogmaals op aangedrongen om niet meer dan één soort net toe te laten aan boord van vissersvaartuigen. De Franse visserijminister was daar tegen gekant. De bespreking van deze maatregel werd verschoven naar de ministerbijeenkomst tijdens de maand juli, in de hoop dat een eenparige en definitieve beslissing dan mogelijk is.

Het politieke akkoord omvat ook een versterking van de nationale sankties tegen misbruiken en fraude. EG-inspekteurs mogen nu ook onverwachte kontroles uitvoeren om na te gaan of de nationale visserij-inspekteurs hun opdracht behoorlijk uitvoeren. Voordien moesten de Europese kontroleurs hun komst vooraf melden.

Invoerprijzen

De EG-ministers keurden ook de verlenging goed van de minimumprijzen voor de ingevoerde rondvis uit niet-lidstaten. De minimumprijzenregeling, die pas eind februari van kracht werd na de ineenstorting van de rondvisprijzen, wordt gehandhaafd tot 31 oktober. Dat geldt ook voor het strengere toezicht op het lossen van vis uit derde landen. Na 15 oktober moet de *Europese Kommissie* verslag uitbrengen over de marktontwikkeling.

De visserijministers gaven de Kommissie nog geen mandaat om met Rusland te onderhandelen over mogelijke visserijakkoorden. Ook de goedkeuring van de reeds bereikte overeenkomsten met Canada en Argentinië is naar een latere datum verwezen.

Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07 / 32 99 57 1

Scheepsdiesel

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

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 sjorbanden — netten — kettingen — toebehoren — eigen werkplaats — kabelpers

APS (ex-Seghers) rekent op bouwopdracht voor vier nieuwe Belgische vissersvaartuigen

HET NIEUWE SCHEEPSBOUWBEDRIJF *Antwerpen-Ponjaert Shipyard* (APS), gevestigd in de gebouwen van de vroegere *Scheepswerven Seghers* in Oostende, komt weldra van de grond. Het orderboek van de nieuwe scheepsbouwer telt reeds drie opdrachten voor de bouw van nieuwe vissersvaartuigen voor de Belgische vloot. De kans is reëel dat daar nog een vierde bestelling bijkomt. Volgens afgevaardigde-beheerder *Jean-Pierre Ponjaert* zijn ook de onderhandelingen voor de afwerking van vijf diepzeetreilers voor de Kaapverdische Eilanden afgerond.

OVER DE BOUW van twee nieuwe vissersvaartuigen bestaat alvast geen twijfel meer. Het gaat in de eerste plaats over een nieuwe Z.102 *Octopus*, een nieuwbouwprojekt waarvoor reeds in 1987 een aanvraag werd ingediend. Toen ging het om een vaartuig van 20 meter. Volgens de nieuwe bouwvergunning wordt het nu een Eurokotter van 24 meter.
Nummer twee is een kottertje van 18 meter voor de BVBA *Solea* waarvan we reeds melding maakten in ons meinummer. De rederij van *Michel Houzée* is eigenaar van zowel de BOU.28 *Annie* (16,19 m., 120 pk, bj. 1932) als van de BOU.136 *Hurricane* (ex-Z.447, 17,12 m., 195 pk, bj. 1968). Het is nog niet uitgemaakt welke van de twee vaartuigen uiteindelijk de plaats zal ruimen voor een nieuwe Z.28 of Z.136. De bouwovereenkomst voor een tweede Zeebrugs vaartuig van 18 meter is eveneens getekend. De opdrachtgever wacht nog op de goedkeuring van het bouwdossier vooraleer meer informatie vrij te geven.
Tenslotte maakt de scheepsbouwer zich sterk dat ook de onderhandelingen voor de konstruktie van een vaartuig van 32 meter, eveneens met Zeebrugge als thuishaven, tot een bestelling zullen leiden.

Kaapverdische Eilanden

Een paar maanden geleden zorgde APS-in-oprichting voor ophef in de scheepsbouwsektor met de aankondiging van een bestelling van vijf vissersvaartuigen van 37,5 meter en twee kleine containerschepen voor de *Kaapverdische Eilanden*, een eilandengroep in de Atlantische Oceaan. Tot op heden hing een waas van geheimzinnigheid over de bestelling die een waarde van drie miljard frank zou vertegenwoordigen. Voor haar ekonomische ontwikkeling is de Afrikaanse republiek sterk afhankelijk van buitenlandse hulp. Tot voor de eerste vrije verkiezingen in 1990 was de marxistische partij de enige toegelaten politieke groepering in Kaapverdië. Daarom ook waren de eilanden toen aangewezen op leveringen uit Oosteuropese bedrijven. Nu de *Beweging voor Demokratie* over de absolute meerderheid beschikt, neemt de vrije marktekonomie de overhand. Privé-initiatieven worden mogelijk. Hierbij is westerse ontwikkelingshulp meer dan welkom. De financiering van de vijf gekombineerde vissersvaartuigen — hekboomkortreilers — wordt ondermeer gedragen door organizaties als de *Wereldbank*, de *Bank of Africa* en naar verluidt ook ons eigen *Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking (ABOS)*. Over dit laatste konden we evenwel geen bevestiging krijgen.
Dat betekent niet dat APS de vijf schepen volledig bouwt. De casco's komen in elk geval uit het buiten- ☞

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 3234 91 - Fax 059 / 33 05 50
Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45
Ploegbazen - sorteerders:
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



40 40

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



De gebouwen van de gewezen Scheepswerven Seghers staan er opgefrist bij, in afwachting van de hervatting van de scheepsbouwaktiviteit. (Foto gw)

land. APS zal instaan voor de afwerking, het optuigen en de inrichting van de vijf vaartuigen die moeten voldoen aan de eisen voor de diepzeevisserij. Het tempo waarin de werkzaamheden hun beloop krijgen is afhankelelijk van de nog vast te leggen leveringstermijnen.

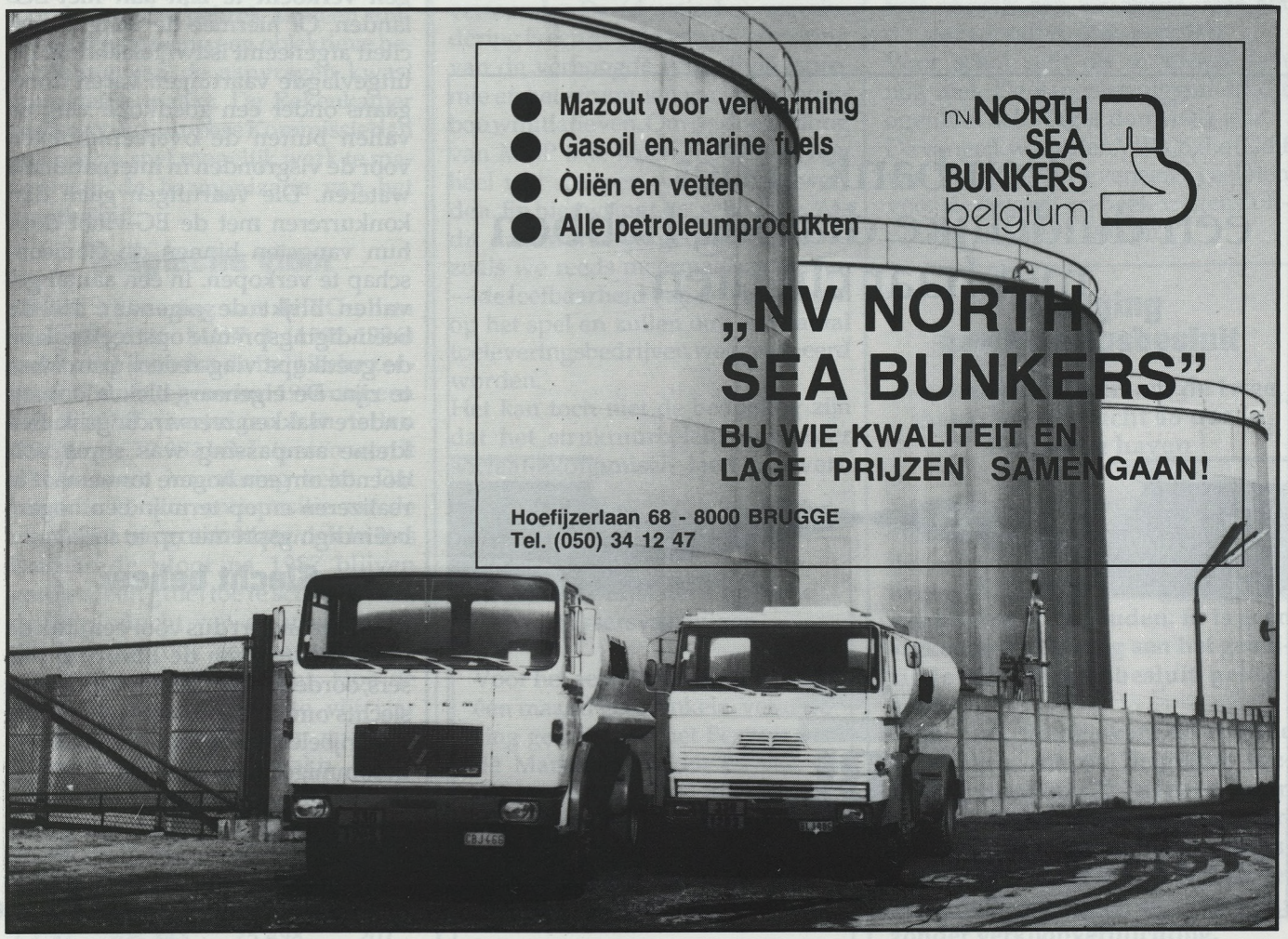
Bij de aanvang van de werken, en zeker als de casco's ter plaatse zijn, zal de werkgelegenheid bij APS toenemen. Momenteel telt het bedrijf reeds acht werknemers.

De vennootschap APS zal deel uitmaken van de overkoepelende holding *Antwerp International Management* (AIM) in oprichting.

Vereffening

De vereffening van de *Scheepswerven Seghers NV* is inmiddels nog niet rond en kan nog maanden aanslepen. Op de jaarvergadering (8 mei 93) bracht de op 11 april 92 aangestelde vereffenaar *Vanderstraeten* verslag uit bij de aandeelhouders van de vennootschap. Zoals bekend werd het aktief van de werf overgedragen aan de *NV Doucelec* uit Jette in afwachting van de definitieve oprichting van *Antwerp Ponjaert Shipyard*. Ook enkele Seghers-werknemers werden in dienst genomen door *Doucelec*. Andere werknemers vonden een nieuwe betrekking of gingen op vervroegd brugpensioen (vanaf 50 jaar).

Het afsluiten van de vereffening van Seghers is afhankelijk van de juridische procedure rond een aantal openstaande debiteurs. De vereffenaar wil in elk geval tegen het eind van het jaar klaar zien. (gw)



Europese Rekenkamer vindt vlootbeleid een maat voor niets

Sanering visserijvloot kost veel geld en haalt weinig uit

DE OPEENVOLGENDE MEERJARIGE oriëntatieplannen (MOP's) van de EG omvatten telkens een luik over het wegwerken van de overkapaciteit van de Europese visserijvloot. Zes jaar geleden werd die overkapaciteit op ongeveer veertig procent van de vloot geschat. Anderzijds mocht de afbouw de modernizering van de vloot niet hinderen. De EG voerde al die tijd een struktuurbeleid waarin tegengestelde doelstellingen werden nagestreefd. De *Europese Rekenkamer* heeft de saneringsmaatregelen onder de loupe genomen en kwam tot de vaststelling dat het met de herstrukturering van de Europese vloot de verkeerde kant opgaat.

De EG trok al een pak geld uit om haar herstruktureringsbeleid te ondersteunen. Om overkapaciteit weg te werken werd tussen 1987 en 1990 al bij al 352 miljoen Ecu (ongeveer 14 miljard frank!) uitgedeeld aan de lidstaten.

De Rekenkamer van de EG plaatst grote vraagtekens bij de manier waarop vissersvaartuigen uit de vaart worden genomen. De uitgerangeerde vangstkapaciteit heeft nauwelijks invloed op de **totale** vangstkapaciteit van de Europese vloot. Primo, omdat nieuwbouwvaartuigen een grotere visserij-aktiviteit aan de dag leggen. Secundo, omdat vaartuigen die (met EG-steun) een nieuwe motor lieten plaatsen al bij al grotere visserij-inspanningen blijken te leveren.

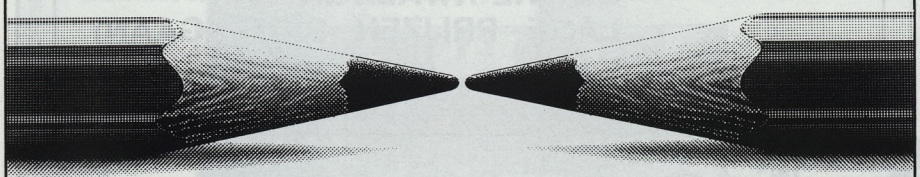
De Rekenkamer acht de betwistbare manier waarop de schepen uit de beroepsvisserij worden weggetrokken verantwoordelijk voor het geringe resultaat. Van de totale uit de vaart genomen tonnemaat verdween slechts zeven procent onder de slopershamer. De Rekenkamer merkt op dat 35 procent van de gesaneerde tonnage schepen betreft die een (gesubsidieerde) verbouwingen ondergingen om ze voor andere doeleinde te gebruiken. De Rekenkamer zet vraagtekens achter het feit of die verandering van bestemming ook effektief en met een blijvend karakter gebeurde en of daar ook een sluitende kontrole op bestaat.

Tenslotte blijkt niet minder dan 58 procent van de afgevoerde vaartuigen verkocht te zijn aan niet-EG-landen. Of hiermee de vangstkapaciteit afgeneemt is twijfelachting. De uitgevlagde vaartuigen varen doorgaans onder een goedkope vlag en vallen buiten de overeenkomsten voor de visgronden in internationale wateren. Die vaartuigen gaan dan konkurreren met de EG-vloot door hun vangsten binnen de Gemeenschap te verkopen. In een aantal gevallen blijkt de eigenaar die de beëindigingspremie opstreek ook bij de goedkope vlag-rederij betrokken te zijn. De eigenaars bleken ook op andere vlakken zeer vindingrijk. Een kleine aanpassing was soms voldoende om een hogere tonnemaat te realizeren en op termijn een hogere beëindigingspremie op te srijken.

Slecht beheer

De EG financiert dus voor een stuk de konkurrenten van de Europese vissers, oordeelt de Rekenkamer. Dit kan slechts omdat de uitvoering van het visserijbeleid niet behoorlijk verloopt. In sommige lidstaten wordt al te tolerant omgesprongen met het toezicht op de voorwaarden om een beëindigspremie of een nieuwbouwfinanciering toe te kennen. Het Rekenhof komt dan ook tot de vernietigende ☞

Een bank moet
een duidelijke dialoog hebben
met haar cliënten.



BBL

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.



Het vlootbeleid faalt. Slechts een gedeelte van de weggesubsidieerde vaartuigen worden ook effektief afgebroken. (Foto gw)

konklusie dat de pogingen van de EG om de overkapaciteit terug te dringen falen. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt voor een groot stuk bij de lidstaten die het visserijbeleid moeten uitvoeren. Ook de EG-autoriteiten gaan niet vrijuit. Het onderzoek toonde aan dat gebrek aan een uniforme regelgeving een objektieve beoordeling van de aanvragen kwasi onmogelijk maakt. De Rekenkamer adviseert de Europese Kommissie dan ook om zo snel mogelijk werk te maken van de harmonizatie van het vlootbeleid.

Belgische vloot

Strikte uitvoering van de EG-norm vastgelegd in MOP 3 (1992-1996) komt erop neer dat de Belgische zeevisserijvloot tegen eind 1996 nog een honderdtal vaartuigen kan tellen (79.554 pk, 17.992 bt). Intussen wordt elke nieuwe investering belet. Dat komt de konkurrentiepositie van de vloot niet ten goed. Maar ook in ons land is de vloot na 1987 blijven groeien, een groei toe te schrijven aan de hoge vlucht van de nieuwbouw die hoe dan ook een kapaciteittoename met zich meebracht. Hoe de vlootkapaciteit de laatste vijf jaar evolueerde wordt door volgend overzicht duidelijk gemaakt:

Dat	*pk*	*bt*	*Aantal*
1.1.88	*100.615*	*23.385*	*201*
1.1.89	*104.733*	*24.620*	*204*
1.1.90	*106.589*	*25.445*	*205*
1.1.91	*104.843*	*25.498*	*201*
1.1.92	*108.446*	*27.089*	*205*
1.1.93	*100.491*	*25.375*	*182*
1.5.93	*100.197*	*25.372*	*182*

De cijfers tonen aan dat het totale motorvermogen en tonnemaat pas dit jaar, en dit voor het eerst een daling vertoonde. De (drastische) vermindering is een gevolg van de invoering van de verhoogde beëindigingspremie en het afremmen van alle nieuwbouwinitiatieven. Om de doelstelling van MOP 3 te halen moeten er nog heel wat schepen weggewerkt worden. En hier wringt het schoentje. Als dit daadwerkelijk gebeurt staat — zoals we reeds meermaals schreven — de leefbaarheid van de visafslagen op het spel en zullen ook een aantal toeleveringsbedrijven weggesaneerd worden.
Het kan toch niet de bedoeling zijn dat het struktuurbeleid nog meer sociaal-ekonomisch leed oplevert. (gw)

Geen veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Voor het eerst sinds jaren werd in één maand geen enkele verandering gemeld aan het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart. In de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1993 moet dus voor wat betreft de maand mei geen enkele wijziging aangebracht worden.

Ierse Zee en westelijk Kanaal gesloten voor tong

Met ingang van 27 juni werden de Ices-gebieden VIIa (Ierse Zee) en VIIe (westelijk deel van het Kanaal) gesloten voor de visserij op tong door Belgische vissersvaartuigen. Het tongkwotum in VIIa bedroeg 500 ton tong (170 ton minder dan vorig jaar) en in VIIe kregen onze vissers een bescheiden en ongewijzig kwotum van 30 ton tong. Een en ander betekent dat de druk op de Noordzee zal toenemen. Half juni was circa 750 ton van de 2.665 ton tong opgevist. Dit vertegenwoordigt 28 procent van de totale hoeveelheid tong in de Noordzee. Globaal gezien werd ongeveer evenveel tong gevangen als vorig jaar. Nu reeds vier gebieden voor tong gesloten zijn, zal de platvisvisserij in de Noordzee snel toenemen. Het benutte percentage zal dan ook snel toenemen. Hoe lang de beschikbare vangsthoeveelheid zal stand houden hangt af van de intensiviteit van de visserij. Vorig jaar volstond het tongkwotum om het jaar uit te vissen en was er zelfs een overschot. Hoe het dit jaar uitvalt is af te wachten.
Voor schol stelt dit probleem zich nog niet. De vangsten liggen op dit ogenblik zelfs lager dan vorig jaar.
De vangstkwadraten VIIIa,b,d,e (Golf van Biscaje) zijn eveneens gesloten voor de visserij op heek wegens uitputting van het kwotum.

Wijziging machtigingsbesluit

Vissersvaartuigen om de twee maanden verplicht 48 uur in Belgische haven

Vanaf 22 mei moeten alle Belgische vissersvaartuigen om de twee maanden minimum 48 uren aanwezig zijn in een Belgische haven om hun vismachtiging te behouden. Er is geen verkoopverplichting aan het gewijzigde machtigingsbesluit gekoppeld.
In de praktijk betekent dit dat alle vaartuigen van de Belgische zeevisserijvloot voor 22 juli twee dagen in een Belgische haven moeten vertoeven. Het nieuwe machtingsbesluit vervangt de vorige driemaandelijkse regeling, eveneens zonder verkoopverplichting.

Polemiek tussen Rederscentrale en Vlaamse Redersvereniging

IN HET INFORMATIEBLAD van de Rederscentrale van 15 juni ll. verschenen niet minder dan drie lange ingezonden brieven die het allemaal op de afgesplitste Vlaamse Redersvereniging (VRV) gemunt hebben. De brieven werden niet ondertekend, maar eindigen volgens de tradities van dat blad steevast met dichterlijke omschrijvingen als *'Een reder die zich niet zo gemakkelijk laat ompraten'*. Het betreft hier een gewoonte die in veel gevallen doet denken aan tradities uit andere kulturen. Denken we bijvoorbeeld aan de oorspronkelijke bewoners van Amerika (He Who Dances with Wolves...).

HET IS DUIDELIJK dat Rederscentrale-direkteur en -redakteur *Wittevrongel* de zaken diplomatiek wil aanpakken (zie ook HVB nr 6, 1993 pag. 7) en dus zelf geen olie op het vuur wil gooien. Toch is hij er de man niet naar om *niet* de puntjes op de 'i' te zetten. De publikatie van ingezonden (en zonder dat er op het eerste gezicht een aanwijsbare reden voor is anoniem gehouden) lezersbrieven is dan ook een geschikt middel om de zaken scherp te stellen, zonder dat daarbij evenwel brokken gemaakt worden die de persoonlijke bruggen tussen beide organisaties opblazen.
Overigens vermeldt redakteur *Wittevrongel* zelf wel degelijk de VRV wanneer hij in het blad melding maakt van een onderhoud tussen vertegenwoordigers van het gemeenschappelijk vakbondsfront en de VRV. De woordvoerders van deze laatste organisatie zegden daar toe, zo vermeldt het stuk, dat ze *'de vakbonden zullen steunen inzake het bestrijden van het zwartwerk tijdens losoperaties van de vissersvaartuigen'*. Het citaat komt, zo zegt de Rederscentrale, uit een persbericht van de vakbonden.
Ook een briefschrijver heeft het bericht blijkbaar onder ogen gehad want hij pikt er kordaat op in: *'De jongste ... hoofdvogel ... is, dat volgens een persbericht van de vakbonden de V.R.V.-woordvoerders zouden hebben verklaard, samen met de vakbonden ten strijde te trekken tegen het zwartwerk aan boord van vissersvaartuigen. Welk zwartwerk? Aan boord van welke vaartuigen, deze van de V.R.V.-leden of deze van de niet-leden?'*. De briefschrijver, die duidelijk geen schrik heeft om voor zijn mening uit te komen (*'Ge moogt gerust mijn naam noemen'*) wordt uiteindelijk toch maar *'Een verontruste kleine reder die ook groot wil worden'* genoemd. Uit zijn brief blijkt dat hij nog andere twijfels over de VRV-bedoelingen heeft. Wil de VRV opkomen voor eigen volk, zoals zij stelt? (Zie hiervoor ook HVB 5, 1993 pag. 7.) *Verontruste-kleine-reder-die-ook-groot-wil-worden* heeft daar zo zijn twijfels over: *'De voorzitter vlagt zelf zijn schip uit naar Engeland en doet dus hetzelfde als hetgeen de Nederlanders wordt verweten bij ons te doen.'* zo stelt hij onomwonden en hij schakelt over naar de VRV-stelling als zouden er zich teveel *'derden'* in het visserijbedrijf mengen, *'Wat heeft de V.R.V.-voorzitter daar in het verleden tegen gedaan en wat zal hij daartegen nu doen?'* Het is duidelijk: de betreffende kleine reder heeft er geen oren naar en is overigens de mening toegedaan dat de Rederscentrale-direkteur er beter keihard tegenaan zou gaan. *'Toch missen wij de strijdvaardigheid van Fred Wittevrongel'* zo stelt hij en hij geeft meteen een aantal tips:*'Waarom publiceert gij eigenlijk geen namen van reders die van iets hebben geprofiteerd? In die groep van de V.R.V. zitten er zeker van die members, die alles of veel aan de Rederscentrale te danken hebben.'*
Of een goede verstaander heeft maar een half woord nodig.
'Een reder-schipper' lucht in een andere lezersbrief zijn hart over de botsing tussen twee koopvaardijschepen voor de Vlaamse kust en klaagt daarbij de toestand aan boord van die vaartuigen aan, temeer daar de vissers vandaag de letter van de wet moeten toepassen. *'Maar waarom is zoiets op dergelijke schepen, met zoveel meer bemanning aan boord, nog mogelijk, daar waar de "kleintjes" zonder pardon alles naar de letter van de wet moeten toepassen? Aangezien de mensen van de Rederscentrale door sommigen worden verweten, te agressief te zijn tegenover de overheid, zeggen wij het maar zelf eens.'*
De briefschrijver die luistert naar de naam *'Een reder die zich niet gemakkelijk laat ompraten'* is dan weer harder. Van de VRV-argumenten laat hij geen spaander heel. *'Allemaal foefjes en drogredenen. Waarom rond de pot draaien en niet ronduit gezegd, dat die actie uitsluitend door eigenbelang is ingegeven?'* Meer specifiek gaat deze korrespondent in op de verslechterde verhouding tussen Rederscentrale en overheid. Waar de VRV de mening toegedaan is dat de schuld bij de Rederscentrale gezocht moet worden is dit volgens de briefschrijver niet het geval, want *'ligt de fout dan niet bij sommige overheidsdiensten, die niet kunnen verdragen te worden tegengesproken? Wat zal de V.R.V. tegen dergelijke mensen, die zich baas voelen, ondernemen?'* Volgens de *reder-die-zich-niet-gemakkelijk-laat-ompraten* moeten de VRV-ers daarmee maar oppassen want op de televisie zag hij hoe een Nederlands journalist onomwonden verklaarde dat de Belg die het aandurft een minister een zak (sic) te noemen gewoon zijn hoofd riskeert. (Wat natuurlijk meteen verklaart waarom reders in het Informatieblad van de Rederscentrale hun brieven nooit ondertekenen.)

