HVB

61

HET VISSERIJBLAD



61ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 8 - 5 augustus 1994 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

Tel.: (059) 32 16 89 — Fax: (059) 32 26 17

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



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 150 bef per brutoton;

— volledige dekking van de risico's;

— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;

— na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie, afhankelijk van het jaarresultaat;

— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

HVB 61

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR: Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove.
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Roger Decleer, Juul De Vocht, De Zetduivel, John Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen) Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, René Van Mol, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters en Zeedierenjager.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove,
H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs 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 t.n.v. vzw Liefkemores [Credit Lyonnais Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI] Vermelding: abo HVB.

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

Omslagfoto: Guido Walters

sector of gemeenschap

De economie is een harde bezigheid die niets of niemand ontziet. De economie maakt voorwaar dat we te eten hebben, maar maakt evengoed dat weer anderen niet te eten hebben. Erg toch! Zij maakt met even veel gemak mensen rijk als dat ze mensen in armoede dompelt. De economie maakt dat sommigen, volkomen legitiem en zonder dat hen daarbij met de vinger gewezen wordt, hier te lande honderden mensen ontslaan omdat blijkt dat ergens anders evenveel mensen gevonden worden die hetzelfde werk voor een habbekras uitvoeren. Dat is allemaal normaal, zo lijkt het wel, want het is economisch verantwoord.

De economie heeft blijkbaar geen morele code. We vinden het niet erg dat mensen omwille van economische redenen de wet overtreden. Zwartwerk, achterhouden van gelden voor de RSZ, belastingontduiking... het is allemaal populair en overtredingen ter zake vinden we niet zo heel erg (behalve als er Waalse socialisten mee gemoeid zijn, dan mag het opeens blijkbaar niet).

Eén en ander leidt tot een verregaande normenvervaging. Sommigen kunnen de lijn tussen goed en kwaad niet zo goed meer trekken. Zij gaan over de schreef en zijn oprecht verbolgen wanneer ze opgepakt en gestraft worden. Intussen doen anderen met een gerust gemoed verder met hun eigen economische activiteit die al even strafbaar is. Ze doen dit, niet omdat ze misdadigers zijn, maar omdat ze ervan overtuigd zijn dat hen niets te verwijten valt.

Maar zelfs degenen die deze (vage en zich steeds verplaatsende) streep niet overschrijden, leiden aan normenvervaging. Zij halen de schouders op en zeggen dat wie rijk is boter op zijn hoofd heeft en wie macht heeft daarvoor over lijken gegaan is. En ze vinden dat normaal. Hoe zou je anders rijk en machtig worden? zo zeggen ze dan.

Erg vreemd daarbij is dan dat we de economie nog steeds in het centrum van de belangstelling plaatsen. Van een activiteit die zoveel beschamende (neven?)effecten vertoont, zouden we verwachten dat we ze in de marginaliteit duwen. Wie de feiten op een rijtje zet, zou verwachten dat we de economie naast de prostitutie plaatsen, in de duistere straat van het noodzakelijke kwaad. Dat doen we niet. De economie staat centraal in ons leven en daar wijden we onze beste krachten aan; acht uur per dag en hoe langer hoe meer tien uur en meer per dag.

Die alles-overheersende aandacht voor de economie blijkt zelfs uit onze woordenschat. Iets dat **niet economisch verantwoord** is, wordt synoniem met iets dat niet gedaan moet worden. Iets dat daarentegen esthetisch niet verantwoord is... tja, je moet maar rond je kijken.

Voor wat de visserij betreft spreken we over het familie**bedrijf**, de familiale **onderneming**. Niemand zal graag toegeven dat hij zijn familie in de steek gelaten heeft, maar een **bedrijf** dat ontmanteld wordt of een **onderneming** die zich verplaatst heeft, is al heel iets anders. In de visserij spreken we hoe langer hoe meer over **'de sector'**, waarmee we zeggen: 'het deel van het **economische** leven dat zich met de visserij bezig houdt'. En omdat de economie is wat ze is, kan er met 'de sector' van alles gebeuren, zonder dat daar een haai naar kraait.

Zelden echter treffen we nog het woord **'vissersgemeenschap'** aan. Dat is niet omdat die gemeenschap niet meer zou bestaan. De vissers vormen nog steeds een aparte groep mensen, met eigen woonwijken, eigen organisaties, eigen gewoonten, eigen bedrijven, eigen zeden, een eigen cultuur, een eigen tijdschrift zelfs, een gemeenschap dus. Maar in een gemeenschap kunnen we niet zomaar de normloze technieken van de economie aanvaarden. Een sector mag je dan economisch uitschakelen, wie een gemeenschap uitschakelt is een verachtelijk sujet.

Wie dacht dat woorden er niet toe deden, heeft dus ongelijk.

Flor Vandekerckhove



Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

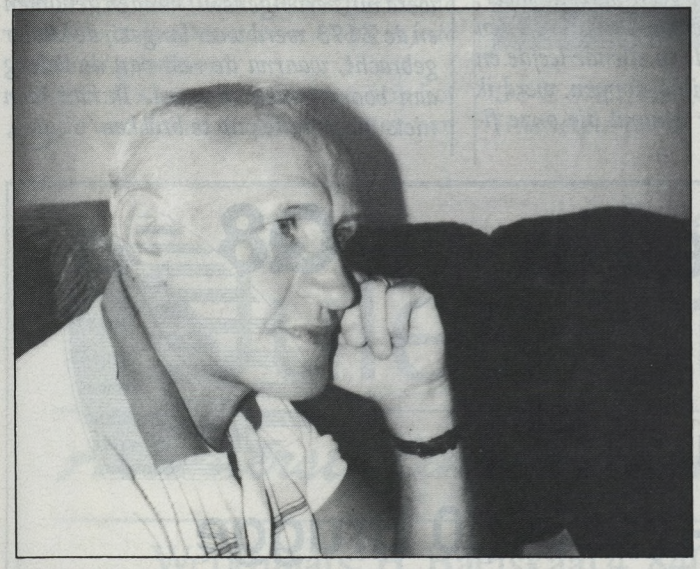
Schipper René Verbouw:

'Aan die smokkel hield ik niets dan narigheid over!'

IN HAAR EDITIE van 3 juni publiceerde HVB een editoriaal dat een commentaar gaf op de drugsmokkel waarbij verschillende vissers en vissersvaartuigen betrokken waren.
Het commentaar maakte ophef... en nog niet het minst in de gevangenis van Brugge waar diverse vissers-beschuldigden opgesloten zaten. *'Eindelijk een artikel dat niet meedoet aan de opbodpolitiek die in de dagbladen te lezen is'*, zo zegde men daar, *'eindelijk ook een standpunt waaruit blijkt dat de vissersgemeenschap zich niet vlug en geruisloos van de betrokken vissers af wil maken'.*
'Het artikel was echt hoopgevend'*, zo schreef visser René Verbouw ons achteraf, *'als de schrijver ervan eens thuis wil komen praten, dan kan dat... hoe eerder hoe liever'.

Hetgeen wij dan ook deden. Want wij wilden wel eens weten hoe een rechtgeaarde visser in het drugmilieu terecht komt. Maar vooraleer we het relaas van reder René Verbouw geven, willen we benadrukken dat deze schipper, volgens eigen zeggen, niets te maken heeft met de recente smokkel die ontdekt werd door de *operatie Balatum* en waarbij de Z 56 *'Orca'* en het gewezen vissersvaartuig *'La Berceuze'* betrokken zijn. Zijn aanhouding heeft uitsluitend te maken met een smokkelzaak waarbij zijn vaartuig Z 573 *'La Paloma'* in oktober 1992 een rol gespeeld heeft.

René Verbouw: *'Neen, ik kom niet uit een vissersfamilie. Wij woonden te Heist en vader moest hard werken in de glasfabriek om de vijf kinderen te voeden. Mijn eerste contact met de visserij werd gelegd toen mijn zuster Alice zich verloofde met Jozef Vantorre* (†) *die volgens goede Heisterse traditie herdoopt werd en als "Jozef van Constant van de Belz" door het leven ging. Jozef was een eersteklas visser. Hij zegde toen tot mijn broer en tot mij: "Jullie zullen mijn twee lavertjes* (scheepsjongens NvdR) *zijn".'* De toen 8-jarige René Verbouw had daar wel oren naar. Hij zag trouwens meteen het verschil tussen het armemensenwerk in de fabriek en het uitbundige vissersleven aan de wal, want zijn toekomstige schoonbroer Jozef stak hem regelmatig grote fooien toe.



René Verbouw: 'Ze hebben gewacht tot ik geen uitweg meer zag en dan hebben ze contact met me opgenomen'.

Via dezelfde schoonbroer kwam hij op de visserijschool van meester Acks terecht. Als veertienjarige voer hij dan in 1960, weer met Jozef Vantorre, het zeegat in. Het was op de Z 472 *'Jan Bart II'* van *'Leon van Kraks'*. In de volgende drie à vier jaar kreeg hij van zijn schoonbroer een grondige opleiding en gaandeweg werd René Verbouw een goede visser.

Toen hij achttien was, waagde hij zich een stapje verder en begon op de grote schepen te varen, richting Noord. Spontaan borrelen in hem de namen op van de Z 421 van *'Marie van Braams'* en van de Z 405 *'Kamina'* onder het bevel van *Omer Vantorre*. Samen met deze laatste en met *Emiel Dobbelaere* verliest hij op 1 juni 1969 de Z 775 aan *'Molengat'*; een scheepsramp waarbij gelukkig geen slachtoffers vallen.

Naarmate zijn stielkennis toenam en de jaren ervaring zich opstapelden groeide in René Verbouw het verlangen om een eigen boot uit te reden. Elke visser kent wel dat gevoel. Hij wilde ook wel eens regelmatig bij zijn gezin zijn. De soms (drie)dubbele reizen wogen zwaar. Het jonge gezin was overigens stilaan maar zeker een kinderrijk gezin aan het worden en hij wilde het niet meer meemaken dat vrouw Ann het zo grondig beu was dat ze hem in Engeland kwam opwachten. Langzaam rijpte het plan om een schip te kopen.

Z 573 La Paloma

In die tijd verkocht *Medard De Grootte* het vaartuig waarop René schipper was. De 300-pk'er Z 573 *'La Paloma'* was het type vaartuig dat in de visserij veelgevraagd werd (ook al omdat het bekend was als een vaartuig waaraan zeer weinig onderhoudskosten waren) en de aankoop bleek voor de nieuwe reder een goede investering te zijn. Na verloop van tijd wilde deze het schip wel weer verkopen en René Verbouw, die ook na de verkoop schipper op de Z 573 gebleven was, kreeg de eerste kans. Inmiddels was de prijs van het vaartuig wel een veelvoud geworden van hetgeen daar enkele jaren geleden voor betaald werd. Maar Verbouw wist tot wat het vaartuig in staat was en zag het wel zitten.

De 'zeven vette jaren' bleken echter voorbij te zijn en vanaf de eerste dag ☞



Ann Verbouw hier met de kleine Virginie op schoot:' in 17 jaar tijd ben ik harder geworden. Nu heb ik leren leven van dag tot dag'.

dat de nieuwbakken reder René Verbouw op zee ging, kreeg het schip met tegenslagen te kampen: een aanvaring met een containerschip, een schroefas die in twee jaar tijd drie keer moet vervangen worden, een levering van mazout van slechte kwaliteit, de petroleumcrisis... Met andere woorden: hetgeen een winstgevende onderneming had moeten worden, bleek een bodemloze put te zijn. René Verbouw: *'Tot overmaat van ramp moest ik thuisblijven in afwachting van een operatie die ik moest ondergaan. Door de stress had ik en ziekte aan maag en slokdarm opgelopen. Eerder al was ik door een Nederlandse helicopter van boord gehaald en naar het ziekenhuis van Den Helder overgebracht waar mijn leven door de goede zorgen van de Nederlanders gered werd. Ik had maagbloedingen die zo erg waren dat de pastoor mij kwam vragen welke religie ik had. Ik wist toen echter al maanden dat ik zeer ernstig ziek was, ja dat ik in levensgevaar verkeerde, maar ik bleef varen in de hoop dat ik het noodlot zou kunnen afwenden, dat ik de strijd tegen de schuldenberg nog zou winnen en dat mijn gezin zou gered worden.'*

Terwijl het schip aan de kaai ligt en terwijl de ziekte toeslaat, blijven de rekeningen toestromen. René Verbouw: *'In die tijd durfden wij de telefoon niet op te nemen, want meestal waren er schuldeisers aan de lijn die ermee dreigden deurwaarders te sturen en telkens weer moesten wij dan om uitstel bedelen. Evenmin durfden we de voordeur te openen als er aangebeld werd, want daar stond steevast een deurwaarder! Alleen tijdens de weekends werd er normaal gereageerd, want dan waren de kantoren en bankinstellingen gesloten en verwachtten we geen boze schuldeisers te moeten zien of horen'.*

Aasgieren

Meteen maakt René Verbouw ons duidelijk hoe drugsmokkelaars de slachtoffers uitkiezen die voor hen het vuile werk moeten opknappen. René Verbouw: *'Het was september 1992 en ik zag mij toen geconfronteerd met een financiële put van vijf à zes miljoen. We kregen geen mazout meer, zodat ik ook niet meer kon uitvaren. Toen mijn gezin zodoende in ellende leefde en ik met de rederij wilde stoppen, werd ik gecontacteerd door iemand die onze financiële situatie zeer goed kende. Hij bood mij onmiddellijk 800.000 frank aan, zodat ik weer brandstof kon kopen en in zee kon gaan. Maar nog zag ik geen uitweg, want die ene reis zou uiteraard mijn problemen niet kunnen oplossen'. 'Toch wel', zo zegde die persoon me, 'want wanneer je voor mij een vracht afhaalt op zee, dan kan je meteen 4 à 5 miljoen binnen halen.'* Ik schrok van het voorstel, maar de man vervolgde: *'Uiteraard zal de bemanning daarvan een fatsoenlijk part moeten hebben, maar dan nog zal het de moeite lonen.'* Het bleek om een smokkel van tabak te gaan. René Verbouw: *'Ik zag maar één ding en dat was dat ik meteen mijn familie uit de financiële zorgen zou kunnen halen. Ik stemde toe!'*

'De man stelde de bemanning samen en we gingen op weg. Eens we in volle zee waren, nam hij me terzijde en zegde me dat de winst voor me nog groter zou zijn dan gepland: hij sprak nu van een bruto bedrag van tien miljoen. Ik zag de cijfers voor me dansen, terwijl me gezegd werd waarheen ik moest varen.'

René Verbouw was gezegd dat het om een vracht van vier à vijf ton ging. Nooit werd daarbij over drugs gesproken. Uiteindelijk kwam hij terug met een schip dat volgeladen was met maar liefst 15 tot 18 ton. Verbouw: *'Twaalf of achttien ton, ik weet het niet precies, over de lading werd nooit geproken: drugs of iets anders... ik weet het niet. Wel is het zo dat ik, nadat er drie à vier ton aan boord werd genomen, ik mijn schip verwijderde van de coaster die de lading aan boord had omdat ik ermee wilde kappen... Iedereen die toen aan boord was, kan dat getuigen. Het roer werd mij vervolgens uit handen genomen en de Z 573 werd weer langszij de kuster gebracht, waarna de rest van de lading aan boord genomen werd. Ik had toen niets meer in de pap te brokken.'* ☞

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge

Tel: 050 / 31 76 66 en 67 — Fax: 050/ 31 82 90



Verbouw: Geopereerd aan maag en slokdarm: stress!

Verbouw was gestrikt. Overigens vernam hij later dat degene die hem in de smokkelaffaire getrokken had, verteld had: *'Het is bijna zover. Verbouw kan geen kant meer uit. Hij zit compleet aan de grond. Het zal niet moeilijk zijn om hem voor ons te winnen, vooral ook omdat hij een groot gezin heeft.'*

Schrik I

Het schip voer met zijn smokkelwaar de Zeebrugse haven binnen. Voor Verbouw werd het toen opeens allemaal teveel. *'Bij het lossen in de achterhaven waren er Nederlanders aanwezig, die bovendien bewapend waren. Na hetgeen op zee gebeurd was, had ik de schrik goed te pakken. Onder het voorwendsel zaklantaarns te halen, reed ik naar huis. Ik reed drie uur doelloos rond en besloot toen naar het schip terug te keren, met de zaklantaarns die we in feite niet nodig hadden.'*

Oktober '92 was dus meteen ook het einde van de smokkelactiviteiten van Verbouw. Hij had al meteen geleerd dat je met misdadigers geen zaken moet doen. Van het beloofde geld zag hij maar een fractie. *'Ook al omdat we toen maar gedeeltelijk betaald werden, kwamen wij onmiddellijk terug in de problemen. Ik betaalde de bemanning uit en de rest van het geld kroop weer in het schip. Aan de hele geschiedenis hield ik alleen maar een nare ervaring over.'*

Schrik II

'Ik heb nu vooral schrik dat de zaak van La Paloma samen gevoegd wordt met al hetgene door de operatie Balatum aan het licht gekomen is'. En dat is inderdaad nogal wat. Bij het smokkelen van drugs uit Marokko blijken naast de Z 573 *'La Paloma'* ook de Z 584 *'Seabird'* de gezonken *'Dixie'*, de *'Orca'* en de *'Berceuze'* betrokken te zijn. Verbouw: *'Ik vrees voor een strenge straf omdat ik vermoed dat de rechtbank een voorbeeld zal willen stellen. Mijn zaak zou er al veel beter uitzien, wanneer degenen die er slechts één keer bij betrokken zijn, gescheiden worden van degenen die keer op keer aan de smokkel deelgenomen hebben'*.

Inmiddels is de financiële put ten huize Verbouw dieper geworden dan ze ooit geweest is. Verbouw: *'De*

☞



De Z 573. Hetgeen een gouden zaak had moeten worden, werden een financiële ramp.

Smederij

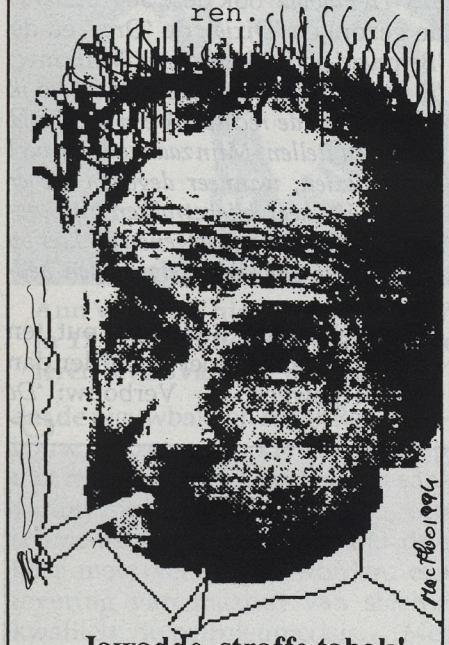
Jules St. Martin

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

Rederscentrale-voorzitter Jef Deroose wil goede faam van sector redden en zal in het vervolg persoonlijk de vracht van de vissersvaartuigen controleren.



— Jawadde, straffe tabak!

slopingspremie, die al eerder was aangevraagd, bedroeg, zo denk ik, 16.248.000 frank. Na aftrek van de inlevering zouden we nog 13.800.000 frank gekregen hebben. Ten laatste halverwege februari zou dat bedrag uitbetaald zijn. Voor ons was dat van groot belang, want we zouden zodoende het grootste deel van de schulden hebben kunnen dekken'. Dat is dus niet gebeurd. Op 25 april ll. wordt René Verbouw opgepakt. Wanneer hij op 19 juli voorlopig weer vrij komt, is de premie nog niet betaald... want het schip is in beslag genomen. Bovendien werden de rekeningen van zijn vrouw Ann geblokkerd en heeft de deurwaarder de inboedel weggenomen en openbaar verkocht. Ann Verbouw: *'Men nam niet gewoon de inboedel mee, maar ook het huisraad, waaronder een microgolfoven die ik gebruikte voor het opwarmen van de papfles van ons kleinste kindje, ja zelfs de frietketel werd meegenomen. Ik heb overigens nog altijd geen nieuwe want ik moet vechten om de eindjes aan elkaar te knopen. Met vijf kinderen (16, 14, 6, 3 jaar en eentje van zes maanden) is dat toch te begrijpen. Men nam ook twee staande lampen mee, nota bene de ene bron van verlichting omdat we geen geld hebben om de plafondverlichting in orde te brengen... En dat werd allemaal onder de ogen van de kinderen weggehaald.'*

De toekomst

Wie dacht dat de Verbouws er het bijltje bij neerleggen, heeft het verkeerd voor. In de Heistse Kerkstraat wordt er het beste van gemaakt. In afwachting dat de rechter uitspraak doet, gaat het leven verder. Ann Verbouw ziet er stralend uit, het huis bruist van de kindervreugde en René Verbouw bruist van de plannen: *'Wanneer ik weer matroos zou worden, dan geraken wij er nooit meer bovenop. Binnenkort wordt een firma opgericht die gespecialiseerd is in import en export. Brilmonturen, douchekoppen, waterophoudende aarde die luistert naar de naam terra cottem...'* Uw redacteur krijgt er een gratis les in de vrije markteconomie en hij onthoudt dat er voor alles wel een markt is. En dan is er nog een project om in Afrika te vissen. René Verbouw gelooft erin. Hij 'ziet het zitten'.
Als dat allemaal maar goed afloopt.

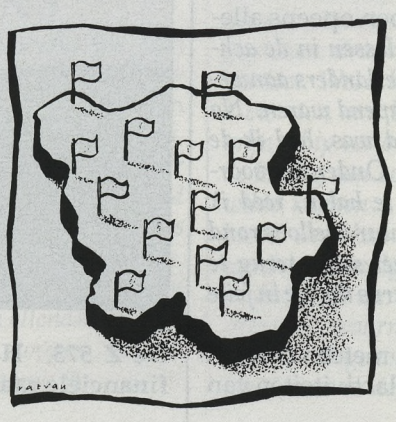
Flor Vandekerckhove

Wij vernamen het overlijden van visser **Alfons Vanhoorne**, levensgezel van Alice Vanhercke. Hij werd geboren te Oostende op 19 juni 1932 en overleed er op 29 juni 1994. De uitvaart greep plaats op 4 juli ll.

Te Oostende overleed op 12 juli 1994 op 40-jarige leeftijd **Ginette Bonje** (°Oostende 1 januari 1954), echtgenote van Yvan Hubrouck, ex-arbeider op de scheepswerven Seghers en APS. De begrafenis greep plaats op 18 juli '94.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van **Hector Vanneuville**, visser-reder op rust, echtgenoot van Anna Willaert. Hector Vanneuville werd geboren te Koksijde op 17 februari 1900 en overleed te Oostende op 15 juli 1994. De uitvaartdienst greep plaats op dinsdag 19 juli 1994.

Het Visserijblad houdt eraan langs deze weg haar oprechte gevoelens van deelneming aan te bieden aan de getroffen families.



Met meer dan 900 kantoren

over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

BBL

Getuigschriften, brevetten en diploma's, behaald aan de Vlaamse visserijscholen

Sted. Visserijschool John Bauwens Oostende

Certificaat van scheepsleerjongen: Jorg Beckers, Glenn Beuselinck, Raymond Bossy, Stefaan Couttenier, Steve Deschacht, Jean-Claude Delrue, Eric Maeckelbergh, Pascal Ongenae, Johan Vanhalewijn en Davy Vermussche.

Getuigschrift van matroos: Kevin Dumalin.

Aspirant-schipper ter visserij: Regis Decordier.

Schipper ter kustvisserij: Michel Deley en Bart Jacobs.

Schipper ter visserij: Pascal De Zayer, Bruno Decordier en Mario Pauwaert.

Motorist ter kustvisserij: Lino Cagnard en Svirid Jansen.

Matroos-Motorist 750 pk: David Decordier, Jacky Heusequin en Tom Rouzée.

Motorist 1500 pk: Arne Lievens en Robin Puystjens.

Het **aanvullend getuigschrift bedrijfsbeheer** werd behaald door Regis Decorider, Jacky Heusequin en Tom Rouzée.

Het **beperkt getuigschrift radiotelefonie** werd afgehaald door Eric de Raedt en Kevin Dumalin.

Vrije visserijschool Paster Pype Oostende

Certificaat van scheepsleerjongen: Geert Noteboom, Bjorn Verhaeghe en Sam Zwertvaegher.

Getuigschrift van matroos: Benito Marchand.

Aspirant-schipper ter visserij: Dave Huys en Frederic Vanhoutte.

Schipper ter kustvisserij: (voor de centrale commissie Zeevisserij te Zeebrugge) Didier Grunewald.

Schipper ter visserij: (voor de centrale commissie zeevisserij inhet nautisch centrum te Zeebrugge) Bart Gulpen, Johan Hennaert, Lievin Vynck en Dieter Vyncke.

Motorist ter kustvisserij: Ronald Conrieri en Roy Laplasse. Voor de centrale commissie Zeevisserij in het nautisch centrum te Zeebrugge kwamen daar nog bij: Bernd Baert, Michael Baeyens, Steve Beckers; Johnny Deley, Benito Marchand, Bart Minne, Frank Vandenberghe en Serge Verlinde.

Matroos-motorist 750 pk: (voor de centrale commissie zeevisserij in het nautisch centrum te Zeebrugge) Koen Vanhecke.



Directeur Marc De Winter van de Oostendse stedelijke visserijschool, samen met enkele versbakken gebrevetteerden: vlnr De Winter, Bruno Decordier (schipper ter visserij), Bart Jacobs (schipper ter kustvisserij), Arne Lievens (motorist 1500 pk en Robin Puystjens (motorist 1500 pk).

Aanvullende getuigschrift bedrijfsbeheer: Ronald Conrieri, Dave Huys, Roy Laplasse, Benito Marchand en Frederic Vanhoutte.

Beperkt getuigschrift radiotelefonie: Jurgen Beyen, Miguel Dierckens, Bart Gulpen, Dave Huys, Roy Laplasse, Benito Marchand en Frederic Vanhoutte.

Koninklijk Werk Ibis Bredene

Certificaat scheepsleerjongen: David D'Herdt, Lionel Hubert, Stéphane Stalpaert, Johnny Van Huffel en Andy Vanobost.

Getuigschrift aspirant schipper ter visserij: Tino Bouthez, Glenn Lambert, Anthony Pauwaert, Christophe Pauwaert, Dimitri Provost, Marc Vandenberghe en Nico Vanden Meersschout. Al deze leerlingen halen eveneens het **aanvullend getuigschrift over de kennis van het bedrijfsbeheer,** het **beperkt centrificaat van radiotelefonist** en het **getuigschrift van de tweede graad van het secundair onderwijs.**

Gemeenschapsschool De Golfbreker Heist

Certificaat van scheepsleerjongen Rudy Beuckels, Dave Compernolle, Michel Deij, Frederic lagast, Bjorn Neyts, Davy Rappe, Karel Van Dierendonck.

Getuigschrift van matroos: John Savels.

Diploma van apirant-schipper ter visserij: Ringo Decuyper, Bart De Waegenaere, Robin Heyneman, Gregory Van de Moere, Bart Vanhove.

Brevet schipper ter visserij: Christiaan Callens, Patrick De Waele, Tom Rappe, Kurt Slabinck en Frank Vandewalle.

Brevet schipper ter kustvisserij: François Lagast en Stefaan Sorgeloose.

Matroos-motorist 750 pk: Bart Ackaert, Sören Couwijzer, Steve Depaepe, Olivier Louage, Philip Van Millem en Johan Vantorre.

Motorist 1500 pk: Frederik De Cae, Davy Demeester, Frederik Demey, Gino Lampaert, Chris Meyers en Paul Vileyn.

De HVB-kalender voor Vissers

AUGUSTUS 94

4 Visbakken door *Oosthoekse Visbakkers*, Oosthoekplein, Knokke-Heist (vanaf 16 u.)
9-13 *Nor-Fishing '94* in Trondheim (Noorwegen)
12-13 Visserijdagen in Colijnsplaat (Nl.)
12 Visbakken door *Oosthoekse Visbakkers*, Oosthoekplein, Knokke-Heist (vanaf 16 u.)
13-14 Visserijdagen in Breskens (Nl.)
15 Processie, Zeewijding en Bloemenhulde aan het Vissersmonument en Zeewijding in Heist
18 Fietstocht en natuurwandeling door de Cadzandduintjes te Knokke-Heist Inl.: Patrick Demaecker 050 / 51.38.90.
19 Visbakken door *Oosthoekse Visbakkers*, Oosthoekplein, Knokke-Heist (vanaf 16 u.)
19 Begeleide wandeling naar Sincfalamuseum en visserscafé (start Info Heist, 14 u.)
20 Mosseldag in Yerseke (Nl.)
26 Visbakken door *Oosthoekse Visbakkers*, Oosthoekplein, Knokke-Heist (vanaf 16 u.)
26 Geleide strandwandeling aan het strand van Heist-West. Inl.: P. Demaecker. 050 / 51.38.90.
27 Tandemkoers *Ereprijs Joël Meersman*, Baelskaai Oostende

SEPTEMBER 94

6-9 *Baltexpo'94* in Danzig/Gdansk (Polen)
9-11 *Belgian Grand Prix Offshore Class One* in Oostende
11 *Open Monumentendag* onder het thema transport
12-14 *Vis '94*, internationale vishandelsbeurs in Rai-center, Amsterdam (Nl)
13-16 *Oceans 94 Osates*, internationale konferentie voor oceanografische technolgie in Brest (Fr.)
16-24 *International Boat Show* in Southampton (GB)
28-30 *International Fresh Fish Conference* in Reykjavik (IJsland)

OKTOBER 94

4-6 *Scottish Fish Farming Conference and Exhibition* in Aviemore (Schotl.)
6-9 *InterCool*, internationale vakbeurs voor diepvries, ijs- en koeltechnieken in Düsseldorf (Duitsland)
13-15 *Fish Expo Boston* in Boston (USA)
17-21 ITS '94, *international towage and salvage conference & exhibition* in Southhampton (GB)
13-15 *Fish Expo '94* in Boston (USA)
16-19 *XVII International Seafood Conference* in Athene (Griek.)
19-22 *Promer* in Nantes (Fr.)
21-24 *Acquacopltura'94* in Verona (It.)
23-27 *Sial 94* in Parijs (Fr.)

Rijksstation Zeevisserij naar het Vlaamse Gewest

De fasen van 1988 en 1993 van de staatshervorming regionaliseerden een gedeelte van de landbouwbevoegdheden. Het is in dat kader dat de ministerraad van de federale regering verschillende ontwerpen van Koninklijk Besluit goedgekeurd heeft die deze maatregel uitvoeren. Door de eerste reeks ontwerpen worden personeelsleden van het ministerie van landbouw, waaronder ook de zeevisserij valt, overgedragen naar de Vlaamse en de Waalse regering. De tweede reeks ontwerpen voorziet in de overdracht van personeelsleden van de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten naar het Vlaamse, het Vlaamse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De derde reeks ontwerpen regelt o.a. eigendomsoverdracht van de goederen van de Rijksstations naar de Gewesten. Zo worden de goederen van het rijksstation voor Houttechnologie naar het Waalse gewest overgedragen en de goederen van het Rijksstation voor de Zeevisserij naar het Vlaamse Gewest.

Visafslag Scheveningen blijft bestaan

Reeds enige tijd is er onzekerheid over het voortbestaan van de visafslag van Scheveningen. Enkele weken geleden heeft de gemeente Den Haag echter besloten alsnog geld te reserveren voor het opknappen en aanpassen van de visafslag.
Scheveningen had fel te lijden onder de uitdunning van de eigen vloot en de stopzetting van talrijke Katwijkse en Tholense kotterbedrijven. Gelukkig zijn er nog de Deense vaartuigen die er hun vangsten verkopen. Het gaat hoofdzakelijk om vaartuigjes die met de staande netten uitzetten en hun kabeljauw- en tongvangsten in Scheveningen slijten.

Mosseldag in Yerseke

De traditionele Mosseldag in Yerseke, werd enkel in 1991 van de kalender afgevoerd wegens onvoldoende aanvoer. Dit jaar grijpt het feestelijke gebeuren opnieuw plaats en wel op zaterdag 20 augustus. Het is een evenement dat telkens voor een overrompeling zorgt in het Zeeuwse mossel- en oesterdorp. Niet te verwonderen, want de mosselbedeling is gratis. Tevens kunnen alle gagadigden inschepen voor de vlootshow van de mosselkotters op de Oosterschelde.

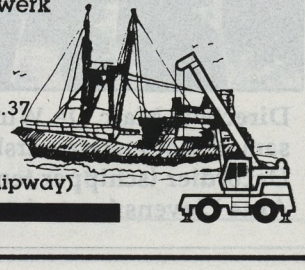
Te Koop: Furuno beeldbuisradar + scanner + kleurenschermdieptemeter. Voor meer inlichtingen: 059 / 32 54 75

Het eerstvolgend nummer van HVB ligt in de krantenwinkel op vrijdag 2 september

Verheye Joël n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk

Bureel - werkplaatsen :
Vissersstraat 48 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21
Werfkaai 9-11 (vissershaven)
L. Blondeellaan Kaai 305 (naast slipway)



Betalen voor gebruik van Noordzee?

'Het wordt tijd dat de visserij gaat betalen voor het gebruik van de Noordzee', vindt bioloog *Lindeboom* van het *Nederlands Instituut voor Onderzoek van de Zee (NIOZ)* op Texel. De opbrengst moet besteed worden aan onderzoek naar duurzaam gebruik van natuur- en kustgebieden.

Volgens *Lindeboom* voltrekt zich op de Noordzee een milieuramp, waartegen nauwelijks iets wordt ondernomen. De bioloog wijst beschuldigend in de richting van de industriële lozingen terwijl ook de *boomkorvisserij* een nefaste invloed uitoefent. *'Na vijf jaar onderzoek is duidelijk dat de intensieve aktiviteiten van de grondvissers desastreus zijn voor het bodemleven in de Noordzee. In bepaalde gebieden wordt voor elke kilogram gevangen tong tien kilogram andere organismen dood of ster—vend overboord gezet'*, zo beweert de Nederlandse bioloog. Hij is er dan ook voor om bepaalde gebieden voor de visserij te verbieden. Die zones moeten bescherming krijgen als onderzoeksterrein en reservaat.

Tot de meest verontrustende bedreigingen van de Noordzee rekent *Lindeman* de grote hoeveelheden stikstof en fosfaten in het water die leiden tot een al dan niet giftige algengroei en zuurstofgebrek. Alle maatregelen ten spijt vermindert de stifstofbelasting niet snel genoeg, vindt de bioloog. De vervuiling door chemicaliën baart hem eveneens grote zorgen. De belasting van de Noordzee met kwik, cadmium en PCB's (*polychloorbifenylen*) is weliswaar teruggedrongen, maar intussen hebben zich nieuwe probleemstoffen aangediend. Onderzoek toonde een toenemende steriliteit bij slakken en het verdwijnen van roggen, wulken en tientallen andere diersoorten uit het Nederlandse kustgebied door de aanwezigheid van giftig *tributylin* (TBT), afkomstig van de aangroeiwerende verf op scheepswanden.

De visie van de bioloog staat in schril contrast met uitspraken van de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat. Minister *Maij* liet horen dat het door allerlei milieumaatregelen steeds beter gaat met de Noordzee. Volgens *Lindeman* is alles nog niet verloren als één departement verantwoordelijk is voor het behoud en beheer van het volledige Noordzeemilieu. Nu zijn de beheersmaatregelen versnipperd en niemand weet eigenlijk wie wat doet.

Knokke - Heist verder bebouwen in zee?

De afdeling Knokke-Heist van de *vzw Natuurreservaten* is het oneens met de visie van het Knoks schepencollege op het *Duinendecreet* en het *Voorontwerp Structuurplan Kust*. In de persmededeling stelt de vereniging: *'Tot op heden heeft het gemeentebestuur steeds verkavelingen toegestaan, waar gigantische tot vrij grote villa's werden neergepoot, die qua budget voor de eigen inwoners moeilijk tot ronduit onhaalbaar waren (...) Het is... hypocriet om te stellen dat de gebieden die beschermd worden door het duinendecreet, precies nu zouden gebruikt worden voor sociale woningbouw...'*. Volgens de vzw Natuurreservaten *'... bekomt men alleen maar een dergelijke situatie, omdat men altijd de belangen van de eigen bevolking ondergeschikt gesteld heef aan het winstbejag van de immobiliënsector...'*.

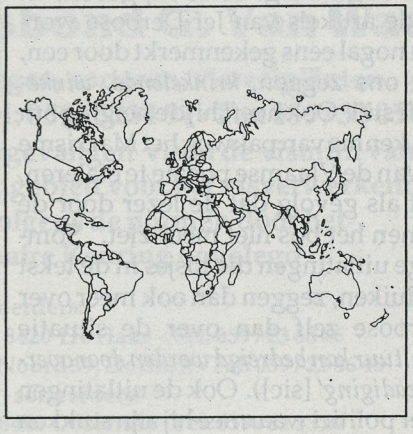
Vermelden we nog dat voor wat deze vereniging betreft: *'De inplanting van een jachthaven als herwaardering van Heist-west en compensatie voor de LNG-teminal is voorbijgestreefd. Heist-west is intussen in grote mate gerenoveerd. Voor de gemeente Knokke-Heist wordt de bouw van een jachthaven evenwel enkel en alleen aangewend om een gigantisch complex in zee te bouwen.'* en de persmededeling vervolgt, *'Als men geenplaats meer vindt op het vaste land, dan gaat men maar het strand en de zee verkavelen om er grootse immobiliënprojekten te realiseren.'* Voorwaar een geluid dat de Oostendenaars bekend in de oren zal klinken.

AGENSEA (communication electronics) NV

maakt U steeds en overal bereikbaar met GSM

draagbare en mobiele telefoons

- alle merken uit stock leverbaar met 1 jaar volledige garantie
- eventueele montage in wagen of boot tegen de geldende garagetarieven
- op wens verzorgen wij Uw formaliteiten met Belgacom/Proximus
- 3 uur na Uw aankoop bent U reeds via Uw nieuw GSM-nummer bereikbaar in:



België	Zweden	Luxemburg	Portugal*
Nederland	Finland	Zwitserland	Ierland*
Frankrijk	Engeland	Italië*	Oostenrijk*
Duitsland	Denemarken	Noorwegen*	Griekenland*

(*) in testfase

onze promotie: **MOTOROLA** type **5200** handig-compact **2Watt**

nu leverbaar: **22.500,-bfr** inklusief BTW
tot uitputting voorraad

AGENSEA (communication electronics) NV
Tijdokstraat 14
8380 Zeebrugge

tel: 050/547478
fax: 050/546501
tlx : 83060 agesea
buiten bureeluren tel gsm: 075/258474

Jef Deroose in Rederscentrale:

Familiale visserij is gedoemd te verdwijnen

IN HET EDITORIAAL van *'het informatieblad van de Belgische reders ter zeevisserij'* (Rederscentrale nr 13 van 15 juli 1994) kondigt voorzitter Jef Deroose het einde van de familiale onderneming aan: *'De familiale onderneming sterf af (...) Middenstand — een maatschappijklasse tussen arbeiders en kapitalisten (...) kreeg bij ons zelfs een minister voor kleine en grote* [Deroose bedoelt natuurlijk 'middelgrote', NvdR] *ondernemingen, maar kan niet verhulden dat de patriarch heeft afgedaan en zijn macht moet overlaten aan de managers.'*

De Rederscentrale-voorzitter doet hiermee geen wereldschokkende uitspraak. De liquidatie van de middenklassen wordt al meer dan honderd jaar voorspeld en is trouwens ook al even lang zichtbaar. Dat de economische ontwikkeling gedicteerd wordt door de managers wordt ook al (maar dan wel veel minder overtuigend) vele tientallen jaren beweerd. Boeiender is dat Deroose dit fenomeen nu ook in de visserij erkent: *'... en die vrekkige reder zal misschien niet langer kunnen rekenen op zijn varende kinderen die niet voldoende worden betaald, maar toch (...) zullen de kustbewoners nog een lange tijd blijven vissen. Alleen, niet meer zoals het vroeger gebeurde; niet meer in een gesloten verband.'*

Elke vogel zingt zoals hij gebekt is. En de artikels van Jef Deroose worden nogal eens gekenmerkt door een, laat ons zeggen, *krinkelende, winkelende* stijl. Ook heeft hij de neiging om zijn kennis van pakweg het Marxisme en van de Vlaamse poëzie te etaleren, met als gevolg dat de lezer door de bomen het bos niet meer ziet. Sommige uitlatingen die losjes in de tekst opduiken, zeggen dan ook meer over Deroose zelf dan over de situatie (*'cultuur kan bedreigd worden door oververzadiging'* [sic]). Ook de uitlatingen over politici waarmee hij zijn stukken doordrenkt (*'...want de politiekertjes beschermen vooral en vooraf zichzelf en behouden de macht van het aantal ten nadele van hun schaarse beleidsmensen...'*[sic]) vergemakkelijken de lectuur niet. Na enig schrapwerk onthouden we evenwel dat we niet kunnen beletten dat *'het individu'* verdwijnt, dat het familiale bedrijf, dat door de Rederscentrale al een halve eeuw gepropageerd wordt, *'even voorbijgaand* (is) *als alles wat kwam en is verdwenen'* en *'dat de trend wordt verder gezet om de bedrijven groter en financieel sterker te maken door fusie en internationalisering.'*

De verandering in de structuur van de Vlaamse visserij werd al meermaals beschreven. In HVB van 6 augustus 1993 lezen we bijvoorbeeld: *'Toen de Zeebrugse vismijn in 1978 in privéhanden kwam, was het echter duidelijk dat er een nieuwe fase aanbrak voor de Belgische visserij. Met de Zeebrugse Visveiling nv (ZV) had het grootkapitaal (eindelijk, want later dan in om het even welke andere sector) zijn intrede gedaan. Tot grote spijt van "de sector"!'* en verder: *'... het verleden keert nooit meer terug. De afkalving van de Belgische vissersvloot, de realisatie van de EG, het steeds kleiner wordende belang van de visaanvoer door onze eigen reders, de intrede van het grootkapitaal in de sector van de visaanvoer... en de daaruit voortvloeiende herschikking van de machtsverhoudingen zal de sterke positie van de reders ter zeevisserij ondermijnd hebben.'*

Waar de boom valt, blijft hij liggen

Het edito van een tijdschrift is een belangrijk stukje. *'Editoriaal'* (woord dat overigens in het Nederlands niet bestaat) is afgeleid van het Frans en betekent *'hoofdartikel'*. Het vertolkt de weloverwogen mening van de redactie, die in het geval van de Rederscentrale samenvalt met de directie van deze organisatie. Merkwaardig is dus dat we daarin lezen dat de Rederscentrale een kruis maakt over haar eigen sociale basis: de familiale visserij.

Eén en ander wordt zichtbaar in de verbrokkeling van de redersorganisatie zelf. De Rederscentrale was tot voor kort de enige vertegenwoordiger van de reders ter visserij. Vandaag moet zij niet alleen rekening houden met een afzonderlijke fractie in eigen rangen (de Vlaamse Redersvereniging, VRV), maar wordt ze ook nog geconfronteerd met een aparte Belgische vissersvloot van maar liefst 27 vaartuigen... in buitenlandse handen. Het is nog maar een kwestie van tijd vooraleer uit die hoek een sterke hand naar voren komt.

Ook anderen hebben over het verschijnsel al gedurfde uitspraken gedaan. In zijn nieuwjaarsboodschap zegde burgemeester *Mommerency* van Nieuwpoort het als volgt: *'... Dit brengt ons tot de fundamentele vaststelling dat de visaanvoer in de plaatselijke vismijn niet langer bepalend is voor de ontwikkeling van de respectievelijke vissershavens; de afgeleide activiteiten zijn veel belangrijker geworden.'* Met andere woorden: de familiale rederijen zijn niet langer nodig om de boel draaiende te houden, aldus de burgemeester.

Een onomkeerbare situatie? Deroose: *'We zullen ons nog wel een tijdje bezig houden met het Nederlandse maatschapsakkoord, de poging van de Engelse visser of de rebellie van de Franse zeelui en de Europese eenwording zal blijven opstaan en vallen, maar er is een onontkoombare evolutie naar samenbundeling; naar het verdwijnen van kleinschaligheid.'*

Veel goede raad krijgen de *'familiale reders'* van Deroose niet mee: *het zal pijn doen, maar je moet je aanpassen.* Dat is het zo een beetje.

Al bij al krijgen we in het editoriaal het beeld van een oude vermoeide organisatie te zien. Ook al omdat Deroose geen alternatieven formuleert, lijkt het wel alsof de voorzitter ook nog eens de behoefte voelt bij het weggaan het licht uit te doen... en degenen die achterkomen, in het donker te laten staan. ☞



Altijd groter?

Zoals Deroose zegt: de kustbewoners zullen nog een lange tijd in de visserij aktief zijn. Het is o.i. echter bijlange niet zeker dat de kleinschaligheid daaruit verdwijnt. Ongetwijfeld hebben we de voorbije periode een ontwikkeling gezien naar steeds grotere vaartuigen, steeds zwaardere motoren en steeds duurdere investeringen. Maar we zouden de bal wel eens kunnen misslaan als we denken dat die evolutie onomkeerbaar is.

1. De zeeën dreigen als bron van voedsel immers uitgeput te geraken, na tientallen jaren waarin vissers steeds grotere boten en geavanceerdere jachttechnieken gebruiken. Dat verschijnsel is zichtbaar over heel de wereld. De visvangst is sinds 1989 over de hele wereld met 5% gedaald, voornamelijk doordat meer vissersvaartuigen op grote, haast industriële wijze te werk gaan, dikwijls in wateren die steeds meer vervuild geraken. Tot die bevinding kwam ook het Amerikaanse *'Wordwatch Institute'* dat daarover een rapport uitgaf. De samensteller van het rapport Peter Weber: *'Dit is een mondiaal probleem dat al geleid heeft tot gewapende confrontaties tussen visserijlanden, tot schoten tussen vissers en honger in de ontwikkelingslanden.'*

Uit het rapport blijkt dat, na jaren van snelle groei, de belangrijkste visgronden tegen hun grens zitten of daar al overheen zijn. Na hun hoogtepunt te hebben bereikt in de periode 1973-1991 leveren de visgronden in de Atlantische en Stille Oceaan, de Middellandse en de Zwarte Zee steeds minder op.

Vandaar dat de economie met een tegenstelling geconfronteerd wordt. Steeds grotere vaartuigen, vissen in steeds groter aantal (*) op steeds maar minder vis. Deze tegenstelling zal opgeheven dienen te worden. En dat zal een kwestie van menselijke, politieke, keuzen zijn.

2. Maar er is meer onder de zon dan economie alleen. De mensheid staat ook nog voor andere problemen. Ze mogen dan al ver van het bed van de Vlaamse 'familiale reders' liggen, ze zullen desalniettemin opgelost moeten worden. Volgens hetzelfde document van het *'Wordwatch Institute'* hebben de dalende visvangsten de afgelopen jaren al geleid tot het verlies van meer dan 100.000 banen onder de 15 miljoen tot 21 miljoen vissers in de hele wereld. Als de naties een einde willen maken aan de overbevissing en tevens willen dat hun kustbewoners ook nog werk hebben, dan zal de keuze veeleer moeten uitgaan naar kleine vissersvaartuigen. Overigens is één en ander perfect in overeenstemming te brengen met de eertijds gelanceerde slogan van *'de onderste grens'* waarbij ook de Rederscentrale stelde dat het wenselijk is dat de Belgische vissersvloot uit minstens 200 vaartuigen zou bestaan. Rekening houdend met de Europese beperkingen wil dat zeggen dat voor wat België betreft de voorkeur gegeven wordt aan 200 kleine vaartuigen, boven pakweg 50 grote.

3. Het mag dan al zijn dat de wereldeconomie (en de wereldvisserij) gedomineerd wordt door steeds grotere bedrijven. Het is al evenzeer waar dat tussen al dat geweld veel plaats blijft voor kleine initiatieven. Misschien hebben deze statistisch niet veel om het lijf, en hebben ze in de wereldeconomie al helemaal niets te betekenen, ze bruisen wel degelijk van leven. Zo was ik deze zomer veertien dagen te gast in Nieuwpoort, waar ik getuige was van een bijzonder levendige visserijbedrijvigheid die schril afstak tegen de magere cijfers die ik daarover in de economische tabellen en statistieken had leren kennen. Het blijkt juist te zijn: small is beautiful!

Flor Vandekerckhove

(*) In de jaren 1970 - 1990 verdubbelde de mondiale visserijvloot van 585.000 tot 1,2 miljoen grote boten.

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.

Vlaamse vissers op proefreis

Staartvis ten westen van Ierland

Op voorstel van de reders van de boomkorvaartuigen O 33, Z 60 en de O 51 werd, in samenwerking met het rijksstation voor zeevisserij en met de steun van de Vlaamse deelregering, een proefreis ondernomen naar de westkust van Ierland.
België beschikt in het gebied over een aanzienlijk quotum staartvis en de betrokken boomkorvaartuigen wilden onderzoeken of dat quotum te rendabiliseren valt.
De resultaten van de eerste proefreis zijn alvast niet bemoedigend. De vismogelijkheden blijken alleen maar op dieptes voor te komen waar de Vlaamse boomkorvaartuigen niet bij kunnen. Wellicht zullen de hek- en zijtrawlers, die op grotere dieptes vissen, er meer kans maken.
De initiatiefnemers zeggen in elk geval verheugd te zijn over de begeleiding die ze kregen van Rudy Declerck (rijksstation voor zeevisserij) en Bernard Maenhoudt (Vlaamse regering).