Een hoofdredakteur die dit geschreven heeft

Totaal vernieuwde Z 196 Zeeduivel herdoopt

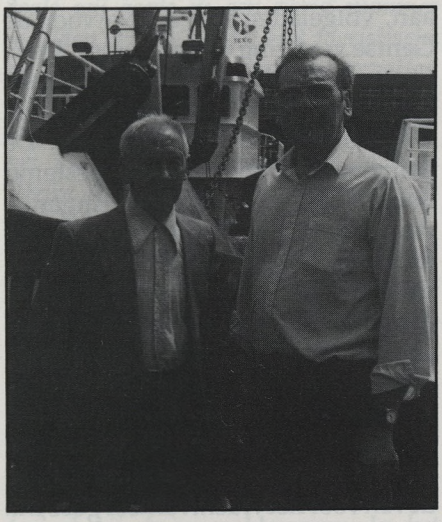
VORIGE MAAND KWAM de Z.196 *Zeeduivel* na een maandenlange inaktiviteit opnieuw in bedrijf. Het totaal verbouwde vaartuig werd op zaterdag 5 juni in Zeebrugge herdoopt en vertrok na een maandenlange stilligperiode opnieuw ter visserij.

Scheepswerf Reimerswaal in Hansweert tekende voor de metamorfose, waarbij alleen het casco intakt bleef. Na de volledige onttakeling begon de wederopbouw volgens de plannen en de stabiliteitsberekeningen van het *Studiebureau Gommers* uit Axel. Een kompleet nieuwe stuurhut in aluminium, nieuwe hoofd- en hulpmotoren, keerkoppeling, stuurinrichting, schroef, vislier, verwerkingsinstallatie, automatisch vetsmeersysteem, koeling, elektrische bedrading, inrichting en noem maar op. Het gesloten achterdek geeft de boomkortreiler een volledig nieuw gezicht.

De Z.196 werd in 1973 gebouwd door de Oostendse scheepswerven *Deweert* en *Scap*, in opdracht van de toen nog in Zeebrugge gevestigde rederij *Jacomina* (*Roger Casier*). De bokker ging als *Jan van Gent* te water en bleef tot in 1984 onder die naam varen. Na de overname van het vaartuig door rederij *De Golfbreker* (*Jef Verniest*) uit Knokke-Heist werd de Z.196 tot *Zeeduivel* omgedoopt. Tot voor de verbouwing bleef de Z.196 met de oorspronkelijk geïnstalleerde *De Industrie*-motor van 750 pk uit 1973 varen.

In april vorig jaar ging de *Zeeduivel* aan de kant aan de afbouwkaai in Hansweert voor een grondig verbouwing. Het was trouwens de eerste grote opdracht van de *Scheepswerf Reimerswaal* voor een Belgische visserijrederij. De totale verbouwing nam maanden in beslag. De technische proefvaart op de Westerschelde, uitgevoerd in aanwezigheid van de Belgische Scheepsvaartinspektie, dateert echter al van december vorig jaar.

De bemanning van de Z.196 bestaat uit schipper **Rik Verpoorter**, stuurman **Ludo Decolombier**, motorist **Luc Verpoorter**, hulpmotorist **Johnny Vandierendonck** en de matrozen **Eric Deschrijver** en **Peter Tayaert**. (gw)



Technische kenmerken

Motor: ABC, 900 pk bij 750 tr/m.
Hulpmotoren (2): Volvo Penta, 245 kVA
Keerkoppeling: Masson
Schroef: Van Voorden
Vislier: zestrommellier Ridderinkhof
Lieraandrijving: Bakker
Centraal smeersysteem: Verduyn
Visverwerkingsinstallatie: Wisse &Kramer
Nautische apparatuur: Ines
Koelinstallatie: Promac
Elektriciteit: Reijnhoudt
Tuigage: IJmuiden Stores

Links: reder Jef Verniest, sinds '84 eigenaar van de Z 196 *Zeeduivel*,samen met zijn vader Arthur Verniest.



Reder Jef Verniest omringd door de bemanning waarmee de Z.196 er op uit trekt: schipper Rik Verpoorter, stuurman Ludo Decolombier, motorist Luc Verpoorter, hulpmotorist Johnny Vandierendonck en matroos Eric Deschrijver. Matroos Peter Tayaert ontbreekt op de foto.



De totaal vernieuwde Z.196 *Zeeduivel* die enkele weken terug in Zeebrugge herdoopt werd.

INTERNATIONAAL

'Olietankers zijn veilig'

De hoeveelheid in zee terechtgekomen petroleum is sinds begin jaren '80 met 60% teruggelopen. Het aantal olierampen is gedaald. 99,9% van de in olietankers vervoerde olie bereikt zonder problemen zijn bestemming, zo verklaarde *William O'Neill*, sekretaris-generaal van de *Internationale Maritieme Organisatie (IMO)* bij de opening van de *62ste semestriële sessie van het Maritieme Safety Committee (MSC)* in Londen.
Hij beklemtoonde verder dat de veroudering van de supertankervloot een bijzonder probleemgeval vormt. Voor het einde van de eeuw moet deze vloot grotendeels een dure opknapbeurt ondergaan of uit de vloot genomen worden.

GROOT BRITTANNIE

Opgelicht door verzekeringen

Volgens een parlementaire onderzoekskommissie hebben de verzekeringsmaatschappijen de Golfoorlog gebruikt om extra-winsten te maken op kosten van de Engelse regering. Vooral het verschepen van militaire uitrustingen en oorlogsmaterieel werd aangegrepen om een extra stuiver te verdienen. Voor 56 van de 186 bevrachtingskontrakten werd een makelaarskommissie van 3tot 8,5% betaald. Wat de verzekeringstarieven betreft, stelt het rapport vast dat de regering in Londen 38 miljoen pond meer aan premies heeft betaald in vergelijking met de tarieven op de kommerciële markt in vredestijd. Bovendien hebben 80 containers met militair materieel nooit hun bestemming in het Golfgebied bereikt.

SHELL

Minder schepen

Shell onderzoekt de mogelijkheid om zijn olietankervloten in Groot-Brittannië, Nederland, Duitsland en Frankrijk onder te brengen in één onderneming. De rederij zou er tevens aan denken haar vloot tegen 1997 van 42 tot 30 olietankers terug te brengen. Een dergelijke rationalisering zou voor Shell jaarlijks miljoenen besparingen in de werkingskosten opleveren.

HONDA GENT

Duizendste autoschip

Op maandag 24 mei meerde in de Gentse haven het duizendste schip aan, volgeladen met auto's voor de Gentse vestiging *Honda Europe*. Deze firma, die instaat voor de eindassamblage van de in Japan vervaardigde wagens, werd in 1978 opgericht. De aangevoerde wagens zijn bestemd voor de Belgische en de omringende markten. Zij ondergaan in het *'Car Reception Centre'* een kwaliteitskontrole en worden er voorzien van een aantal onderdelen en opties. Twaalf jaar later werd de kaap van 1 miljoen geleverd auto's overschreden. Intussen zijn dat er 1 290 000 geworden. Voor de afvoer van de auto's uit Gent heeft *Honda* naar een aantal alternatieven voor het vrachtverkeer gezocht. Naast het spoor worden sinds enige weken rijnaken ingezet voor de bediening van Duitsland.

EUROPA

Minder staal, minder schepen

De daling van de Europese staalproduktie in 1993 zal de scheepvaart negatief beïnvloeden. IJzererts en steenkool, basis voor die produktie, worden per schip aangevoerd en die bestellingen zullen in elkaar storten. Dat het daarbij niet om kleine getallen gaat bewijst de Londense scheepsmakelaar *Clarkson* die becijferde dat de EG dit jaar 2 miljoen ton minder staal zal produceren (in 1992 was de EG produktie 132,5 miljoen ton en dat was al 3,5% minder dan het jaar daarvoor). Verder voorziet *Clarkson* dat de invoer van ijzererts met drie miljoen ton zal afnemen en dat de invoer van cokeskool met één miljoen ton zal teruglopen. Volgens de prognoses zal de invoer van stoomkool met 5% inkrimpen tot 93 miljoen ton. Deze daling wordt verklaard door een geringere elektriciteitsvraag.

VS/RUSLAND

Touwtrekken rond voedselhulp

De levering van Amerikaanse voedselhulp wordt belemmerd doordat de Amerikanen onaangekondigde havenrechten moeten betalen of door dat zij onaanvaardbaar lang moeten wachten in Russische havens. De Amerikaanse rederijen krijgen op hun beurt kritiek omdat zij hun tarieven hadden opgetrokken in het vooruitzicht van de goedkeuring van voedselhulp aan Rusland.

GENT

Gentse haven in groei gestopt?

In 1991 maakte de haven van Gent een evolutie mee die haaks stond op de algemene ekonomische ontwikkeling. De toegevoegde waarde geproduceerd door de in de havenzone gevestigde bedrijven nam gevoelig af. De tewerkstelling daalde en de investeringen zakten. Of dit meteen inhoudt dat aan de groei van de Gentse haven een einde gekomen is, is niet zeker, volgens het rapport opgesteld door de Gentse afdeling van de *Nationale Bank van België*. Maar zonder een inhaalbeweging zal het aktiviteitspeil niet gehandhaafd blijven, zo stellen de onderzoekers. De haven heeft dus dringend nood aan nieuwe maritieme industriegronden, maar daarvoor is dan weer overheidsgeld nodig. Dat geld is er niet. Na de goedkeuring van de Containerkade-Noord voor Antwerpen en de renovatie van de Oostendse haven is er geen ruimte meer voor het aanvatten van nieuwe investeringen, zo kloeg gemeenschapsminister van openbare werken *Theo Kelchtermans*. Hij vraagt zijn kollega's 1,8 miljard meer, o.a. voor de Gentse haven.

WERELD

Orderboeken scheepswerven krimpen

Na afloop van het eerste kwartaal van dit jaar vertoonde het gezamenlijke ordervolume van alle scheepswerven ter wereld een daling van niet minder dan 22% in vergelijking met het jaar ervoor.
Eén en ander komt niet als een verrassing. De lage vrachten en de wereldwijde ekonomische recessie zorgen ervoor dat veel rederijen de bestelling van nieuwe schepen uitstellen. Nagenoeg alle scheepsbouwlanden (ook Japan) zagen hun bestellingen dalen. Uitzonderingen waren Frankrijk, Oekraïne en in mindere mate Duitsland en Rusland.

Europees visserijcentrum in Zeebrugge nu ook officieel in gebruik genomen

DE EERSTE VEILDAG in de nieuwe verkoopshal van het European Fish Centre in Zeebrugge ligt alweer twee maanden achter de rug. Vorig weekeind werd de historische verhuis bekrachtigd door een feestelijke officiele opening. Tevens ontvouwde een projektontwikkelaar de toekomstige bestemming van de oude vismijn. Een en ander werd overschaduwd door berichten over de 'omstreden praktijken van de ZV' die net voor de opening verschenen.

De verhuis is een ingrijpende gebeurtenis omdat net geen zestig jaar (sinds 1934) verkocht werd op de oude vertrouwde plaats.

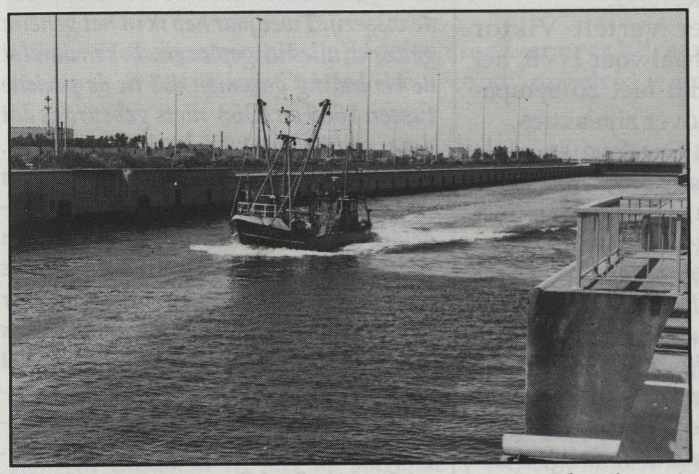
De (nu 'oude') vismijn was tijdens de tweede wereldoorlog door de bezetter als opslagplaats in beslag genomen. De materialen bestemd voor de bouw van de Atlantikwal waren dan ook een doelwit voor de Britse bommenwerpers. Het Brugse stadsbestuur liet in 1948 de bestaande vismijn herbouwen op de plaats die nu een totaal nieuwe bestemming krijgt.

Vismijnpark

Tegen eind 1995 moet de oude vismijn de plaats ruimen voor het 'Vismijnpark', een toeristisch en immobiliair (of omgekeerd?) projekt waarmee een investering van circa één miljard gemoeid is. Projektontwikkelaar Edwin Verdoolaeghe van het Studiebureau Gruuthuze uit Brugge maakt zich sterk dat het initiatief op termijn goed is voor een duurzame tewerkstelling van zeshonderd mensen en een attraktie wordt die jaarlijks drie miljoen bezoekers kan lokken.

Het 'Vismijnpark' omhelst de herontwikkeling van de oude vismijnbuurt, met inbegrip van het ZV-eigendom Debra zoals wij reeds in een vorig nummer meldden (HVB 3, 93). Het toeristische gedeelte zal een winkelcentrum omvatten waarin de horeca-funktie een ruime plaats toebedeeld krijgt. In samenwerking met het Koninklijk Museum voor Midden Afrika uit Tervuren wordt een historisch overzicht van de visserij in beeld gebracht. In de oude veilruimte bouwt het Centrum voor Maritieme Archeologie een tentoonstelling op rond de vondsten van het fregat Anna Catharina, een in 1734 voor de kust gezonken schip van de Verenigde Oostindische Compagnie. Duikers van Submergo PVBA (van Z.69-reder Bart Schiltz) zochten en vonden het VOC-schip en haalden heel wat waardevol materiaal uit de vermolde romp. In het visserijdok krijgen een onderzeeër en een uitgediend vissersvaartuig een vaste ligplaats evenals het Greenpeaceschip Sirius dat volgend jaar uit de vaart gaat. Een Sealifecentrum dat de onderwaterwereld toont is eveneens voorzien. De kinderen zullen zich kunnen uitleven in een klimpark, opgebouwd uit materiaal van oude vissersvaartuigen. Intensief dagtoerisme moet het hele toeristische projekt leefbaar maken.

Initiatiefnemer Vismijnpark NV is niet alleen de bouwheer van het overdekte winkelcentrum, maar zal ook een vijftigtal appartementen in het projekt integreren. Vismijnpark werd eind vorig jaar opgericht als dochtermaatschappij van de ZV die 42,32 miljoen kapitaal in natura inbrengt en waarbij de hoofdaandeelhouders van de ZV, Marie-Jeanne Becaus-Pieters en Marc Bekaert (inbreng één miljoen), van nabij betrokken zijn. Daarmee keert het aktieve duo, wiens hoofdaktiviteit bestaat uit het management van de bouwonderneming Pieters-De Gelder uit Wetteren (55 % eigendom van Kempische Steenkoolmijnen), terug naar het hun vertrouwde terrein van bouwaannemer en projektontwikkelaar.



Om de nieuwe vismijn te bereiken moeten de vissersvaartuigen door de enorme Vandammesluis. Dag gebeurt in de mate van het mogelijke gegroepeerd. De Z.186 Shannon is al uit de sluis, terwijl de Z.56 Orka zich op gang trekt. In de verte zet ook de Z.79 Thorn zich in beweging. (Foto gw)

Feestelijke opening

Iedereen kon zich er vorige zaterdag van overtuigen dat de Zeebrugse Visveiling en het bouwbedrijf Pieters-De Gelder een modelinfrastruktuur tot stand brachten. De ZV kreeg reeds veel volk over de vloer om de installaties in de gekoelde ruimten te bekijken. Premier Dehaene en minister Bourgeois beleden hun geloof in de visserijsektor. ZV-voorzitster Marie-Jeanne Becaus herhaalde de potentie van Zeebrugge om uit te groeien tot de Europese draaischijf van de vishandel, ondanks het bestaan van tientallen buitenlandse afslagen die elkaar keihard bekonkurreren. De bezoekers kwamen vooral onder de indruk van de imposante en arbeidsbesparende sorteermachine voor platvis. De Deense machine kan 10.000 kg schol per uur aan. Dat men hiermee handen uitspaart is duidelijk. Vandaar enige onrust bij de vissorteerders die voor hun job vrezen. De vislosssers lieten hun onrust dan ook merken. Ze vrezen dat er banen op de tocht staan, zeker als er in de toekomst nog meer dergelijke machines binnengehaald worden. Ook voor kreeftjes komt een gelijkaardige sorteerinstallatie. Een derde sorteermachine voor rondvis behoort eveneens tot de mogelijkheden.

Overschaduwd

Twee dagen voor de opening van European Fish Centre pakte het financieel Ekonomisch magazine Trends uit met een coververhaal over 'Vis met een geurtje', ondertiteld als de omstreden praktijken van de Zeebrugse Visveiling. De reportage gaat over de betwistbare omstandigheden van de privatizering van de Zeebrugse vismijn, de uitgebreide lobbying, het georganizeerde parallelle circuit en de oneerlijk konkurrentie. De auteur bevestigde ons dat het gaat om een samenvatting van een boek dat in september verschijnt. In het boek-in-de-maak is de ZV-story 'slechts' twee hoofdstukken lang. Ook Oostende, de Europese visserijpolitiek, de Nederlandse konkurrentie en Fishlink krijgen plaats toebedeeld in het dokument van de Antwerpse Trends-journalist Guido Meulenaer die zowel bij voor- als tegenstander te rade ging. Het verhaal toont nog maar eens aan dat het zogenaamde gebrek aan visserij-know-how van de overnemers van de Zeebrugse vismijn ruimschoots gekompenseerd wordt door het perspektief om in Zeebrugge een grootschalig immobiliënprojekt voor PDG mogelijk te maken. (gw)

Viktor Depaepe:
'Wanneer ik vraag wat er gebeurd is, zegt men me dat het een diplomatiek geheim is.'

Viktor Depaepe (71 jaar) woont te Heist op een paar honderd meter van zijn stamcafé 'London' op de grote markt. Hij houd er zich nu onder andere bezig met de vereniging *'Zeevisserij voor de Wielersport'*. Hij is er de stichter en voorzitter van. Hij spant zich in om wielerwedstrijden in te richten ter ere van de Vlaamse vissers, die door hun drukke bezigheden geen tijd hebben om zelf wielerkoersen in te richten. Vreemd? Viktor Depaepe heeft wel meer *vreemde* dingen gedaan.

Zijn vader is zeevisgroothandelaar en reder geweest. De eerste 5 jaar na zijn studies is Victor ook die weg opgegaan, maar is daarna het beroep van gebreveteerd expert boekhouder gaan uitoefenen.

Viktor Depaepe schrijft vandaag nog regelmatig en uitgebreid in het tijdschrift 'Heist Leeft' over zijn akties nu dertig jaar geleden, toen hij met zijn 'doeningen' veel belangstelling kreeg in de pers, niet in België alléén overigens.



Viktor Depaepe op kruistocht voor de rechten van de Zeebrugse vissers

IN 1963, TOEN was hij Brugs gemeenteraadslid voor de socialisten. In deze hoedanigheid snuisterde hij veel in de Brugse archieven, zo vond hij op zekere dag een akte die het bestaan aan het licht bracht van twee privilegies, in 1666 geschonken aan de stad Brugge door de latere koning Karel II van Engeland. De twee privilegies met ongeveer dezelfde tekst, stelden dat vijftig Brugse (Zeebrugse) vissersvaartuigen in de territoriale wateren van Engeland en Schotland mochten vissen zolang het Koninkrijk daar bestond.

Dertig jaar later vertelt Viktor Depaepe zijn verhaal voor HVB, het blad dat toentertijd niet zo sympathiek stond tegenover zijn akties.

'Toen Cromwell in Engeland de macht greep, en de vader van Karel II, Karel I, op het schavot zette om hem een kopje kleiner te maken, waarmee hij het koninkrijk afschafte, vluchte de zoon en troongerechtigde Karel II met 400 hovelingen en voldoende geld naar het vastenland. Hij kwam terecht in de Stad Keulen en vroeg er asiel. Keulen had veel weverijen, en weigerde zijn verzoek uit vrees geen wol meer uit Engeland te krijgen van Cromwells regering. Na hetzelfde verzoek aan verschillende steden op het vasteland te hebben gedaan en er overal geweigerd te zijn, kwam hij uiteindelijk in Brugge terecht, kreeg er een goede ontvangst en bleef er 4 jaar.

Hij kreeg er de gelegenheid een huurlingenleger op te richten. Maar had in tussentijd ook al vernomen dat het Britse volk niet zo tevreden was over de nieuwe machthebber Cromwell. Kort nadien vertrok hij vanuit Holland om zijn land te heroveren. Met veel bijstand van de Engelse bevolking werd Cromwell ten val gebracht, het Koninkrijk Engeland en Schotland werden hersteld.

Toen Karel II terug op de troon zat gaf hij zodus deze twee privilegies aan de Stad Brugge, met de vermelding dat vijftig Brugse vissersvaartuigen eeuwig mochten vissen in de wateren van Schotland en Engeland.

Enige jaren geleden kregen we van Willy Van Waes een bundel papieren toegeschoven waarin de naam Viktor Depaepe veelvuldig voorkwam. Uit een ver verleden zagen we een visserijvoorvechter opdagen. Een man die eeuwenoude Vlaamse visserijprivileges te vuur en te zwaard ging verdedigen.

Uiteindelijk kregen we de man te pakken. Hij leefde dus nog en meer zelfs: hij had op dat moment geentijd om met ons te spreken omdat hij druk doende was ... een wielerwedstrijd te organiseren. 71 jaar, jawel! Een interview.

*Ik zag eten en drinken in deze zaak voor de visserij. Twee jaar heb ik in het geheim gewerkt, alles uitgeplozen. Ik ben dan tot de bevinding gekomen dat in de periode tussen 1666 en 1963 niets gebeurd is dat deze privilegies ongedaan zou maken. Overtuigd dat er niets veranderd was en de privilegies zodus nog steeds rechtsgeldig waren besloot ik de proef op de som te nemen en erop uit te trekken met de boot Z 264. Ik had deze boot speciaal voor dat doel gekocht, en in paarse kleuren geschilderd en aan het stuurhuis het portret van Karel II opgehangen. Doordat er 50 **Brugse** schepen mochten vissen, moest men ook een geleidebrief krijgen van de Stad Brugge.*

*Minister **Paul Henri Spaak** was daar echter tegen, en schreef altijd maar brieven naar Brugge zeggende dat de privilegies vervallen waren en haalde altijd maar de **Conventie van Den Haag*** ☞



Viktor Depaepe zwaait de Engelsen toe wanneer hij, samen met zijn vaartuig Z 264 'King Charles the Second', opgeleid wordt.

aan, die daar niets mee te maken had. Ik heb evenmin burgemeester ***Van Damme*** *kunnen overtuigen, en ging dus met mijn schip op eigen risico.*
Voordien ben ik nog in het Londense ***Hyde Park*** *gaan pleiten, en heb daar aangekondigd dat ik in de Engelse territoriale wateren zou komen vissen.*
De dag van het vertrek, rond de noen, heb ik eerst nog een telegram gezonden naar Konigin Elisabeth II, met de volgende inhoud: ***"Ik zal komen vissen in de territoriale wateren op basis van de privilegies. Ik kom niet als een piraat, maar als een Britse vriend. Het is mijn plicht de rechten te verdedigen voor de Vlaamse visserij. Je moet niet zoeken, ik kom vissen in Seaford Bay. (dichtstbijgelegen haven Newhaven, NvdR) God save the Queen"***
Wij zijn daar toegekomen rond 12 u 's middags. Daar lag ***"The Brave Swordsman"*** *een Engels wachtschip met kanon aan boord. Het was een zeer snel vaartuig, en het maakte gevaarlijke manoeuvers als om ons bang te maken. Wij zijn blijven liggen tot wanneer het wachtschip gedaan had met zijn manoeuvers, daarna hebben wij 10 minuten gevist en ongeveer 22 kg vis bovengehaald, mijn opzet was gelukt.*
Dan hebben zij een Dinghyboot buitengezet, en zichtbaar hun kanon schietensklaar gemaakt. Zij hebben gevraagd te stoppen met vissen, hetgeen wij gedaan hebben. Daarop is de Dinghy langszij gekomen met een officier en twee mariniers aan boord.
Voordien had ik echter ook een brief geschreven, om te vragen, mij aan te houden en niet de schippers, volgens het zeerecht.
De officier vroeg:"Wie is Viktor Depaepe"(Mahieu was de schipper). "De koningin laat me kiezen", zo zegde hij, "ofwel houd ik de schipper aan, ofwel Viktor Depaepe".
"Houd mij maar aan" antwoorde ik. Ik wèrd aangehouden! Dan zijn wij binnengelopen in Newhaven. De bemanning moest aan boord blijven. Mij hebben ze naar een bureau meegenomen, daar wachtte een afgevaardigde van het ***Koninklijk hof****. Die vroeg mij of ik een begeleidingsbrief had, maar ik had geen mee gekregen van de Stad Brugge. Daarop zei hij "Wij gaan nu naar de rechtbank van Lewes (niet ver van Newhaven die geen rechtbank had). Daar stond iedereen klaar. We werden verwacht! Daar heb ik geen woord mogen of moeten zeggen. De* ***Koninklijke Afgevaardigde*** *zei: "Meneer Depaepe is zo vriendelijk geweest om te verwittigen, de Koningin heeft dan ook gevraagd hoffelijk te zijn met hem".*
De rechter heeft geantwoord."We gaan noch zijn schip, noch de netten, noch de vis aanslaan, hij mag terug naar huis gaan. Maar er is één voorwaarde aan verbonden, namelijk deze: dat binnen één maand de zaak van de privilegies rechterlijk aangehaald wordt, door een proces aan te spannen tegen Engeland om te bewijzen dat de privilegies nog steeds rechtsgeldig zijn."
Daarmee was de zaak daar afgelopen. Dan zijn we weergekeerd naar Zeebrugge. Op de kade stond daar burgemeester Van Damme die zegde: "Je zal een geleide brief krijgen."
Dan heb ik een proces aangespannen en een Engelse advokaat onder de arm genomen. Het was Lazlo Gombis, van Hongaarse afkomst, een zeer beroemd advokaat die nog ***Miss Keeler*** *in de Profumozaak verdedigd had. De kondities waren, zoals gebruikelijk in Engeland: niet winnen is niet betalen, wie wint moet 10 miljoen frank betalen.*
Nu kreeg ik op een woensdag om 15u15 een telefoontje van ***Achiel Van Acker*** *die zei:* ***"Kijk Viktor je moet er geen geld aan hangen want Paul Henri Spaak gaat binnen 14 dagen in het geheim de rechten van de privilegies gaan aftekenen".***
Op de keper beschouwd had ik gelijk, de rechten bestonden dus, zo bleek uit het telefoongesprek. Deze mededeling heeft me dan een zware klap gegeven. Dan ben ik naar scheepstimmerman Degraeve gegaan en heb een kruis laten maken, die woog 42 kilo. Ik was van plan die in de



Waar men kwam langs Vlaamse wegen, kwam men Victor Depaepe tegen

Wetstraat voor de ambtswoning van P.H. Spaak te zetten. Een kruis als teken van verrader van de visserij.

Op weg naar de Wetstraat ging ik in Koekelberg slapen bij een vriend die bakker was, maar om drie uur in de morgen stonden de "zwaantjes" voor de deur. Later kwamen rijkswachters zeggen dat het hen speet, maar dat dit kruis niet in de Wetstraat kon gezet worden, en dat zij mij kosteloos naar huis gingen voeren. Ik vroeg om tot aan het Zoniënwoud gevoerd te worden. Bij het eerste handelaarshuis dat we tegenkwamen, heb ik dan een tweede telegram naar P.H. Spaak gestuurd met de tekst, **"Ik heb het kruis niet mogen plaatsen, nu ga ik het kruis dragen tot over de grenzen, en tot dat ik steendood val. Stop. En dan zult u, Mr P.H.Spaak de geschiedenis ingaan als de onrechtstreekse moordenaar van Viktor Depaepe. Stop. Getekend Viktor Depaepe."**

Dertien kilometer voor Aarlen was ik met het kruis, dus bijna tegen de grens, toen twee "zwaantjes" achter gereden kwamen vanuit Brussel, en zeiden. "Stop met het kruis te dragen. P.H.Spaak heeft gezegd dat hij de rechten niet zal aftekenen". Zodoende heb ik belet dat de rechten zouden afgetekend worden. Nu stond de weg open voor het proces in Engeland. Dan is de advokaat bij mij gekomenen die zegde: "Het is feitelijk niet uw taak, 'Vik', om als individu dit proces te voeren, dat moet de Stad Brugge doen omdat zij deze privilegies gekregen heeft."

De Stad Brugge heeft nooit dit proces gevoerd. God weet wat er nu gebeurd is met de privilegies. Als ik navraag deed zegde men mij dat het diplomatiek geheim is.

Later zouden de gevonden privilegies aan bijvoorbeeld een Amerikaan verkocht worden en kon Brugge deze som gebruiken om de kosten van het proces te dekken.'

Nu nog vraagt Viktor Depaepe zich af waarom de Stad Brugge het proces nooit aangespannen heeft.

Ook wij weten het niet. God weet waarom Viktor!

Zeedierenjager

Het eerstvolgende nummer van HVB ligt op vrijdag 6 augustus in de krantenwinkel

Crevits

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

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

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

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

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

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

Vragen & Antwoorden
de politieke rubriek van HVB

Zeevaartinspektie

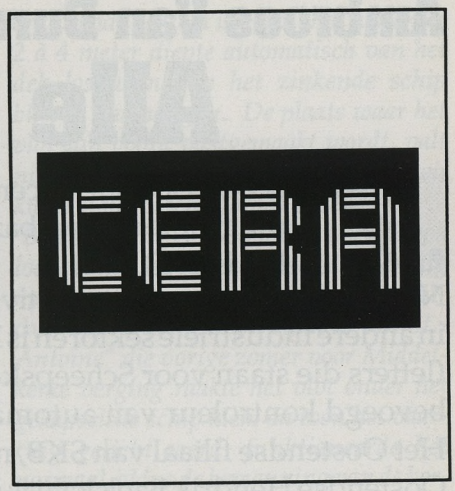
Senator **Michiel Martens**, die zich in de milieu-partij Agalev opgeworpen heeft tot dè visserijspecialist, wilde naar de grond van de zaak toen hij minister **Bourgeois** vroeg hoe het mogelijk was met slechts één kontroleur daadwerkelijk de aanlandingen en het scheepsvermogen van vissersvaartuigen te kontroleren, *'teneinde de beleidsopties van het EG-visserijbeleid tot zijn volle recht te laten komen.'*
De minister gaf het personeelsprobleem toe. *'Om aan de tijdelijke personeelsmoeilijkheden te verhelpen werd een administratieve kracht van de Dienst voor de Zeevisserij ingeschakeld in de controledienst...'* en hij vervolgde, *'Op het kader zijn momenteel twee visserijcontroleurs benoemd waarvan één evenwel een loopbaanonderbreking geniet...'*. Ook werd er een examen uitgeschreven maar *'De laureaat van het vergelijkend examen werd ingevolge de wervingsstop nog niet opgeroepen.' 'Intussen werd het pad in die mate geëffend dat er gunstige vooruitzichten zijn dat zowel de laureaat van het vergelijkend examen als de inspekteur heel binnenkort zouden in dienst zouden kunnen treden.'*
Op de vraag *'op welke wijze en wanneer het motorvermogen van de schepen wordt gekontroleerd'* en *'of daarbij rekening wordt gehouden met het mogelijks "opfokken" op zee via veranderingen van injectiepompen, turboladers en intercoolers, en zo neen, of het reële motorvermogen dan nog correct kan genoemd worden?'* en ook nog *'hoeveel van de 238 overtredingen tussen 1987 en 1991 er het motorvermogen betroffen en hoeveel ervan tot een correctionele straf hebben geleid?'* ving de senator bot. *'De controle op het motorvermogen valt onder de verantwoordelijkheid van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart van het Ministerie van Verkeerswezen'*, zo zegde de minister en hij ging naar huis, terwijl de senator in het ongewisse achterbleef.

RMT niet met P&O?

De Oostendse volksvertegenwoordiger **Didier Ramoudt** heeft op een perskonferentie zijn eigen noodklok over de RMT geluid. Hij ziet geen heil in de scenario's die de oplossing verwachten van een (hernieuwde) samenwerking met **P&O** of een (nieuwe) samenwerking met **Sally Lines**. Hij stelt daar zijn eigen plan tegenover om de RMT in een eerste fase over te hevelen naar het Vlaamse Gewest *'want nu hebben we een Waalse minister* (**Coëme**, NvdR) *die zich heel onvershillig opstelt tegenover het feit dat de RMT 3 miljard schulden heeft en dat het hier gaat om de jobs van bijna 2000 mensen, zowat 5,5% van de tewerkgestelden in de Oostendse regio'*, aldus **Ramoudt**. In een tweede fase zou de RMT dan geprivatiseerd worden en omgevormd tot een naamloze vennootschap, door een samenwerking tussen de overheid (Gimv) en de privésektor.
De solo-aktie van **Ramoudt** werd maar, laat ons zeggen, matig gesmaakt door zijn kollega's **Johan Vande Lanotte, Jaak Vandemeulebroucke** en **Gilbert Vanleenhove** die er in een persbericht op wezen dat **Ramoudt** met hen eerst een gemeenschappelijk platform ondertekend heeft om vervolgens op zijn eentje een aantal heel andere voorstellen te lanceren. De parlementairen betreuren dat het Oostendse front zodoende verbroken werd.

Radars voor Seaking-helikopters

In de openbare senaatszitting van donderdag 10 juni ll. stelde senator **Desutter** een mondelinge vraag aan de minister van landsverdediging **Delcroix** in verband met de radarapparatuur van de Seaking-helikopters. Deze speelden bij de reddingsoperatie rond de aangevaren *'British trent'* een grote rol. De senator: *'Er hing echter een dikke mist en een laag wolkendek, waardoor de Seaking-helikopters met de neus boven het water moesten vliegen, omdat zij nog steeds niet beschikken over de blijkbaar sinds lang beloofde nieuwe radarapparatuur.'* De minister antwoordde dat het voor hem een uitgemaakte zaak is dat de radarapparatuur van deze helikopters een absolute prioriteit is. Hij besloot: *'Dat zal blijken uit het plan op middellange termijn dat wij volgende week aan de regering zullen voorleggen.'*



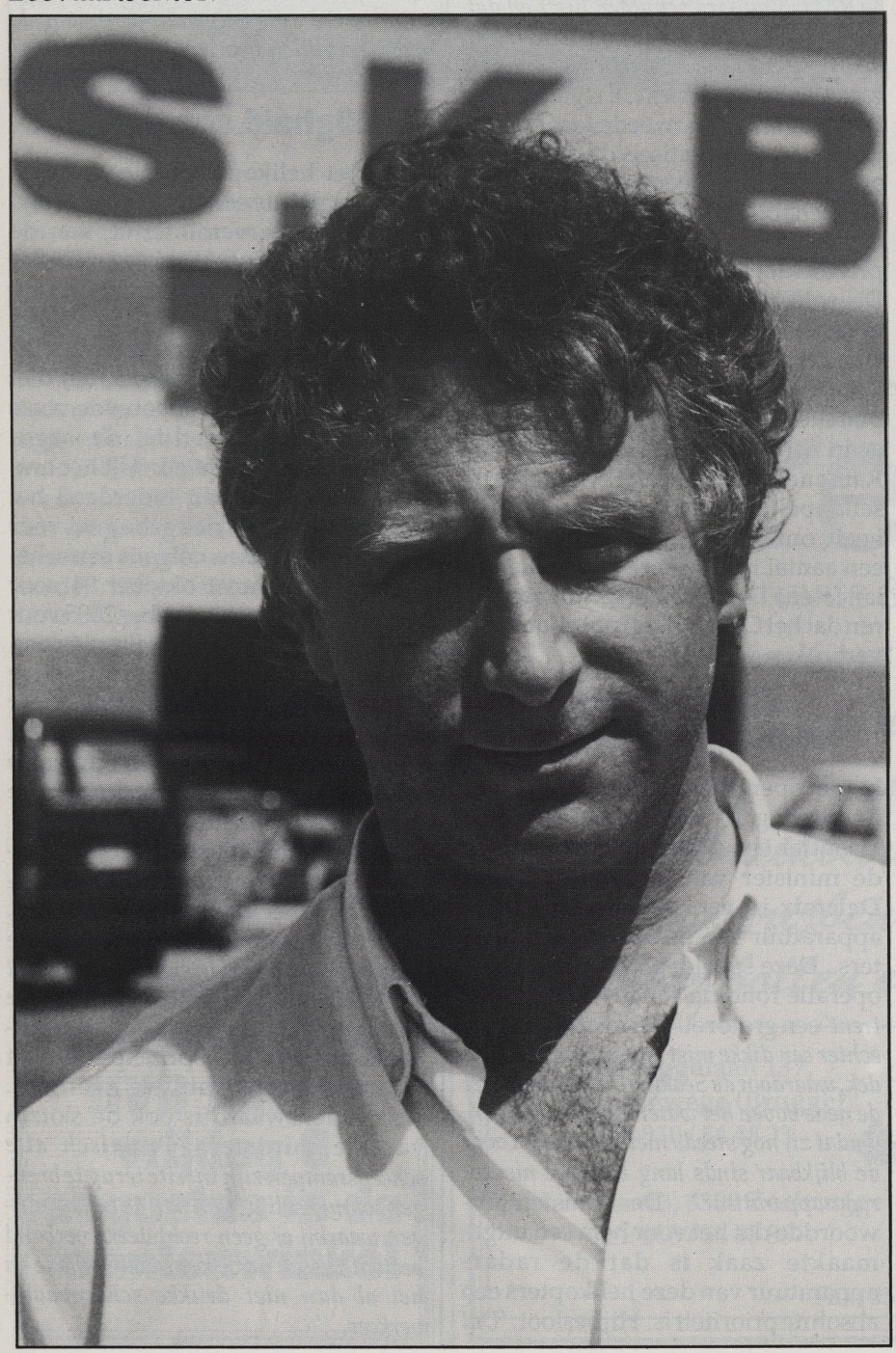
Veiligheid scheepvaart

Toen het helikopterprobleem opgelost was, richtte senator **Desutter** zijn blikken op de veroudering van de koopvaardijvloot. Hij vroeg minister **Coëme** of er al werk gemaakt was om internationale conventies (zoals *Marpol* en *Solas*) ook toe te passen op oudere koopvaardijschepen (en niet uitsluitend op nieuwgebouwde, zoals eerst voorzien, d.i. de zgn. *'grandfathers's clausule'*). Uit het antwoord bleek dat dit inderdaad het geval is. Ro-ro ferries gebouwd vóór 29 april '90 moeten volgens een schema, dat gaat van 1 oktober 94 voor kleine schepen tot 1 oktober 2005 voor de hele grote, aangepast worden aan de nieuwe stabiliteitscriteria. Oudere olietankers moeten ten laatste 25 jaar na hun bouw voldoen aan Marpol en nieuwe olietankers moeten binnen de 30 jaar in orde gesteld worden met de Marpol-normen.
Ook wilde hij weten of het niet mogelijk is de doorvaart van grote tankers door het Kanaal te verbieden. Da's niet te doen, zo antwoordde de minister *'omdat dit in strijd zou zijn met de principes van vrijheid van de volle zee en onschuldige doorvaart door de territoriale zee'*, een basisprincipe van het internationaal publiek zeerecht. Vermeldenswaard is ook de slotzin van de minister: *'Praktisch alle scheepsrampen zijn in feite terug te brengen tot menselijk falen van de bemanningen waarbij er geen rechtsteeks verband bestaat tussen de veroorzaakte schade en het al dan niet drukke scheepvaartverkeer...'*

Ambroos Van Durme:

Alle hens aan dek!

IN DE VOORBIJE decennia is de technologie inzake reddingsboten er verbazend op vooruit gegaan. Specialist is SKB.
Naast haar diverse andere aktiviteiten in de maritieme wereld en in andere industriële sektoren is het Antwerpse familiebedrijf SKB (letters die staan voor Scheepskontruktiebedrijf) ook verdeler en bevoegd kontroleur van automatische reddingsvlotten.
Het Oostendse filiaal van SKB, nu in het nieuwe pand nr 8a op de Oostendse Hendrik Baelskaai is sinds jaren een vaste waarde in de zeevaartsektor.



SKB WERD IN 1926 in Antwerpen als familieberijf opgestart door grootvader *Charles Longueville* van de huidige zaakvoerders. In 1960 volgden *Louis* en *Henri* hun vader *Louis* op. Vandaag de dag is de zaak gediversifieerd uitgebouwd tot scheepsbouw- en herstellingsbedrijf, waar o.a. de rede- en reddingsboten voor onze loodsdienst worden gebouwd, fabriceert het metaal- en glasvezelkonstrukties en levert het reddingsuitrustingen voor zee- en luchtvaartverkeer.
De hoofdzetel van SKB is geleverd aan de *Royerssluis* in de Antwerpse haven en sinds 1972 heeft de firma ook een een inplanting aan de *Baelskaai* te Oostende om een direkte service te garanderen aan reders ter visserij, jachtlui, zeemacht, commerciële vaart (zoals RMT), strandreddingsdiensten en zelfs surfclubs.
In het Oostendse filiaal, zopas verhuisd naar een nieuw pand dat momenteel in afwerkingsfase is, worden opblaasbare rubberboten met polyesterkiel geassembleerd, reddingsvlotten en -uitrustingen gekontroleerd en reddingsmateriaal verkocht.
Verantwoordelijk voor de Oostendse aktiviteiten van SKB is *Ambroos Van Durme* (42) die een kleine tien jaar bij de metaalkonstruktie-afdeling van SCAP tewerkgesteld was en in 1980 naar SKB overstapte waar hij in de volgende jaren opleidingskursussen volgde in gespecialiseerde toeleveringsbedrijven van reddingsvlotten en -materiaal in o.a. Engeland, Duitsland en Italië.

Reddingsvlotten

SKB is zowel in Antwerpen als Oostende alleenverdeler van de reddingsvlotten RFD (Engeland), AFG (Duitsland), EV (Italië) en Viking (Denemarken). Van Durme: '*Wettelijk moeten al die vlotten en de bijhorende reddingsuitrusting om het jaar gekontroleerd worden door ons eigen personeel waarvan sommigen het vereiste certifikaat van inspekteur behaald hebben na een opleiding in de diverse fabrieken. In onze geaklimatiseerde werkloods worden de vlotten, met een kapaciteit van zes tot 25 personen, gedurende een aantal uren* ☞



Personeel van SKB voor de nieuwe vestiging te Oostende (foto gw)



De nieuwe vestiging verbindt de Baelskaai met de Victorialaan. (foto gw)

opgeblazen en worden ook de bijhorende overlevingspaketten en -materiaal gecheckt. Alles wordt gedetailleerd op testformulieren gerapporteerd. Ten allen tijde is er ook kontrole mogelijk vanwege de zeevaartinspektie. In ons stofvrij servicestation heerst er bij die kontroleoperaties een konstante temperatuur van 18 à 20 graden (en een lage vochtigheidsgraad). We kontroleren zo'n duizend vlotten per jaar.'

De pneumatische reddingsvlotten zitten gekapseld in een cilindervormige polyester witte container die op het scheepsdek wordt vastgesjord en ofwel manueel over boord kan gegooid worden waarna een aktiveerlijn 25 meter moet gevierd worden vooraleer de twee polyesterschelpen openklappen en het vlot automatisch opgeblazen wordt.

Als een vaartuig kapseist of erg rap zinkt dan trekt het zinkende schip zelf de aan het vaartuig bevestigde lijn mee waardoor drijvende gesloten vlot na verloop van tijd ook open klapt en automatisch opgeblazen wordt.