Tweeling- en drielingnetten

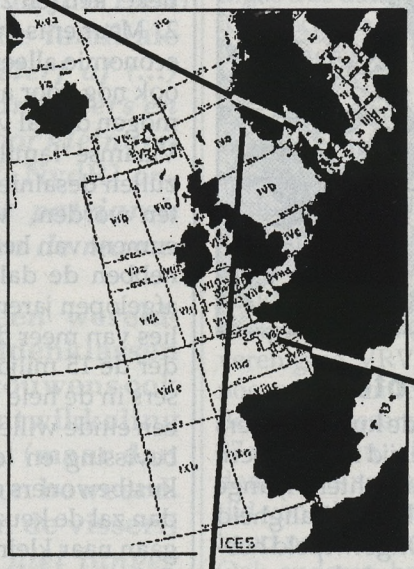
Een aantal vaartuigen, waaronder de O 154, N 525 en andere, voeren momenteel proeven uit met tweeling- en drielingnetten. Deze proeven die ook al gebeuren in samenwerking met het rijksstation voor zeevisserij en de Vlaamse regering blijken dan weer postief te zijn. De netten worden op punt gesteld te Lowestoft (GB).

Projectenbeleid

Overigens kunnen alle reders projecten voorstellen aan het rijksstation voor zeevisserij. Eventueel gebeurt dat via de Rederscentrale. Het is logisch dat degene die voorstellen heeft (zowel wat betreft vis en andere technieken, nieuwe visgronden, of vissoorten die niet aan de quota onderworpen zijn...) zichzelf ook kandidaat kunnen stellen om hun project desgevallend uit te voeren. Overigens wijst onze zegsman erop dat de resultaten van de proeven achteraf steeds kenbaar gemaakt worden aan alle Vlaamse reders, zodat elkeen er zijn voordeel kan uit halen.(wv)

Skagerrak gesloten voor schol en kabeljauw

Door uitputting van het schol- en kabeljauwquotum werd het Icesgebied IIIa (Skagarrak) op 29 juni gesloten voor alle Belgische visserschepen. het visverbod op beide gequoteerde soorten geldt tot het einde van het jaar. Vorig jaar kon de schol- en kabeljauwvisserij in het Skagerrak enkele weken langer doorgaan en werd vanaf 16 juli verboden.
Het Belgisch scholquotum '94 in het Skagarrak bedroeg 145 ton en het kabeljauwquotum 40 ton.
In de **Noorse exclusieve ekonomische zone** (oostelijk deel van IVa tussen de 58 en 62ste breedtegraad) geldt vanaf dezelfde datum een volledig visverbod voor alle vissoorten.



Tong- en heekquotum uitgeput in Golf van Biskaje

Sinds woensdag 27 juli is het Belgische vissersvaartuigen niet meer toegelaten om op tong en heek (mooie meid) te vissen in het Icesgebied VIIIa,b of de Golf van Biscaje wegens uitputting van het quotum.
Het is de derde keer dit jaar dat de visserij in de Golf van Biscaje wordt stopgezet. Deze keer loopt de maatregel tot het einde van het jaar. Dit is een gevolg van de nieuwe regeling waarbij het tongquotum in de **Golf van Biscaje** werd opgesplitst per kwartaal (100 ton in het eerste kwartaal, 200 ton in het tweede kwartaal) om een betere spreiding te bekomen. Vanaf 1 juli mochten onze vissers de resterende 121 ton tong (op een totaal van 421 ton) opvissen. Eenmaal het quotum opgebruikt, wordt de visgrond gesloten. Vorig jaar, toen er nog geen spreiding was, ging de Golf van Biscaje op 26 mei al dicht. In 1992 kon in de Golf worden gevist tot 4 juli.

PERS

Knokse persclub viert Mimi Smith

Tijdens de jaarlijkse gala van de Knokse persclub in het casino aldaar hebben de leden zich uitgesproken over de verenigingen en personen diede badstad in de belangstelling hebben gebracht. Voor wat betreft 1994 waren Jeanine Martony, J. Temmerman, Mimi Smith en J. Beirens weerhouden.
Het was uiteindelijk Mimi Smith die de 'prijs voor verdienste 1994' mocht ontvangen. Tijdens de uitreiking kon ze toch ook haar liefde voor de badstad Oostende niet verbergen. In haar dankwoord verwarde ze Knokke-Heist even met Oostende. Het kan. Waar het hart van vol is, loopt de mond van over.(jd)

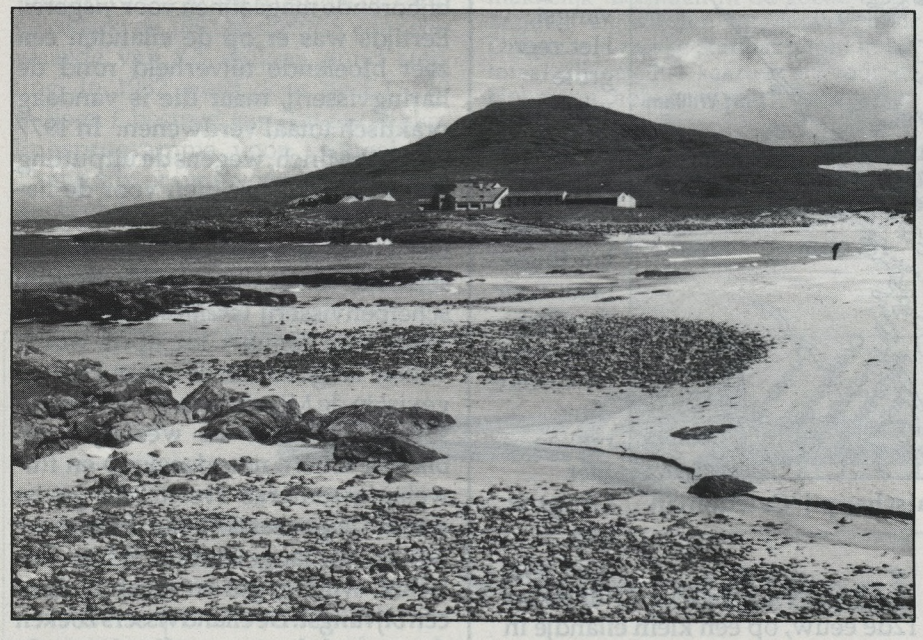
BOEK

Van Den Abeele schrijft nieuw boek

Brugge blijft voor de auteur Andries Van Den Abeele een stad met vele gezichten. De mensen die zich alleen maar met het historisch verleden van de stad bezig houden, missen veel. Daarom heeft hij samen met de fotograaf een boek samengesteld waarin de vele aspecten van de stad getoond worden. Ook Knack-hoofdredacteur (en historicus) Frans Verleyen verleende zijn medewerking aan het boek. Het werk dat ook in het Frans en in het Engels verkrijgbaar is, kost 1.990 frank. Meer info bij uitgevers Maklu, Somerstraat 13-15 te 2018 Antwerpen. Tel.: 03 / 226.41.96 en fax. 03 / 233.26.59.)(jd)

Tijdens WO II werd het vissersschip van mijn grootvader opgeëist door de Engelsen. De 0 212 'Maria-Ludovica' werd gestationeerd te Stornoway op de Hebriden. Vijftig jaar na D-day kregen we de gelegenheid deze eilanden te bezoeken. Wie die pracht gezien heeft, wil nóóit meer naar Benidorm!

De Outer Hebriden



Ruige natuur. Op de achtergrond 'The fishfactory' te Bara (foto rc)

EEN LANGE REIS: de boot van Zeebrugge naar Hull, vervolgens 800 kilometer rijden naar Ulapool (noorden van Schotland) om dan met de *ferry* de *Minch* over te steken naar Stornoway.
We hadden gekozen voor *'The Hebridean Adventure'*, een negendaagse reis met eigen wagen en verblijf in *guesthouses*, georganiseerd door *Scotsell*. Het bezoek aan de verschillende eilanden was gepland met rondritten en uitstappen naar eigen keuze. We bezochten zodoende de eilanden *Lewis*, *Harris*, *North* en *South Uist*, *Benbicula* en *Bara*. Om zover te geraken moesten we echter nog drie keer oversteken met de robuuste veerboten van *Caladonian Mac-Brayne* (1).

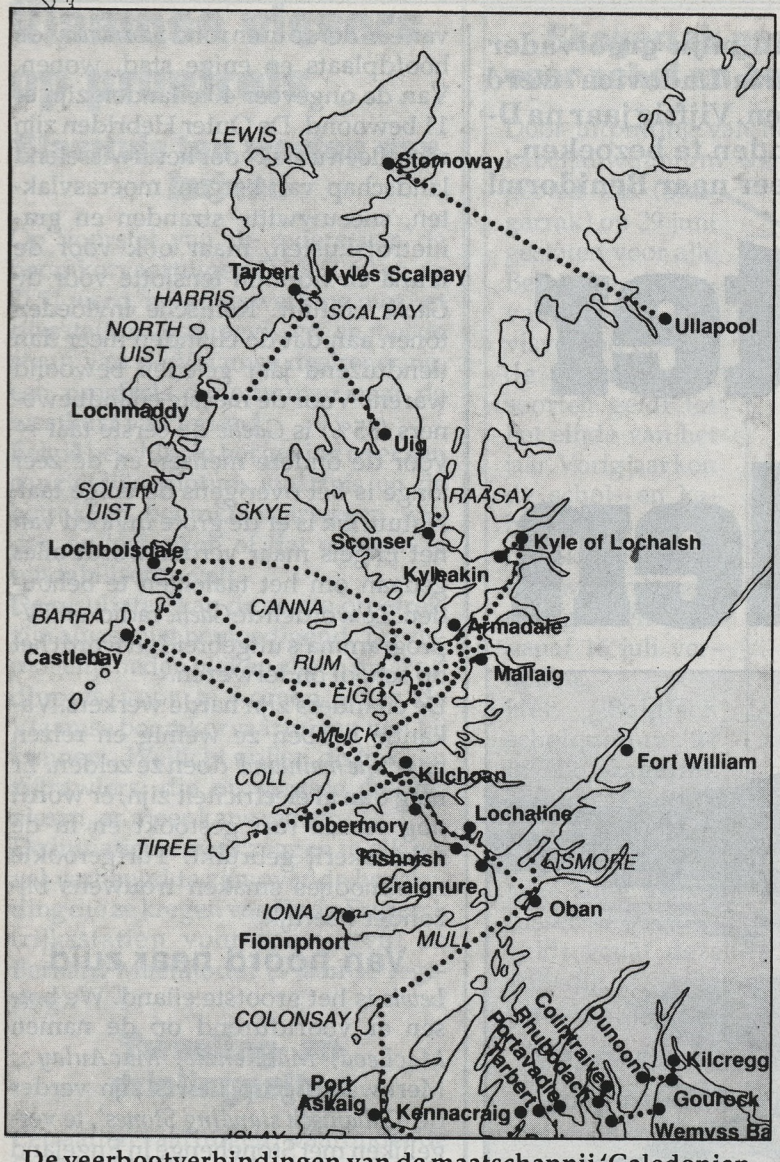
Het toerisme op de Hebriden kende in tien jaar een ware expansie. Tijdens juli en augustus verdubbelt de bevolking en meer dan zevenhonderd eilanders zijn er in de toeristische branche te werk gesteld. Er zijn bijna geen hotels maar de *guesthouses* zijn zeer comfortabel en... het eten is er prima (2).

De Westelijke eilanden

Wanneer je er toekomt staat er op een bord: *'Failte Gu Na H- Eilanan An Iar'*: Welkom op de Westelijke eilanden.
De archipel wordt gevormd door eilanden die verspreid liggen over 200 km, op 50 tot 100 km van de noordwestkust van het Schotse vasteland (*mainland*).
Er zijn 35 000 eilandbewoners waarvan een derde in en rond *Stornoway*, de hoofdplaats en enige stad, wonen. Van de ongeveer 40 eilanden zijn er 11 bewoond. De Outer Hebriden zijn niet alleen uniek voor het afwisselend landschap van bergen, moerasvlakten, sneeuwwitte stranden en granietrotskusten, maar ook voor de fauna en flora en tenslotte voor de *Gaelic* cultuur. Keltische invloeden tonen aan dat de eilanden meer dan tienduizend jaar geleden bewoond waren. Voor de meeste eilandbewoners (85%) is *Gaelic* de eerste taal — voor de oudere mensen en de zeer jonge is het overigens de enige taal. Natuurlijk is er de grote invloed van het Engels maar verder wordt alles gedaan om het taaleigen te behouden. Zo worden de *Gaelic* radio- en TV-programma's uitgebreid en wordt het op school onderwezen.
De eilanders zijn harde werkers. Vakantie hebben ze weinig en reizen naar *'the mainland'* doen ze zelden. Er mag dan al electriciteit zijn, er wordt nog steeds turf gestookt en in de zalmrokerij gebruikt. Turfgerookte zalmmootjes smaken trouwens bijzonder heerlijk.

Van noord naar zuid

Lewis is het grootste eiland. We botsen er voortdurend op de namen *MacLeod, MacKenzie, MacAulay...* Merkwaardig op Lewis zijn verder de *'Callanisch standing Stones'*, te vergelijken met Stonehenge in Engeland en Carnac in Bretagne.
Harris is het land van de scherpe contrasten. De oostelijke zijde is bergachtig en onvruchtbaar, de westelijke zijde is moerasachtig land dat vruchtbaar gemaakt werd en waar aan kleinschalige landbouw gedaan kan worden. Verder is het eiland beroemd voor de *Harris Tweed*, een zeer degelijke wollen stof die nu nog altijd ter plaatse geweven wordt. Hier ontstond ook het visgratenpatroon, op de Hebriden als *'Herringbones'* bekend. In het mooie haventje Tarbert komen vele dagjestoeristen, ook al om er in de grote winkel alles te kopen wat de Hebriden maar te bieden hebben.
Op *North Uist* werd ontdekt dat het eiland reeds 10 000 jaar geleden door een mesolitische gemeenschap bewoond was.
Benbecula is zo wat de stapsteen tussen *North* en *South Uist* en verbindt de drie eilanden door een rijweg aan de ene en een brug aan de andere zijde. Op dit eiland is er een militaire basis. ☞



De veerbootverbindingen van de maatschappij 'Caledonian Mac Brayne.

Nu verliest deze aan belang en de eilanders (die aan de militaire aanwezigheid ook een stuiver verdienen) vrezen de werkloosheid. Nog groter is de vrees dat men één van de onbewoonde eilanden zal gebruiken voor het deponeren van nucleair afval. *South Uist* is bergachtig, weinig bewoond en voor de natuurliefhebber een revelatie. Het eiland wordt doorsneden door drie lange zeeinhammen of *lochs*, ideaal voor de zalmkweek. Veel is er beschermd natuurgebied en broedplaats van vele vogelsoorten. Hier heeft lange tijd de clan van de *MacDonalds* de plak gezwaaid (maar toen bakten ze nog geen hamburgers). Nadat de Noren van Schotland verdreven werden in de 13de eeuw waren de meeste westelijke eilanden onder het beheer van deze MacDonalds, die vooral de *Gaelic* cultuur hebben weten te bewaren.

Bara, als het ware de ganse Hebriden in een notedop, is het kleinste zuidelijke eiland en het meest bezochte. *Castlebay* was vroeger een zeer bedrijvige vissershaven voor de haringvangst. Het zeer grote witte strand van *Cocklebay* is tevens landingsbaan voor de vliegtuigen die de verbinding maken met Glasgow. Het kasteeltje uit de 12de eeuw, op een klein eilandje in de baai, werd volledig gerestaureerd door een Amerikaanse rijke architect die eveneens de 45ste opvolger en chef was van de *MacDonald clan*. Thans is het de clanhome van de *MacDonalds*, die er traditiegetrouw nog jaarlijks hun geheime vergadering houden.

Visserij

Er zijn maar weinig streken in het Verenigd Koninkrijk waar de visserij zo'n belangrijke rol speelt. De eilanden hebben nu 389, meestal kleine, geregistreerde vaartuigen die rechtstreeks werk verschaffen aan ongeveer achthonderd vissers. In 1993 werd er 7.675 ton aangebracht voor een waarde van 585 miljoen frank. De vloot is verouderd: het merendeel van de grotere vaartuigen is gemiddeld dertig jaar oud. *Duncan Mac Innes*, secretaris van de Visserijassociatie, stelt dat regeringshulp zeker nodig is om de grotere schepen te vernieuwen. In het jongste jaar kwamen drie nieuwe trawlers de vloot te *Stornoway* versterken. Jonge vissers zien er weer toekomst in en het aantal leerlingen van de visserijschool van *Lews Castle* te Stornoway groeit.

De directeur van de visserijschool: *'Het is van vitaal belang voor de visserij nieuw bloed te hebben en te Stornoway hebben we een schare jonge schippers die gereed zijn om nieuwe boten te voeren als daarvoor hulp geboden wordt door de overheid'*. In de haven zijn belangrijke werken aan de gang: een nieuwe vismijn wordt gebouwd naar E.U.-normen, alsook een administratief gebouw voor de visserijcommissie en bijhorende magazijnen voor visgerei. Eertijds was er op de eilanden een zeer bloeiende nijverheid rond de haringvisserij, maar die is vandaag praktisch totaal verdwenen. In 1977 werd de Minch, wegens de uitputting van de stocks, gesloten voor de haringvangst.

Het vissen is sterk gebonden aan de seizoenen en de markten. Thans is de schelpenvisserij (*shellfishing*) hoofdzaak. Van januari tot april wordt vooral langoustine of noors kreeftje gevist in de Minch, terwijl van mei tot september naar de westzijde op blauwe kreeft, noordzeekrab en fluwelen zwemkrab (veletcrab) gevist wordt. Ongeveer 40% van de aanvoer bestaat uit langoustines. White fish (schol, wijting, gul en schelvis) is er een bijvangst. De eilandvissers zoeken dus vooral de soorten die niet op de quotalijst staan.

Toen wij in het haventje van *Castle Bay* op het eiland Bara waren, zagen we kleine boten naar de kaai komen met noordzeekrabben en deze deponeren in een grote nettenzak die daar in het water hing. 's Anderdaags in de vroege morgen kwam er een Spaanse vrachtwagen aangereden en de grote zak proppensvol levende krabben werd uit het water gehesen. Door een vijftal vissers werden de krabben vliegensvlug in plastieken bakken gerangeerd en dan geladen op de Spaanse truck die voorzien was van een container met zeewater en een pompinstallatie voor de zuurstof. We vernamen dat de vrachtwagen met de ferry naar Oban reed, vandaar dwars door Schotland en Engeland ☞

naar Portsmouth om vervolgens in te schepen op de veerboot naar *Satander* in Spanje; daar reden ze dan verder naar hun eindbestemming in Madrid. Hoeveel een krabfestijn in een Madrileens restuarant dan wel kost, wist niemand ons niet te vertellen, maar dat zal wel niet weinig zijn. Veel van de *'shellfisherie'* is trouwens bestemd voor de export (vooral Spanje). Zo komt er uit Spanje veel vraag naar fluwelen zwemkrabben (*velvetcrab*), vraag waarop de Hebriden natuurlijk maar al te graag inspelen.

Viskwekerijen

De moderne praktijk van aquacultuur startte er met de kweek van forel in de zoetwatermeren en groeide uit tot een aparte nijverheid. Zalmkweek werd gestart in de late zestiger jaren. In 1988 werd er 236 ton Atlantische zalm gekweekt en 100 ton *shellfish* voor een waarde van 8,5 miljoen pond sterling. In 1982 werd door de E.U. 20 miljoen £ besteed aan een ontwikkelingsprogramma voor viskwekerij. Thans zijn er ongeveer 400 eilanders die rechtstreeks in de viskwekerijen hun bestaan vinden. In de verwerking (gutten, roken, verpakken en verzenden) zijn er nog eens een zelfde aantal eilanders die er hun brood mee verdienen. Er zijn een vijftigtal viskwekerijen verspreid over de eilanden, natuurlijk telkens aan de boorden van de *lochs*. Verder wordt ernaar gestreefd om de viskwekerij uit te breiden. Het klare water van de lochs is er zeker ideaal voor.

Robert Coelus

(1) Ook moest er met de auto in rechte lijn ongeveer 200 km afgelegd worden, maar daar kwam nog een dikke honderd kilometer bij doordat we verschilllende afgelegen stranden bezocht hebben om ook schelpen te zoeken voor onze verzameling. Er zijn immers op de Hebriden bepaalde schelpdiersoorten die elders in de Noordzee-area zelden voorkomen.
Het is ook wel nodig bij zo'n reis je te voorzien van stafkaarten (schaal 1:50 000). Die zijn in het Verenigd Koninkrijk gemakkelijk te vinden in de goede boekhandels en worden uitgegeven door *Ordnance Survey* te Southampton. In het totaal zijn er 204 kaarten en voor de Hebriden heb je nodig: de kaarten 8,13,14,18,22 en 31.
(2) Wie er ook naartoe wil en alle informatie zoekt, neemt best contact met *Scotsell LTD 2d Churchill Way, Bishopsbriggs, Glasgow G64 2RH U.K. tel. 041 772 5928 fax 041 762 0297.*

De lezers van HVB mogen zich in de volgende maanden nog aan menig reisverhaal verwachten. Hoe het met de visvangst staat in Lissabon, Schotland en andere Europese oorden... Daarover weet u binnenkort àlles.
Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de krantenwinkels op vrijdag 2 september.

Te koop: BB-motor Jamaha, 20 pk, handgestart, kortstaart: 30.000 frank.
Polyvalnt roei- / motorbootje.L.: 2,40 meter: 10.000 frank
Zodiac Cadet T 240: 15.000 frank.

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

Failliet

A.P.S.-scheepswerf kende bijzonder kort bestaan

BIJ VONNIS VAN 4 juli werd de NV Antwerpen-Ponjaert Shipyards (APS) aan de Slipwaykaai in Oostende op dagvaarding (van de RSZ) failliet verklaard. Tevens het einde van een 38 weken aanslepend sociaal conflict dat op 8 oktober vorig jaar ontbrandde. APS bleek een merkwaardige pokerspel geweest te zijn waarin weliswaar elke troef ontbrak om de hand te leggen op een pak ontwikkelingsgeld.



269 dagen staking zitten erop. De stakingskeet wordt afgevoerd. Enkele stakers pozeren (samen met enkele sympathisanten voor een laatste keer voor de keet. Vooral Redgy Steen (links) kijkt met weemoed naar de keet. (foto boven). Achteraf wordt alles opgeruimd (foto onder). (foto's gw)



Het initiatief dat de wedergeboorte van de in vrijwillige vereffening gestelde Scheepswerven Seghers moest inluiden, is als een zeepbel uiteengespat. Geen verlengstuk dus voor de scheepswerf Seghers die in april '92 de deuren sloot, waardoor 32 werknemers naar een andere baan mochten uitkijken.

Blankenbergenaar Jean-Pierre Ponjaert, bekend van de Werkhuizen Perfecta in Zeebrugge, meldde zich eerst nog als redder in nood. Op 1 maart '93 haalde hij zeven scheepsbouwers binnen met het oog op het opstarten van de nieuwe onderneming APS. Het actief van Seghers werd ten voorlopige titel overgedragen aan de NV Doucelec, een klein bedrijfje voor elektrische installaties uit Jette, dat in afwachting van de definitieve oprichting van APS ook de nieuwe werknemers op de loonlijst nam. Ponjaert maakte zich sterk dat hij samen met zijn vennoten enkele lucratieve bouwcontracten voor de Kaapverdische Eilanden in de wacht kon slepen. De overheidsholding Gimvindus liet zich echter niet inpalmen en het geld voor ontwikkelingshulp bleef buiten schot. Het was voorspelbaar dat het bedrijf vervolgens spoedig in financiële ademnood zou geraken. Na enkele maanden was een conflict met de werknemers niet meer te vermijden. Wegens wanbetaling van hun werkgever legden de scheepwbouwers het werk neer. Ponjaert reageerde met het opzeggen van de arbeidsoveenkomsten.

De negen gingen in staking en al die tijd hielden de stakers toezicht op de werf. Pas na de uitspraak van het faillissement verlieten zij hun onderkomen waarin ze bijna vier seizoenen solidair actie voerden, maar ook met hun twijfels over de toekomst leerden leven. Dit laatste aspect kwam minder in de media aan bod, maar wellicht des te meer in het boek 'Kleine Scheepswerf, Grote Staking' dat momenteel op stapel staat. Dat de procureur van de rechtbank van koophandel in publieke zitting hun exwerkgever als een oplichter bestempelde, was nog een ultieme opsteker voor de gedupeerden. Geëmotioneerd ontruimden zij de Slipwaykaai. Ze konden nauwelijk hun ontroering de baas toen hun vertrouwde keet werd afgevoerd.