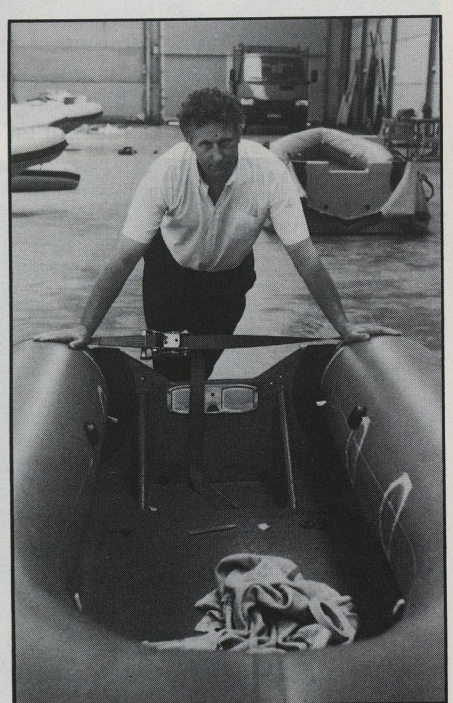
Bij enkele dramatische ongelukken met vissersvaartuigen in de voorbije jaren, bleek het aanwezige reddingsvlot evenwel nog dicht te zijn. *Ambroos Van Durme* wil daarover — zonder de besluiten van de onderzoeksraad voor de zeevaart te willen aanvechten — zijn eigen visie wel kwijt.

Van Durme: *'Bij de Z 200 "Tijl Uilenspiegel" is het vlot gesloten bovengehaald. We hebben het getest en alles bleek in orde, maar het vlot is, nadat het tussen de 2 à 4 meter diepte automatisch van het dek loskwam aan het zinkende schip blijven vasthangen. De plaats waar het vlot aan boord vastgemaakt wordt, valt niet onder onze verantwoordelijkheid, wij kunnen hoogstens advies geven.'*

'Bij de O 303 "Girl Linda" is het vlot ook losgekomen van het gekapseisde vaartuig maar vastgeslagen tussen de netten', aldus Van Durme. *'En bij de O 62 "St.-Antoine" die vorige zomer voor Middelkerke verging raakte het vlot onder het gekapseisde schip klem en toen het vaartuig gelicht werd, funktioneerde het normaal, aldus de bemanning van de bergingsfirma.'*

Sinds vier jaar bouwt SKB in Oostende ook opblaasbare rubberen boten met een in Antwerpen zelfgefabriceerde polyesterkiel. De vier, vijf of 6-meter lange boten worden nog volledig met de hand gelijmd. Van Durme: *'Eerst worden er lappen hepalonrubber, aan de hand van een patroon, op maat gesneden. Nadien worden ze aan elkaar gelijmd. Deze methode biedt het voordeel dat de boten achteraf, en in tegenstelling tot boten met gelaste naden, gemakkelijk hersteld kunnen worden. De Belgische en Nederlandse zeemacht behoort tot het kliënteel voor deze rubberboten en hun veiligheidseisen worden strikt opgevolgd. Zo moeten de boten hun drijfvermogen behouden zelf al zijn de drie afzonderlijke luchtkompartimenten volledig leeg.'*

Marc Loy

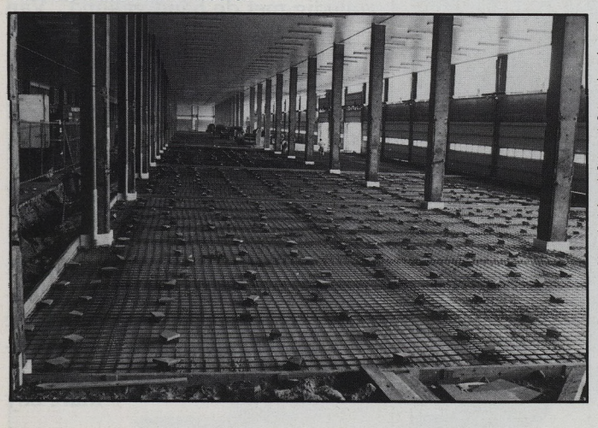


Handwerk. (foto gw)

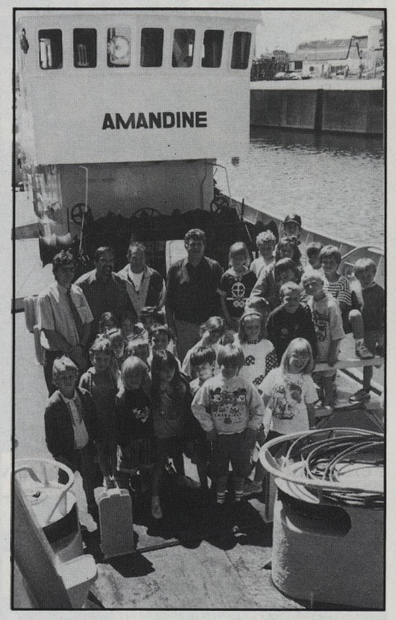
de maand in beeld



Op het Oostendse kerkhof greep de jaarlijkse herdenking plaats rond het graf van Paster Pype die op 3 juni 1926 overleed. Namens het herdenkingskomitee, het stadsbestuur, de Federatie der Zeelieden, de visserijschool Paster Pype en het visserstehuis Godtschalck werden bloemstukken neergelegd op het graf van de *Vader der Vissers*.



De vernieuwingswerken in de Oostendse vismijn gaan overdroten verder. Een groot gedeelte van de vloer is reeds vernieuwd. Momenteel is het middenstuk aan de beurt.



Deze kinderen van het eerste en tweede leerjaar van de basisschool van het gemeenschapsonderwijs van Bredene zullen wellicht nooit meer de kans krijgen een echte ijslander te bezoeken. Onder leiding van hun leraars Opstaele en Hoorelbeke en reder Willy Versluys brachten ze een bezoek aan de volledig herschilderde O.129 *Amandine*. De dertig kinderen mochten van de brug tot de machinekamer bezoeken.

De Vlaamse visserijscholen sloegen de handen in elkaar en met de steun van het Westvlaams provinciebestuur werd een affiche ontworpen om nieuwe leerlingen aan te trekken. Titel: 'Je bent jong... en je vist wat'. Op de foto bekijken visserijschooldirekteur Demaeght en de provinciegoeverneur de foto.



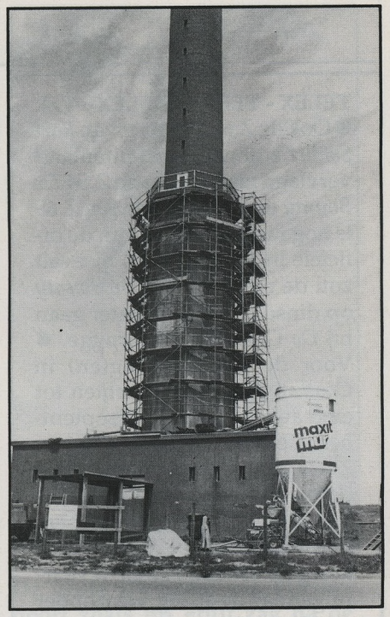


Het 8ste *Festival van het Visserslied* in de gloednieuwe feestzaal *Ravelingen* te *Heist* werd gewonnen door de Oostendenaar *Willy Vanbavickhove*. Hij bracht een ballade van Lucy Monty.



Aan de Baelskaai te Oostende ligt de polyvalente treiler DK779907A *Jonathan* uit *Duinkerke* voor herstelling. De ruim veertig meter lange bokkentreiler-hektreiler moet op de slipway voor nazicht van de verstelbare schroef. Renaud Diesel moet ook de cilindertopbouten van de motor vervangen.

De Oostendse vuurtoren wordt versterkt met betonijzer en krijgt een nieuwe cementlaag. Een kleurtje, zoals de Knokke kunstenaar Ignace Van Isacker in ons juli-nummer vorig jaar voorstelde, kon er evenwel niet vanaf.



Feest in Zeemanshuis Godschalck te Oostende, op 10 juli vanaf 14 uur (zie elders in dit blad).



Eerstdaags gaat de nieuwe boomkortreiler Z.54 *De Bounty* (38 m.) te water bij De Graeve in Zeebrugge. Vorige week waren de werken aan het casco reeds dermate gevorderd dat enkel nog de stuurhut in de verf moest gezet worden. Eenmaal de bouwhelling vrij kunnen de klaarstaande segmenten voor een nieuwe treiler aanrukken.



De sluitingsplechtigheid voor de deelnemers aan de *groepsstage voor zeevisserij en aquacultuur* voor specialisten uit de ontwikkelingslanden greep voor het eerst plaats in het nieuwe centraal gebouw van ITC (*International Training and Contact*) in Gent. ITC organiseert al negen jaar frans- en engelstalige groepsstages in opdracht van ABOS (*Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking*). 17 experten uit *Mali, Benin, Senegal, Burundi, Guinea, Cameroun, Algerië* en *Tunesië* namen aan de vier maanden durende sessie deel. ITC werkt nauw samen met het *Ministerie van Landbouw - Dienst voor Zeevisserij, het Rijksstation voor Zeevisserij* en de universitaire instellingen. Tot voor kort was de stagecoördinatie van ITC in Oostende gevestigd. Omdat in de toekomst ook agro-stages op het programma staan heeft het centrum gekozen voor een centrale ligging in het Gentse.



TELEX - TELEX - TELEX - TEL

Ook de Z.69 *De Kaper* van *Bart Schiltz* zou naar het buitenland vervlagd zijn, net als de Z.54 *De Bounty* eind vorig jaar. De Z.69 is nog niet geschrapt van de officiële lijst. Als alles meevalt zou de nieuwe Z.54 *De Bounty* op dinsdag 6 juli te water gaan bij *De Graeve* in Zeebrugge. Voor de tewaterlating(en) in *Oostkamp* blijft het wachten tot eind augustus of begin september. De casco's van de nieuwe Z.474 en N.350 zouden vermoedelijk dezelfde dag van stapel lopen. De (winstgevende) gemeentelijke visafslag van Urk kreeg op vrijdag 11 juni 64 vaartuigen aan de afslag, waaronder veel buitenlandse. De omzet bedroeg bijna 40 miljoen frank. Drie dagen later, maandag 14 juni, kwamen opnieuw 62 kotters naar de Urker veiling. Meer dan de helft (32) van de verkopers waren opnieuw buitenlanders. De ekonomische politierechter in Middelburg veroordeelde een reder uit *Breskens* tot een boete van 198.500 gulden (3,57 miljoen frank!) voor overschrijding van zijn tongkwotum met ruim 10.000 kg en voor een onzorgvuldig bijgehouden administratie. Begin juni kreeg de Z.494 *Lucky Star* een net in de schroef en moest IJmuiden binnenlopen. De Z.80 *Silverpit* ging bij BSM in Breskens in het droogdok voor werken aan de schroefas en de roerkoning en herstelling van de vislier. Bij *Padmos* in Stellendam kreeg de Z.47 *De Marie Louise* een onderhoudsbeurt. De O.536 *Zeevalk* onderging op dezelfde werf een revisie van de winch. *Belgische* vaartuigen die in Nederland verkochten zijn de O.349 *Wilma*, Z.185 *Emerald Star* en O.33 *Marbi* in *Scheveningen*, B.601 *Van Maerlant* en Z.87 *Nele* in Colijnsplaat, O.349 *Wilma*, de Z.509 *Telstar* en de BOU.319 *Zeldenrust* in IJmuiden. De lijst is zeer onvolledig omdat het onmogelijk is alle Belgische aanlandingen in het buitenland aan de weet te komen. De K.8 *Aquarius* kreeg een steur van 1,35 meter in de netten.

OOSTENDE

4de Zomers tuinfeest zeemanshuis Godtschalck

Op zaterdag 10 juli zet het Oostendse zeemanshuis *Stichting Helena en Isabella Godtschalck* aan de dr. Moreauxlaan 322 de deuren wijd open voor familieleden, vrienden, kennissen en sympathisanten van de bejaarde bewoners. Vanaf 14 uur is er animatie en vermaak. Al wie vooraf inschrijft (en dat moet ten laatste op maandag 5 juli gebeuren) kan deelnemen aan een smakelijke barbecue.
Info: tel (059) 32.26.04.

YERSEKE

Mosselseizoen start op 8 juli

De mosseloogst op kweekpercelen mag van start gaan op 21 juni. Verwacht wordt dat de kwekers de volgende dagen de eerste monsters zullen aanbieden op de mosselveiling in Yerseke. Op basis van de eerste bemonstering zal de handel reeds een indruk krijgen van de beschikbare kwaliteit van de schelpdieren. De mosselen van het nieuwe seizoen moeten een netto vleesgewicht van 16 kg per mosselton (100 kg) halen, terwijl de schelpgrootte minimaal 35 procent van 50 mm moet bedragen.
De eigenlijke handel kan uiteindelijk van start gaan vanaf donderdag 8 juli. De echte Zeeuwse mosselen zullen dus vanaf het weekeinde van 11 juli volop voorhanden zijn.
De mosselprimeur is echter opnieuw voor de gemeente Assenede. Op woensdag 7 juli wordt de eerste zak uit de lucht neergezet, meteen de start van een feestelijke avond in het dorp.

KALENDER

JULI 93

1 Voorzitterschap van Europese Landbouwraad in Belgische handen
1-31 "Graten", een tentoonstelling rond archeologie en visserij in het Visserijmuseum, Oostduinkerke
4 "Dag van de Zeebrugse Vis" in Zeebrugge
6-9 6de ILFET-konferentie (The International Institute of Fisheries Economics and Trade) in Parijs (Fr.)
7 Aankomst eerste mosselen in Assenede
8 Start mosselseizoen
10 "Charity Trawler Race" in Plymouth (GB)
15-17 Visserijdagen in Bruinisse (Ned)
16 "Vlootdagen" op de Marine basis, Zeebrugge
31 "Fish Festival" in Frasenburgh (GB)

AUGUSTUS 93

1-31 "Graten", een tentoonstelling rond archeologie en visserij in het Visserijmuseum, Oostduinkerke
7-8 Visserijdagen in Breskens (Ned.)
9-12 "Fish Farm Technology 93", internationale konferentie in Trondheim (Noorw.)
13-14 "Visserijdagen" in Colijnsplaat (Ned)
13-17 "Aqua Nor", vakbeurs voor aquacultuur in Trondheim (Noorw.)
14-15 Botenparde op de Schelde in Antwerpen (met Mercator)
20-23 "Vlootmanifestatie botters" in Enkhuizen (Ned)

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

Opgravingen naar grondvesten van eerste Nieuwpoortse vuurtoren

De eerste (bak)stenen vuurtoren van Nieuwpoort dateert uit 1284, de periode dat Gwijde van Dampierre, graaf van Vlaanderen, de wallen liet opwerpen. Omwille van de strategische ligging van Nieuwpoort, aan het knooppunt van het waterwegennet dat toegang verleende tot de havens van Brugge, Diksmuide, Ieper en Veurne, kwam de 'groote steine vuerboete' er niet in de eerste plaats als baken voor de scheepvaart, maar vooral als versterking (vandaar de aanwezigheid van schietgaten) en uitkijkpost tegen kaperschepen.

De cleene vuerboete was slechts zestien meter hoog.

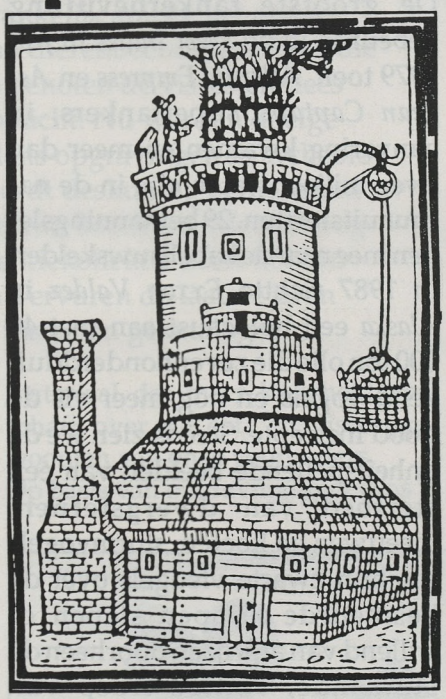
De bouw van de nieuwe vuurtoren op het grondgebied van Lombardsijde ging pas in 1881 van start. Brits oorlogsgeschut zorgde voor de vernieling van de toren in 1914 en in 1944 lieten de Duitsers voor hun aftocht de herstelde toren exploderen. De huidige vuurtoren werd in 1949 officieel in gebruik genomen. Lucien Danneels (+1986), die in 1963 op rust ging, was de laatste vuurtorenwachter van Nieuwpoort.

Opgravingen

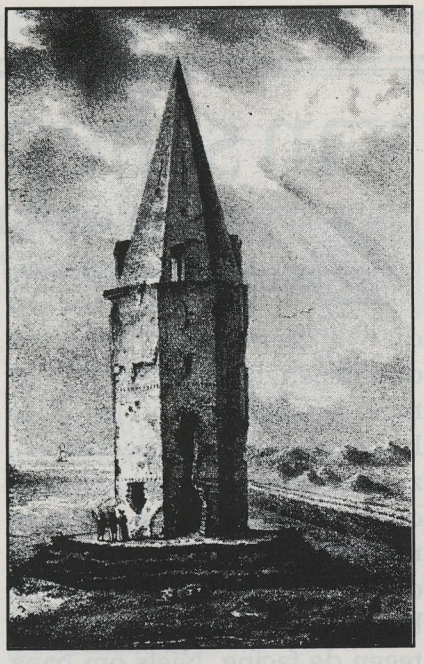
Een groep leden van de Koninklijke Yachtclub Nieuwpoort heeft het plan opgevat om de zeskantige basis van de eerste vuurtoren op het schiereiland van De Kromme Hoek bloot te leggen. De voorbereidingen zitten pas in het dokumentatiestadium. Er zijn al wat plannen en foto's beschikbaar die een plaatsbepaling toelaten.

De oude vierboete werd zowat honderd jaar geleden (1892) nog gerestaureerd en pas in 1914 door de genietroepen opgeblazen. Naar de puinhoop werd niet meer omgekeken. Er leven dan ook Nieuwportenaars die de plaats van het puin kunnen aanwijzen. Peilingen moeten uiteindelijk de preciese ligging van de grondvesten aantonen. Pas wanneer met zekerheid is uitgemaakt waar de eerste vuurtoren zich bevond kunnen de opgravingen starten.

De eerste Nieuwpoortse vuurtoren behoorde tot de oudste stenenlichtbakens in Europa en kan als dusdanig als een merkwaardig momument gekatalogeerd worden. (gw)



Deze houtsnede van een 16de eeuwse vuurboete toont aan dat de vuurtorens er vroeger enigszins anders uitzagen.



De grote vierboete van Nieuwpoort zoals hij eruit zag na de Franse beschietingen in 1793 en de aanval van het Oostenrijks legioen in 1794.

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Werfkaai 25 b te 8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 77 27

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge — Tel: 050 / 31 76 66 en 67

Fax: 050/ 31 82 90

van schepen van mensen & van de zee

WE LEREN NIETS, helemaal niets, ondanks alle boeken die over zeemanschap, de zee en de schepen zijn geschreven. Daar moet je maar eens op letten. Je had moeten zien hoe die schepen, zonder stoppen, stukken van oceanen doorkliefden, op weg naar hun verre bestemmingen, de golven leken rimpels en braken in duizenden druppels tegen de facing. Niets om bang om te wezen. De juiste bouw voor het juiste doel, zo moet het!
Maar, wind en water laten twijfelende harten niet los.
Wie monstert nog aan tegenwoordig? Bange Turken, dronken Polen van de Baltic, Tanzanianen op de loop, enkele *schijtlijsters*, een enkele grünliche Duitser en de rest rijstkakkers, Phillipino's.
Allen op zoek naar een betere wereld. Ze zitten samen in het schuitje en een ding hebben ze gemeen: van de zee hebben ze geen kaas gegeten. Ieder mens zoekt het geluk, hoe dan ook. Eerst was er de ramp met de *Torrey Canyon* — waarvan zelfs de afkomst van de lading niet bekend was — op de *Scilly Eilanden* in 1967 , dan het vergaan van de *Othello* in *Vaxholm*, Zweden, in 1970, vervolgens de teloorgang van de mammoettanker *Urquiola* nabij het Spaanse *Corruna* in Mei 1976 toen 670 000 ton olie uit *Saoudie Arabië* in zee uitgestort werd. Dan in 1979, schoot de Griekse *Adros Patria* aldaar in brand en doodde 34 bemanningsleden terwijl 48 000 ton olie in zee liep waardoor vijftig mijlen kust bezoedeld werd. Verleden jaar was het de beurt aan de *Aegean Sea* die zonder loods poogde binnen te lopen in *La Corruna*, een dol waagstuk in een gebied waarvan de maritieme wereld moet weten hoe kwetsbaar het is voor tankerbedrijvigheden. Stranden, baaien en klippen werden onherroepelijk besmeurd al hadden het vuur en de elementen ook veel olie verwerkt.
De grootste tankerbevuiling gebeurde in de *West Indies* in Juli 1979 toen *Atlantic Empress* en *Aegean Captain*, supertankers, in aanvaring kwamen en meer dan twee miljoen vaten olie in de natuur uitstortten. 29 bemanningsleden mee naar de kabeljauwskelder! In 1987 richtte *Exxon Valdez* in *Alaska* een holocaust aan met 40 000 ton olie die zevenhonderdduizend vogels en nog meer vis de dood insleepte. Steeds zien we de onheilspellende beelden van een sterfbed van dwergsternen, meeuwen en koeten, stormvogels die hun zwarte vleugels over de besmeurde klippen slepen of trillend van afgrijzen doorheen de stinkende, vettige troep van bevuilde stranden pogen te ontkomen. De dood op 't einde van een onmogelijke vlucht, op de bodem van een dode zee. En er wil maar geen einde aan de oliestroom komen. Het laatste angstwekkende spektakel, de ramp met de Liberiaanse *Braer*; de zwiepende orkaan over de wilde *Shetlands* en dwars van *Fitful Head*, vertrouwd verkenningspunt van de IJslandvaarders, een zwalpende dronken cargo met een ontzaglijke lading ruwe petroleum, vergif.
Aangenomen nog dat bekwaamheid en zeemanschap aan boord aanwezig waren, tegenover de ontketende elementen telt geen kennis en is geen onderhandeling mogelijk. 't Is *'Het Gevaar'* in al haar kracht. Water en wind worden de baas. Het monster, *Braer*, breekt op de Schotse klippen, een hondertal eilanden waarvan twintig bewoond, en we aanschouwen sprakeloos de veertiende zwarte vloed uit de geschiedenis van mens en scheepvaart, het vogelparadijs verandert ogenblikkelijk in een hel, een hutsepot van honderden eiderganzen, duikeenden, zeehonden, forellen, haring-en andere eieren, larven en plankton, een grondige vernieling.
Geen mens die weet hoe de levende wezens toegetakeld zijn. Twee soorten zullen overleven, alleen zij genieten van de eeuwigheid: haaien en kakkerlakken; ze hebben het al driehonderd miljoen jaar uitgehouden. Gelukkig de vogels die tijdig naar het zuiden zijn gevlogen!
Leg mij eens uit, schreef ooit *Ruyslinck*; Leg mij eens uit waarom de aarde met haar dodevissenwaters en scheikundig schuimende zeeën vanuit de sferen een hemelsblauwe parel lijkt?

LIN

Visgraten,

een tentoonstelling over archeologie en vis in het Visserijmuseum

ZIET U HET nut in van het onderzoek van visbeenresten (zeg maar graten)? Neen? De voorbije jaren is daar nochtans werk van gemaakt. Het nader bestuderen van *opgegraven* visgraten heeft de onderzoekers veel geleerd over de leef- en eetgewoonten van de mens, over zijn vistechnieken en zijn vistuig.
De zomertentoonstelling in de bovenzaal van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke is rond dit tema opgezet. Het is het werk van archeo-zoölogen, onderzoekers die organisch materiaal van plantaardige en dierlijke oorsprong bestuderen. Aanvankelijk spitste het onderzoek zich toe op de studie van dierenbeenderen. Omwille van de minimale afmetingen genoten de visresten (lees nogmaals graten) weinig aandacht. Nu worden doelgericht zeefstalen genomen tijdens opgravingen in archeologische sites. Het materiaal wordt deskundig bemonsterd met het oog op het aantreffen van botresten. Met het oog op de uitbouw van een referentiekollektie heeft het Museum voor Midden-Afrika in Tervuren de laatste jaren een belangrijke verzameling visresten gekatalogeerd.

Niet zeldzaam

Visgraten zijn niet zeldzaam omdat vis vroeger een belangrijke rol speelde in de voedselvoorziening. Graten hebben overigens geen waarde en weinig praktische toepassingen. Ze zijn dan ook vrij overvloedig terug te vinden, dikwijls in vrij goed bewaarde toestand. Voor de bioloog-specialist zijn er grote verschillen tussen de graten. Het is dan ook zijn taak de vissoort waarvan ze afkomstig zijn aan te tonen, of tenminste de visgroep te identificeren. Aan de hand van die bevindingen komt hij te weten welke vis wWáár gevangen en gegeten werd. Sommige vinstekels of vindoornen vertonen groeiringen, vergelijkbaar met de jaarringen van hout. Studie van die ringen brengt gegevens over de ouderdom van de vissoort aan het licht. Vaak is ook uit te maken of de vis in het voor- of najaar aan de haak sloeg. Op die manier worden schijnbaar onbelangrijke visgraten plotseling interessant informatiemateriaal dat meer klaarheid verschaft over de eet- en visserijgewoonten van onze voorouders.
Op basis van opgravingsgegevens is de introduktie van de karper in de veertiende eeuw in onze regionen aangetoond. Dat er reeds in de Middeleeuwen overbevissing bestond in onze rivieren is een even merkwaardig resultaat van archeozoölogisch onderzoek. De opkomst van de handel in zeevis in het binnenland situeert zich eveneens in de Middeleeuwen, zo viel te leren uit zeefmonsters.
De bescheiden tentoonstelling belicht onbekend wetenschappelijk terrein. Een bezoek is aanbevolen. Om de materie beter te begrijpen is het bijna onontbeerlijk om zich het verduidelijkende boek *"Archeologie en Vis"* aan te schaffen. Voor de prijs van 150 frank moet je het zeker niet laten. (gw)

¤ *De tentoonstelling "Graten" loopt tot 17 oktober. Dagelijks toegankelijk van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur. Een ticket voor het Visserijmuseum volstaat om ook deze tentoonstelling te bezoeken.*
Volwassenen betalen 80 fr., groepen 50 fr. en kinderen -12 jaar 30 fr.



Na een akademische zitting opende de Westvlaamse gouverneur Olivier Vanneste de tentoonstelling *Graten*. Hij werd rondgeleid door wetenschappelijke medewerkers en burgemeester Henri Dewulf. (Foto gw)

CALAIS

Chunnel open in mei '94

Dat de Chunnelwerken die het vasteland met Engeland moeten verbinden veel vertraging opgelopen hebben is bekend. Volgens de oorspronkelijke plannen moesten de treinen vandaag reeds door de tunnel razen en goederen in 35 minuten van het ene eind naar het andere overbrengen.
Nu spreken officiële bronnen van mei 94 als openingsdatum, terwijl anderen het hebben over begin 1995. De aandeelhouders van hun kant mogen hun eerste winsten verwachten in 2042. Halverwege vorige maand reed wel reeds de eerste proeftrein over de Chunnelsporen vanFrankrijk naar Engeland.

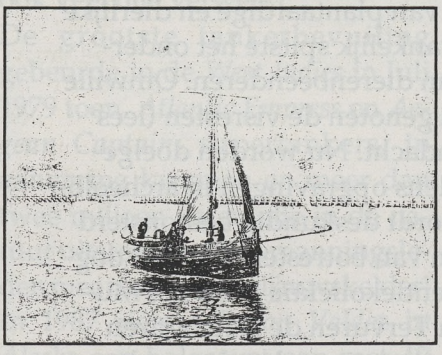
KUST

vissers vangen brokken

Begin juni vingen verschillende kustvissers grote en kleine brokjes geel bruin hars. De blokken die tot 20 kilo konden wegen bestondenuit een broos materiaal met schelpvormige breuk. Marine-bioloog *Francis Kerckhof* vermoedt dat het colofonium (vioolhars) is, maar erg zeker is hij niet. Wie weet waarover het gaat, waar het goedje vandaan komt, waarvoor het gebruikt wordt, wende zich tot het Noordzee-aquarium te Oostende en vertelt gids Eddy Eneman wat er aan de hand is.

O 15: eigenaar gezocht

Lezer Eerebout wil weten wie de eigenaar was van de vissersschuit O 15 (zie afbeelding). Wie iets over het schip weet, geeft een seintje aan de lezer op het adres: Vissersplein 2 te 8400 Oostende, tel.: 059 / 800 154. Laat ook iets weten aan HVB.



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 * inbliksystemen * viswassysteem

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

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

VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT

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

OOSTENDE

Expo zeesymfonie

vanaf zaterdag 24 juli tot woensdag 4 augustus organiseert de *Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium* te Oostende in het *Feest- en Cultuurpaleis* van deze stad voor de tweede keer een tentoonstelling die *Zeesymfonie* gedoopt werd. deze tentoonstelling is gratis toegankelijk en dagelijks open van 10 tot 12 uur en van 14 tot 20 uur. Met deze *'zeesymfonie'* willen de organisatoren wetenschappelijke, natuurhistorische en folkloristische aspekten van het zeeleven aan eengroot publiek kenbaar maken. Naast de inrichters werken mee: de Zeemacht, het Koninklijk Meteorologisch Instituut, de Beheerseenheid mathematisch Model Noordzee, het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek, het Rijksstation voor Zeevisserij, het Nationaal Visserijmuseum, het Marien Ecologisch Centrum, de Belgische vereniging voor Conchyliogie (schelpenverzamelaars F. Nolf en F. Boone), het Koninklijk Werk Ibis, Bioserv-Maritieme Boeken, Visserijmedailles van E. Lietard, Cruise-schepen Seastar en Nausicaa, Scheepsmodellen van R. Pillu, R. Vanhoeck en Verbiest, het Unesco-vormingscentrum, de Strandwerkgroep.

Vriendenkring

De oranisators van *'Zeesymfonie'* mogen zich intussen verheugen in een groeiende achterban. Onlangs nog mocht de *Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium* haar 700ste lid inschrijven. Wie dat aantal nog wil zien toenemen schrijft 200 frank over op rek. 280-0706209-86 van deze club. Leden ontvangen een driemaandelijks tijdschrift vol met marieneweetjes engenieten 50% korting op de toegang tot het Oostendse Aquarium. Voor de leden wordt ook een eigen aktiviteitenprogramma uitgewerkt.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van **Arthur Vantyghem**, visser en vislosser op rust, echtgenoot van mevrouw Rachel Hosten. De overledene werd te Oostende geboren op 2 januari 1928 en overleed er op 15 juni 1993. Hij werd te Bredene begraven op 18 juni 1993.

Wegens overschrijding 300 pk-limiet: twee vislicenties ingetrokken

De Nederlandse Eurokotters UK 244 en HD 32 zagen hun licentie ingetrokken nadat Duitse kontroleurs een aanzienlijke overschrijding van de toegelaten 300 pk-motorsterkte vastgesteld hadden. De kontrole werd uitgevoerd met de hulp van de deskundige Germaischer Lloyd. De hele aktie aan boord nam zes uur inbeslag. En de uitslag was vernietigend.
Haast onmiddellijk trok een Mitsubishi-specialist naar de thuishaven om de twee motoren opnieuw op 300 pk te verzegelen. De Nederlandse ambtenaren vinden dat evenwel geen voldoende maatregel. Volgens hen zullen de licenties pas weer afgegeven worden als de motoren volgens een onomkeerbare methode op 300 pk zijn afgesteld.
Het was de eerste keer dat de Duitsers vissersvaartuigen binnen de 12-mijlszone kontroleerden. Ze zegden erbij dat het niet de laatste keer is.

Urker vissers beboet

Zeventien Urker vissers zijn op 7 juni veroordeeld tot het betalen van boetes variërend van 2 500 (ongeveer 45 000 frank) tot 36 000 gulden (ongeveer 675 000 frank). In totaal moesten de vissers méér dan 3 miljoen frank betalen. De vissers waren in 1990 en '91 betrapt op het vervalsen van hun logboeken omdat ze meer tong, kabeljauw en schol gevangen hadden dan was toegestaan. De beschuldigden kwamen er goed vanaf want de officier van justitie had in totaal ongeveer een half miljoen gulden (bijna 10 miljoen frank) geëist.

Nieuwe vishal voor IJmuiden

Dinsdag 8 juni werd door middel van het slaan van de eerste paal het officieel startsein gegeven voor de bouw van een nieuw vishalcomplex in IJmuiden. De uitbaters van de geprivatiseerde veiling verwachten dat de nieuwe vishal tegen eind 1994 in gebruik zal genomen worden.

Boze rondvissers

De Nederlandse rondvissers zijn boos over de ongelijke behandeling die ze menen te krijgen van de producentenorganisatie PVV (Produktschap voor Vis en Visprodukten). Ze menen onder de voet gelopen te worden door de machtige treilers uit de platvissektor.
De kabeljauwvissers werden door PVV-voorzitter Langstraat niet uitgenodigd om zitting te nemen in het beleidsoverleg. Lan,gstraat is echter van mening dat er dan wel teveel gesprekspartners komen, zodat er geen oplossingen meer uit de bus komen. De overige visserijvertegenwoordigers steunen hem in deze houding.
Eén en ander kwam in de aandacht toen het veelbekeken aktualiteitenprogramma 'Hier en Nu' op de Nederlandse televisie de kabeljauwvisser Dirk Hoek aan het woord liet. Deze zegde onomwonden dat een nieuwe blokkade van de IJmuider sluizen door de kabeljauwvissers niet uitgesloten werd. herinneren we eraan dat deze boze vissers op deze manier in 1987 reeds de haven van IJmuiden afsloten.



Derde schip voor rederij Prins Willem

Einde mei werd te Urk de nieuwe UK 227 officieel in ontvangst genomen. Voor de bouw tekenden Hoofdaannemer Hoekman en de scheepswerf Metz. Deze ondernemingen waren ook verantwoordelijk voor de bouw van de twee overige schepen van de rederij, de UK 225 en de UK 226. De nieuwe UK 227 'Oranje Nassau' is 40,95 meter lang, 8,50 meter breed en heeft een holte van 5 meter. De hoofdmotor levert 2000 pk bij 850 toeren/minuut. Schroeven, stuurmachine en scherfijsinstallatie werden door het bekende huis Van Voorden uit het Nederlandse Zaltbommel geleverd.

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

De Laatste Vuurtorenwachter



LEZERS VAN ZEEBRUGGE! En van elders! Van De Panne bijvoorbeeld! Weet dat er een malaise heerst in de Oostendse straten. Een bedrukte stemming, meer zelfs, ik maak u kond van een ware kollektieve depressie! Ternedergeslagen strompelen de Oostendenaars het toeristische zomerseizoen binnen. Niet omdat het weer zoude tegenvallen, alhoewel dat ook zoude kunnen. Niet omdat de Zeebrugse reders zich afscheuren van de Rederscentrale, alhoewel dat op zichzelf ook al reden genoeg zoude zijn. Niet omdat de kaaien er vol liggen met gesloopte schepen, alhoewel dat ook een oorzaak zoude kunnen zijn. Dat komt er allemaal wel bij, maar... maar wel op basis van een andere, edoch ook valabele, grond!

Men vreest in deze stad, die zich hardnekkig maar zeer onterecht de Koningin Der Badsteden blijft noemen, dat de Regie voor Maritiem Transport (RMT) — hetgeen daar in de volksmond onbegrijpelijkerwijze 'de maalboten' heet — op sterven na dood is. Daarom, beste Zeebrugse — en ook wel, maar in mindere mate, Nieuwpoortse en Blankenbergse — lezers, hebben de Oostendenaars voor één keer, en tegen hun gewoonte in, eendrachtig als het ware, de handen in elkander geslagen en zet men daar alle zeilen bij om de RMT-vloot varende, desnoods drijvende, te houden. Politici allerhande, pastoors en vrijmetselaars, konservatieven en nog konservatieveren, arbeiders en bedienden, zwartwerkers en andere zwartwerkers... elkeen schaart zich luidruchtig achter deze RMT. 'Onze' RMT heet het daar nu opeens. We krijgen er voorwaar tranen van in de oogleden.

Daarbij viel ons oog op een strijdschrift van de neringdoende Oostendenaars, verenigd in klubjes met vreemde namen als daar zijn: de *'Kamer voor Handel en Nijverheid'*, de *Horeca* (die wellicht eerstgenoemde Kamer verhuurt), de — schrik niet — *'Confederatie Immobiliëngroepen van België/CIB-sektie kust'* (die dezelfde Kamer vervolgens te koop aanbiedt) en de *'Oostendse Havengemeenschap'* (die wellicht in die Kamer gemeenschap heeft). Ook deze vreemde verenigingen komen op voor de RMT en wel in volgende niet mis te verstane bewoordingen. Luister!

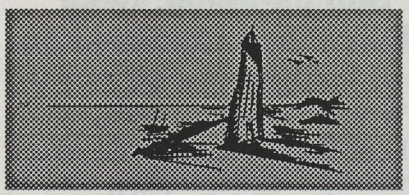
De impakt van de RMT in Oostende is even groot als deze van DAF in Westerlo, Sabena in Brussel en Boel in Temse, zo stellen de aldus verenigde kleine zelfstandigen. Dus moet de scheepvaartmaatschappij blijven. In Oostende!

Geef toe, de voorbeelden zijn goed gekozen. De regering moet besparen, akkoord, maar niet in Oostende, Brussel, Temse, of Westerlo, daarmee gaat iedereen (in Oostende, Brussel, Temse en Westerlo) akkoord. Wij zouden de lijst kunnen aanvullen: KS voor Limburg, Glaverbel voor Charleroi, Sidmar voor Gent, Albert Frère voor Luik en het OCMW-rusthuis voor Bredene. Zodoende krijgen we overal besparingen, behalve in Oostende, Brussel, Temse, Westerlo, Charleroi, Gent, Luik en Bredene.

De kleine zelfstandigen zouden geen kleine zelfstandigen zijn als ze ook niet wisten hoe het er vervolgens aan toe moet gaan. Ziehier het komplete draaiboek. De overheid moet de schuldenlast van de RMT op zich nemen, da's één. Vervolgens moeten de vakbonden realistisch worden en aanvaarden dat er een pak volk aan de deur gezet wordt, da's twee. Tenslotte komt de privésektor in al haar glorie binnen, da's drie. Voilà! Op naar de toekomst! Mocht er een lezer van Zeebrugge of van Urk zijn die zich afvraagt welke rol de Oostendse kleine zelfstandigen zelve zullen spelen, dan moet ik het antwoord schuldig blijven, want dat staat niet in het bericht. Wèl staat vast dat de akties van de verenigde neringdoeners tegen de belastingsdruk onverminderd doorgaan. Avanti!



De ene echte Koningin der Badsteden (geen foto gw)



investeringskredieten: onze specialiteit

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

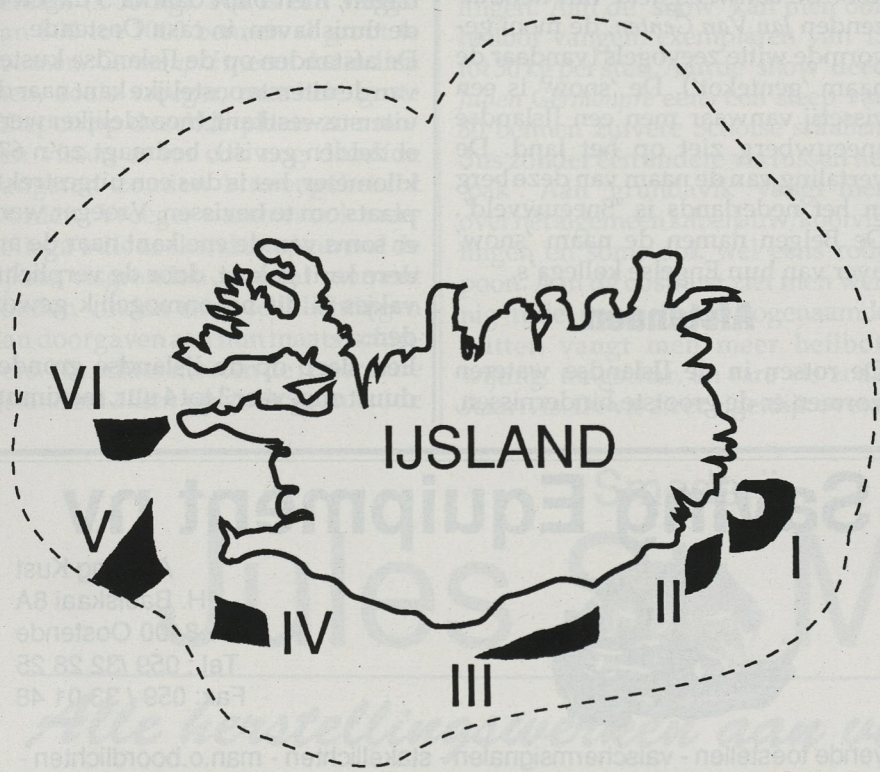
DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

De visgronden der Vlaamse vissers (III)

IJSLAND

VANDAAG VAREN NOG maar twee Belgische vissersvaartuigen op IJsland. Nauwelijks het vermelden waard, zo lijkt het op het eerste gezicht. Maar we weten beter.
Dank zij de (verleden jaar in december [HVB 12, 1992 pag. 19 - 21] gestartte en nu nog steeds lopende) artikelenreeks van Daniël Pots over het gevecht dat IJsland geleverd heeft om de eigen visgronden te beschermen, weten we hoe het komt dat de Vlaamse vaartuigen daar nauwelijks nog te zien zijn... en de Engelsen bijvoorbeeld al helemaal niet meer.
Dat de ijslandvissers ooit het kruim van de Vlaamse visserij uitmaakten kon u vroeger reeds lezen in reportages die dit blad aan dat fenomeen wijdde (HVB 8, 1988, pag. 8 - 11 / HVB 9, 1988 pag. 28 - 30 / HVB10, 1988 pag. 29 - 33 / HVB 11/12, 1988 pag. 18 - 22). Vermelden we trouwens ook het feuilleton dat dit blad maandelijks publiceert en waarin de nestor van de Vlaamse letterkundigen, Karel Jonckheere, verslag uitbrengt van een reis die hij in de jaren veertig aan boord van de Belgian Sailor meemaakte.
Zeedierenjager vroeg de laatste ijslandvaarders waar zij ginds vandaag nog terecht kunnen.



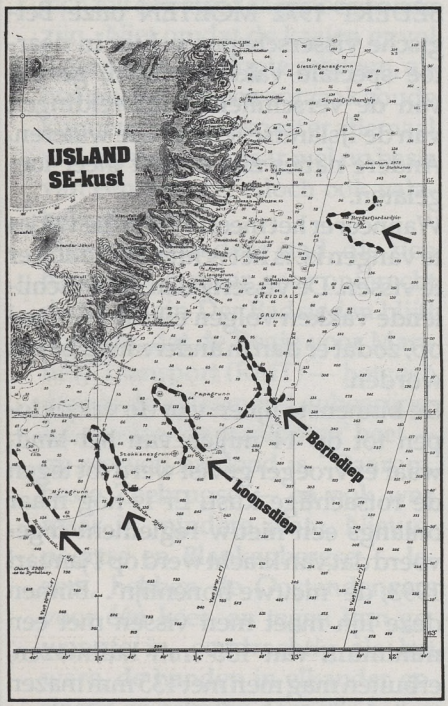
De stippellijn rond de schets vanhet eiland toont ons de 50-mijlszone. De zwartgemaakte en genummerde vlakken tonen ons de visvakken waar de Vlamingen vandaag nog gedurende beperkte periodes in het jaar mogen vissen.

WE KUNNEN STELLEN dat er voor het eerst naar de IJslandse visgronden gevaren werd vanaf de vroege middeleeuwen, reeds vanaf de 10de eeuw. Het is dus zo'n 1000 jaar geleden dat de IJslandvisserij vanuit onze streken ontstond.
De vissersteden van onze kust die vaartuigen uitrustten om deze verre visserij te beoefenen zijn Duinkerken, Nieuwpoort en Oostende. De jongste jaren was het enkel nog Oostende die er een ijslandvisserijvloot op nahield.
Toen de plankenvisserij op het einde van de vorige eeuw haar intrede deed, en met de komst van de stoomtreilers, werd er door de vissers dan ook met de planken op IJsland gevist, waar dit voorheen met de beuglijnen gebeurde.

SEDERT 1972 MOETEN onze Belgische visserschepen echter in daartoe speciale vakken vissen, gevolg van de verschillende uitbreidingen van de IJslandse territoriale wateren. Andere naties zijn er niet meer toegelaten.
Wanneer er het meeste vis in die vakjes te vangen is, is het echter verboden er te vissen. De visserijen in de verschillende vakken volgen elkaar evenwel op, zodat er dan in andere mag gevist worden.
De binnenste lijnen van de vakjes lopen tot op 14 mijlen van het land, waar er vroeger gevist werd tot tegen de rotsachtige kust. Er is nog maar onlangs een nieuw reglement ingevoerd dat van kracht werd op 1 januari 1993, de 'nieuwe bonenlijn'. Binnen deze lijn moet men vissen met een minimum van 155 mm kuilmazen, erbuiten mag men met 135 mm mazen in de kuil vissen. In het totaal zijn er zes vakken (zie afbeelding) voorzien waar onze ijslandvaarders in verschillende en elkaar overlappende perioden mogen vissen.
Voor het opmaken van dit artikel ging ik te rade bij Willem Lanszweert (conservator van het visserijmuseum te Oostduinkerke), bij August Puystjens (60) (1) gewezen schipper en reder van één van de twee laatste ijslandvaartuigen, bij François Lauwereins (38), ex-schipper van verschillende *ijslanders* en tenslotte ook bij oud-schipper Julien Germonpré (61), nu leraar aan de Oostendse visserijschool John Bauwens.

Terzake

De plaatsen waar er gevist wordt hebben in de loop der jaren een door de Vlaamse vissers algemeen begrepen naam gekregen. Zo hebben we de 'snow' (Zie het zwarte vakje VI op de kaart) aan de westkust, het 'gentekot' (Het nummer V op hetzelfde kaartje) aan de SW-kust, 'grindavik' (IV) aan de zuidkust, het 'laag land' (III), het 'engels hoofd' (II), 'visker' (I), 'Charles strate' (2) en een plaats genoemd naar een rots die boven de zeespiegel uitsteekt 'rug van de walvis' allen aan de SE-kust van het eiland. Verder wordt er ook veel gevist in de zogenaamde *putten*, dit zijn diepten in de zeebodem, betrekkelijk breed en lang, die met ligging overeenstemmen met de fjorden op het land. Zie o.a. 'loonsdiep' en 'beriediep' op het onderstaande kaartje. Die putten hebben meestal een slijkgrond, gaat men droger over de randen van de putten vissen dan heeft men harde grond. De gemiddelde diepte langsheen de kusten bedraagd er 70 vadem, in de putten komen diepten voor van 160 vadem.