Curator Michel Baranuay, die samen met mr. Bart Bronders het faillissement moet afhandelen, verheelt niet ☞

dat het dossier een kluwen is. Over de omvang van het passief kon hij zich vorige maandag nog niet uitspreken omdat een aantal schuldeisers het houden bij de eis van één frank provisioneel. *'Morgen* (dinsdag 2 augustus, nvdr) *is er nazicht van de schuldvordering met het oog op de inleiding van de betwiste vorderingen. Pas wanneer wij de ware bedragen van de schuldvordering onder ogen krijgen zullen we ons een beeld kunnen vormen over de omvang van het van de put'*. Anderzijds is er geen duidelijkheid over het actief van APS. Zoals wij in ons vorig nummer al lieten uitschijnen claimt de curator van het intussen ook al ter ziele gegane Doucelec (failliet sinds 4 januari '94) het eigendomsrecht van de gebouwen, omdat er nooit een overdracht naar APS plaats greep. In elk geval is er onduidelijkheid over de eigenaar van de gebouwen. Voor de rest is er in de werkplaatsen nog weinig te gelde te maken, ook omdat langs gerechtelijke weg al een en ander de deur uitging. De curatoren hebben dus nauwelijks iets te bieden aan mogelijke overnemers. Geconfronteerd met die vraag duwde de curator de boot diplomatisch af. Volgens doorgaans goed ingelichte bron zou door één kandidaat-overnemer echter al formeel een bod gedaan zijn. (gw)

Het boek 'Kleine Scheepswerf, Grote Staking' zal in september op de markt komen.
Het werk heeft de vorm van een dagboek aangenomen waarin auteur Vandekerckhove niet alleen nauwlettend de gebeurtenissen op en rond de APS-werf volgt, maar ook luidop nadenkt over de eigenheid, de toekomstmogelijkheden en de waarde van de vissersgemeenschap.
Op het boek (dat verlucht zal zijn door talrijke foto's geschonken door persfotografen) kan vooringetekend worden door 449,- over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van HVB, H.Baelskaai Oostende (vermeld: scheepswerf). Vanaf 1 september kost het boek 499,-.

Failliet

Geromat bvba, Ron saertbekestraat, 8000 Brugge, handel drijvend onde de benaming 'De Visboer' werd op 29 juni 1994 failliet verklaard.

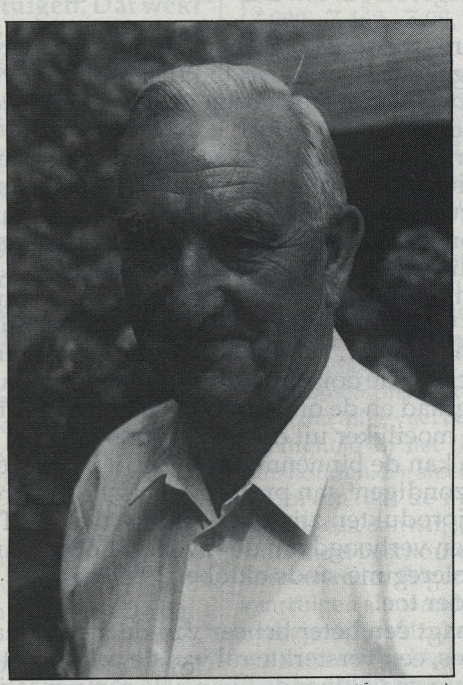
▫ **International Fish sa.**, rue de Ribaucourt 67 A,1080, Brussel, failliet verklaard op 9 juni 1994.

Nieuwe onderneming

▫ **Marine Technics nv**, Brugge, onderneming voor handel in en fabricatie van boten. Kapitaal 5.000.000 frank.

Louis Dedrie gaat op rust

ONDER DEZELFDE TITEL als deze die hierboven afgedrukt wordt, verscheen in HVB van 23 december 1993 reeds een artikel waarin de pensionering van scheepsmecanicien Louis Dedrie aangekondigd werd. Het was een gebeurtenis die aanleiding gaf tot het organiseren van een groot afscheidsfeest dat, zo zegde de verslaggever, *'werd voortgezet tot in de late uurtjes'*.



(foto gw)

Op rustgesteld dus? Niet helemaal, want nadien was Louis Dedrie nog steeds niet van de kaaien weg te branden. Gepensioneerden mogen immers een gedeelte van de tijd actief blijven en de coöperatieve scheepsverzekeringsmaatschappij 'Hulp in Nood' maakte daar dankbaar van gebruik om Dedrie als expert voor het keuren van scheepsmotoren te blijven gebruiken.

Maar een mens kan niet blijven werken. Op het einde van augustus legt Louis Dedrie (70) er het bijltje bij neer en daarom kunnen wij nu opnieuw dezelfde titel gebruiken als HVB in 1983: Louis Dedrie gaat op rust.

Na een imposante loopbaan, omzeggens geheel gewijd aan de zeevisserij, oordeelt 'Lowie' dat het welletjes geweest is. De zeevisserij zal een expert moeten missen, want hij kon, bij wijze van spreken, met de ogen dicht een scheepsmotor ontmantelen en weer samenstellen.

Lang voor zijn pensionering was hij reeds aangesteld door Hulp in Nood als expert voor de scheepsmotoren.

De loopbaan van Dedrie is overigens vrij eenvoudig te beschrijven. In 1945 vestigde hij zich als zelfstandige aan de Victorialaan te Oostende, waar hij een druk beklant herstelbedrijf runde. Hij deed dat tot in 1963. Op 1 oktober 1983 trad hij in dienst van de rederscoöperatieve Scap waar hij als bedrijfsleider twintig jaar actief bleef. Hij kreeg de opdracht een werkhuis mekaniek uit de grond te stampen en te leiden. En dat deed hij met succes, want Scap bouwde in die twintig jaar veertig schepen en Dedrie was daarbij telkens verantwoordelijk voor de motor. Gesteld dat Dedrie in de periode dat hij zelfstandig was ook nog eens twintig motoren zou geplaatst hebben, dan komt hij tot een totaal van zestig. Een derde van de huidige Vlaamse vloot!

De taak van expert-scheepsmotoren die hij toen ook al uitvoerde voor 'Hulp in Nood' bleef hij na zijn pensionering verder doen, maar daar komt tegen het einde van deze maand dus ook een einde aan.

Over hem schreef HVB in 1983: 'Louis Dedrie was een streng expert; rechtvaardig is rechtvaardig, was zijn leidmotief, en in die zin was zijn rapport opgemaakt'.

Overigens verwachten we dat Dedrie nog lang op de kaaien te zien zal zijn. (fv)

Europese Commissie:

crisis visserij oplossen door wegwerken overcapaciteit

IN HET WEGWERKEN van de overcapaciteit (*), een beter beheer van de visbestanden en een striktere controle op de vangsten schuilt de oplossing van de crisis in de visserij. Dat is althans de mening van de Europese Commissie die een crisisdebat op gang wil brengen.

De Commissie betreurt dat de meerjarige oriëntatieprogramma's (MOP's) te laat werden goedgekeurd om greep te krijgen op de overcapaciteit van de visserijvloot. Die programma's worden overigens snel achterhaald door de technische evolutie.
De Europese visserij, die het moeilijk heeft om voor een stabiele bevoorrading in te staan, moet niet alleen optormen tegen een fel toegenomen invoer, maar ook tegen de concurrentie van de groeiende aquacultuurproduktie. Bovendien is er het fenomeen van de stijgende visprijzen die sneller gaan dan de prijsaanwas van dierlijke produkten (varkensvlees, kip...). In crisissituaties (koopkrachtvermindering) kiest de consument nu eenmaal voor het goedkoopste produkt. Ook de sterke wisselkoersschommelingen vallen in het nadeel van de vishandel uit, zo stelt de Europese Commissie.
De overcapaciteit creëerde ook structurele problemen. Naast overbevissing is er de hoge schuldgraad en de onderkapitalizatie van talrijke kleine ondernemingen die steeds moeilijker uit de kosten geraken.
De Europese Unie kan de binnenmarkt maar in beperkte mate beschermen, zonder zich te 'bezondigen' aan protectionistische maatregelen. De douanerechten op visserijprodukten zijn overigens bij de GATT geconsolideerd en kunnen niet worden verhoogd om de invoer uit derde landen af te remmen. Het nieuwe controleregime sinds oktober 1993 laat dan weer wel een beter toezicht op de invoer toe.
De Commissie vraagt een beter beheer van de visserijmarkten door uitwisseling van gegevens, een versterkte rol van de producentenorganizaties, een betere kwaliteitszorg en voldoende financiële compensaties in crisissituaties. Daarnaast dringt de Commissie aan op snelle en doeltreffende begeleidingsmaatregelen voor vissers die door de herstructurering uit de boot vallen.

(*) De sanering is overigens volop bezig. In 1983 visten de lidstaten 7 miljoen ton bijeen. In 1990 was de oogst nog 5,5 miljoen ton groot. In dezelfde periode steeg het visverbruik per inwoner van 15 tot 22 kilogram. Het verschil werd opgevangen door invoer uit derde landen. Die invoer vertegenwoordigde in 1984 circa 29 procent van de Europese aanvoer. In 1992 was de invoer gegroeid tot 54 procent (+ 86 %) van de eigen produktie.

27 Belgische vissersvaartuigen weldra door satellieten gevolgd

DE EUROPESE UNIE (EU) heeft alle lidstaten ingeschakeld in een pilootproject waarbij de posities van vissersvaartuigen per satelliet worden geregisteerd. De Europese Commissie trok 8,55 miljoen Ecu (336 miljoen fr.) uit om het project te bekostigen. Ons land mag rekenen op een tussenkomst van 287.559 Ecu (11,4 miljoen fr.) voor de installatie van de plaatsbepalingssystemen, de uitrusting van een werkstation en de werkingskosten gedurende 365 dagen.
Het proefprojekt *'permanente positiebepaling'* loopt in principe van 1 juli 1994 (in de praktijk misschien vanaf 1 oktober, een datum die zelfs niet meer haalbaar lijkt) tot 30 juni 1995. Tijdens de proefperiode vallen alle kosten ten laste van de EU.
De Dienst voor Zeevisserij kreeg de opdracht het project te begeleiden en te zorgen dat er minstens tien Belgische vissersvaartuigen aandeelnemen. Om met de beschikbaar gestelde middelen een maximaal aantal vaartuigen met de kosteloze communicatieapparatuur te voorzien werd uiteindelijk gekozen voor alle vaartuigen vanaf 34,90 meter l.o.a., m.a.w. voor de vaartuigen die alle communautaire wateren bevaren en nagenoeg dezelfde aktiviteit uitvoeren.

De 'uitverkoren' zijn:

Nr	Naam	loa	bt	pk	kW
Z.46	Neptunus	34,90	273	1.200	882
Z.47	De Marie Louise	38,31	387	720	530
Z.50	Tijl	36,00	238	1.200	883
Z.54	De Bounty	37,87	385	1.080	795
Z.59	Gudrun	34,90	773	1.200	882
Z.60	Blue Angel	36,25	317	1.200	882
Z.67	Rubens	34,90	274	1.200	883
Z.76	Zeejager	34,90	273	1.200	882
Z.78	Vertrouwen	34,90	274	1.230	904
Z.90	Oosthinder	34,90	274	1.200	882
Z.91	Noordhinder	34,90	274	1.200	882
Z.96	Jan van Gent	37,15	366	1.197	880
Z.97	Cleopatra	34,90	273	1.200	882
(geschrapt en nu varend als LT.197)					
sinds 24.6.94 vervangen door:					
Z.97	Jeanne	37,72	396	1.079	794
Z.99	Terra Nova	40,57	462	1.195	880
Z.105	Atlas	36,25	317	1.197	880
Z.121	Deborah	37,87	385	810	596
Z.162	Van Dijck	37,00	386	900	662
Z.185	Emerald Star	36,92	296	1.200	882
Z.186	Shannon	36,98	333	1.080	795
Z.243	Drakkar	36,25	317	1.197	880
Z.284	Vicky	35,05	361	1.448	1.065
BOU.319	Zeldenrust	40,25	469	1.200	882
Z.321	Westhinder	40,68	462	1.196	880
O.333	Marco	36,01	329	1.190	875
Z.510	A. Rodenbach	34,90	273	1.200	883
Z.571	Custos Deus	38,90	372	1.200	882
Z.596	De Zwerver	37,09	366	1.197	880

De Z.5 Drakkar (39,00 m.), nog steeds niet geschrapt in de *Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen*, werd niet weerhouden omdat het vaartuig niet meer over een Belgische visvergunning beschikt. De Z.5, onder een ander nummer vissend in Ierland, staat eigenlijk in twee landen geboekt.

Amerikaans

De 27 vaartuigen, alle grote boomkortreilers, worden voorzien van een electronisch plaatsbepalingssysteem, bestaande uit een ontvanger ('blauwe doos', aan boord geplaatst door SAIT) die via een van de vier geo-stationaire satellieten (= satellieten die meedraaien met de aarde) 24 posities per dag (in real time GMT) doorstuurt naar het grondstation van *Inmarsat* in de USA. Kostprijs 7.210 dollar per stuk (ca 230.000 frank). Het grondstation vertaalt de informatie en stuurt de gegevens door naar het werkstation, gevestigd bij de *Dienst voor Zeevisserij* in Oostende. Het spreekt vanzelf dat de gegevens vertrouwelijk zijn. Het grondstation controleert op die manier alle vaartuigen onder Belgische vlag. Wanneer deze zich binnen de voorbehouden visserijzones van een andere lidstaat bevinden moet de positie binnen de zestig minuten aan de oeverstaat worden gemeld. Bij overtredingen is het de oeverstaat die moet optreden.
Voor de verwerking van de gegevens viel de keuze op het Amerikaanse systeem Amerikaanse *Comsat Mobile* ☞

Communication. Het is duurder dan het Franse *Telecom*, maar de gebruikskosten liggen gevoelig lager.
De 27 deelnemers aan het proefproject krijgen ook nog een gratis computer aan boord waarmee communicatie schip-wal en omgekeerd mogelijk is.
Om een en ander op wettelijk te regelenverschijnt een ministrieel besluit dat de modaliteiten vastlegt.
Na beëindiging van de proefperiode worden de ervaringen geëvalueerd. Pas dan zal uitgemaakt worden of het systeem van permanente positiebepaling veralgemeend wordt. Gebeurt dit wel, dan moeten grenzen worden vastgelegd (bv. alle vaartuigen vanaf 24 m.). Het heeft immers geen zin om ook de kustvaartuigen met die verplichting op te zadelen.
Blijft de vraag wie moet opdraaien voor de kosten als reeds een gedeelte van de vloot de apparatuur gratis kreeg. Ook de aanpassing naar 220 volt van enkele proefvaartuigen is volledig voor rekening van de EU. Vast staat dat bij de definitieve invoering van het systeem de zendkosten nooit ten laste van de reder vallen. (gw)

Veranderingen in Officiële Lijst Belgische Vissersvaartuigen

Juni '94. Verandering van tonnemaat: ▫ O.274 Lucali, eigenaar Lebluy CV, Tulpenlaan 17, 8450 Bredene. Bt. 110 - Nt. 33. Zeebrief: 6.6.94.
Nieuw vaartuig: ▫ Z.97 Jeanne, eigenaar BVBA Jacoba, Heiststraat 217, 8380 Brugge 5 - Zeebrugge. Roepnaam OPDS, l.o.a. 37,72 m., Gt. 396 - Nt. 118, bouwjaar 1993, werf 11, staal, motor Mak, 794 kW - 1.079 pk (1993), boomkorvisserij. Zeebrief: 24.6.94.
Erratum (pag. 16): ▫ Z.232 Stormboy, eigendom Bianca Rederij NV, Bayauxlaan 12, 8300 Knokke-Heist. kW 221 ipv 276 - pk 300 ipv 375.
Scheldevloot
Verandering van tonnemaat en pk: ▫ BOU.133 Saeftinghe, eigenaar J. Quintelier, Nijverheidslaan 4, 9170 Waasmunster. Bt 12 - Nt 3 - 165 pk - 121 kW.
Juli '94. Naamverandering en verandering van thuishaven: ▫ BOU.201 Adriana-Maria wordt Z.201 Adriana-Maria, eigenaar NV Rederij Noordpas, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge. Zeebrief: 20.7.94.
▫ A.2 Nancy wordt O.2 Nancy, eigenaar BVBA Gebroeders Schroeyers, Zandvlietse Dorpstraat 36, 2040 Antwerpen. Zeebrief: 29.7.94.
Verandering van eigenaar en PK: ▫ N.73 Kotje, eigenaar bvba Rederij De Westhoek, Leopoldlaan 120, 8430 Middelkerke, tel. 059-30.49.87. 299 pk - 220 kW. Zeebrief: 29.7.94.

Z.97 Jeanne zonder ruchtbaarheid gedoopt, Z.474 in stilte in de vaart

Nieuw vissersvaartuig geen feest meer waard?

Het wordt voor de pers steeds moeilijker om op de hoogte te geraken van tewaterlatingen en dopen van nieuwe vissersvaartuigen. Dat wekt de indruk dat enige ruchtbaarheid niet meer op prijs wordt gesteld. Zelfs tijdschriften die goed met de sector vertrouwd zijn, worden over het hoofd gezien. Zo was in het *Informatieblad Redercentrale* niets terug te vinden over de tewaterlating van de Z.474 in Oostkamp en de doop van de Z.97 in Zeebrugge. Vorig jaar was het trouwens ook al een al geheimzinnigheid rond de Z.519.

Tegen alle verklaringen in werd de nieuwe Z.97 Jeanne op zaterdag 2 juli gedoopt. De grote boomkortreiler van Roger De Graeve doorstond enkele dagen eerder de proefvaart. Aan het gebeuren werd nauwelijks ruchtbaarheid gegeven. De uitnodiging verliep selectief en de pers werd volledig over het hoofd gezien. Geen enkel dagblad maakte dan ook melding van de doop. Het is een merkwaardige kentering als de komst van een nieuw schip — zeker in de huidige omstandigheden! — geen nieuwsitem meer is.
Niet eens zo lang geleden, in mei '90, titelden we nog in dit blad *'Vlaamse kermissfeer op doop grootste bokkentreiler'* ter gelegenheid van de overdracht van de Z.30 (een maand later als Z.321 geregistreerd). De mediabelangstelling 'kon toen niet op', ook al omdat het zogezegd het grootste vissersvaartuig betrof dat ooit op een Belgische werf van stapel liep (wat niet met de werkelijkheid overeenstemt, wèl de langste boomkortreiler).
Van de volgende tewaterlatingen en dopen was te pers regelmatig op de hoogte (Z.200, Z.162, Z.98, B.601, Z.99, Z.186, Z.47), behalve voor de Z.519 'Rachel Sarah' en de in Nederland gedoopte O.229 'Liberty' en BOU.201 'Adriana-Maria' (sinds vorige maand Z.201). Ook met de nieuwe Z.474 'Limand'a van de gelijknamige rederij uit Knokke-Heist liep het verkeerd. De tewaterlating gebeurde in alle stilte maar de Zeebrugse Scheepswerven NV faxte ons achteraf een bericht. Intussen is het vaartuig al twee weken in de vaart. Mogelijks volgt er in september een officiële overdracht, zo kwamen wij intussen te weten.
We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat alles veel te maken heeft met de onenigheid in het (Zeebrugse) visserijhuishouden. De sfeer is reeds in die mate 'bedorven' dat de nieuwe Z.97 'Jeanne' niet als een aanwinst voor de Zeebrugse vloot moet beschouwd worden. Scheepsbouwer-reder Roger De Graeve laat zijn vaartuigen al maanden in het buitenland verkopen, hoofdzakelijk in Breskens. Dat is zijn goed recht, maar het roept grote vragen op wanneer een man die met de Zeebrugse visserij groot geworden is, zijn thuisbasis de rug toekeert. (gw)



Foto: De vloot van Roger De Graeve: de gepavoiseerde Z.97 Jeanne, pas officieel gedoopt, naast de uitgevlagde LT.197 Cleopatra en de Z.99 Terra-Nova. (foto gw)

De 'Obotrita' strandt te De Haan

Een postkaart uit de verzameling van lezer Goes uit Oostende vult deze maand onze fotorubriek.
De 'Obotrita' was een stalen driemastbark die als thuishaven Hamburg had en eigendom was van de rederij Cellier. Toen de meeste zeilende vrachtschepen al lang van de zeeën verdwenen waren, was deze 'old-timer', (gebouwd in 1892: lengte 72 meter, breedte 11,5 meter, diepte 21,9 voet) nog steeds actief. En zo gebeurde het dat de 'Obotrita' op het einde van

(postkaart: verzameling Goes)



november 1925 voorbij de Belgische kust voer. Het vaartuig kwam van Peru en had een lading guano aan boord bestemd voor Terneuzen.
Op 25 november brak er een storm uit, waarvan de 'Obotrita' de speelbal werd. De wind joeg het ontredderde schip in de richting van het lichtschip De Wandelaar dat nabij de gelijknamige bank tegenover Wenduine lag.
Schipper Brys van het lichtschip zag het gebeuren en moest dringend optreden, wilde hij vermijden dat de op drift geslagen 'Obotrita' het lichtschip zou rammen. Overigens zou de 49-jarige schipper van De Wandelaar bij dit manoeuvre het leven laten (1).
Intussen waren de noodsignalen van de 'Obotrita' opgevangen en zowel uit Oostende als uit Blankenberge vertrokken roeiboten van de reddingsdiensten. De Blankenbergenaars onder leiding van Jan Govaert hadden geen geluk. Zij voeren met hun open reddingsboot langs het strand. Urenlang vochten zij tegen de stormwind om voor De Haan dan zee te kiezen. Niet voor lang, want de golven smeten hen terug op het strand. Die van Oostende (2) hadden dan het voordeel dat ze niet vanaf het strand moesten vertrekken, maar door de staatssleepboot (3) naar De Haan getrokken werden. Zij slaagden erin alle hens (18 man) van boord te halen en veilig aan de wal te zetten.
De op hol geslagen 'Obotrita' liep uiteindelijk vast op het strand van De Haan (zie foto).
De berging verliep niet van een leien dakje. In een paar dagen tijd had het zeilschip zich immers al tien voet in het zand gezogen. Belgische en Duitse bergers kregen het schip slechts vlot nadat een groot gedeelte van de lading gelost was. En op nieuwjaardag 1926 om twee uur 's middags gebeurde dat uiteindelijk: het schip werd vlot getrokken.
Lang zou het schip niet meer varen, want hetzelfde jaar nog werd ze voor de sloop verkocht.

(1) Schipper Brys werd gegrepen door door een kabel gegrepen en meegesleept. Met een afgescheurde hand, een opengescheurde schouder en een diepe hoofdwonde werd hij (vele uren nadien) met een loodsboot meegenomen. Hij overleed op 27 november in het militair hospitaal van Oostende.
(2) De betrokken redders van Oostende waren schipper A. Verburgh, onderschipper F. Duyck, matrozen-redders E. Huys, L. Ostin, V. Rau, J. Dasseville, A. Kooy, V. Devaux, P. Vanden Broucke, A. Vanbesien, A. Rau en P. Brys.
(3) De bemanning van de betrokken sleepboot bestond uit schipper L. Decrop, stuurman J. Impens, matrozen F. Nassel en M. Dorchain, machinist A. Verschelde, kwartiermeester-stoker A. Clybouw, stokers C. Eyland en H. Lagae en tenslotte vier matrozen-redders: E. Goes (vader van onze lezer Goes, uit wiens collectie de hierbij afgedrukte postkaart komt), J. Declerck, Vantournhout en A. Devaux.

Het citaat

Vanaf deze maand wordt HVB verrijkt met een nieuwe rubriek. In 'Het Citaat' wordt telkenmale een citaat afgedrukt die met de visserij of met artikels in dit blad te maken (zouden kunnen) hebben; citaten die overigens op één of andere manier opzienbarend zijn. Waarom ze dat dan wel zijn? Dat laten we aan de lezer over.
Daar gaan we!
Jan Hoet (conservator van het museum voor hedendaagse kunst te Gent): **'Ik ga heel graag in de *Villa Lorraine* eten. En in Lyon passeer ik altijd bij Pierre Bocuse. Mijn lievelingsgerecht is: *asperges met artisjokken*, klaargemaakt door een meesterkok, met een wijnsausje erbij. Dat is voor mij het *allerproefste*. Maar ik ben ook zot van verse zeetong: zo'n kleine *scharreltong*, uit IJslandse wateren!'** (Humo, 28 juli 1994).



Vistechnieken van de Vlaamse vissers (III)

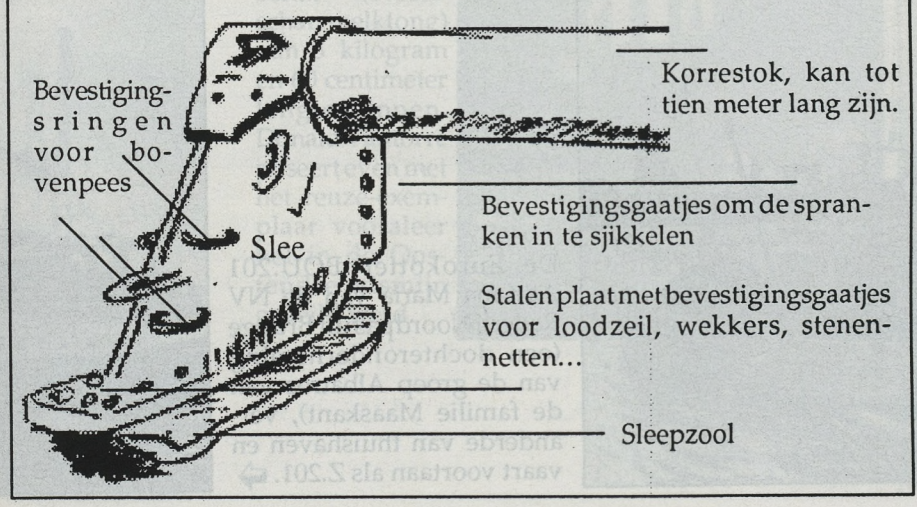
Bomen en Borden

In HVB van vorige maand (HVB 7, 94 pag. 29, 30) bespraken we de kor (het sleepnet). Maar kijk, de beste kor kan nog niet vissen zonder een systeem dat het, zowel vertikaal als horizontaal, openhoudt.
Er zijn verschillende manieren om dat te doen. De korren zijn daar ook naar gemaakt. Bij ons zijn de meest gebruikte vormen de 'boom' (bok) en de 'borden' (planken), ook is er nog het systeem waarbij twee schepen het net in de breedte openhouden en waarbij gewichten en vlotters voor de nodige hoogte zorgen (spanvisserij).