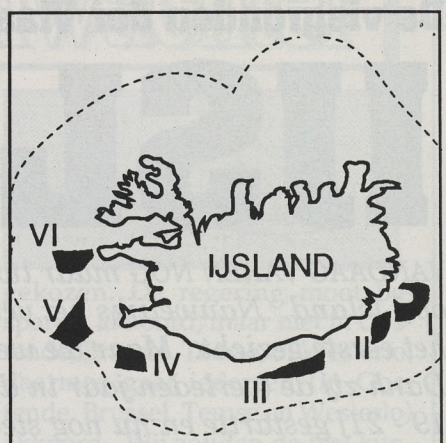
Enkele van de zgn. *putten*, diepten tot 160 vadem.

Men vangt er overal niet veel vuiligheid, deels door het aangepaste vistuig met de *bollen*. Men kan er wel eens lava vangen en stenen. Men kan er ook koraal vangen, maar deze plaatsen zijn bekend en worden gemeden door de schippers. Men kan er ook op sommige plaatsen *kooteiers* vangen, echter van een grotere soort als deze voor onze eigen kust. Als men er de *blauwe gallen* vangt, in onze visserstaal *blauwers*, dan mag men de visserij op deze plaats stoppen, want dan is de vis al weg.

Het 'laag land' en het 'engels hoofd' zijn plaatsen op de kust (kapen waar er een vuurturen op staat). 'Grindavik' is een diepte op de zeebodem. Het 'gentekot' is een formatie rotsen die zich van de kust uitstrekt tot vele mijlen buiten de kust en een zeer gevaarlijke visserij is door de aanwezigheid van deze rotsen. Sommige zien er van ver uit als witte rotsen, door de aanwezigheid van tienduizenden *Jan Van Genten*, de mooi gevormde witte zeevogels (vandaar de naam 'gentekot'). De 'snow' is een visserij vanwaar men een IJslandse sneeuwberg ziet op het land. De vertaling van de naam van deze berg in het nederlands is 'Sneeuwveld'. De Belgen namen de naam 'snow' over van hun Engelse kollega's.

Afstanden

De rotsen in de IJslandse wateren vormen er de grootste hindernissen,



Het 'gentekot' (V) kreeg zijn naam door de nabijheid van rotsen waaropde Jan vanGenten massaal aanwezig zijn.

want wrakken zijn er nauwelijks, oude verloren boelen vormen er ook wel eens obstakels.

Sinds de opkomst van de moderne motoren vaart men bij mooi weer ongeveer 4 dagen naar de SE-kust van het eiland, naar de Westkant een kleine 5 dagen. De gevaarlijke doortocht ongeveer halverwege onze kust en IJsland, het 'gat' genoemd (tussen de bovenkant van Schotland en de Orkney eilanden) verkort de reis. Een IJslandse zeereis duurt normaal 18 dagen, men blijft daarna 3 dagen in de thuishaven, in casu Oostende.

De afstanden op de IJslandse kusten van de uiterste oostelijke kant naar de uiterste westkant, (noordelijker werd er zelden gevist), bedraagt zo'n 670 kilometer, het is dus een uitgestrekte plaats om te bevissen. Vroeger werd er soms van de ene kant naar de andere kant gekort, door de verplichte vakjes is dit nu onmogelijk geworden.

Een sleep op de IJslandse gronden duurt ongeveer 3 tot 4 uur, maximum

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

— Erkend servicestation —

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

5 uur, er is drie kwartier nodig om te winden.
De beste vangsten kunnen gedaan worden na een drietal dagen slecht weer, als er niemand vist en de vis zich daardoor kan verzamelen. En slecht weer is er op IJsland. De harde winden zijn gevaarlijk in de winter kunnen ze plots van richting veranderen. IJsland is feitelijk geen *ijs-land*, en dit door de golfstroom die er langs komt en aan de zuidkust voor een watertemperatuur van 5-6 graden zorgt. Mede door de verschillende banken krijgt men er een goede zeefauna voor het aankweken van de vis. Deze regelmatige golfstroom is er de oorzaak van dat de IJslandse wateren rijke visgronden bezitten.
In de diepe wateren tussen de Schotse kust en IJsland is het voor de meeste schepen te diep om te vissen. Vroeger probeerden de groter *'visbakken'* van 50 en 55 meter lengte dit wel eens. De visvangst was er echter minder dan op IJsland zelf, wèl kon men er meer heilbot vangen.
De vis die men in de IJslandse wateren vangt is mooie vis, nu mede door de grotere gebruikte netmazen. Toch waren de gevangen exemplaren vroeger groter dan nu. Vroeger vingen de grote schepen er 3000-4000 bennen (x 50 kg). Nu is een vangst van 800 tot 1000 bennen al groot te noemen. *Germonpré* meent dat indien men, zoals vroeger, met hele grote schepen op dezelfde plaats zou mogen vissen er nu ook nog dezelfde vangsten zouden binnengebracht worden. Vroeger waren er ook meer kollega's die zoekend en speurend de rijkste visgronden van dat moment konden vinden en deze inlichtingen dan doorgaven aan hun maats-schippers. Nu echter moeten de resterende IJslanders *alleen* op zoek gaan en de tips van kollega's blijven dus uit.

Wanneer

In de jaren zestig visten er nog ongeveer 25 Belgische schepen, men kwam er Duitsers, Engelsen, Oostduitsers, Russen, Denen en natuurlijk ook IJslanders tegen. Sporadisch kwam men eens een Fransman tegen, Nederlanders probeerden deze IJslandse visserij wel eens met een loods aan boord, maar zonder succes. De periode na de oorlog deed men de visserij met zicht navigatie. Tijdens de vijftiger jaren viste men er met radar en dieptemeter. Rond de zestiger jaren kwam de 'loran'. Nu vist men er met de 'loran' en de 'plotter', zodat men de koers over de zeebodem op een scherm kan volgen, en dezelfde sleep op exact dezelfde plaats kan overdoen.
Het water op deze kust kleurt na storm een heel klein beetje troebel, dat gebeurt ook met oostenwind, maar over het algemeen is het water er zeer helder.
Aan het 'gentekot' zit er in de periode van maart-april veel kabeljauw en grote schelvis. Men kan er bepaalde tijden van het jaar ook veel rode poon vangen. Men vangt over het algemeen overal kabeljauw en blauwe lingen. Aan de 'snow' kan men ook heilbot vangen, exemplaren van 15 tot 50 kg per stuk. Aan de 'snow' deed *Julien Germonpré* eens een sleep van 80 bennen zuivere Schotse *schullen*, dus zonder één andere vis tussen het 'pak'. Aan 'grundavik' vangt men over het algemeen kabeljauw, koolvis, lingen en soms ook wel eens rode poon. Aan de oostkust ziet men weinig rode poon. In de zogenaamde putten vangt men meer heilbot, wijting, tongschar, en rare vis zoals staartvis. De vis zit er eigenlijk overal verspreid, maar de mooiste vis vangt men toch in de putten en aan de SE-kust van het eiland. De meeste schelvis vangt men in de laatste wintermaanden, en bij het begin van de lente. *Francois Lauwereins* haalde bij de allereerste sleep die hij als schipper voer (de *geluksleep*) een vangst van 200 bennen *kools*. De mooiste vangst van *Julien Germonpré* : 1800 bennen in 16 dagen dat hij van huis weg was. Men vist er echter maximum 10 dagen, de dagen dat er niet kan gevist worden wegens het slechte weer moet men daar van aftrekken. Toch loopt men zelden een IJslandse haven binnen, dat gebeurt alleen met pech of als er een gekwetste aan boord is.
Nog maar enkele jaren (maanden?) meer en we zullen zeggen: ach waar is de tijd van de ijslandvaarders!

Zeedierenjager
Vervolgt

(1) IJslandreder August Puystjens werd in HVB geinterviewd in 1988 (HVB 11/12, 1988 pag. 21 - 22)
(2) Charles' Strate of Charles Street, genoemd naar de Vlaamse visser Charles Nassel die deze rendabele visgrond ontdekte (Zie HVB 1989 pag. 15.

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

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

Schilders aan zee

Belgische Marineschilders in de jaren twintig en dertig

MET DE NIEUWE experimentele kunststromingen die omstreeks 1900-1910 hun intrede deden op de Westerse kustscène geraakte de figuratie, het louter realistisch uitbeelden van de bestaande werkelijkheid, meer en meer in de verdrukking in kringen die gezaghebbend waren op artistiek gebied.
Toch bleven en blijven wereldwijd duizenden kunstenaars verder gehoor geven aan hun eigen pikturaal gevoel dat vaak traditionele waarden bleef vooropstellen.
In kringen van deze mensen vinden we dan ook nog heel wat puike marineschilders terug. Een bewijs dat thema's als zee, haven, visserij... eigenlijk van alle tijden zijn.
In deze aflevering plaatsen we een aantal Belgische namen op een rijtje. Verzamelaars van maritieme kust kunnen in deze namenrij zeker de nodige wetenschap opdoen om nog tot een interessante koop over te gaan!

Georges Frederic
Schaarbeek, 1900-1981. Zoon van kunstschilder Léon Frederic. Leerling Koninklijke Akademie Brussel. Lid van de "Société belge des Peintres de la Mer".
Dekoreerde de pakketboten van de Oostende-Doverlijn 'Prins Philippe' en 'Koningin Astrid': voor het eerste-klasse restaurant van de "Prins Philippe" bv. schilderde hij een triptiek met een evokatie van de 'Oostendse Compagnie 1722-1731'.
Frederic, die vaak te Oostende werkte, schilderde nog een tafereel met de 'Mercator' te Oostende (zie hierboven). Dat gebeurde in 1962, kort na de aankomst van dit prachtige schip te Oostende.

foto ACL



Jean Govaerts
Brussel, 1898-1985. Leerling Koninklijke Akademie voor Schone Kunsten, Brussel. Lid van de Société Belge des Peintres de la Mer. Govaerts was een zeer succesvol marineschilder, vooral bekend voor zijn frontale zeegezichten in post-expressionistische stijl. Via artistieke reproductietechnieken kende zijn werk een ruime verspreiding in de jaren '60-'70.

Willy Gilbert
Nivelles 1902-1983. Leerling Akademies Brussel, Nivelles en Antwerpen. Lid van de 'Société Belge des Peintres de la Mer'.

Désiré Haine
Elsene, 1900. Leerling Kon. Akademie voor Schone Kunsten, Brussel en Akademie Elsene. Lid van

de 'Société Belge des Peintres de la Mer'.

Andre Hallet
Liège, 1890-Kisenyi (Ruanda), 1959. Impressionist. Schilderde landschappen en marines, ook uit exotische landen (Afrika). Werkte geregeld aan de Vlaamse kust (Oostende). Lit.: Chr. Devred-Hallet, André Hallet, 2 dln., Brussel, 1988.

Jean-Joseph Hoslet
Elsene, 1899-1981. Leerling Akademies Elsene en Sint-Joost-ten-Node. Lid 'Société belge des Peintres de la Mer'.

Blanche Houvenaghel
Brugse marineschilderes uit het Interbellum.

Georgina Iserbyt
Geboren te Birchington (GB) in 1915 uit Belgische ouders. Leerlinge, later docente aan de Koninklijke Akadamie te Brussel. Lid van de 'Société belge des Peintres de la Mer'.

Lucien Jottrand
Brussel 1873-1957. Marineschilder; verwoed reiziger die tal van reisverhalen schreef.

Robert Liard
La Louvière, 1911-Liège 1988. Leerling, later leraar aan de Akademie te Liège.

Claude Lyr
Bordeaux, 1916. Zoon van de dichter René Lyr. Was leraar, later direkteur aan de Akademie voor Schone Kunsten te Brussel. Lid van de 'Société belge des Peintres de la Mer'.

Léon Londot
Mons, 1878-1953. Landschappen en marines. Vaak werkzaam aan de Vlaamse kust.

André-Victor Lynen
Antwerpen, 1888-Brussel, 1984. Leerling Akademie en Hoger Instituut Antwerpen; medestichter 'Société belge des Peintres de la Mer'. Vestigt zich in 1910 te Nieuwpoort, zijn atelier met inboedel werd er vernield tijdens WOI. In 1921 verhuisde hij naar Versailles (F); in 1928 vestigt hij zich te Brussel. In 'Sur l'Eau' van 1930 verscheen over hem een artikel (p. 79).

Jacques Maes
Elsene, 1905-1977. Leerling Akademie voor Schone Kunsten, Brussel; Lid van de 'Société belge des Peintres de la Mer'.

Antoon Marstboom
Diest, 1905-1977. Leerling Akademie en Hoger Instituut, Antwerpen. Lid van de 'Société belge des Peintres de la Mer'.

Maurice Mareels
Sint-Gillis, Brussel, 1893-1976. Mareels deed zijn studies bij Richier en Delville aan de Brusselse Akademie. Zelf werd hij tekenleraar aan de Académie des Arts Décoratifs te Elsene.
Landschappen, bloemen, portretten, huishoudelijke taferelen, marines. Voor deze laatste zocht hij bij voorkeur zijn inspiratie in Bretagne. Mareels was er reeds bij in het eerste salon van de 'Société belge des Peintures de la Mer' anno 1931. Hij exposeerde er toen 'De zeilboot Bossuet vastgelopen op een klip en door de golven belaagd'.
Anno 1933 had hij een individuele tentoonstelling in de 'Petite Galerie' te Brussel.
Lit.: Wandelaar - Sur l'Eau, januari 1933. Portret in: idem, maart 1933 pzg. V.

John Michaux
Antwerpen, 1876-1956. Leerling Akademie voor Schone Kunsten, Antwerpen. Postimpressionistische marines en landschappen. Medestichter 'Société belge des Peintres de la Mer'. Lit.: Sur l'Eau, 1927, pag. 96-97.

Vervolgt
Norbert Hostyn

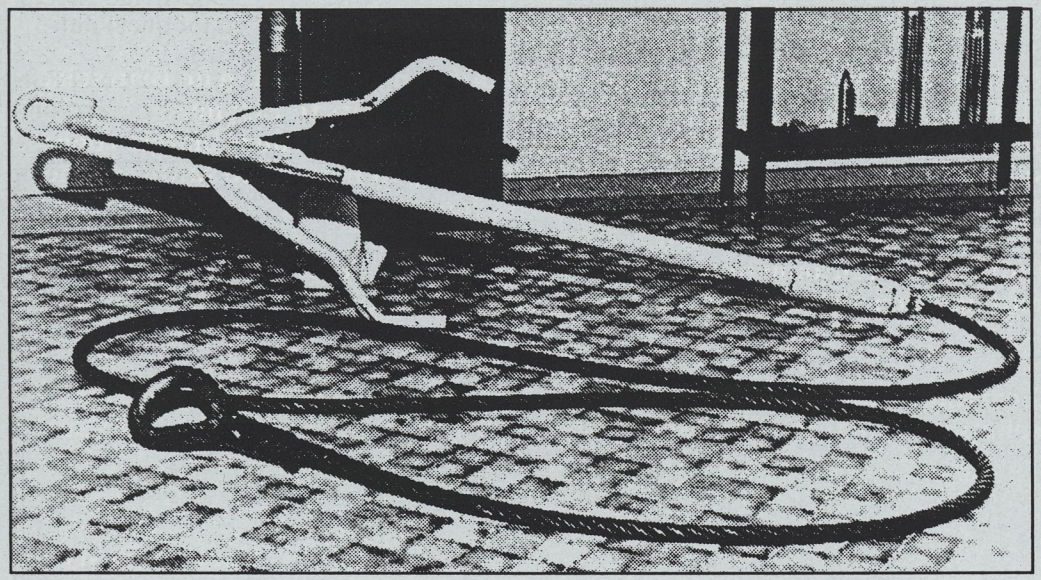
Het verruimen van de voorbehouden visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische IJslandvisserij (VI)

De strijd tijdens de derde kabeljauwoorlog

*November 1975: de derde kabeljauwoorlog is begonnen. Op 16 november van dat jaar voeren IJslandse kustwachters de eerste vier visnetten af, van o.a. de H.220 'St. Giles' en de H. 277 'Ross Sirius'. **Waarom** het te doen was in deze derde kabeljauwoorlog kon u vorige maand lezen in HVB 6, 1993 pag. 27 - 29. Vandaag vertellen we u **hoe** het er op het water aan toe ging.*

Een reeks die grondig — konflikt na konflikt — nagaat hoe het komt dat ook de eens zo machtige Vlaamse IJslandvisserij verloren ging

DE BRITSE REGERING charterde opnieuw de sleepboten *'Lloydsman'*, *'Statesman'* en *'Euroman'* van de BDSF en de oliebevoorradingsschepen *'Star Aquarius'*, *'Star Polaris'* en *'Star Sirius'*. De hoofdopdracht van de eerste drie was de Britse vissende vaartuigen aktief te beschermen. De taak van de laatste drie bestond hoofdzakelijk uit het met de radar opsporen en doorgeven van de posities van de IJslandse visserijwachtschepen.
De kustwachters speelden dikwijls een kat en muis spelletje met de sleepboten tot ze aan hun aandacht konden ontsnappen en snel het net van een vissende treiler afknippen. De kapiteins van de visserijwachtschepen waren heel bedreven in het gebruik van hun *'trawlcutter'* (zie tekening). Ze durfden, zelfs bij hoge zeegang, de vissende treilers heel dicht te naderen om toch maar de netkabels door te knippen. Wanneer de *trawlcutter* in het treilernet verward geraakte, bleven beide vaartuigen aan elkaar vasthangen. De krachtige visserijwachtschepen trokken hun *nettenschaar* uit het net los, wat de Britse treilers in een scherpe hoek op hun zijde deed overhellen. Het bleef dus steeds een gevaarlijke onderneming.
Omdat de Britse bemanningsleden niet altijd wisten of een kustwachter op hen afkwam om het net af te knippen of om aan boord te klauteren om het schip op te leiden, stond de bemanning meestal verspreid op het vissersvaartuig opgesteld om de IJslanders te beletten aan boord te springen. Wanneer het net dan toch werd afgeknipt waren de, onder intense spanning staande, kabels gevaarlijke projektielen voor de vissers. Verschillende Britten liepen daarbij verwondingen op. Wanneer een Brits ondersteuningsschip met een gewonde visser dan toch een IJslandse haven mocht aandoen dan werd het schip tijdens het aanmeren door de IJslandse bevolking bekogeld met vuilniszakken en lege flessen.
Tijdens hun pogingen om hektreilers op te leiden en de schippers te arresteren voeren moedige IJslandse agenten met hun *zodiacs* in volle snelheid op de vishellingen om aan boord te geraken. Soms voer een kustwachter in een vloot treilers van schip naar schip zodat iedereen zijn net aan boord wond uit vrees het te verliezen. Zo werd het vissen weer voor een tijdje verhinderd.
Toen de fregatten ten tonele kwamen daagden de kustwachters hen uit. De eersten antwoordden door heel dicht naast de visserijwachtschepen te varen en plots, gebruik makend van de volle kracht van hun motoren, voor de boeg van de IJslander te schieten en zigzaggend te vertragen zodat de kustwachter heel snel moest stoppen, niet wist welke kant hij op kon en soms tegen het achterschip van het fregat kwakte.
Wanneer er positieve gesprekken plaatsvonden tussen de twee staten lag de Britse navy juist buiten de (toen nog niet erkende) 50 mijlsgrens. De sleepboten kregen toen opdracht enkel de kustwachters in de gaten te houden. De IJslanders bleven in hun havens of bedreigden iedere treiler apart met arrestatie zodat er niet kon worden gevist. Indien ongeduldige schippers toch visten voeren de sleepboten of ondersteuningsschepen boven de netten en hielden de kustwachters vanuit deze posities in de gaten. Wanneer de Britten bedreigd werden antwoordden ze met de volgende geijkte uitdrukking: *'Our Government says we are in international waters; we have a living to make and* ☞



Het geheime wapenvan de IJslandse kustwacht: de 'trawl-wire cutter'.

must carry on fishing. What you do is your business!' (Volgens onze regering bevinden we ons in internationale wateren; we moeten werken om ons brood te verdienen en moeten dus verder vissen. Wat u doet is uw zaak!)

Alhoewel er reeds tientallen aanvaringen hadden plaatsgevonden — door de Britten steeds gekatalogeerd als zijnde *'niet te vermijden'* — kregen alle gecharterde verdedigingsschepen (ook de zeemacht) pas op 11 maart 1976 officiëel de toelating om IJslandse schepen te rammen. De kabeljauwoorlog werd steeds grimmiger. Meer en meer codes van *'normaal zeemansschap'* en *'fair-play'* verdwenen op de achtergrond. Het begon op een echte oorlog te gelijken en beide partijen vreesden ervoor dat er schepen zouden zinken. Het werd zelfs niet uitgesloten dat er doden zouden vallen. Vanaf 12 mei 1976 kregen de sleepboten en de navyschepen nog striktere orders om de kustwachters te rammen. **Ieder schip kreeg plannen van de IJslandse vaartuigen aan boord met kruisen aangebracht op de zwakste plekken.** Omdat de Britten voordien nooit de 50-mijlszone hadden erkend visten hun treilers ook nu nog tot tegen de 12-mijlszone.

De navy veranderde inmiddels van taktiek. In plaats van vissersvloten te beschermen door er rond te varen, patrouilleerden ze nu langs de volledige 12-mijlsgrens en lieten niet toe dat een visserijwachtschip de grens overschreed. Slaagden ze er toch in dan hielden 2 fregatten de IJslander in hun midden en riepen om een sleepboot of een treiler om hem te rammen..



Een tot kustwacht benoemde hektreiler nadert de vissende H 344. Achter de IJslander (achtergrond) wordt de trawlcutter gesleept. Op het achterdek van de Engelsman (voorgrond) staat een deel van de bemanning als levend schild en ook om de IJslanders desgevallend te beletten aan boord te komen.

Eén van de laatste voorvallen gebeurde eind mei 1976 aan de noordoosthoek van IJsland (*Langaness*). Een vloot Britten was er aan het vissen. Een Brit raakte met zijn net verward in het net van een vissende IJslandse hektreiler. De Britse schipper liet zijn *'sletsblok'* lossen om de kabels vrij te krijgen en het net op te winden. De IJslander deed alsof er niets gebeurd was en viste gewoon door, beide netten en de Britse treiler achter zich aan slepend, recht naar de 12-mijlsgrens waar ze slechts 1 mijl vandaan waren en waar de Brit zou kunnen gearresteerd worden, (theoretisch) zonder te kunnen geholpen worden door zijn verdedigers. Het ondersteuningsschip *'Miranda'* vroeg aan de *'Lloydsman'* of hij een mogelijkheid zag om de IJslander te stoppen. De *'Lloydsman'* voer er naartoe en bleef voor de boeg van de hektreiler liggen. Intussen bevonden de drie schepen zich binnen de 12-mijlsgrens. De *'Miranda'* verwittigde de *'Lloydsman'* ervan dat de *'Thor'* naar het toneel opstoomde en er binnen een uur kon zijn. De *'Miranda'* beloofde bij de treiler te blijven tot de netten los waren. Uit veiligheidsoverwegingen besloot de *'Lloydsman'* 1 mijl buiten de 12-mijlsgrens stand-by te liggen. De Britse schipper van het vissersschip kreeg de bevestiging dat als de *'Thor'* ook maar één poging deed om hem te arresteren en de treiler op te leiden, de *'Lloydsman'* hem heel snel zou komen ontzetten. De bemanning van de *'Miranda'* mocht op beide vissersvaartuigen de netten helpen ontwarren en het incident werd vergeten. De Britse schipper voer zijn schip rond de *'Lloydsman'* om het te danken en de bemanning kon beginnen werken om het net terug visklaar te krijgen.