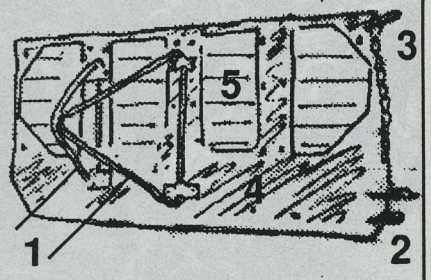
Boomkorvisserij: een hele boel

Bij de 'boel' (de 'visboel') hebben we
a) de beide sleeën.
b) de 'boom' of korrestok. (Boom komt nog voort uit de tijd dat de korrestok uit hout vervaardigd werd tegenwoordig is dit een stalen buis).
c) de spranken: twee stalen kettingen die de korrestok en de sleeën verbinden met het korretouw.
De *korrestok*, van drie tot tien meter lang, dient hier om het net in de breedte open te houden. De lengte verschilt volgens de visserij (tong of garnaal en kust- of open zeevisserij) en natuurlijk volgens de grootte van eht schip.
De *sleeën*, tussen 50 en 100 centimeter hoog, houden de kor in de hoogte open. Aan de sleeën zijn ook de boven- en de onderpees (loodzeil) bevestigd, ook de 'wekkers' of desgevallend de stenennetten of, bij de garnaalvangst, de 'klossenpees' is eraan vastgemaakt. Aan de slee is een plaat gelast, waarin een aantal bevestigingspunten geboord werden. Volgens de stand die de slee bij het slepen over de zeebodem aanneemt, sjikkelt (1) men de spranken in een van die boringen. Elk gat geeft een ander sleeppatroon.
Onderaan de slee is een dikke stalen plaat gelast, (de 'zool'). Het is die zool die over de zeebodem sleept, waardoor deze regelmatig slijt en dus tijdig moet vervangen worden.
De *spranken* zijn stalen kettingen, die als 'hanepoot' langs beide kanten in de sleeën gesjikkeld worden en naar elkaar toelopen tot aan het korretouw en daar dan weer in gesjikkeld. De spranken mogen vooral niet te kort zijn, omdat de korrestok dan zou plooien, ze mogen evenmin te lang omdat het mogelijk moet blijven de korboelen boven water te houden bij het winden, daar de spranken niet in de viskatrollen kunnen gewonden worden.
Gewicht: De ganse boel moet uiteraard zwaar genoeg zijn om de kor op de zeebodem te houden. De korrestok sterk genoeg om onder dat gewicht niet te plooien.

Slee en korrestok



Houten bord



1. de 2 scharnierende 'brackets'
2. bevestigingsringen voor oplanger van het 'loodzeil'
3. bevestilgingring voor oplanger v.d. bovenpees
4. ijzerenversterkingsgeraamte
5. zeewaterbestendige houten planken.

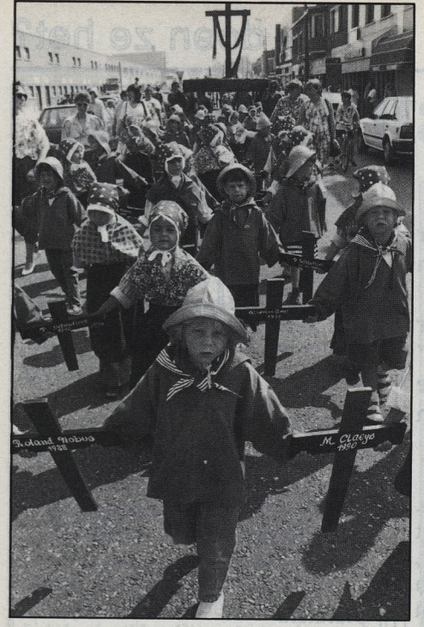
Borden

Er is het goeie oude 'bord' uit kloeke zeewaterbestendige planken (vandaar dat men ook spreekt over de plankenvisserij) gemaakt, rechthoekig van vorm en beslagen met zware stalen versterkingen. En er is het ovaalvormig bord, uit ijzer vervaardigd.
Beide hebben 'brackets' (driehoekig gebogen ijzers): het ouderwetse bord een tweevoudig, de moderne versie een enkelvoudig 'bracket'. De funktie van de 'bracket' is om het korretouw in te sjikkelen en het bord inhet water de posite te geven die nodig is om zijdelings weg te scheren. Aan de achterkant van een bord zijn bevestigingsplaatsen voorzien om aan de bovenkant de oplangers van de bovenpees in te sjikkelen, en aan de onderzijde de oplanger van het 'loodzeil' of onderpees (voor al deze begrippen verwijzen we uiteraard naar de vorige bijdrage (kor) in HVB). Wel willen we hier nog kwijt dat een oplanger een lengte staaldraad is met aan beide uiteinden 'ogen'. Deze staaldraad verbindt de plank met het net.

Zeedierenjager

(*) sjikkelen: Twee delen die voorzien zijn van 'ogen' met elkaar verbinden door middel van een D-sluiting (sjikkel).
Een D- sluiting bestaat uit een stalen U- vorm waarin eenbout geschroefd kan worden.
'sjikkelen' komt waarschijnlijk uit het Fries, zoals 'sjouwen' en 'sjorren'. In het Oostendse woordenboek spreekt Roland Desnerck van 'tsjikkel... 1. schalm, schakel van een ketting; 2. sluitbout, sluitschalm ... ook sjikkel. (3de druk, 1988 pag. 467.)

de maand in beeld



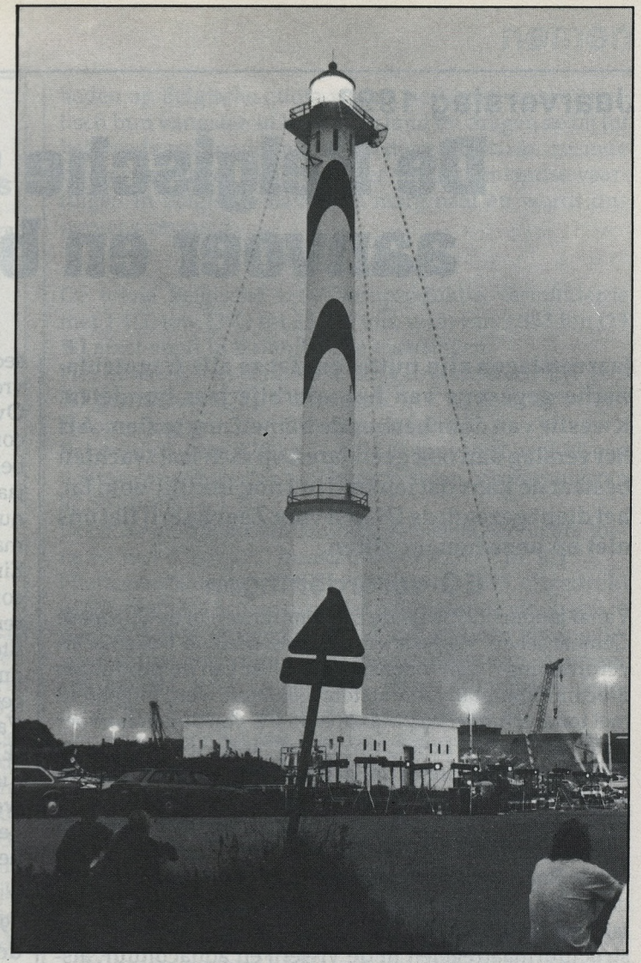


Zeebrugge herdacht zijn vissers. De plechtigheid voor de oude vismijn werd voorafgegaan door de processie waarin nog steeds heel wat jeugdige (vissers)kinderen opstappen. De dag werd afgesloten met de zegening van de acht garnaalvaartuigen die 's avonds de haven verlieten.



De acht Zeebrugse garnaalvaartuigen lagen er dit jaar mooi gevoiseerd bij. Opvallend was dat zeven boten de Greenpeace-vlag hesen. ⬆

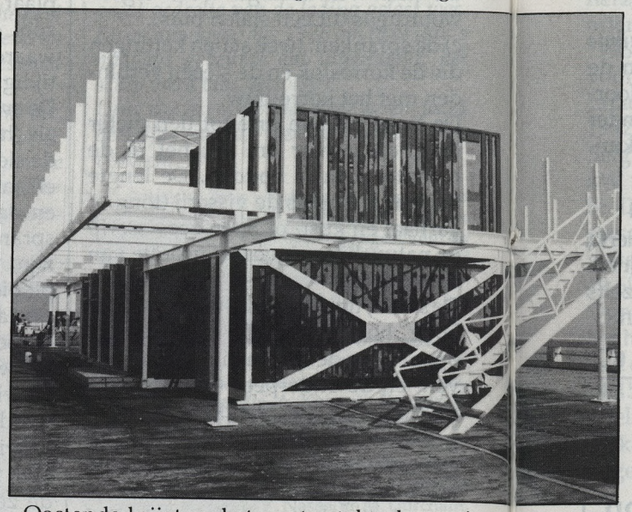




De Oostendse vuurtoren kreeg een design-aankleding die met veel licht en kleur aan de talrijk opgekomen belangstellenden werd voorgesteld. ⬆



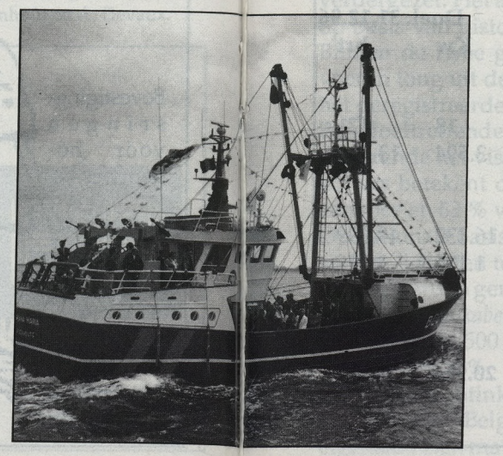
Er kwam uiteindelijk geen tweede zitdag bij te pas voor de verkoop van de zusterschepen Z.37 Orka en Z.38 Manta. Beide Eurokotters uit het faillissement van de Rederij Orca uit Heist werden uit ter hand verkocht aan de BVBA Alco uit Knokke-Heist.



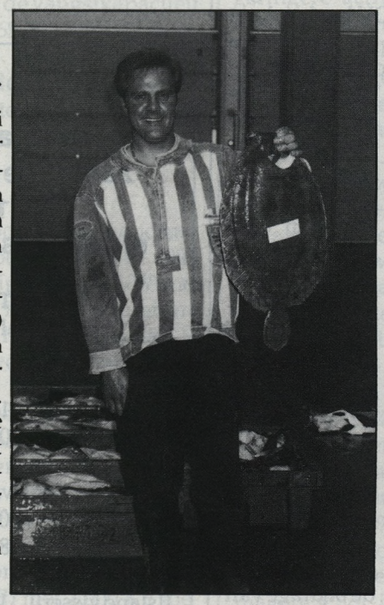
Oostende krijgt op het westerstaktsel een nieuwe attraktie bij. Een cafetaria opgebouwd uit verschillende containers die door een stalen skelet bijeen worden gehouden. De Captain's Cabin en het Beaufort SunDeck zijn zo gebouwd dat ze gerust een orkaan doorstaan. ⬆



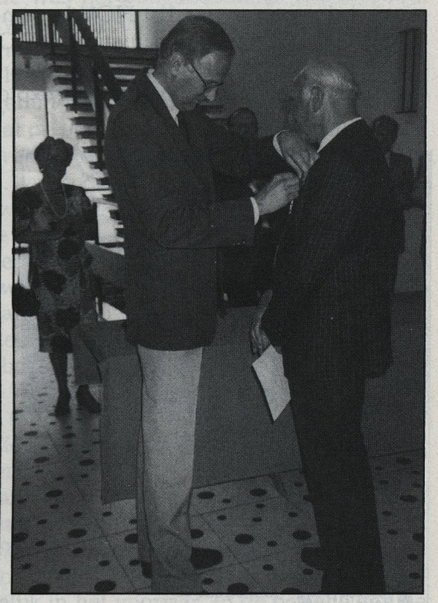
Hij blijft regelmatig in Oostende te zien, de SY.86 uit het Schotse Stornoway. De krabben en levende kreeften van het kleine houten vaartuig liggen er blijkbaar goed in de markt. ⇨



De Eurokotter BOU.201 Adriana Maria van de NV Rederij Noordpas uit Brugge (een dochteronderneming van de groep Albatros van de familie Maaskant), veranderde van thuishaven en vaart voortaan als Z.201. ⇨



Maandag 18 juli bracht schipper Stefaan Decuypere en zijn bemanning van de N.36 Donia een reuze tongschar (steenschar, melktong) van 3 kilogram en 60 centimeter lengte binnen. Donald Vantorre poseert even met het reuze-exemplaar vooraleer het in de Oostendse vismijn geveild werd. ⇨



Oud-leraar Emiel Pincket van de Visserijschool John Bauwens kreeg wegens bewezen diensten eremetaal opgespeld. Het was de Oostendse schepen van Onderwijs Eric Six die de gepensioneerde leraar tot Ridder in de Kroonorde promoveerde. ⬆

Jaarverslag 1993

De Belgische zeevisserij, aanvoer en besomming

Jaarverslagen zijn nuttig omdat ze alle fragmentarische gegevens van het voorbije jaar bundelen. Kwestie van door het bos de bomen nog te zien. Als het verslag dan ook geen jaren op zich laat wachten bestaat de kans dat iemand het nog inkijkt ook. En, het dient gezegd: de Dienst voor Zeevisserij liet ons niet op onze honger zitten.

EG-verordeningen

Vanaf januari 1993 zijn de binnengrenzen in de Europese Gemeenschap verdwenen en is de nieuwe basismarktverordening [1] van toepassing. De lijst van de produkten die communautaire marktsteun genieten, werd uitgebreid met tong, schar en bot. Maximaal 14 % van de jaaraanvoer van één soort komt, in geval van opvang, voor communautaire steun in aanmerking. De degressieve vergoeding staat nu in direct verband met de door de producentenorganizatie werkelijk toegepaste ophoudprijs, inclusief de tolerantiemarge.

Op de Raad van 20 juli 1993 is een EG-verordening [2] met betrekking tot het *Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij* (FIOV) goedgekeurd. De steun voor structuurmaatregelen in de visserij en aquacultuur, alsmede in de verdere verwerking en afzet van de produkten ervan, zal voortaan van het FIOV komen en niet langer van het EOGFL [3], *sectie Oriëntatie*. Het FIOV heeft ook tot taak bij te dragen tot het scheppen van een duurzaam evenwicht tussen de bestanden en de exploitatie daarvan; het concurrentievermogen van de bedrijfsstructuren en de ontwikkeling van economische levensvatbare ondernemingen in de sector te versterken; de voorziening met en de valorisatie van visserijprodukten te verbeteren.

De modaliteiten en voorwaarden voor de bijdrage van het FIOV aan de maatregelen tot aanpassing van de structuur van de sector zijn vastgesteld in een raadsverordening [4] die de vroegere structuurverordeningen vervangt.

Overeenkomst over de invoering van een nieuwe controleregeling voor het gemeenschappelijk visserijbeleid [5] is bereikt in de raadszitting van oktober vorig jaar. Naast controle op de technische maatregelen wordt nu ook controle op de naleving van het structuur- en marktbeleid voorzien.

Eind december 1993 besliste de Raad principieel een communautair stelsel van visserijvergunningen in te voeren [6]. De Europese visvergunning, die in feite de identiteitskaart is van het vissersvaartuig, zal als basis dienen om de bestaande nationale machtiging te vervangen door een nieuw stelsel van visvergunningen.

Vanaf 1 januari 1994 is de *Europese Ekonomische Ruimte* (EER) [7] van toepassing geworden. De landen van de *Europese Vrijhandelsassociatie* (EVA) [8], waaronder Noorwegen, Zweden, IJsland, Finland, zullen voortaan zonder belemmeringen hun produkten in de Europese Unie kunnen invoeren.

Modernisering van de vismijnen

1993 werd voor de visserijsector eveneens gekenmerkt door grondige moderniseringswerken aan de vismijnen. Te Zeebrugge verhuisden de vismijnactiviteiten zelfs naar het Europees visserijcentrum in de achterhaven.

☞

TABEL 1

Toestand van de Belgische zeevisserijvloot per segment op 31.12.93 tegenover de einddoelstelling MOP III eind 1996

	Toest. 31.12.93			Doel. 31.12.96	
	aantal	kW	brt	Kw	brt
Kustwateren					
- staande want	1	18	471	18	471
- boomkor	80	4.802	15.687	3.594	13.817
Gemeenschapswateren					
- boomkor	70	16.932	48.199	16.132	49.699
- borden	18	2.216	5.168	1.170	3.870
IJslandvisserij	1	188	375	0	0
TOTAAL	**170**	**24.156**	**69.900**	**20.914**	**67.857**



APS repareert alle merken scheepsschroeven. Door onze ervaring van meer dan 50 jaar, kunnen wij u deskundig adviseren betreffende reparaties en nieuwe aankopen. Bovendien beschikken wij over een eigen expeditie waardoor wij u snel van dienst kunnen zijn. Bel voor uitvoerige informatie:

Antwerp Propeller Service

Antwerp Propeller Service n.v.
Kerkstraat 46
2070 Zwijndrecht/Burcht
telefoon 03/252 73 42
Telefax 03/252 92 12

Licenced by LIPS PROPELLERS

TABEL 2

Evolutie van de aanvoer in Belgische en buitenlandse havens

JAAR	AANVOER BELGISCHE HAVENS	AANVOER BUITENL. HAVENS	% BUITENL. AANVOER	TOTALE AANVOER
	Ton	Ton		ton
1950	53.180	668	1.2	53.848
1955	69.504	2.924	4.0	72.428
1960	47.569	7.628	13.8	55.197
1965	48.078	4.854	9.2	52.932
1970	46.392	236	0.5	46.620
1975	38.317	4.711	11.0	43.028
1980	32.763	7.366	18.4	40.129
1985	35.556	4.386	11.0	39.942
1990	30.769	6.772	18.0	37.541
1991	28.182	8.072	22.3	36.254
1992	24.679	8.676	26.0	33.355
1993	22.897	9.353	29.0	32.250

Bij de commissiebeschikking van 22.11.93 heeft België een herziening van de einddoelstelling van het meerjarig oriëntatieprogramma (MOP) van de derde generatie 1992-1996 bekomen. Gezien de minimum leefbaarheidsdrempel voor de Belgische visserijsector werd bereikt, worden de capaciteitsdoelstellingen van het overgangsprogramma 1992 meteen ook de einddoelstellingen 1996 voor de Belgische zeevisserijvloot,. Dat betekent maximaal 67.857 kW voorstuwingsvermogen en een tonnage van 20.914 bt. Daarbij worden de doelstellingen van het belangrijkste segment, de boomkorvaartuigen, in de communautaire wateren bevroren op de situatie aanvang 1993, zijnde 49.699 kW.

Opnieuw is de vloot in 1993 afgebouwd. Het aantal eenheden nam af met 12 tot 170, zodat de vangstkapaciteit van de vloot op 31.12.93 nog slechts 69.900 kW (- 5 %) en 24.156 bt (- 5 %) bedroeg (zie tabel 1). Teneinde de totale doelstellingen te verwezelijken zou de vlootkapaciteit in de komende drie jaar met 14 % moeten afnemen in tonnage en met 3 % in voortstuwingsvermogen.

Quota

Al bij al werd de verdeling van het Noordzeetongquotum naar de vaartuigen toe als goed beoordeeld en in 1993 verdergezet. Het aandeel van vaartuigen tot 221 kW was op basis van historische rechten 34 % van het quotum. Binnen de twee groepen wordt de hoeveelheid aan te voeren tong uit de Noordzee toegewezen in functie van het geregistreerde motorvermogen.

Een doeltreffende verdeling werkt een vangstspreiding gedurende het visseizoen nog in de hand. Voor de Eurokotters betekent de tong niet minder dan 30 % van de aanvoer en 63 % van de besomming.

Op nationale basis kwamen opnieuw 14 quotaruilen met andere lidstaten tot stand. Vermits belangrijke volumes haring werden geruild tegen tong, kon het witvisquotum uitgedrukt in *kabeljauwekwivalent* (KE) met 2.000 KE toenemen tot 59.500 ton KE. De benuttingsgraad bedroeg uiteindelijk 89%.

Naast de vlootinkrimping, bleef het fenomeen van het uitbaten van Belgische vaartuigen door niet-Belgische eigenaars zich manifesteren. Niettegenstaande deze eenheden op Belgische quota vissen, verkopen ze systematisch hun vangsten in het buitenland en dragen ze bij tot het steeds groeiende belang van de verkopen in vreemde havens (zie tabel 2). De aanvoer van buitenlandse vaartuigen in Belgische havens is marginaal en wordt dus nergens vermeld.

Produktie

De totale Belgische zeevisserijproduktie verminderde met 1.100 ton, (3%) tot 32.250 ton, waarvan 9.353 ton (29 %) afzet vond in buitenlandse visafslagen.

Het uitvaren met eenheden van gemiddeld 457 kW (+ 3 %) gedurende 37.034 zeedagen (- 6 %) leidde tot een besomming van 3,1 miljard frank (- 2 %).

Per zeedag werd 870 kg (+ 3 %) aangevoerd, wat bij een lichte prijsverbetering resulteerde in een besomming van 83.300 frank (+ 4 %).

Doch de gasoliekosten kenden eveneens een lichte toename met 6 % tot 7,2 frank/liter. (6,75 fr/l. in '92)[9].

Niettegenstaande de initiële witvisquota 1993, uitgedrukt in KE met 2,3 % afnamen en dat daarnaast de vlootsterkte met 10 % was teruggelopen tot 182 met een gezamelijk voortstuwingsvermogen (aanvang 1993) van ongeveer 100.000 pk (- 8 %), verbeterden de witvisvangsten uitgedrukt in KE met 4,3 % tot nagenoeg 53.000 KE.

Typerend voor het jaar 1993 was ongetwijfeld de witviscrisis, die vooral in februari en maart hard werd aangevoeld. Voornamelijk de rondvissoorten kabeljauw, schelvis, wijting en koolvis kenden uiterst lage prijzen. Ook de schol ontliep niet aan de fikse negatieve prijsspiraal in februari en maart.

Aanvoer

De aanlandingen in eigen havens daalden verder met 1.782 ton tot amper 22.859 ton, zijnde een afname van 7 %. Deze produktie was het vangstresultaat van een 11% geringere activiteit in zeedagen bij een gewogen gemiddelde vermogensinzet van 440 kW per eenheid (+ 5%). Het aantal zeedagen omvatte dan ook 30.220 dagen.

De algemene gemiddelde prijs verbeterde met 4% tot 100 frank/kg, zodat de besomming in eigen havens met 94 miljoen frank verminderde tot 2,29 miljard, een vermindering van 4 %. Per zeedag verbeterde de aanvoer met 4% tot 758 kg, terwijl de waarde met 5.500 frank toenam tot 75.600 frank (+ 8%).

De aanvoer liep in de drie Belgische havens dan ook terug. De aan wal gezette hoeveelheden Belgische vis in Zeebrugge daalde met 1.036 ton tot 14.233 ton (- 7%), terwijl de omzet 89 miljoen frank kromp tot 1,43 miljard frank. Het aanbod in Oostende verminderde met 576 ton tot 7.654 ton (- 7%), terwijl de besomming slechts met 5 miljoen afnam tot 735 miljoen frank. Nieuwpoort mijnde 1.011 ton (- 14%), goed voor een stagnerende besomming van 117 miljoen frank.

Na de forse aanvoerdaling van schol in 1992 met 25%, was de scholaanvoer in 1993 opnieuw aan een belangrijke afname van 18% onderhevig. Het aanbod van deze platvis verminderde tot 7.521 ton. De aanvoerinclinatie situeerde zich voornamelijk in het voorjaar. In de periode van de magere schol, januari-april, werd slechts 2.312 ton schol gemijnd, wat toch een daling van 36 % betekende. Daar de prijs het ook wat liet afweten, zakte de scholbesomming in het voorjaar met tot 109 miljoen frank. In de periode vanaf mei tot de jaarwende kende de produktie een daling tot 5.209 ton (- 6%). Vermits de prijs dan 8 % ☞

verbeterde tot 60 frank/kg kon de besomming zelfs nog lichtjes toenemen tot 311 miljoen frank.
Het aanbod van de edele platvis tong groeide met 14% tot 4.129 ton. Ruim de helft van die aanwas werd verwezelijkt gedurende het laatste kwartaal. Daar het meeraanbod voortvloeide in een prijsdrukkend effekt van 10%, zodat de tong gemiddeld werd gemijnd tegen 240 frank/kg, verbeterde de aanvoerwaarde slechts met 3% tot 992 miljoen frank. In feite was de gemiddelde tongprijs gedurende de eerste negen maanden '93 van 265 frank/kg eerder stagnerend tot licht dalend (- 3%), terwijl gedurende het vierde kwartaal harde klappen te verwerken vielen. De gemiddelde tongprijs daalde immers van 254 tot 189 frank/kg, zijnde een afname van 26 %, vooral te wijten aan extreem lage prijzen voor de kleine maten. Niettegenstaande gedurende het laatste kwartaal 325 ton tong meer werd aangevoerd (+ 32%) liep de besomming met 5 miljoen frank terug tot 257 miljoen frank.
Ook het belangrijke aanbod van zeeduivelstaarten, 261 ton (+ 50 %), lokte fikse prijsdalingen uit van 76 frank/kg (- 22%). De prijs van deze delicatesse zakte dan ook tot 264 frank/kg. De tarbot en griet noteerden prijsreducties van 8% en werden gemiddeld respectievelijk gemijnd tegen 300 frank/kg. Beide soorten vertegenwoordigden samen een omzet van 168 miljoen frank (- 7 miljoen).
De pilootwitvis kabeljauw noteerde een prijsdaling van 11% en werd gemiddeld tegen 65 frank/kg verkocht. De grote maten haalden 82 frank/kg, terwijl de gullen van maat 4 en 5 respectievelijk tegen 69 en 43 frank/kg werden verhandeld. De bruto-opbrengst van kabeljauw verflauwde met 13 miljoen frank tot 165 miljoen frank.
De andere rondvissen zoals schelvis, koolvis, vlaswijting en leng kende prijsreducties van 20 tot 25%.
Onder meer dankzij een belangrijk tongaandeel in het aanvoerpakket kon de algemene gemiddelde prijs van de bodemvis met 3 % verbeteren tot 100 frank/kg.
Het prijsverschil tussen de schaaldieren garnaal en langoestienes verkleinde. Het garnaalaanbod liep immers nagenoeg 60 ton terug tot 520 ton, terwijl de gemiddelde prijs bijna 20 frank/kg verbeterde tot 147 frank/kg (+ 15%). Voor de eerste keus garnalen werd 246 frank/kg (+ 8%) betaald. De maat 2 ging tegen 120 frank/kg (+ 16 %) van de hand. De garnaalomzet groeide met 3 % tot 76 miljoen frank en kwam daarmee in de onmiddellijke omgeving van de langoestinebesomming van 79 miljoen frank (- 9 %). De aanvoer van langoestines nam met 46 ton toe tot 465 ton, terwijl de prijs met 18 % terugliep tot 170 frank/kg.

TABEL 3

Uit de markt genomen hoeveelheden in Belgische havens

SOORT	1992 GEWICHT (ton)	% tov TOTALE AANVOER	1993 GEWICHT (ton)	% tov TOTALE AANVOER
Schelvis	91	17,1	196	43,8
Kabeljauw	16	0,7	32	1,3
Koolvis	9	4,5	31	22,8
Wijting	207	19,0	206	23,1
Pollak	-	-	0	0,5
Leng	2	1,5	4	3,1
Heek	3	3,1	2	4,1
Steenbolk	52	12,8	70	19,0
Schol	169	1,9	45	0,6
Bot	25	18,4	40	25,3
Schar	15	3,0	5	0,9
Tong	-	-	-	-
Tarbot	-	-	-	-
Griet	-	-	-	-
Tongschar	0	0,1	1	0,2
Schartong	0	0,5	2	3,1
Heilbot	-	-	0	0,0
Rog	68	5,2	43	3,2
Rode poon	45	19,7	23	11,3
Grauwe poon	12	10,8	26	26,2
Engelse poon	7	5,2	9	8,4
Zeewolf	1	0,6	-	-
Zeeduivel	0	0,0	-	-
Kongeraal	4	10,0	4	9,2
Roodbaars	4	3,4	6	7,4
Doornhaai	0	0,4	0	0,6
Hondshaai	47	11,9	23	8,1
Zandhaai	2	9,7	5	22,3
Andere demersale soorten	2	0,9	3	1,5
Horsmakreel	1	14,3	0	1,2
Haring	99	40,8	0	0,0
Makreel	2	10,9	-	-
Andere pelagische soorten	0	8,9	-	-
Garnaal	-	-	--	
Noordzeekrab	0	0,1	0	0,0
Andere schaaldieren	0	10,7	-	-
St.-Jacobsschelpen	0	0,0	0	0,0
Pijlinktvis	0	0,3	0	0,0
Zeekat	0	0,1	0	0,0
Octopus	0	0,6	-	-
Wulk	-	-	0	0,0
Andere weekdieren	0	0,6	-	-

Interventie

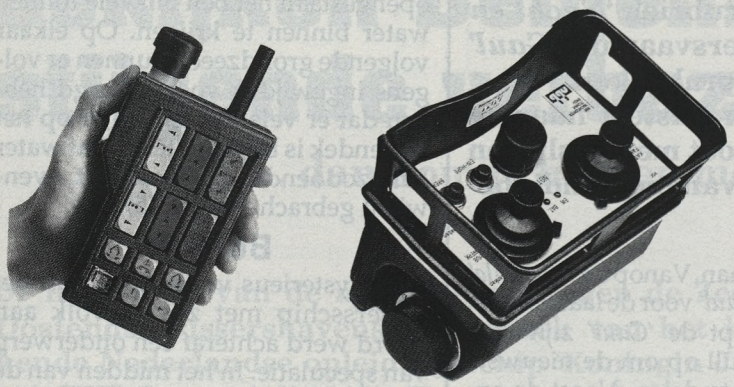
De ter interventie aangeboden hoeveelheden visserijprodukten verminderden met 110 ton tot 775 ton, zijnde 3,4 % van het totale aanbod. De opvang gedurende het eerste semester verdubbelde tot 400 ton, terwijl de doordraai gedurende het tweede semester bijna halveerde tot 375 ton.
De grote probleemsoorten waren wijting en schelvis, waarvan 206 ton of 23 % van het aanbod en 196 tot of 44 % aan de markt werden onttrokken. Verder werden 70 ton steenbold, 58 ton ponen en 66 ton kraakbeenvissen (rog en haai) gedenatureerd.

In eigen havens voerde de boomkorsector 18.575 ton (- 2%) aan, het vangst- ☞

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

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



t.b.v. : autolaad-, haven-, portaal-, mobiele- en bouwkranen; betonpompen; hoogwerkers; lieraandrijvingen; schrootpersen; betoninstallaties; bouwmachines, enz.

Verkrijgbaar in verschillende uitvoeringen, zwart/wit, getrapt of proportioneel. Ook maatoplossingen !
Volledige ombouw van uw machine(s) mogelijk, zowel hydraulisch als elektrisch.

nv Van de Vijver-Cammaert België
Hydrauliek & Pneumatiek
Kustlaan 150
8380 Zeebrugge
telefoon : 050-547338 telefax : 050-547345
Engineering, nieuwbouw, reparatie & revisie.

resultaat van 20.790 zeedagen (- 4%) met een gemiddeld voorstuwingsvermogen van 526 kW (+ 3%). Dat leverde een stagnerende besomming van 1.918 miljoen frank op, wat per zeedag 92.200 frank (+ 4 %) betekende. De schepen van 880 kW produceerden in 6.021 zeedagen (+ 3%) 8.305 ton (+ 2%) goed voor een besomming van 820 miljoen frank (+ 3%), terwijl de Eurokotters met 220 kW in 3.460 zeedagen (- 12%) 1.602 ton (- 11%) verwezelijkten, goed voor een mijnwaarde van 191 miljoen frank.
De zijtrawlers, die gericht op rondvis jagen, presteerden 2.483 zeedagen (- 34%) met eenheden van 347 kW. De gezamelijke produktie omvatte 2.145 ton (- 29%) ter waarde van 129 miljoen frank (- 36%). Per zeedag betekende dit 860 kg (+ 8%) tegen 52.000 frank (- 2%).
Ook de visserijactiviteit op Noorse kreeftjes verminderde met 22% tot 3.147 zeedagen. Bij een aanvoer van 400 kg per zeedag (+ 5%) verwezelijkte deze groep 1.250 ton (- 18%). Tegen een prijs van 111 frank/kg leverde deze aanvoer een omzet van 138 miljoen frank op (- 19%). Dit betekende per zeedag 43.900 frank (+ 3%).
De kustvisserij op garnaal werd 3.452 dagen (- 11%) uitgeoefend met eenheden van 163 kW. De vangst omvatte 662 ton (- 6%) die gemijnd werd tegen 84 miljoen frank (+ 4%). Per zeedag resulteerde dit in een bruto-opbrengst van 24.300 frank (+ 18%).



Intracommunautair handelsverkeer

Ingevolge het wegvallen van de intracommunautaire grenzen sinds 1 januari '93, zijn ook de gegevensstromen over het interne handelsverkeer gewijzigd. Belangrijke exportfirma's werden verzocht mee te werken om de gegevensbestanden van Intrastat te voeden. Via extrapollatie tracht men dan een beeld te krijgen van het handelsverkeer binnen de Europese Unie. Tot op heden zijn nog geen jaarcijfers voor 1993 over het intracommunautair handelsverkeer beschikbaar.

▫ BRON: Ministerie van Landbouw, bestuur der Economische Diensten - Dienst voor Zeevisserij, Oostende. 'De Belgische zeevisserij, aanvoer en besomming 1993' door Ir. M. Welvaert, 178 blz.

(1) verordening 3759/92
(2) verordening 2080/93
(3) EOGFL: Europees Oriëntatie en Garantiefonds voor Landbouw
(4) Raadsverordening 3699/93 van 21.12.93 vervangt de veroderningen 4028/86 en 4042/89
(5) verordening 2847/93 van 12.10.93
(6) verordening 3690/93
(7) Europese Economische Ruimte (EER): gemeenschappelijk markt van 19 Westeuropese landen, nl. de lidstaten van de Europese Unie (EU) en de leden van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA)
(8) Leden van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA): Oostenrijk, Zwitserland, Liechtenstein, Noorwegen, Zweden, Finland en IJsland
(9) Gemiddelde gasolieprijs op hoogtepunt in 1985 met 13,97 fr/l., daalde tot 6,02 fr/l. in 1988 en bedroeg in 1991 7,76 fr/l.

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

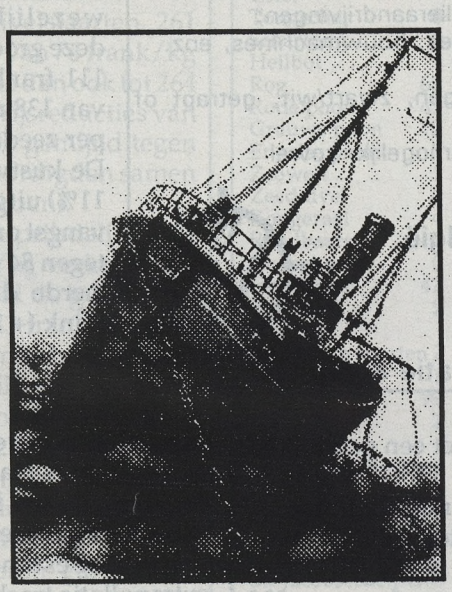
Vissersschip of spionagevaartuig? (II)

In een vorige editie vroeg HVB zich in de rubriek *'Nacht en Ontij'* (HVB 7,'94 pag. 37) af of het Britse vissersvaartuig *'Gaul'* in 1974 verdween als gevolg van spionagepraktijken.
Als men de officiële rapporten bekijkt en luistert naar de vissers die het vaartuig hebben gekend, moet men besluiten dat het vissersschip, door een samenloop van omstandigheden, is omgeslagen. Niks spionage!

De *'Gaul'* liep als hektreiler-fabrieksschip te water te Lowestoft in 1972 in opdracht van de *Ranger Fishing Company* als de SN 18 *'Ranger Castor'* (1106brt) (1). Op 15 oktober 1973 slorpte de *B.U.T.* de *Ranger Fishing Company* op (2). De *'Ranger Castor'* werd dan te Hull ingeschreven als de H. 243 *'Gaul'*.
Het schip vaart de Humber af op 22 januari 1974 met schipper *Peter Nellist* en 34 vissers aan boord. Op de rede van Bridlington brengt de redeboot nog een visser naar het schip. De bemanning bestaat dan uit 36 man; drie meer dan gewoonlijk. Zijn deze drie spionnen? Waarschijnlijk niet. Het schip heeft nu immers ook meer machines voor visverwerking aan boord, zodat er ook meer bemanningsleden aan het werk kunnen.
De *'Gaul'* zet koers naar de visgronden van Noord-Noorwegen. Op 26 januari loopt ze Lodingen (Noorwegen) binnen om de ernstig zieke stuurman aan wal te zetten. Op 28 januari loopt het vaartuig het Noorse Tronsöbinnen om de nieuw overgevlogen stuurman aan boord te nemen. De volgende negen dagen wordt er, in gezelschap van verschillende andere Britse treilers, gevist boven Noordkaap.
Tijdens de nacht van 7 op 8 februari 1974 steekt een hevige storm op. Zowel de *'Gaul'* als de andere hektreilers zijn excellente zeeschepen. Toch moeten ze alle met hun neus in de wind gaan liggen, wachtend op beter weer.

Laatste gesprekken

Tijdens de vroege morgen van 8 februari voeren de stuurman van de H. 243 en deze van de H. 421 *'Swanella'* (3) een gesprekje via de VHF-zender. Beide vaartuigen rollen en stampen slechts op 3 à 4 mijl van elkaar.
Na het gesprek zijn verschillende treilers zo dicht bij elkaar gedreven dat de *'Gaul'* besluit vrij water op te zoeken. Deze vaart de *'Swanella'* voorbij en gaat elders het gevecht met de elementen aan. Vanop de *'Swanella'* ziet men de *'Gaul'* voor de laatste keer. Om 9u30 roept de *'Gaul'* zijn walkapitein te Hull op om de nieuwste toestand mee te delen. Naast de op-



gave van zijn vangst zegt de schipper dat hij samen met nog 11 andere treilers ligt te wachten op beter visweer.
Om 10u30 dezelfde morgen geeft de *'Gaul'* haar positie door aan het begeleidingsschip, de hektreiler (ex-H. 389) *'Othello'* (4) met de vermelding dat alles goed en wel is.
Om 11u00 sturen twee bemanningsleden persoonlijke boodschappen door aan hun familie via *Wick Radio* (Schotland).
Wat de *'Gaul'* daarna is overkomen blijft een maritiem mysterie.

Oorzaken

Vissers uit Hull die het schip goed kenden zijn ervan overtuigd dat het vaartuig omver geslaan. Het vissersschip moet overvallen zijn door een aantal grondzeeën. Op het fabrieksdek stapelde zich soms water op, zo weten de vissers. Samen met grondzeeën kan dit een negatieve factor geweest zijn. Er moet maar 1 deur opengestaan hebben om vele tonnen water binnen te krijgen. Op elkaar volgende grondzeeën kunnen er volgens ingewijden voor gezorgd hebben dat er vele tonnen water op het nettendek is blijven staan. Dat water kan zodoende de *'Gaul'* uit evenwicht gebracht hebben(5).

Besluit

Het mysterieus verdwijnen van het vissersschip met zoveel volk aan boord werd achteraf een onderwerp van speculatie. In het midden van de Koude Oorlog, terwijl ook Russische spionagevissersschepen de zeeën bevoeren, werd natuurlijk ook in die richting gedacht. De publieke opinie liet het onderwerp niet los zodat uitendelijk werd besloten het wrak van de 'Gaul' te zoeken. In mei 1974 kon men besluiten dat de *'Gaul'* vermoedelijk op 70 nautische mijlen van Noordkaap lag. Het opsporingsschip bracht toen ook een door een Noordse treiler opgeviste reddingsboei van de *'Gaul'* mee.
Over die reddingsboei is een en ander te doen geweest, zo blijkt ook in het julinummer van HVB. Maar voorwerpen kunnen met de getijden heen en weer drijven, ze kunnen ook veel later van het schip loskomen of bijvoorbeeld een periode hebben vastgelegen in de monding van een rivier, zodat de thesis van de 'Tames Televion'-reporters, als zou de boei daar opzettelijk gedeponeerd zijn, tot het rijk van de verbeelding behoort.
De vissers uit Hull hebben gelijk wanneer ze zeggen dat de hektreiler door een samenloop van omstandigheden is gezonken en niet als spionage- of spookschip van de aardbol verdween.

Daniël Pots

(1) Geregistreerd te North-Shields
(2) B.U.T. staat voor British United Trawlers. De rederij werd opgericht op 1 juli 1969 door het samengaan van Associated Fisheries (die was gevormd door Hellyer Brothers en Northern Trawlers) en de 'Ross Group'. In 1973 vervoegde de Rangerrederij de groep. Tijdens haar hoogdagen bezat de B.U.T. meer dan 120 vaartuigen waarvan 27 grote hektreilers. De treilers kregen uiteindelijk allemaal namen van stammen: Gaul = Galliër.
(3) Van J. Marr and Son (jan-febr 1968)
(4) Sedert het vergaan van drie treilers in nauwelijks enkele dagen tijd stuurde de UK altijd een begeleidingsschip mee met vissende Britse vloten. Het was meestal een gecharterde oudere treiler.
(5) Denk aan de 'Herald of Free Enterprise' vóór Zeebrugge.

Nederlandse vissers-in-spe bekijken Belgenland met stijgende verbazing

'... dan kom je hier en merk je dat je gedachtengang 180 graden gedraaid moet worden.'

OP HET EINDE van de maand juni kregen de Zeebrugse en Oostendse vissershavens het bezoek van het indrukwekkende Nederlandse opleidingsschip 'Koningin Juliana' (zie ook HVB 7 van 1 juli 1994). Het vaartuig dat in 1976 gebouwd werd als schoolschip voor vissers en toekomstige koopvaardij-officieren is uitgerust voor diverse visserijen en heeft een uitgebreid arsenaal van navigatie- en visserijapparatuur aan boord.

Over deze reis aan boord van de 'Koningin Juliana' bracht Dirk Hoek verslag uit in het Nederlandse visserijblad 'Stuurboord'. Wij lichtten er een aantal pittige passages uit.

Zeebrugge

Dinsdag 28 juni — ... Wij brengen met de jongens een een bezoek aan de 'Golfbreker', dit is de visserijschool van Zeebrugge. ... Groot was de verwondering bij het zien van het kapitale pand waarin een gedeelte van de visserijschool is gevestigd, de verwondering werd nog groter toen wij er binnen waren, dit moet je echter zelf gezien hebben. Grote trappen en zuilen van prachtig marmer, enkele personen voelden of het echt was, op de vloer een ingelegd Venetiaans mozaïek en prachtig uitgewerkte plafonds. Is dit een visserijschool? Het gebouw was oorspronkelijk gebouwd als een woning voor een rijke Belgische aannemer in 1920. Tijdens de tweede wereldoorlog is deze man verkeerd geweest, zodat na de oorlog zijn woning in beslag werd genomen door de Belgische regering. Het kapitale pand doet nu dienst als hoofdgebouw van de visserijschool, duur in onderhoud. Bij het onderhoud wordt men geholpen door de regering en door de plaatselijke autoriteiten.

Zo gaat het er dus aan toe wanneer rechtgeaarde vissers uit het Lutherse noorden naar het Bourgondische Vlaanderen afzakken. Overigens vallen ook al eens zuiderlingen ten prooi aan enige verwondering terzake. Zo herinneren wij ons die geschiedenisles waarin de onderwijzer het had over die Franse koningin die in de jaren 1300 naar Vlaanderen afzakte en (in het Frans weliswaar) zeide: 'Ik dacht dat ik hier de koningin was, maar hoe meer ik rond mij kijk, hoe meer koninginnen ik zie' (of iets van die aard).

Er is verwondering over zoveel pracht en praal, en de verwondering houdt blijkbaar niet op: *'In de school naast de visserijschool krijgen wij een maaltijd aangeboden. Deze maaltijd gebruiken wij tegelijkertijd met ca. 150 schoolkinderen in leeftijd van 4 tot en met 8 jaar, sommigen van deze leerlingen hadden nog een slabbetje voor.*

De maaltijd bestond uit soep, wortels, aardappels met rosbief, net als thuis. Ziet u dat op de Nederlandse scholen gebeuren?', zo vraagt Dirk Hoek zich af. En wij vragen ons af wat de verslaggever eigenlijk bedoelt. Krijgen de Nederlandse kinderen dan geen eten op school? Moeten ze wachten tot ze helemaal thuis zijn? Of verschilt dat schooleten dan grondig van heteen ze thuis krijgen? Of hebben ze daar geen slabbetjes? Of slagen ze er daar niet in — zoals in het cliché terzake — een smakelijk gerecht te bereiden? Voor wat de veelgeroemde simulator in het nautisch centrum te Zeebrugge laten de Belgen dan weer erg in hun hart kijken: *'Het Belgisch onderwijzend personeel ziet de si-*

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



Op het prachtige Nederlandse opleidingsschip 'Koningin Juliana' waren ze vrwonderd over de Bourgondische weelde die ze in Vlaanderen aantroffen (foto gw).

mulator toch als een soort kermis-attractie cq. videospelletje.' zo noteert Hoek. Jaja.

Woensdag 29 juni — Vanmorgen om 6 uur gewekt en daarna en bezoek aan de nieuwe vismijn van Zeebrugge gebracht. Waren we onder de indruk van de visserijschool, tijdens dit bezoek vielen onze monden verder openvan verbazing. Deze vismijn is groot, gekoeld, voldoet aan de nieuwste EEG-eisen. Deze vismijn is ook voorzien van een volautomatische sorteerinstallatie welke geschikt is voor diverse soorten vis. De jongens keken hun ogen uit ... Nergens in Nederland staat zo'n moderne vismijn.' Hoe komt het toch dat Hoek en de zijnen daar zo over verwonderd zijn? Hij geeft zelf het antwoord: *'Naar mijn gevoel, door jarenlange gedachten dat wij het beter doen dan de Belgen (o.a. Belgenmoppen welke meestal in hun nadeel uitvielen), dan kom je hier aan en merk je dat je gedachtengang 180 graden gedraaid moet worden. Wat wij hier in die twee dagen gezien en meegemaakt hebben betekent eigenlijk dat de Belgen ons op sommige dingen toch voor zijn.'*

Oostende

In de 'koningin der badsteden' valt meteen de oude glorie op, maar ook de *'trap'*: *'Wandelend richting boulevard en strand passeren wij de 'Vistrap'. Dit is een vishal welke herbouwd is in 1989. In dit gebouw wordt door de overwegend kleine scheepjes de vangst van de vorige nacht aan particulieren verkocht. Het verkopen van de vis wordt door de vrouw of door een ander familielid van de eigenaar verricht. De vis was voorzien van een certificaat van de Belgische keuringsdienst al hoe wel dit voor de kwaliteit niet nodig was. Je kon zelf wel zien dat het vis was welke zo uit zee kwam, de glans er nog op en heldere ogen.'*

Verder staan de Oostendenaars voor een verscheurende keuze: kuisen we of zonnen we? Dirk Hoek: *'De boulevard van Oostende is ruim en bezaaid met stoelen om van de zon te genieten, de flats zijn grauw en haast nergens zie je een balkon. We lopen tegen een groot casino op, ik dacht dat het daar om veel geld ging, maar dat zie je er niet aan af. Het geld wordt daar niet besteed aan de onderhoud van het gebouw.'* Ja Hoek, je moest eens weten!

Typisch Belgisch

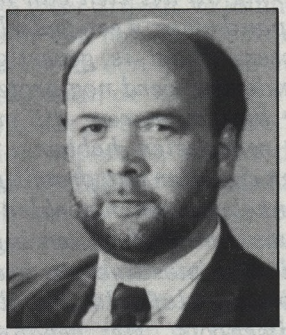
'O ja, toen wij te Brugge waren ... kwam er enkele malen een auto langs varen. Ja mensen, het was echt een auto want even daarvoor hadden we hem voorbij zien rijden. Het was echt typisch Belgisch, want deze auto zat vol met peilapparatuur om metingen in de haven te verrichten. Men vindt het blijkbaar gemakkelijk om met de auto inhet water te gaan dan al die apparatuur op een vaartuig over te laden. Tijdens een van de keren dat dit amfibievoertuig ons voorbij voer, ging het raampje open en tot grote hilariteit van de bemanning kwam er klein Belgisch vlaggetje te voorschijn met een briefje waar alleen opstond 1-0. Jammer, hier waren zij ook weer beter dan wij.' En wij kunnen hier alleen maar aan toevoegen: ook dat heeft uiteindelijk geen zoden aan de dijk gebracht.