Toen de UK en IJsland, onder druk van de NAVO, tot een definitieve regeling kwamen werden de Britse verdedigers op 1 juni 1976 teruggeroepen tot op coördinaten ter hoogte van de *Fär-Ör* en op 3 juni tot de *Orkaden*. Daarna kreeg iedereen opdracht zich in zijn thuishaven te melden. De derde kabeljauwoorlog was afgelopen. De Britse vissers mochten nog zes maanden verder vissen en zagen daarna de handel in hun zeer bedrijvige vissershavens terugvallen tot quasi nul.

Daniël Pots

Vervolgt

ZV 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

Dagboek van een dekzwabber (14)

Stem uit Nederland

O IJsland, gij bedroefde kust.
(Oud lied)

ALS IK, GEKWELD door tandpijn, jeukte of een andere plaag, de slaap niet vatten kan, en hij er evenmin in slaagt mij te vatten, dan tel ik niet tot honderdduizend, maar ik amuseer me koelbloedig met een mentaal overzicht van de Germaanse letterkunde, van *Wulfilas'* zilveren bijbelvertaling tot en met de eerste zestien *'Binnengedachten'* van *Willem Kloos*. Niet dat ik niet verder zou willen geraken, maar tegen den morgen val ik altijd toch in slaap.

Deze nacht ben ik maar tot aan den *Gouden Eeuwer Willem Godschalk* van *Fockenburch* kunnen opklimmen en lag juist — niemand hoeft me dezen keer te geloven — te mediteren, tussen twee schroefratelingen in, over *'Zo maakt de dood elkeen tot slijk'*, toen *Frans* het licht aanknipte en romantisch uitriep :

— *De wal is in zicht!*

Het was precies middernacht.

Sedert *Columbus* jubelend de *Bermuden* mocht vinden, heb ik een onuitroeibaar zwak voor maagdelijke verhevenheden aan de kim. Deze prille konfrontaties zijn als het ware overwinningen op het lot. Te zelden wordt het ons gegeven het onbekende te zien ontstaan en groeien want zodra we iets nieuws in de dop gewaar worden, keren we ons geblaseerd om en pruilen: *'Is het maar dat ?'*

Maar nieuw land zien geboren worden aan de horizon, is als het zwellen meemaken van een kind, waarvan men reeds de voornaam kent maar niet het geslacht. Middernacht. Het was koud, voegde *Frans* er nog aan toe, mijn geleende uitrusting moet dus aangesproken worden. Maar is koud zijn ook nat zijn? Wanneer ik het gordijntje van voor de patrijspoort schuif, trek ik nuchter mijn hoofd in mijn hals want buiten is het klaar. Middernacht en klaar ? Kalm aan. Eerst de *Gouden Eeuw* naar huis zenden, dan het polshorloge voorzichtig met het oor naderen en dan pas het silogisme stellen : *'In het holle van de nacht is het donker, het is een hol in de nacht, dus het is donker'*. Maar het is vijf over twaalf, aan mijn schattingsvermogen is geen vergissing van twaalf uur te knopen, en het is klaar. Dus : middernachtzon of iets van dien aard.

Een volledige vissersuniform zal voor de volgende keer zijn, lange blauwe kousen over het dunne verweesde broekje moeten volstaan. Geen laarzen maar pantoffels. Iets in die aard van Nelson op zijn sokken. En met zijn *loden* aan. We rollen niet meer. Er staat een koele bries vlak op de kop en dapper steekt de *Belgian Sailor* er zijn scherpe, snuffelende neus in.

Iemand, die van toeten noch blazen weet, begint gewoonlijk langs de verkeerden kant als hij iets ontdekken moet. Zon is er niet te zien, noch rode lichtstreep west, noch blozend dageraderozen oost. De zon is weg. Die zullen we straks wel zoeken. Maar IJsland moet ik hebben, IJsland verdomme, of hebben ze me weer *bij den bok gedaan* ? Ik stap binnen op de brug en vraag, met de stem van iemand, die zijn geld terug eist na bedrogen te zijn geweest, ofwel excuus, omdat ik gestoord werd in *'mijn kalmen slaap'*, ofwel het onmiddellijk in genot treden van IJslands zilveren kust.

En zo moeten mirakels gebeuren, vlak bij mijn rechter hand snijden twee tinpapieren ijspieken hun schitterende kuif in de lucht. Het moeten fameuze kerels zijn. Van land op den einder is niets te zien, maar op zestig mijl kraait daar met bliksemend licht die scherpe kam. Dit IJsland kan Zwitserland zijn, twee *Matterhorns* naast elkaar. Nog zes uren varen en we liggen er voor.

Frans schijnt echter andere plannen te hebben want hij geeft een andere koers op, meer westwaarts. Een geweldige melancholie heeft me te pakken als we afzwenken. Wie het *Matterhorn* beklommen heeft, of nagenoeg, schijnt aangetast te zijn van een magnetische ziekte, die men *cervinomanie* noemt. Zou zo'n ziekte ook doorbreken voor zusters van de *Monte Vervino* ? Zusters, want het wil er bij mij niet in dat een rustig liggende bergtop niet vrouwelijk zou zijn.

— *Krijg ik die bergen niet, Frans ?*

— *Ik heb beter voor u, nog een uur en ik werp u in de armen van 'La belle dame'.*

Wie zou er ginds allemaal zitten ?...

Er is een nervositeit over Frans en het schip gekomen, de radio kan niet rap genoeg warm lopen. Want pas nu begrijp ik zijn vraag wie er *'ginder'* nog zitten zou. Ik dacht over mijn *'belle dame'*, maar hij heeft het over vissende collega's in de wateren aan haar voet. Die voet werd op de kaart gebracht en heet *Ingolfshöfdi. Ingolfshöfdi*, mijmer ik, plots vervuld van Oud-IJslandse sagenatmosfeer. *Ingolfshöfdi...*

— *Wat is daar voor eigenaardigs aan?* vorst Frans. *Spreek uw moedertaal en zeg zoals iedereen het 'Engels Hoofd'. Maar laat nu mijn hoofd met gerust, ik heb hem.*

Inderdaad, hij heeft hem. Mijn volksetymologische opleiding geschiedde namelijk tijdens een stilte, tussen vele *'allo's'* en *'hier de Belgian Sailor'*. We hebben hem en hij heeft ons :

— *Allo, allo, hier de 'Thorina', de IJmuiden 32, schipper Rhyntje Groen...*

En of het nu de vertederde herinneringen zijn aan *Heyermans' 'Op hoop van zegen'*, zoveel mijlen afstand van de landelijke Hollando-Belgische toenadering, deze scherpe als het ware licht gepekelde stem, die prettig Hollands door de vreemde klaarte jaagt, uit den stoppelmond van iemand, die den naam heeft uit ergens een oud, kloek zeeboek, - het is een enig gevoel. Ik vind het zelfs overbodig te luisteren naar de zin der woorden, de klank en vooral het timbre zijn ruimschoots voldoende om dezen zondag nog zuiverder en rustiger te maken.

Belangstelling voor de mededeling maakt zich tenslotte toch van mij meester, als *Rhyn* er op drukt dat hij ginder werkelijk alleen is, alleen bij wijze van spreken. Er vissen wel een stuk of zes boten voor het Engels hoofd, vijf Oostendenaars en een Deen, maar hij kent hun gezicht niet, zegt hij, en dan kunt ge ook met elkaar niet *'lekker praten'*.

Ofschoon ik den schipper van de *Thorina* ook nooit zag, toch luister ik met spanning. Ik woon een beetje de opvoering bij de *Cocteau's 'Voix humaine'*. En er is evenveel tragiek mee gemoeid. Want een etmaal geleden, wordt ons geleerd, liep er een Engelsman op een mijn, zeventien geredden, één dode. Het was wat oostelijker, in de richting van het mijnenveld tussen de *Faroërs* en IJslands oostkust.

— *Niet voortvertellen,* vraagt Frans ons. Amedé geeft een korte knik, ik doe het hem na. De ontmoeting met Nederland en het vergaan van de Engelsman vormen een flink programma voor brugfilosofie. Het is misschien niet charmant van mijnentwege maar *la belle dame* kan wachten.

Karel Jonckheere

(Vervolgt)

Greenpeace en CIA

Bjorn Okern, het ontslagen hoofd van de Noorse afdeling van Greenpeace heeft over deze milieuorganisatie een boek gepubliceerd waarvan de titel er niet om liegt: *Macht zonder Verantwoordelijkheid*.
Daarin verwijt de 53-jarige ontslagen direkteur Greenpeace haar standpunten in verband met de (in Noorwegen bijzonder gevoelig liggende) walvisjacht. *'Voor de ledenvan Greenpeace is het gemakkelijk om zich tegen de walvisjacht te verzetten, want zelf hoeven ze er niets voor te laten'*, zegt Okern.
Daarnaast heeft de ex-direkteur zo zijn vragen bij de werking van de organisatie, waarvan hij vermoed dat ze mede door de CIA (de Amerikaanse inlichtingendienst) opgericht werd.
Olivier Deleuze, direkteur van Greenpeace België, wil best geloven dat het in Noorwegen niet gemakkelijk is om Greenpeace-aktivist te zijn. *'Met ons standpunt raken we de Noorse belangen. Overigens ondervindt Greenpeace Japan dezelfde moeilijkheden. En Greenpeace Frankrijk heeft zich bij het Franse publiek niet populair gemaakt met het standpunt tegen de kernproeven.'*, aldus de Belgische Greenpeace-direkteur.
Dat de CIA alles met Greenpeace zou te maken hebben wijst Deleuze van de hand. *'Toen we aktie voerden tegen de kernproeven waren we KGB-agenten. Nu is het de CIA...Het ontstaan van een organisatie zoals Greenpeace verklaren met een komplottheorie, is een middel dat stomme mensen toelaat zich intelligent te voelen'*, zo belsuit Deleuze.

EX JOEGOSLAVIE

Italiaanse visser doodgeschoten

Halverwege juni werd het vaartuig van Italiaanse vissers vanaf de Adriatische kust onder vuur genomen door Kroaten. Het schip was aan het vissen in de (Ex) Joegoslavische wateren. Na de beschieting bleek één visser te zijn omgekomen, de anderen werden gevangen genomen. Toen duidelijk werd dat de beschieting een vergissing was konden de gevangen vissers terugkeren naar de thuishaven Bari.
Wie kort daarvoor ook in die buurt verbleef waren onze jongens van de Zeemacht. In de *Adriatische Zee* opereerden afwisselend de Belgische fregatten F 912 *'Westhinder'* en F 911 *'Westdiep'*. Ze deden dat van oktober '92 tot april 1993. Deze opdracht werd uitgevoerd in opdracht van de *Westeuropese Unie* (WEU) die de VN-resoluties wilden doen nakomen.
Nadat de operatie afgelopen was kwam koning *Boudewijn* op 8 juni naar de Zeebrugse marinebasis om er hulde te brengen aan de bemanningen.

IERLAND

De veiligheid van de visser

De grootste vakbond in Ierland heet *Siptu (The Services, Industrial, Professional and Technical Union)* en heeft de vissers opgeroepen om hun reders een *'staat van veiligheid'* te laten ondertekenen. Ook werd aangeraden om verantwoordelijken te verkiezen die over de veiligheid aan boord waken.
Dergelijk veiligheidsdokument is een belangrijk papier in Ierland, want later kan dat als basis dienen bij de behandeling van eisen tot schadeloosstelling bij ongevallen. De aktie van de *Sitpu* kadert in de internationale pogingen om bijvoorbeeld via de *'International Maritime Organisation'* (zie ook scheepvaartrubriek in dit nummer), waar Ierland lid van is, tot nieuwe maatstaven te komen om de veiligheid aan boord van visservaartuigen te verbeteren.

DENEMARKEN

Veel interesse voor visbeurs

Voor de *Internationale Visserijbeurs* in het Deense *Aalborg*, die doorgaat van 21 tot 24 oktober, hebben zich reeds meer dan 175 exposanten ingeschreven. Daarmee wordt reeds 90% van de beschikbare ruimte ingenomen. De driejaarlijkse visserijbeurs rekent erop dat het bezoekersaantal (18 000) van 1990 nog zal overschreden worden.

ENGELAND

Akties tegen zeedagenregeling

Boze Engelse en Schotse vissers blokkeerden midden juni verschillende havens om zodoende te protesteren tegen het beperkte aantal zeedagen dat hen door de regering toegekend werd. Vooral de garnalen- en schelpdierenvissers voelen zich hierbij erg getroffen. De vissers nemen het niet dat de regering het voorstelt als zou het om de bescherming van de visstand te doen zijn (de wet heet: *The Sea Fish Conservation Act*), het gaat erom, aldus de boze vissers, dat het Verenigd Koninkrijk bewust een goedkope manier zoekt om toe te geven aan de EG-eisen om de vloot te verminderen. Goedkoop, want waar andere landen aan de reders dure slopingspremies uitkeren, probeert men hen in het Verenigd Koninkrijk de das om te doen door de schepen aan de kaai te houden omdat hun zeedagen opgebruikt zijn. De vissers hebben al ☞

N.V. HOSTYN
(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)
De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen
Voor een vlugge bediening!
Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene
Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28

gewaarschuwd dat ze het niet bij deze vreedzame akties zullen laten als er niets ten goede verandert.
Vissers hielden emotionele toespraken: *'Geef ons onze territoriale wateren terug, geef ons de kontrole terug over onze zeeën, geef ons onze visgronden terug, geef ons onze vis terug'*, zo klonk het uit de mond van *Chris Venmore*, sekretaris van een bond van schelpenvissers en hij vervolgde, *'Onze toekomst zou er veel beter uit zien wanneer we de gemeenschappelijke visserijpolitiek laten voor wat ze is en terug de kontrole over onze visgronden verwerven met dezelfde grenzen als deze die er zijn voor olie en gas. Net zoals dat voor de olie en het gas het geval is zijn de visstocks van het Vernenigd Koninkrijk de eigendom van het volk...'*.
Op een vergadering waarop de inmiddels overgeplaatste minister zijn beleid wilde verdedigen, werd een opmerkelijke tussenkomst genoteerd van een vissersvrouw: *'Elke acht dagen verongelukt er een visser'*, aldus de vrouw, en ze wees de minister aan wanneer ze vervolgde, *'En uw wet zal dit cijfer doen stijgen. Deze wet maakte een lachertje van de plannen van de minister om leningen toe te kennen aan schippers die veiligheidsmateriaal aankopen'*. De minister van zijn kant antwoordde dat hij de tussenkomst van de vrouw emotioneel en niet eerlijk vond. *'Ik geloof niet dat de beperking van het aantal zeedagen zal meebrengen dat de mannen in moeilijker omstandigheden op zee gaan werken'*, zo besloot de minister.
Laten we tenslotte een vishandelaar aan het woord. *Bob Rayner* zegt dat veel van zijn klanten vandaag bechaamd zijn dat ze tot de Conservatieve Partij behoren. *'Wanneer je hen zegt dat veel vissersvaartuigen in de komende 12 maanden slechts 80 visdagen gekregen hebben dan vinden ze dat absoluut niet te doen. Ze zijn de mening toegedaan dat wanneer de visinspanningen kleiner moeten worden dat dan maar moet gebeuren door de vreemde vaartuigen die in de Britse wateren vissen'* en hij besluit strijdvaardig, *'We zouden hetzelfde moeten doen als de IJslanders. We moeten een 200-mijlszone instellen en de buitenlanders buiten kuisen. We moeten onze eigen exklusieve visserijzone gaan kontroleren, da's de enige manier.'*

IRAN ✈

Eerste visserijbeurs van het midden Oosten

Op de in mei gehouden SHILAT-visserijbeurs in de Iraanse hoofdstad *Teheran* — de eerste visserijbeurs in het midden oosten — werden o.m. grote Noorse, Deense stands en een kleine maar dynamische Nederlandse aanwezigheid opgemerkt. Nederlandse toeleveringsbedrijven bereidden er de toekomst voor. *Kasper Bosma*, direkteur van de wereldberoemde reparatie-werf *YVC* over de Iraanse beurs die 30 000 bezoekers trok: *'Doordat ze veel geld in de oorlog hebbengestoken, zijn de financiële middelen nu nog beperkt, maar de potentie is groot. Je naam moet er dus bekend zijn, en daar hebben we door deelname aan deze beurs ons best voor gedaan.'* En trawlerreder *Arie van der Zwan* die daar nu een vijftal jaren vis levert besluit: *'Vanwege de lage olieprijs en de merendeels arme bevolking zijn de Iraniers vooral geïnteresseerd in grove en goedkope vis, als makreel. Maar er zit meer in, al zullen we veel mogelijke samenwerkingen nog nader* ☞

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge NIEUW!
Tel: 050 / 55 11 36 — Fax: 050 / 55 11 38
Hendrik Baelskaai 12 te Oostende
Tel: 059 / 32 12 10 — Fax: 059 / 32 11 97

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

moeten onderzoeken.'
Wie nog op de wagen wil springen kan dat nog altijd doen. Volgens de inrichters is Iran geïnteresseerd in alle voorstellen waar kan samengewerkt worden in de visverwerking, opslag, de visserij, aquacultuur, export en invoer, toeleveringsbedrijven, machines... U kunt terecht bij *Danesh Motamedi, Information en Research manager, The Engeneering & Infrastructural Group, PO Box 15115-569, Tehran, I.R. Iran.*

ARGENTINIE

EG werkt te traag

Spaanse reders van diepvriestreilers die bij het nog goed te keuren EG-akkoord met Argentinië betrokken zijn, beklagen zich erover dat de EG-bureaukratie vertragend en verlammend werkt. Naarmate de vakantie dichterbij komt vrezen ze dat het zes maanden geleden getekende akkoord met *Buenos Aires* de mist ingaat. De reders vrezen dat de plannen die zij opstelden wel eens zouden verijdeld kunnen worden indien de Kommissie de bundel niet gauw door het parlement laat goedkeuren. Het akkoord gaat over de toelating om daar 250 000 ton vis per jaar te vangen, één derde daarvan wordt gereserveerd voor vaartuigen die onder EG-vlag blijven varen en de rest is bestemd voor gemengde maatschappijen.

JAPAN

Tonijnoorlog

Tegen het einde van de tachtiger en het begin van de negentiger jaren liep het leiderschap van Japan op het gebied van de tonijnvangst en -verwerking ten einde. Agressieve vloten uit Taiwan, Zuid Korea, Indonesië en de Filippijnen zorgden ervoor dat de Japanners harde konkurrentie kregen. Een regelrechte prijzenslag was het gevolg. De Japanners kregen niet alleen slagen op de Amerikaanse markt, ook in eigen land werden ze weggewerkt. Onder invloed van de konkurrentie uit de genoemde lage-loon-landen stortte de tonijnprijs in elkaar en kwam menig Japans longliner-rederij in zware problemen te zitten.
Uiteindelijk besloten de Japanse producenten een diplomatiek offensief te lanceren naar de nieuwe indringers toe en ze slaagden erin met hen een soort kartel te vormen, vergelijkbaar met het kartel van de olie-producerende landen (Opec). Sindsdien slaagden ze er eveneens in, althans voor wat de diepgevroren tonijn, de markt te stabiliseren.

SPANJE

Spaans-Britse vissers kontroleren

De Spaanse ambassadeur in Ierland heeft bekend gemaakt dat zijn regering nauw samenwerkt met deze van Groot-Brittannië om treilers te kontroleren die ervan verdacht worden de visserijbepalingen te overtreden.
Deze samenwerking volgt op een lange periode waarin Spaanse vaartuigen de wetten in Ierse wateren overtreden en nadat verschillende Spaanse vaartuigen met verborgen ruimen (waarin illegaal vis geborgen werd) aan de ketting gelegd werden.
De ambassadeur wijst er evenwel op dat er een onderscheid dient gemaakt te worden tussen Spaanse vaartuigen die in Spanje geregistreerd zijn en Spaanse vaartuigen die onder een andere (bvb Engelse) vlag opereren. Uiteraard kan Spanje alleen verantwoordelijkheid opnemen voor de eerste kategorie. Om ook kontrole uit te oefenen op Spanjaarden onder Engelse vlag wordt nu samengewerkt met het Verenigd Koninkrijk. Het akkoord is gebaseerd op de kontrole van Britse of andere vreemde vaartuigen wanneer die in een Spaanse haven toekomen of in Spaanse wateren vissen.

IJSLAND

Visserijbeurs

Van 15 tot 19 september is het weer visserijfeest in Reykjavik, de hoofdstad van IJsland. Dit driejaarlijks gebeuren, waarop HVB in 1990 aanwezig was om een ooggetuigenverslag uit te brengen, trok in zijn vorige aflevering 450 firma's aan uit 21 verschillende landen. Er kwamen toen 11 411 bezoekers uit 26 landen. Wie meer wil weten schrijft naar *Hrönn Greipsdóttir, Urval Utsyn Travel, PO Box 9180, Alfabakki 16, Reykjavik, Iceland (NvdR: Op de U van Urval en Utsyn plaatst u het ´-teken [een kapje, zoals we dat in het Vlaams zeggen] en u doet dat ook op de y van Utsyn, want mijn machine weigert om dat te doen en ik heb hier niet de hele dag tijd om uit te zoeken hoe het wèl kan, sorry).*

SCHOTLAND

Tegen lening voor Franse firma

In dezelfde periode dat in Schotland de gemoederen verhit geraakten toen bekend werd dat de vissers van het Verenigd Koninkrijk maar een beperkt aantal degen zouden mogen vissen, keurde dezelfde regering een EG-lening goed aan een in Schotland gevestigde Franse firma. De lening dient om landingsfaciliteiten te bouwen voor het aanmeren van... Franse vissersvaartuigen. Eén en ander schoot bij de Schotten in het verkeerde keelgat. *'De wet om onze visserij te beperkten en de lening voor de Franse onderneming gebeurden door dezelfde Tory-regering,'* zo argumenteerde *Jim Slater*, voorzitter van de *'Scottish Pelagic Fishermen's Association'* en hij besloot bitsig, *'Als onze vaartuigen dezelfde mogelijkheden kregen in hun eigen waters als de Fransen krijgen en wanneer UK-firma's dezelfde leningmodaliteiten zouden krijgen dan zou hun toekomst er beter uitzien dan nu het geval is.'*

Europees Visserijhandboek

De derde editie van het Engelstalige visserijhandboek is op de markt gekomen. In deze editie die ten opzichte van de vorige voor 80% gewijzigd werd, vindt u gegevens over 9 200 visserij-ondernemingen. Het boek kost 2 375,- BEF + 370,- BEF verzendingskosten. Wie daar meer over wil weten schrijft naar Scandinavian Fishing Year Books ApS, Baekgaardsvey 1, DK-2640 Hedehusene, Denmark.