Voor de rest heeft Dirk Hoek er van ons nog een te goed, , want hij heeft hier nog niet eens het nachtleven meegemaakt! (fv)

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-Maritiem
VOOR AL UW PROBLEMEN WENDT U TOT DE

BTB

Sekretaris
Ivan VICTOR



ABVV

Gemeenteraadslid Oostende

SP

Jules Peurquaetstraat 27 Oostende
Tel: 059 / 70 27 41
Kustlaan 176 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 15
Fax: 050 / 54 42 53

De Laatste Vuurtorenwachter



E S T E Nederlandse lezers. Zoals u wellicht (niet) weet, zijn er geen Belzen meer, gesteld dat er ooit zouden geweest zijn *of course*, want daar is nog enige betwisting rond. (Met andere woorden: vooraleer we goed wisten of ze bestaan hebben, bestaan ze alweer niet meer. Dat is geen Belzenmop, dat is een feit.) Er zijn hier nu te lande twee federale dinges, met drie gewesten en tien provincies en ook een federale regering en verder zijn er speciale statuten voor het wandelpad Voeren en natuurlijk ook voor het, wegens 1940 - '44 (of was het '14-'18?, breek me de bek niet open) geannexeerde Eupen-Malmedie, een streek die voor België is hetgeen Ruanda & Burundi voor Afrika betekent... We moeten u niet meer zeggen, zeker?! En dan hebben we het nog niet eens over Ronse, om nog maar helemaal te zwijgen over Frans-Vlaanderen en Nederduitsland.

U zult zeggen: is dat nu allemaal wel nodig? Welnu, beste Nederlandse abonnee: dat is heel zeker nodig, gesteld natuurlijk dat we het aantal feestdagen willen vertienvoudigen... en geef toe, wie wil dat niet? (O, U dus?!)

Onlangs hebben we zodoende voor het eerst de nationale feestdag van de Westvlaamse gemeenschap mogen vieren. We deden dit toepasselijk met de organisatie van een triatlon waarbij de atleten de afstand van Knokke-Heist tot Nieuwpoort eerst al *zwemmend*, vervolgens al *zwetend* en tenslotte al *klagend* (en dat laatste natuurlijk dwars door Oostende) moesten afleggen.

De Westvlaamse gouverneur (waarvan de naam me nu even ontsnapt: ik denk dat het De Kinder is, maar het kan ook Van Outryve d'Idewalle de West Vlaanderen zijn) had ons gezegd dat hij nog een verrassing in petto had. We waren dus verwittigd, maar uiteindelijk vielen we toch omver van verbazing (een enkeling ook wel van de warmte en een andere van de verveling, feit is dat iedereen plat lag.)

Niemand minder dan de koning (waarvan de naam me nu even ontsnapt, het kan Filip zijn, maar ook Charles) had eraan gehouden dit eerste feest van de Westvlaamse gemeenschap bij te wonen. Met bijzondere interesse volgde hij de prestaties van de atleten die om ter hardst klaagden voor de koninklijke tribune. Na afloop volgde de overhandiging van de prijzen — want zo niet, dan zouden de atleten natuurlijk blijven klagen zijn — gesponsord door een verzekeringsmaatschappij die een vuurtorentje als logo voert (en waarvan de naam me nu even ontsnapt: het kan De Poperingsche zijn, maar ook OMOP bekend van radio en televisie). We sloten vervolgens dat officiële gedeelte af onder de tonen van onze Westvlaamse nationale hymne: het plaatselijk wereldbekende Petruslied dat begint met de volgende, zichzelf tegensprekende, woorden: *'Lijk Petrus wandeld' op de baren'*, waarbij ik me afvraag hoe het kan dat deze mijnheer Petrus een lijk was dat nog wandelde... en dat dan nog op de baren! (de baren, dat zijn dus de golven, beste Nederlandse lezer.) Mijn inziens was de oorspronkelijke tekst dan ook als volgt: *'Lijk Petrus lag op zijn blaren'*. Het houdt in elk geval meer steek.

Wat er ook van zij, 's avonds was op het kleine scherm te zien dat de koning het Westvlaamse volkslied meezong! Ongehoord, ongezien! Nooit voorheen had een Belzenkoning het Westvlaams volkslied meegezongen.

Groot tumult in de lappendeken, die eertijds nog een homogeen koninkrijk geweest was! Er volgden interpellaties in de kamer van dinges, in deze van de senatoren, in de Vlaamse Raad, alsmede in de Raad van State en in de Provincieraad van Antwerpen. Ontelbare keren werd het fragment getoond waarop mond van de koning te zien was en die mond, waarde lezers, die koninklijke mond bewoog! Maar er was ook de ongelovige blik van de koningin (vraag me haar naam niet, ik zou het niet weten) die haar man bekeek alsof ze wilde zeggen: *'Ben je nu helemaal?'*

Na een aandachtige ontleding van de lipbewegingen kwam ik dan ook tot de conclusie dat de koning niet het Westvlaams volkslied meezong, maar wel het volkslied van het autonoom gebied West-Westvlaanderen, dat begint met de alombekende woorden: *'En we goan noar 't froent achter pèrdestroent en we goan der vele roapen'*.

Foutje van het protocol! Kan gebeuren.

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

Ten huize van een havenkapitein in het Oostende van de negentiende eeuw (II)

De Oude kapitein

In de 'Rheinische Volksblätter für haus, Familie und Hauswerk (nr11 -10 juni 1854)' vond de auteur John Gheeraert het felgekleurde verslag dat de Duitse priester Kolping uitbracht over zijn verblijven aan de Belgische kust. Hij neemt u mee naar De Tijd Van Toen.

DE KOSTBAAS DIE Adolph Kolping in huis nam, was een bejaarde Oostendse zeekapitein. De echte, Vlaamse gemoedelijkheid van gastheer en gastvrouw beviel hem. Hij schreef over de Vlaamse kustbewoners: *'Er woont ginds in Vlaanderen (hoe dichter bij de kust, hoe meer het opvalt) een echt Duitse mensensoort die in wilskracht, zeden en gewoonten, maar ook in zijn spreektaal het Nederduitse volkskarakter beter bewaard heeft dan Nederduitsland zelf'.*

Reeds de tweede avond na zijn aankomst zat de kapelaan uit Keulen naast de heer des huizes voor het raam. De kleine, maar stoere kapitein was zeer spraakzaam, maar luisterde ook naar de verhalen van zijn gast. Hij droeg een lederen muts en rookte een stenen, Hollandse pijp. Hij had het bevel gevoerd op vele schepen, en vervulde nu nog het ambt van havenkapitein te Oostende. Ook met zijn gastvrouw, die duidelijk de sporen droeg van haar hoge leeftijd, voelde Kolping zich weldra vertrouwd. Hij noemde haar *'Mutter'*, en ze was voortdurend in de weer, om alle huisgenoten tevreden te stellen. Het paar had reeds jaren geleden zijn gouden bruiloft gevierd. De souvenirs hingen aan de muren. Hun dochters waren gehuwd, en hun drie zonen voeren als kapitein op zee.

'Mijn wereld strekte zich uit van Cadix tot Noorwegen' vertelde de oude man.

'Heb je dan lange tijd vrouw en kinderen moeten achterlaten?' vroeg de priester.

'Een vrouw van een kapitein heeft het niet zoals andere vrouwen. Wat denk je wel!? Van de eerste vijfentwintig jaren van ons huwelijk heb ik mijn man drie jaren thuis gehad. Dikwijls bleef hij drie, vier jaren na elkaar weg, zodat men niet wist, of hij nog leefde of reeds gestorven was'.

Intussen sloeg de kapitein met de vlakke hand op de knie, zuchtte, haalde diep adem, en keek voor zich uit, alsof hij de oneindige oceaan weer voor zich zag.

'God! Het was een tijd!' riep hij tussendoor.

De moeder vertelde hoe gevaarlijk het varen in de tijd van de Fransen was. Op zee was niemand veilig. De mannen beseften dit niet zo, maar de huismoeders hadden geen rustig ogenblik, wanneer er storm was.

Wanneer de zeeman voor een paar dagen aan wal was, werd de meeste tijd nog voorbehouden voor lossen en laden van het schip, en duizend en één andere dingen, nodig voor de volgende reis. Van grote ongevallen was de kapitein gespaard gebleven, ofschoon hij zich op zijn schip wel eens voelde als Jonas in de buik van de walvis.

Vooraleer hij zijn meest memorabele reis begon te vertellen, zond de kapitein het meisje Mietje het huis uit.

'Mietje', riep de oude, *'loop naar de haven en kijk hoe het staat met de sluizen!'*. Hij wilde niet dat het meisje het verhaal hoorde.

' 't Gebeurde tijdens een vaart naar Noorwegen in het IJsmeer. Het vervelendste was dat de zeelui in de ijzige nevel geen hand vòòr de ogen zagen. Rond middernacht kwam de matroos-van-wacht angstig de kapitein in zijn kajuit wekken. Niemand wist wat er aan de hand was. Met een donderend gedruis sloeg het water langs het schip op, hoger dan de masten. Het zonderlinge was dat er geen wind was'. Volgens de kostbaas van Kolping zou het schip met man en muis vergaan zijn, indien de kapitein niet koelbloedig was gebleven.

De moeder tikte met de hand op de arm van de kapelaan en zei:

'De stuurman was Mietjes vader!'

Het bleek dat een reusachtig grote vis onder het schip aan het werk was. Het zeemonster kronkelde zich een paar keer in een halve cirkel en verdween tenslotte in de diepte. Het was de eerste walvis die de kapitein van zo nabij had gezien. Daarna zong de kapitein nog de lof van de stuurman die later in een storm het leven van een scheepsjongen redde. De stuurman zelf werd later niet van onheil gespaard. Nadat hij tijdens een vaart met een vreemd koopvaardijschip verongelukte, besloot de kapitein zijn kochter Mietje in huis te nemen. Zijn rampenrelaas beëndigde de kapitein (priester Kolping?) op zeer moraliserende wijze. Zijn vader had altijd beweerd dat de mensen zich de meeste ongevallen zelf op de hals halen, en dat God diegenen beschermt die hem eren. Op bevel van zijn vader bad hij met zijn bemanning elke dag het morgen- en avondgebed, en duldde hij onder geen enkele voorwaarde het vloeken. En hij besloot: *'Voor zover ik weet, werd op mijn schip in een tijdspanne van 40 jaar nooit één vloek uitgesproken. Waar de mens vloekt, heft God zijn straffende arm'.*

John Gheeraert



'Nu werden de raas in de juiste stand gebracht, het anker werd boven water gehieuwd, het kattalie-blok ingepikt op het anker, de loper stijf gezet, en 'allehens met de 'kok' hesen het anker aan dek, waarbij een koor uit volle borst : 'Halen, mannen, halen, of de duvel haal je weer!' Nu was het schip onder zeil. Eén voor één werden nog de lichte bovenzeilen bijgezet, tot we onder vol doek de zandige landpunt passeerden?'

Richard H. Dana, Twee Jaar voor de Mast, 1840

Deze korte passage uit het belangrijk boek van Dana bevat zoveel 'zeemanslatijn' dat het een zee-wetenschappelijke beschrijving lijkt. René Van Mol legt in deze en de volgende aflevering heel overzichtelijk uit hoe het zeilschip, de masten, de zeilen, de ra's, enzovoort opgebouwd zijn en, belangijk, welke de juiste terminologie is. Als een rij zeelui uitzingt: 'Haal uit aan lij!' of 'Hieuw op! Hieuwen maar! Met zijn allen! Pak hem beet!', dan klinkt het echter als je precies weet waar het over gaat.

Zeemansliederen (IV)

Bouw en uitrusting der grote zeilschepen

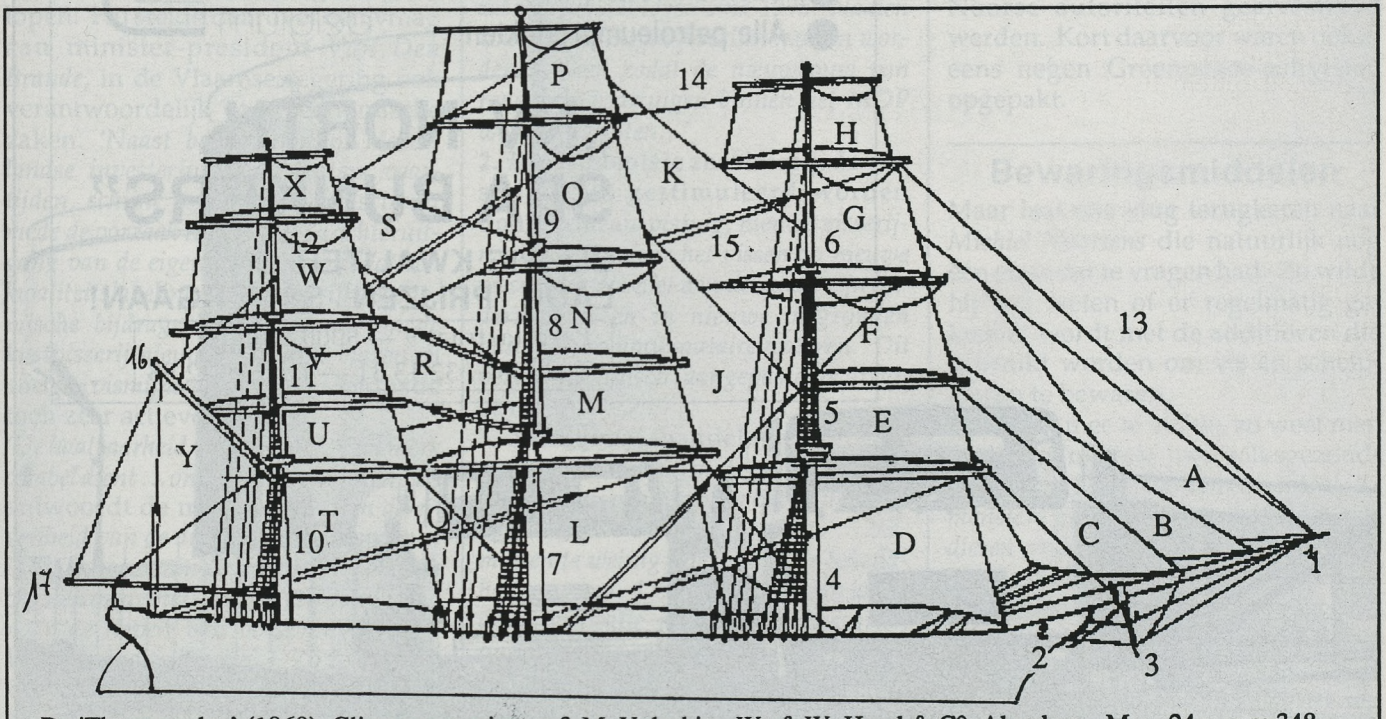
Het gebruik van Sea-shanties aan boord van de 19de eeuwse koopvaardijschepen was een rechtstreeks gevolg van de zware handenarbeid die het bedienen van het ingewikkelde zeiltuig vergde. Het is dan ook nuttig even stil te staan bij de uitrusting van deze prachtige vaartuigen. Twee afleveringen.

Op uitsluitend langsscheeps getuigde schepen (zonder ra's), zoals de schoeners, was het lopend tuig veel eenvoudiger te hanteren dan aan boord van zeilers die tenminste één dwarsgetuigde mast voerden (dus wel met razeilen). De hiernavolgende indeling zal zich dan ook beperken tot deze zogenaamde vierkant getuigde vaartuigen (*square riggers*).

Legende illustratie zeilschip, onderaan deze bladzijde.

A Jager
B buitenkluiver
C binnenkluiver
D fok
E ondervoormarszeil
F bovenvoormarszeil
G Ondervoorbramzeil
H. Bovenvoorbramzeil
I Grootstagzeil
J grootstengestagzeil
K grootbramstagzeil
L grootzeil
M ondergrootmarszeil
N bovengrootmarszeil
O ondergrootbramzeil
P bovengrootbramzeil
Q kruisstagzeil
R Kruistengestagzeil
S kruisbramstagzeil
T begijnezeil
U onderkruismarszeil
V bovenkruismarszeil
W onderkruisbramzeil
X bovenkruisbramzeil
Y bezaan
1 Kluifhout
2 boegspriet
3 stampstok
4 voormast
5 Voormaststeng
6 Voorbramsteng

☞



De 'Thermopylae' (1869). Clipper met tuigage, 3-M. Volschip. Werf: W. Hood & C°, Aberdeen. Max. 24 u-run: 348 mijl. Eq. ± 15 knopen.

7 grote mast
8 grootmarssteng
9 grootbramsteng
10 kruismast
11 kruismarssteng
12 kruisbramsteng
13 stag (hier voorbovenbramstag)
14 bras (hier voorbovenbrambras
15 bras (hier voorbrambras)
16 gaffel
17 gaffelboom

De masten werden als volgt benoemd:
- de voormast heette altijd *'Fokkemast'* (*foremast*)
-de tweede mast vooraan - en tevens de grootste - was de *'Grote Mast'* (*mainmast*)
- de achterste mast werd *'Bezaansmast'* genoemd op vier- en vijfmaster, maar ook op driemasters voor zover deze mast *langsscheeps* getuigd was. Indien *dwarsgetuigd*, heette hij *'Kruismast'* (*mizenmast*)

Zo kon men volgende scheepstypes onderscheiden:

1 *'Het Volschip'* (*full-rigger*, met alle masten vierkant getuigd en achteraan nog een langsscheeps gaffelzeil, de bezaan (mizen of spanker). Meestal waren het driemasters, soms ook vieren in één enkel geval een vijfmaster: de *Preussen*, van de *Rederij F. Laeisz* (1902), met zijn 124 meter en 11.150 ton waterverplaatsing het grootste zeilschip ooit gebouwd.

2 *'De Barck'* (*bark*)met eveneens drie tot vijf masten, waarvan de achterste nu echter zuiver langsscheeps getuigd was, met een gaffel- en gaffeltopzeil.

3 *'De Schoenerbarck'* (*barquentine*) meestal een driemaster met alleen de fokkemast dwarsgetuigd. Een mooi voorbeeld daarvan is onze eigen *Mercator*.

4 *'De Brik'* (*brig*), een kleinere en volledig vierkant getuigde tweemaster, met aan de grote mast een bijkomend gaffelzeil.

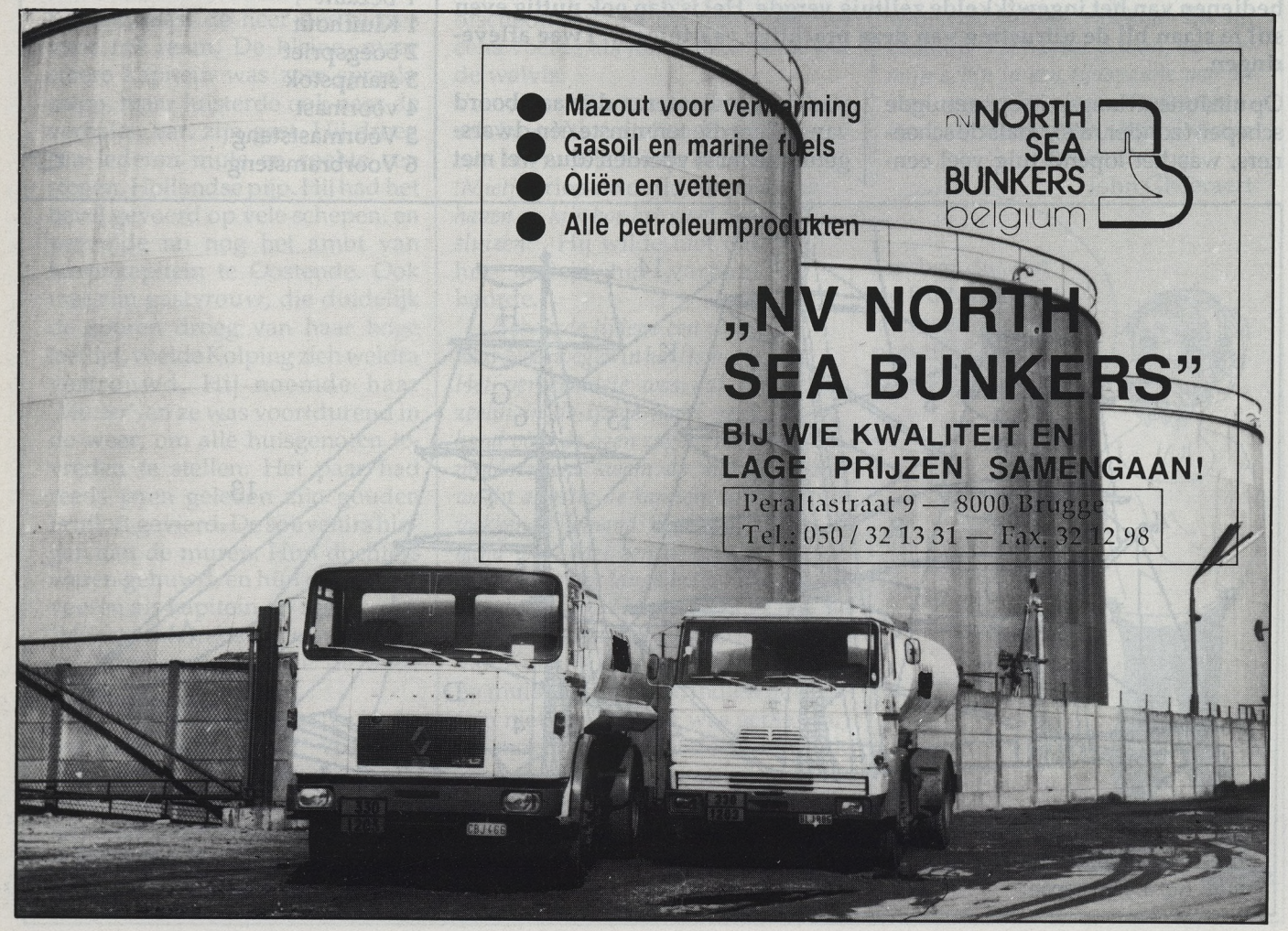
5 *'De Schoenerbrik'* (brigantine), tweemaster met de fokkemast dwars de grote mast langsscheeps getuigd en driehoekige stagzeilen (staysails) tussen beiden.

De beroemde 'Clippers' waren voor het merendeel getuigd als de driemast-volschepen of een enkele keer als drie- of viermastbarken, zoals de *'Great Republic'*. Hun benaming wijst dus NIET op hun bemasting, maar enkel op hun geperfectioneerde romp- en boegvorm.

De masten van al de voornoemde schepen bestonden uit minstens drie delen of stengen. Van onder naar boven werden deze *ondermast* (*mast*) *marssteng* (*topmast*) en *bramsteng* (*topgallantmast*) genoemd. Aan alle vierkant getuigde masten zaten horizontale rondhouten of *ra's* (*yards*) waaraan de zeilen bevestigd of *'aangeslagen'* werden. De bezaansmast droeg een *gaffelzeil*, bevestigd aan een langsscheeps *rondhout* of *gaffel* (*gaff*)

De vierkante zeilen en hun respectievelijke ra's werden benoemd volgens de mast én de steng waaraan ze bevestigd waren. Zo kende men aan de fokkemast het *vooronderzeil* of *fok*; *voorondermars-* en *voorbovenmarszeil*, *vooronderbram-* en *voorbovenbramzeil* of *royal*. Soms vond men dàárboven nog de *scheizeilen* (*skysails*). Verder waren er tussen de masten de driehoekige *stagzeilen*, en tussen fokkenmast en boegspriet het *voorstengestagzeil*. Dáárvoor trof men weer andere driehoekige zeilen of *kluivers* (*jibs*) aan, bevestigd aan het *kluifhout* (*jibboom*). Al deze zeilen worden in de illustratie weergegeven. (Vervolgt)

René Van Mol





Gebrekkig management in Oostendse en Nieuwpoortse vismijnen?

Nu de *Nationale Dienst voor de Afzet van de Land- en de Tuinbouwprodukten* (met de bekende sympathieke afkorting *NDALTP*) geregionaliseerd werd (en nu *Vlaams Fonds voor de Promotie van de Landbouw, Tuinbouw en Visserij* heet, *VFPLTV* dus), zou ze toch moeten overwegen een kwaliteitslabel voor vis in te voeren, zo meent senator *Michiel Maertens*. Zodoende zouden de eigen Belgische visveilingen, o.m. via dat kwaliteitslabel, kunnen concurreren met de buitenlandse, die overigens steeds met een groter aandeel van de Belgische vangsten gaan lopen. Hij stelde daarover een vraag aan minister-president *Van Den Brande*, in de Vlaamse regering ook verantwoordelijk voor economische zaken. *'Naast betere prijzen, Nederlandse investeringen en kortere vaartijden, schijnt ook het grijze-viscircuit mede de oorzaak te zijn van de achteruitgang van de eigen vismijnen, zodat een kwaliteitslabeling een belangrijke economische bijdrage kan betekenen om de kustvisserij nieuw leven in te blazen en de eigen vismijnen te promoten.'* aldus de toch zeer actieve senator.