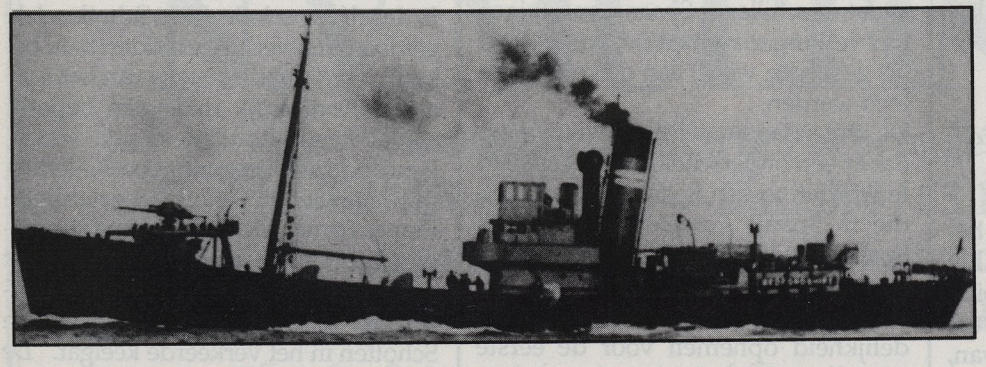
DELTAFLEX
Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge
industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie
Facom kwaliteitsgereedschappen
SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-AFDICHTINGEN
Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13
Privé: 050 / 41 76 19 — Fax: 050 / 54 68 02

Van vissersvaartuig... tot oorlogstreiler

TERUGBLIKKEND OP DE resultaten van de lezersenquete die HVB dit jaar organiseerde, zien we dat de rubriek *Nacht en Ontij* tegemoet komt aan een groot gedeelte van de lezerswensen. Met volle moed storten we ons dus op de voorbereiding van bijdragen over nòg meer binnen-en buitenlandse scheepsrampen, tragische zeeverslagen, vissers in oorlog...
Deze maand volgen we de Grimsbytreiler *'Visenda'* tijdens de taak die hij in WO II van de zeemacht toebedeeld krijgt.

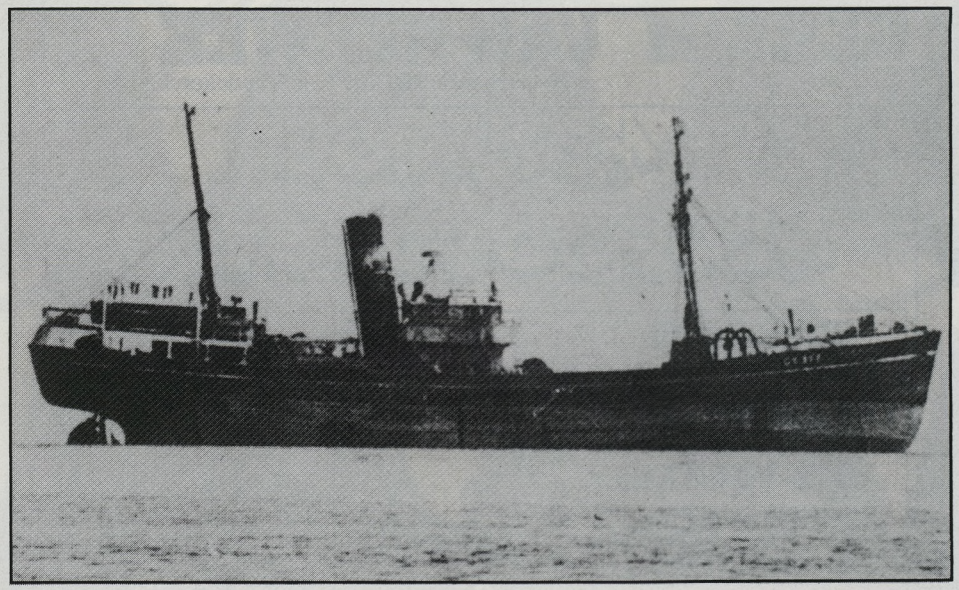
Vissen...

De GY 517 *'Visenda'* vervoegde de Grimsbyvloot op 7 april 1937 als nieuw vaartuig voor de *Steam Fishing Company*. Het vaartuig was 50 meter lang en mat 455 ton. Het was als één van de eerste vaartuigen uitgerust met *davits* en een dubbel botenstel op het achterdek. Door de aanwezigheid van een badkamer en ingebouwde kasten voor de bemanningsleden in het logies onder de voorpiek werd het als *hypermodern* bestempeld. Op 9 augustus 1937 kwam de *'Visenda'* voor het eerst in het nieuws. Tijdens een aktie van de IJslandse kustwacht, tegen Britse treilers die voortdurend de regel van de 3-mijlsgrens overtraden, werd het schip door de bemanning van de IJslandse kustwachter *'Gautaur'* bevolen een haven binnen te varen. De *'Visenda'* kreeg onderweg een IJslandse officier aan boord die het bevel overnam. De schipper herinnerde zich evenwel zijn Lowestoftse kollega die eveneens werd opgebracht naar *Reyckjavik* en daar werd veroordeeld tot het betalen van 20.600 IJslandse kronen. Toen hij dat weigerde kreeg hij prompt 8 maanden gevangenis toegeschoven. Prompt wendde de schipper zijn steven naar open zee en liep snel aan 13 knopen voor de kleine kustwachter uit. Men hoorde 8 dagen niets van het schip. Al die tijd viste de *'Visenda'* verder in zee ter hoogte van *Ingolfshofdi* en zette op het einde van zijn reis de officier over op een voorbijvarend IJslands treilertje (1)
De *'Visenda'* bleef de 'verboden' visgronden opzoeken tot het schip in augustus 1939 werd opgeëist door zijn Admiraliteit om een oorlogstaak te vervullen. Het werd omgebouwd en kreeg als basis *Kirkwall* op de *Orkneys*. Samen met een vloot aangepaste vissersschepen (zie foto) kreeg het als taak de zone tussen Schotland en IJsland te bewaken en alle neutrale schepen te stoppen en te onderzoeken in een poging om de aanvoerlijnen naar Duitsland door te knippen. De bemanningsleden van de *'Visenda'* werden experten in het doorzoeken van schepen. Bij twijfel werden de vrachtvaarders opgeleid en naar *Kirkwal* gebracht voor verder onderzoek of voor inbeslagname van de lading.
Als voorbeeld volgende anekdote: een Spaans vrachtschip weigerde bij te draaien na een procedureonderzoek. Pas na enkele kanonschoten vanop de *'Visenda'* luisterde de Spaanse kapitein naar het bevel. Het schip was onderweg van *Reyckjavik* naar *Lissabon* met een vracht gezouten kabeljauw. Onder de kabeljauw vonden de Britten twee kratten verbrande dokumenten. Te *Kirkwall* bleek het om kompromiterende papieren te ☞



Zo zag een anti-duikkboottreiler er uit tijdens WO II Vooraan een zwaar kanon op een onderstel. Het visruim is woonruimte geworden; vandaar de twee deurluiken. De lier is weggehaald. Op de plaats van de oorspronkelijke stuurhut staat een nieuwe. Achter de schouw hangen twee grote vlotten om snel het schip te verlaten. Achteraan staat een lichter kanon in een geschutskoepel. Op zijn achtersteven is het platform met de dieptebommen.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



De GY 517 'Visenda' hoog op de Humberoever ter hoogte van Cleethorpes in 1958.

gaan. De dossiers waren op weg vanuit de Duitse ambassade in *Reyckjavik* naar deze in *Lissabon*.

...En vechten

Begin maart 1941 vond de Grimsbytreiler een verlaten uitgebrande tanker op zee. De *'Erodona'* behoorde tot het konvooi *HX-112* dat van *Aruba* naar *Groot-Brittannië* voer met 8 000 ton motorfuel. Een torpedo doodde 31 bemanningsleden en zette de tanker in brand. De 21 overlevenden stapten over in hun reddingsboten en werden later opgepikt voor de Schotse kust. Op de *'Erodona'* doofde het vuur en het grootste gedeelte van haar *'vloeibaar goud'* bleef intakt. De *'Visenda'* nam de tanker op sleeptouw tot een sleepboot het vaartuig overnam en het binnenbracht in Glasgow. De vracht werd gered en de tanker kon, eens hersteld, weer dienst doen.
Op 23 maart 1941 peilde de *'Visenda'* via zijn *ASDIC*-installatie zijn eerste Duitse U-boot. De *U-551* had zijn basis te *Bergen* (Noorwegen) verlaten, was stilletjes de verdedigingslijn tussen de *Fär Ör-eilanden* gepasseerd en loerde op zijn eerste prooi: het 7.000 ton metende Belgische vrachtschip *'Ville de Liège'*. Het voer alleen naar New-York om een vracht voor de UK op te halen. De *U-551* kwam vlakbij het vaartuig boven water, maar dook snel weer onder toen de *Visenda* op hem afstoof. De luitenant(2) van de *'Visenda'* raadde de Belg aan zich uit de omgeving weg te spoeden terwijl zijn schip de duikboot zou opjagen en 'bezig houden'. De Grimsbytreiler volgde de positieve echo's van de duikboot en liet viermaal na elkaar dieptebommen vallen. Na de vierde aanval kwam een stroom luchtbellen naar boven dwarrelen. Geraakt? Nog was er geen volstrekte zekerheid. Na een uur kwam er evenwel allerlei wrakmateriaal naar boven drijven. Een uitgezette roeiboot kwam met bewijsmateriaal terug: een stuk triplex met gothische letters, drie matrassen, een jas, boeken, kussens, dekens, kledij en menselijke resten (o.a. longen en een hart). Toen na vier uur ook olie naar de zeeoppervlakte steeg, werd aangenomen dat de duikboot was gekelderd. Vijfenveertig Duitsers bleven in het stalen graf.
Op 22 juni 1941 ontmoette de *'Visenda'* een tweede duikboot: de *U-564*. De treiler had opdracht een lijn te bewaken tussen de *Shetlands* en de *Fär Ör* . De *ASDIC*-installatie was defekt maar de dienstdoende luitenant besloot toch op post te blijven, liever dan naar *Kirkwall* te lopen voor herstelling. Het kostte hem zijn leven!
De *U-564* naderde de *'Visenda'* tot op 250 meter en loste een torpedo gericht op de kiel op 2 meter onder water. Een defekt aan de torpedo-installatie zorgde ervoor dat de 4 meter diep liggende treiler werd gemist. De uitkijk had geen torpedo gezien en de bemanning van de treiler was zich van geen duikboot bewust. De *U-564* voer weg en kwam op 2.000 meter afstand aan de oppervlakte om te vuren met zijn 88 mm- en 20 mm-kanonnen.. De luitenant draaide de treiler snel in een loodrechte positie op de duikboot om een zo smal mogelijk doel te vormen, maar met zijn steven en het zwaarste kanon weg van de vijand. De oorlogsvissers schoten terug met lichtere wapens. Tijdens het zwaaien van het schip om het grote kanon naar voor te krijgen werd de brug getroffen en de luitenant en verschillende bemanningsleden werden daarbij gedood. Toen het grote kanon vooralsnog naar de Duitsers begon te knallen dook de U-564 onder. Alhoewel het de bedoeling was van de Duitse kommandant om slechts tot periskoopdiepte te duiken deed een defekt aan de duikinstallatie het schip ongekontroleerd 60 meter diep suizen. Pas dan had men de duikboot onder kontrole. De *'Visenda'* gooide nog 3 dieptebommen over boord en ette het daarna op een vlucht. Toen de *U-564* terug op periskoopdiepte kon komen was de *'Visenda'* verdwenen en vloog een *Sunderland* (vliegtuig) in cirkels boven het gebied. Nadat het vliegtuig een dieptebom loste verdween de U-boot naar veiliger oorden.
De *'Visenda'* werd hersteld en nam terug zijn plaats in als anti-duikboottreiler zonder dat er nog noemenswaardige gebeurtenissen staan vermeld.
Eind 1945 werd het visserschip vrijgegeven aan zijn eigenaars en landde op 2 februari 1946 zijn eerste naoorlogse visvangst te *Grimsby*. Op 23 april kwam het vaartuig een laatste maal in het nieuws toen het met een vol ruim strandde op de Humberoever ter hoogte van *Cleethorpes*. Een dag later werd het schip losgetrokken door tweesleepboten.
Op 1 maart 1959 werd het schip overgedragen aan een afbraakwerf

Daniël Pots

(1) Dezelfde officier was enkele maanden daarvoor reeds op gelijkaardige wijze ontvoerd door de *Desert Song*. en op de kade van Grimsby afgezet.
(2) De ijslandkapiteins werden bij hun indiensttreding bij de Navy automatisch tot luitenant bevordert.

Vanaf volgende maand in dit blad!

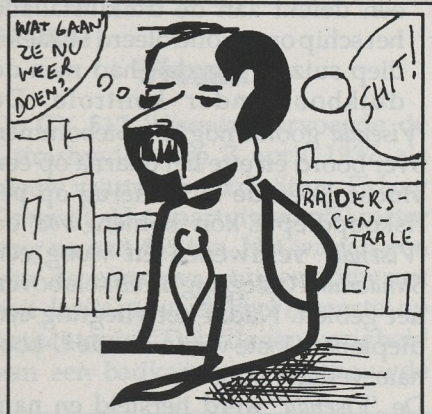
STRIPVERHAAL: HET GEHEIM VAN GEEWEE

Door Marc Speen

© Copyright 1993 by Flor Vandekerckhove

EEN VERHAAL DAT ZICH AFSPEELT IN DE REDAKTIE - LOKALEN VAN HVB...

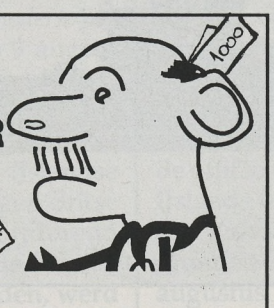




DE DIREKTEUR, slachtoffer van een dolgedraaide redaktie...

Special Guesstar!!!
GeeWee himself
Come And See Next Month!!!

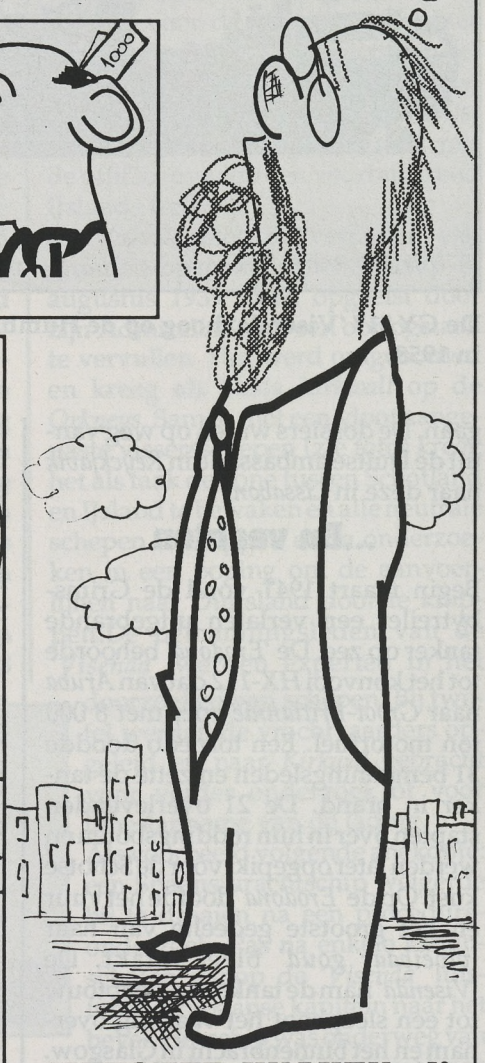
VLIEGE, DE GIDS DIE ONS DOOR DIT VERHAAL HEU... GIDST...





A MAN AND HIS DOG...

MET IN DE HOOFDDOLLEN...



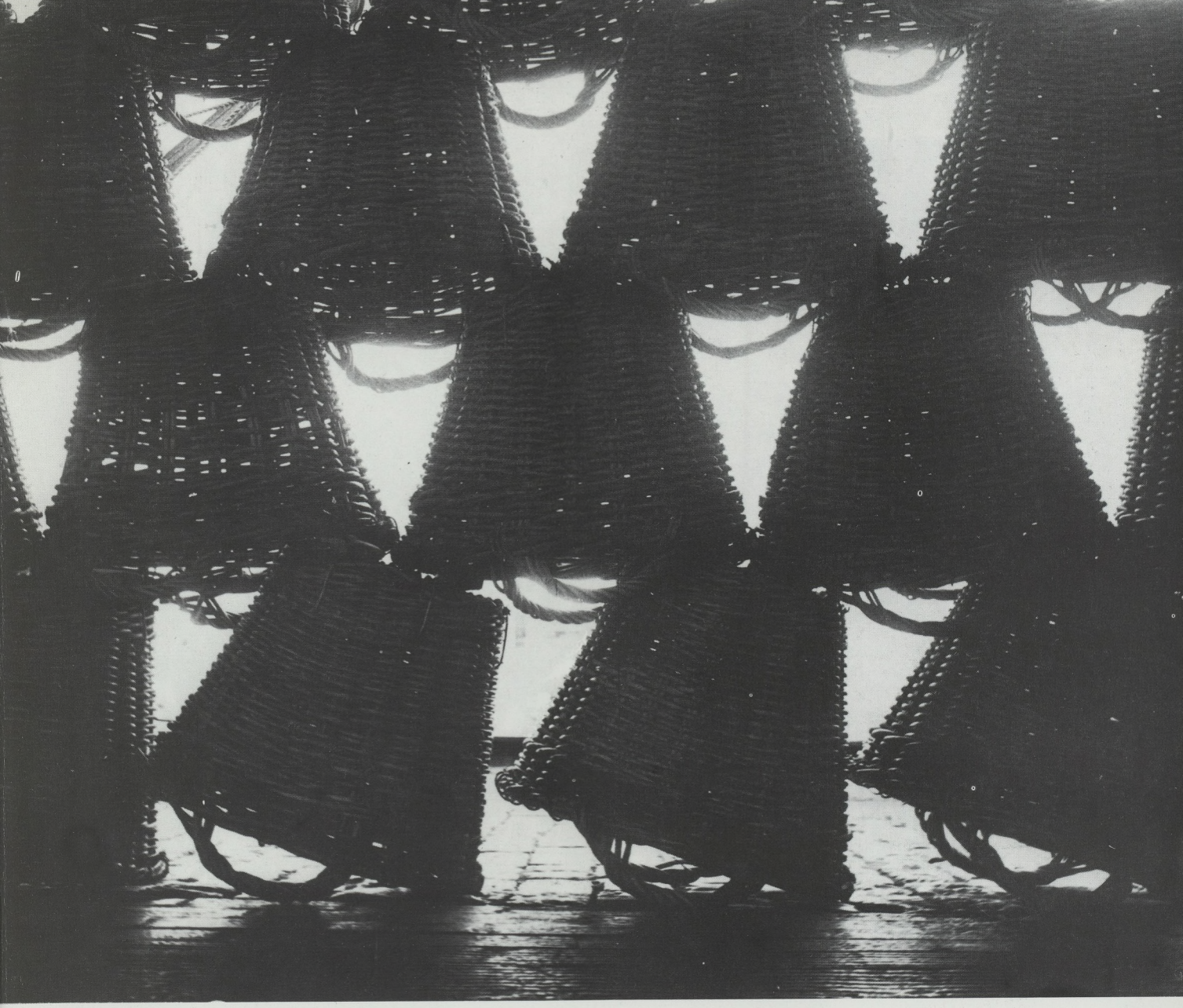
MEESTER KNAKEN, die er een zaak van maakt



OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene

32.08.08
TAXI

het taxibedrijf voor de visserij
Bredene Oostende



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 60 jaar het geval.
Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

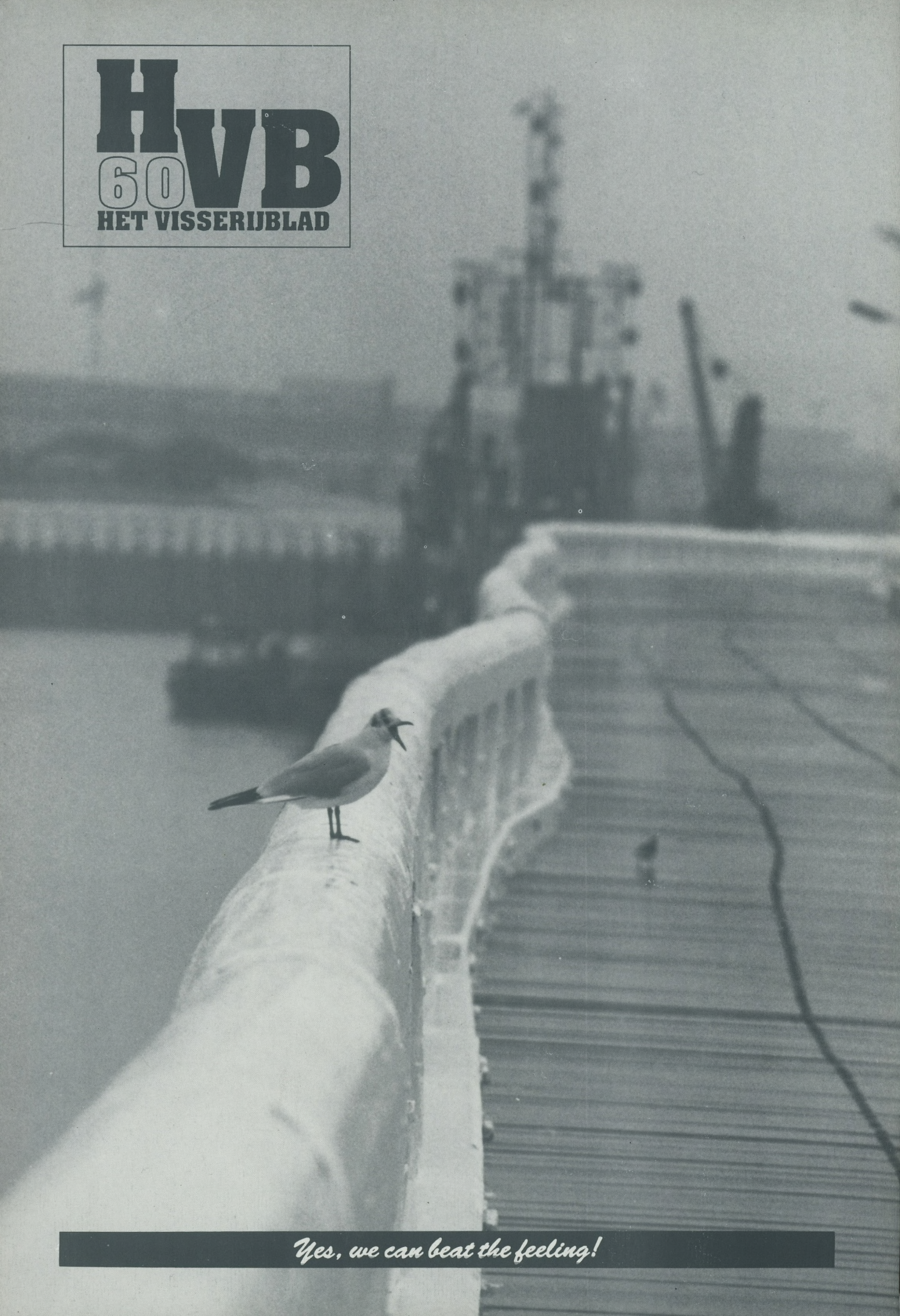
Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 60
HET VISSERIJBLAD



Yes, we can beat the feeling!