'De haalbaarheid van een regionaal merk of label dient ... onderzocht te worden,' zo antwoordt de minister, *'Gezien de eigenheid van de drie Belgische vismijnen is het aangewezen dit per vissershaven te bepalen maar met — naast een verwijzing naar de haven van oorsprong — een Vlaamse indentificatie ... Zo zou een ... kwaliteitsgarantie bij wijting, pladijs en Noordzeetong met de ondersteuning door de promotie van een regionaal merk of label een inkomstenverbetering kunnen inhouden voor de kustvissers...'*

Maar in zijn antwoord valt ons vooral het slot op: *'Naast een goede infrastructuur is tevens een strategisch uitgewerkte marketing en vismijnmanagement een absolute noodzaak voor Oostende en Nieuwpoort'*. Bestaat dat daar dan niet? De minister wil de vismijnbeheerders van Oostende en Nieuwpoort in elk geval aanzetten om, zo zegt het antwoord, *'een moderne, eventueel meer gespecialiseerde, visserijpolitiek te voeren'*.

Zeevisserijbeleid

Een vraag van senator *Michiel Maertens*, betreffende de lamentabele economische toestand op de Oostendse visserijscheepswerven, gaf dezelfde minister-president *Van Den Brande* de gelegenheid om zijn visserijbeleid toe te lichten.

In zijn inleiding wijst *Van Den Brande* erop dat we in een *'crúciale overgangsperiode zitten die richtinggevend zal zijn voor de omvang van en de economische betekenis van de visserijtewerkstelling in de regio'*. Om één en ander in de goede richting te laten evolueren heeft *Van Den Brande* vijf hefbomen geïnstalleerd, waarrond hij een beleidstekst gemaakt heeft en waaruit wij dan weer een aantal belangrijke passages aanstippen:

1. Vernieuwing en modernisering van de vissersvloot: *'...Het is te verwachten dat de opgelegde vlootafbouw zal zijn bereikt tegen eind 1995. Nadien zou het machtigingsbesluit moeten worden herzien zodat de nieuwbouw van rendabele vaartuigen binnen het MOP wordt toegelaten...'*

2. Experimentele zeevisserij: de visserij moet gestimuleerd worden door: *'...nieuw vistuig, nieuwe visserijmethoden en door het vissen op nieuwe vissoorten die niet aan de quota zijn onderworpen en in nieuwe visgronden buiten de communautaire wateren. Dit vereist technisch aangepaste vaartuigen...'*

3. vismijnen, -handel, -verwerking en promotie: *'...In tegenstelling tot bepaalde ... vismijnen in het buitenland wordt aan de Belgisch-Vlaamse ... vismijnen te weinig internationale bekendheid gegeven. De oorzaak hiervan is dat de specialisatie in bepaalde vissoorten onvoldoende wordt doorgevoerd en gepromoot. Met een meer doorgedreven specialisatie zouden — mits voldoende en constante aanvoer — de vereiste investeringen sneller worden teruggewonnen dan nu het geval is.'*

4. Scheepswerven: *'... De scheepsbouwactiviteiten moeten worden behouden in de onmiddellijke nabijheid van iedere vissershaven, zoniet wordt ook uitgeweken voor de andere activiteiten die rechtstreeks en onrechtstreeks met de visvangst samenhangen...'* Verder moet daarbij de herstructurering van kleine scheepswerven worden bevorderd en de samenwerking tussen de scheepswerven gestimuleerd.

5. Onderwijs, begeleiding, onderzoek: *' ... Een zogenaamde "sectorbegeleider" zou — tegen vergoeding en met het nodige personeelsbestand — de visserijsector moeten bijstaan op wetenschappelijk vlak en op het gebied van de commercialisering en marketing ...'*

Greenpeace

Omdat senator *Maertens* niet heel deze politieke rubriek zou domineren, vermelden wij terloops dat de pas gekozen Europarlementsleden, *Philippe De Coene, Anne Van Lancker* en *Freddy Willockx*, hun steun betuigd hebben aan de Greenpeace-acties tegen de Noorse walvisvangst. Europarlementslid *De Coene* verwoordde het als volgt: *'Als Noorwegen op 1 januari 1995 tot de Europese Unie wil toetreden, kan het zich misschien beter houden aan de internationale regels ter bescherming van de bedreigde diersoorten'*. Herinneren we eraan dat vorige maand vijf actievoerders door de Noorse autoriteiten gearresteerd werden. Kort daarvoor waren ook al eens negen Greenpeace-activisten opgepakt.

Bewaringsmiddelen

Maar laat ons vlug terugkeren naar *Michiel Maertens* die natuurlijk nog één en ander te vragen had. Zo wilde hij wel weten of er regelmatig geknoeid wordt met de additieven die gebruikt worden om vis en schelpdieren te bewaren.

Het blijkt mee te vallen, zo weet men op het ministerie van volksgezondheid. *'In 1993 werden in totaal 82 monsters garnalen en ongewervelde zeedieren onderzocht op de aanwezigheid van benzoëzuur en sorbinezuur. 25 (of 30%) waren niet conform. In vele gevallen ging het over een lichte overschrijding van de norm.*

52 van deze 82 stalen werden op het niet toegelaten boorzuur onderzocht; geen enkel monster was positief. Er kan dus gesteld worden dat men zich houdt aan de ☞

toegelaten additieven maar dat er geregeld overgedoseerd wordt.
In 1993 werden in totaal 4 processen verbaal opgesteld i.v.m. visprodukten, waarvan er twee betrekking hadden op toevoegsels. Voor deze beide PV's werd er in ... een administratieve boete voorgesteld, die in beide gevallen betaald werd waardoor verdere rechtsvervolging werd stopgezet.'

Uitgevlagd

De *Rederscentrale* gewaagt van 27 Belgische schepen die een buitenlandse eigenaar hebben en alhoewel zij onder Belgische vlag varen, volledig beheerst en bemand zijn door niet-Belgen. Daar bevindt zich trouwens een van de oorzaken waarom in 1993 niet minder dan 29% van de door Belgische vaartuigen gevangen vis in buitenlandse vismijnen aangeland werd. Het is daarbij bekend dat daarbij bijna uitsluitend Nederlands kapitaal betrokken is.
Senator *Michiel Maertens* wijst er in een vraag aan de Vlaamse minister-president *Van Den Brande* op dat de Nederlandse wet onlangs aangepast werd aan het EG-verdrag. *'Onder meer is nu bepaald dat een vissersvaartuig als Nederlands wordt aangemerkt als het ten minste voor twee derden eigendom is van een natuurlijk persoon met Nederlandse nationaliteit. Ook is het zo, dat een rechtspersoon met hoofdvestiging in een ander EU-land, in Nederland via een nevenvestiging een vissersvaartuig kan exploiteren.' Van Den Brande* zegt in zijn antwoord dat *'De impact van de recente Nederlandse maatregel ... op heden moeilijk te voorspellen (is). Wanneer ook de aangeboden vis in de Nederlandse havens door deze vaartuigen met "gemengde nationaliteit" op het Nederlandse visquotum wordt aangerekend, dan zal de druk van de Nederlandse reders groot zijn om deze "vreemde vaartuigen" te weren uit de Nederlandse havens'.*

Staande netten en andere sportvissers

Het ziet ernaar uit dat sommigen van hobby zullen moeten veranderen. Minister van verkeer *Di Rupo* liet op vraag van senator *Maertens* immers weten dat er overwogen wordt om het uitzetten van staande netten vanaf het strand volledig te verbieden. Wel kunnen deze 'sportvissers' nog enige tijd doorgaan want, *'aangezien de warrelnetvisserij slechts in één artikel ... wordt behandeld, en het hele koninklijk besluit moet herwerkt worden, kan geen specifieke datum worden medegedeeld, waarop de geplande wijzigingen in voege kunnen treden'.*
Dezelfde minister *Di Rupo* liet dezelfde senator *Maertens* ook weten dat er nogal wat ongelukken gebeuren met kleinere sportvissersbootjes en andere pleziervaarders. Vanaf 1990 tot begin mei 1995 werden daarover 32 processen-verbaal opgesteld door het hoofdwaterschoutsambt.

Het museum 'Sincfala' voor visserij vzw zoekt voor haar documentatie alle nummers van HVB van vóór het jaar 1988 alsook de nummers 4/'93, 5/'93, 11/'93, 01/'92, 03/'92, 03/'91, 10/'91, 02/'89, 09/'88 en 10/'88. Ook zijn wij geïnteresseerd in zeemansalmanakken en andere documenten betreffende de visserij.

Museum Sincfala, Pannestraat 140 te 8301 Knokke - Heist, tel: 050 / 51 49 73.

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 O,50 mm)**
* **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

Een kunstenaar aan zee

Raymond Ceuppens

Een volkse kunstenaar

GOD WEET DAT ik niet in hem geloof en hij weet ook dat de alom-aanwezige uitingen van zijn vertegenwoordigers op aarde me meer dan eens tegen de borst stuiten. God weet dat en hij straft mij daar ook regelmatig voor. Omdat zijn wegen echter ondoorgondelijk zijn, weet ik nooit wanneer hij me te grazen zal nemen.
Hij deed het nu weer — vier keer nog wel — toen ik nietsvermoedend in het 'Museum van Religieuze Kunst' te Oostende de tentoonstelling van Raymond Ceuppens ging bezoeken. Maar ik laat me door god niet doen. Wanneer hij me vier keer op rij straft, dan wreek ik me door daarover een zeer lang artikel te schrijven, waarin ik voor een keer onomwonden mijn mening zeg. Over god. En over kunst. En over Ceuppens.

De Franstalige Brusselse Ceuppens (57) komt uit een artistieke familie (zijn vader was fotograaf) waarin het de gewoonte was dat de gezinsleden enige tijd aan de kunstacademie doorbrachten. Ook Raymond leerde zodoende tekenen en schilderen.
Ware hij een volgzame jongen geweest dan was hij een modieuze kunstschilder geworden of, hetgeen nog waarschijnlijker is, een fotograaf van trouwreportages; kortom iemand waarover in HVB nooit gesproken zou worden.
Maar Ceuppens heeft niet in de pas gelopen. Hij werd namelijk van jongsaf aan 'gepakt' door het water, door havens, door de schepen en door de zee. Met andere woorden: hij werd een rare kwast (zoals er rond HVB wel meer rondhangen) die koste wat het kost met schepen bezig zou zijn. Zodoende kwam hij in Oostende terecht waar hij in 1954 zelfs een blauwe maandag visser was. Zijn legerdienst bracht hij natuurlijk bij de marine door en hij werkte nadien als scheepstimmerman op werven te Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort, in de Rupelstreek en in Charleroi...

De kunstenaar

Tussen de scheepsherstellingen door bleef hij tekenen, schilderen en beeldhouwen. En omdat hij timmerman is nam het houtwerk ook in zijn artistiek werk al gauw een vooraanstaande plaats in. Hij sculpteert nu *bas-reliefs* uit hout, hij beschildert ze en ze worden veelal in een kast (kist, doos) geplaatst, hetgeen het geheel het effect van een poppenkast geeft. De bekende Brusselse pop Toone en het immer actieve Gentse Pierke lijken dus niet veraf te zijn. Het poppenkasteffect wordt nog versterkt door de ruwe vormen die Ceuppens aan zijn vissers en Christussen geeft. Ceuppens zelf zegt hier echter over: *'De kistjes verwijzen ook naar de bekende techniek waarbij hobbyisten miniatuur-(vissers)bootjes in flessen steken, maar ook naar de altaarstukken en zelfs naar de kloostertuinen die helemaal ommuurd zijn'*. Zo gaat dat met kunst: ze is meerduidig. Zodoende wordt het echter moeilijk de werken te definiëren. Het zijn geen schilderijen, evenmin zij het beeldhouwwerken... Laat ons ze verder *'objecten'* noemen. Ceuppens heeft overigens méér gemeen met de poppenkasttraditie. Hij is een groot voorstander van de levende volkscultuur (tegenover de folklore die *dode* volkscultuur is) en heeft, vooral in Wallonië, veel contact met geestesgenoten die op dat vlak actief zijn. Zelf wil hij trouwens zijn steentje bijdragen om de volkskunst verder te doen bloeien. Maar het is een moeilijke strijd, zo zegt Ceuppens: *'In Wallonië bijvoorbeeld verdwijnt de volkscultuur met rasse schreden. Men heeft overigens alles gedaan om deze cultuur — die zijn wortels vindt in de arbeidersstrijd van de 19de eeuw — te vergeten. Hetgeen er nog van rest, verdwijnt nu ook.*
Ik denk echter dat men, te midden van de enorme economische en politieke veranderingen die nu bezig zijn, vergeten is dat het geluk van de mens ook afhangt van een levendige cultuur en dat die cultuur ook uit het werk komt.'

Het museum

Ceuppens pleegt mij nogal eens te schrijven en mede daarom deed ik de moeite om langs te lopen in het Oostendse museum voor religieuze kunst. Ik verwachtte er eerlijk gezegd niet veel van, want ik ken die *'arbeideristische'* theorieën over kunst en het dient gezegd: zelden kunnen de resultaten mij enthousiasmeren. Daar- ☞



Ceuppens produceert ook heidense werken: een zeemeermin begeleidt een vissersvaartuig dat door de wind belaagd wordt.

bij komt dat ik niet de mening toegedaan ben dat er zo nodig een museum voor religieuze kunst moet bestaan. Maar we kennen dus die katholieke gewoonte om naast de turnclub een katholieke turnvereniging te onderhouden en naast de kaartersclub de gelovige kaarters apart bijeen te brengen. Turnen mag dan mijn sterkste kant niet zijn en van het kaartspel heb ik geen kaas gegeten, maar over kunst kan ik best een mondje meepraten en daar deel ik eigenlijk de mening van Salman Rushdie die zegt dat *'in een ongodsdienstige materialistische cultuur (kunst) een vervanging (dient) te vormen voor wat de liefde betekent in de wereld van het geloof.'* Met andere woorden: àlle kunst is religieus, zij het niet op de manier waarop de protagonisten van het museum dat zien.

Het spreekt vanzelf dat zoveel heidense gedachten (die toen in mij spontaan opborrelden) god bijzonder onwelgevallig zijn. En hij strafte mij daarom ter plekke en nog wel vier keer. Bij de ingang werd ik geconfronteerd met een zaalwachtster die erop stond mij (tot mijn grote ergernis) in diverse werken de vliegende heilige geesten en andere esoterische vogels te tonen. Gelukkig was die straf van korte duur omdat een mevrouw binnenkwam aan wie ik de zaalwachtster dankbaar kon doorschuiven.

De werken

De tweede straffe gods trof mij als een bliksemschicht. Ik werd getroffen door de authenticiteit van de objecten. Ik moest mijn vooringenomenheid tegenover de 'volkscultuur' prompt laten varen. Ik kreeg immers een boeiende tentoonstelling te zien. Ceuppens is oprecht geraakt door het vissersleven, door de cultuur en het geloof van de 'eenvoudige' mensen. Hij verwerkt dat volkse leven in zijn 'kisten' met eerlijke materialen: hout, zink, lood, glas, aardewerk, en diverse gevonden voorwerpen die met klei, nagels en lijm aan elkaar gehouden worden. Zodoende maakt hij originele werken die niet zomaar in een burgerlijk salon gehangen kunnen worden. Verder zijn ze evenmin gemaakt om bij de liefhebbers van de zogenaamd betere kunst in de smaak te vallen. Ruw, zonder zich aan de conventies te storen, zonder respect voor de esthetische normen, doet Ceuppens rustig zijn ding, en dat is hetgeen we van een kunstenaar verwachten (en helaas veel te weinig zien)*. Hij schildert en beeldhouwt overigens een beetje zoals zijn vriend Jef Klausing zingt... en beiden kunnen alleen maar geapprecieerd worden door mensen die weten waarover het écht gaat in het leven.



Christus de visser spreekt vanop zijn vaartuig tot de mensen. Op de achergrond:de kerk van de Oostendse wijk 'Hazegras'

De lege stoel: een meesterwerk

Maar hier houdt de vergelijking met Jef Klausing op (sorry Jef). Want Raymond Ceuppens heeft een meesterwerk gemaakt en dat is bijzonder zeldzaam . Het laatste object in de tentoongestelde reeks beeldt een visser uit die in eén kerk geknield zit. Het geheel is op een bijzonder manier harmonisch. De vloer van de kerk bestaat uit een wit-zwart tegelwerk (goed en kwaad, zee en land, leven en dood) en die heftigheid der tegenstellingen wordt gedempt door de warmte van de zachtgekleurde wanden. De visser zit geknield op een stoel. Misschien bidt hij, maar misschien ook niet want hij heeft zijn muts opgehouden. Bijzonder intrigerend is de stoel naast de visser; de stoel waarop niemand geknield is. Die leegte maakt het object tot kunst. Die lege plek roept een haast onbeperkte reeks vragen op: komt er nog iemand? is er iemand weggegaan? Is er iemand verdronken? is de visser iemand die alleen is komen te staan en is de stoel deze van wijlen zijn levensgezellin? Hoort daar iemand te zitten of misschien juist niet? En meer dan dat, de stoel staat voor meditatie, eenzaamheid, opstand, verscheurdheid, het menselijk tekort... Het komt allemaal door die lege stoel. Met andere woorden: Raymond Ceuppens heeft in dat werk de anecdote èn het 'katholieke-realisme' achter zich gelaten en heeft daar een meesterwerk neergezet om U tegen te zeggen.

Ik was juist zover gekomen toen de zaalwachtster me weer beet nam. Ze vroeg me waar ik woonde en of ik het museum kende en toen ze vernam dat ik voor dit blad schreef, was ze een en al enthousisme. *'Die reclame zullen we goed kunnen gebruiken'*, zo zegde ze, *'over de tentoonstelling zijn dan wel artikels verschenen in de Gazet van Antwerpen, De Zeewacht en het Parochieblad, maar van Het Vijgenblad (!!!!!) heb ik nog nooit gehoord'*. (De lezer beseft nu meteen dat god hard kan zijn wanneer hij me straft). Toen ik daarop het museum vierklauwens verliet, wees de zaalwachtster me erop dat de toegang dan al gratis was, maar dat er toch verwacht werd dat ik bij het buitengaan een duit in het zakje zou doen. Tot mijn ontsteltenis zag ik hoe mijn vriendin haar honderd frank gaf. God strafte mij die dag dus voor een vierde keer. Dat had hij niet mogen doen. Vandaar dit artikel. (fv)

Raymond Ceuppens in het Museum voor Religieuze kunst, St.-Sebastiaanstraat 43 te Oostende. Nog tot 30 september. Open van 15 tot 18 uur. Gesloten op dinsdag en woensdag.

*Plaatsgebrek belet mij om de vergelijking te maken met de werken van Felix Deboeck en Marcel Notebaert die ook overvloedig in het museum aanwezig zijn, vergelijking die in het nadeel van deze beide coryfeeën van de katholieke schilderkunst zou uitvallen.

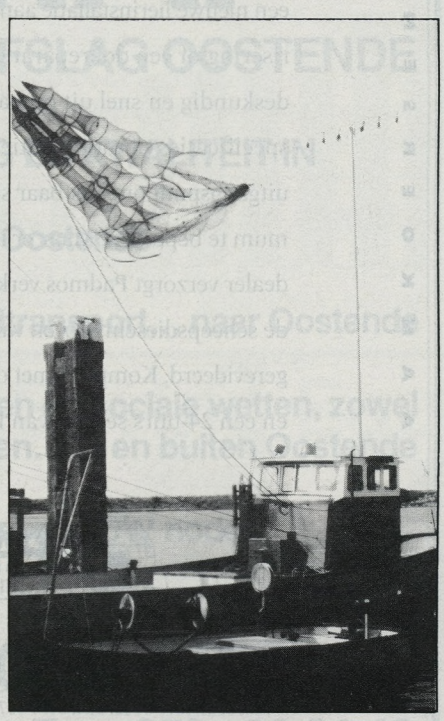
Van Zuiderzee tot IJsselmeer

WIE OOIT DE novelle van Harry Mulish *'De Sprong der Paarden en de Diepe Zee'* las, heeft het meegemaakt hoe de daarin gepersonifieerde Zuiderzee gedoemd was te verdwijnen. De werkelijkheid was minder dramatisch. De Zuiderzee mag dan wel verdwenen zijn, het hele project werd begeleid door de Nederlandse technologie en vooral door de financiële lijn die de opbrengst per hektare water, landbouwgrond en woonzone voortdurend beschreef.

DE ZUIDERZEE ONTSTOND na het einde van de laatste IJstijd, zo'n 10.000 jaar geleden. De Doggerbank die toen een toendra was (1) zakte, door het smeltend ijswater en het dalen van het continentaal plateau, in de Noordzee. Onze lage landen bleven een speelbal van de voor- en achteruit trekkende zee, van het stijgen en dalen van het continentaal plat; maar meteen was de Zuiderzee gevormd als een ruwe binnenzee met visrijk (en dus flink beviste) water waar het ontzettend kon stormen.
Tussen 1000 en 1500 van onze jaartelling verdwenen dan ook veel dorpen (Nagele, Naarden) en middeleeuwse burchten (Kuinre, Nijenbeek, Hulkestein) in de Zuiderzee; slachtoffers van de elementen.

Inpoldering

De Nederlanders vonden al dat nutteloze geweld maar niets en tijdens de vorige twee eeuwen werden de inpolderingen voorbereid en werd ook al met de uitvoering begonnen.
Tussen Den Oever en het eiland Wieringen lag een zandbank. Deze werd 'verland' en er ontstond een nieuwe polder *Wieringen* genaamd. De zandbank voor de havenstad Hindeloopen werd ingepolderd en zodoende kwam de *Noordoostpolder* tot stand. De Zuiderzee verkreeg daardoor een nauwere ingang. In het noorden van de nieuwe polder ontstond de vissershaven *Harlingen* (2).
Tussen Kampen en Stavoren lagen, tamelijk ver uit de kust, twee eilanden: Urk en Schokland. Door inpoldering werden ook deze twee eilanden opgenomen door het vasteland. Urk werd een belangrijke vissershaven. Schokland is omgeven door land en het kleine (droge) haventje is nu nog te bezoeken.
Na WO II werden de ondiepten voor Kampen , Elburg en Harderwijk aangepakt en ontstond Oostelijk en Zuidelijk (later samengevoegd tot) *Flevoland* met onder meer de kunstmatig aangelegde stad Lelystad.
Intussen was de Zuiderzee geen zee meer en werd nu *IJsselmeer* genoemd. Op de nieuwe polders werden granen en pootaardappelen gekweekt.
Gebruikmakend van een ondiepte voor Enkhuizen en het eiland Marken werd de volgende inpoldering aangevat. Tussen Enkhuizen en Lelystad verscheen een dam (de *Houtribdijk*).
Toen bleek dat er in het kader van de Europese landbouwpolitiek te veel landbouwgrond was dat moest braak liggen, berekende de Nederlandse overheid dat een hektare waterrecreatie meer zou opbrengen dan een hektare landbouwgrond en de drooglegging van de toekomstige *Markerwaard* werd stopgezet. Het meer werd een grote recreatiezone, het *Markenmeer* (3).
Enkel Urk richtte zich als vissershaven op de Noordzee. Enkhuizen, Volendam, Edam, Hoorn... richtten hun aktiviteiten op het toerisme en op de kleine visserij op het IJsselmeer.
Toen de *Afsluitdijk* Den Helder met Harlingen verbond werd de scheiding tussen zee- en IJsselmeervisserij definitief. Er ontwikkelde zich zelfs een specifiek vissersvaartuig: de *IJsselmeerkotter*.



Fuikenvisserij op IJsselmeer: na de vangst worden de fuiken schoongemaakt en gedroogd (foto dp).

Fuiken, hoekwant en kistjesbeug

Er wordt *paling, baars, brasem, blankvoorn, pladijs, zeeforel, karper* en een zeldzame *snoek* gevangen. Door het verzilten van het IJsselmeerwater is er echter een tragere ontwikkeling bij de visscholen. Overbevissing is er oorzaak van dat de beroepsvisserij de laatste jaren aan banden werden gelegd. In 1970 waren er 235 visvergunningen. In 1990 nog amper 94. Getal dat elk jaar daalt.
's Winters (tot ongeveer 15 maart) wordt er meestal getreild. Verder wordt er gevist met *fuiken* en het *hoekwant*. Vissen kan vanop de oever met staande fuiken of met de boot door in het meer rijen te leggen die elk uit 30 fuiken bestaan. Een kotter die zodoende fuiken aan 't leggen is kan herkend worden aan de twee kegels in de mast met de punten naar elkaar toe. Aan het begin en het einde van elke fuikenrij ligt een boei met een stok met twee vlaggen. Fuikenvisserij behoort dus tot de kategorie van *'staande netten'*. Om de tien fuiken staat er nog een stok met 2 vlaggen en in 't midden staan er 2 stokken met vlaggen. Dit om aan te tonen dat het tuig er aanwezig is. Van de zeebodem gemeten is een volledig opgezette fuik 1,20 meter hoog. Bij klaar weer en een oostelijke wind wordt er veel gevangen. Met somber weer en een noordelijke wind is het vissen

☞

daarentegen *'het sop van de kolen niet waard'*.
Op paling wordt geaasd met het *hoekwant*, een soort lijnvisserij. Palingen gevangen met lijnen worden voor een goede prijs opgekocht door de palingrokerijen. Eerst wordt met een net getreild op spiering die gebruikt wordt als aas. Een lijn noemt in de volksmond een *'spleet'*. Een moderne IJsselmeerkotter schiet ongeveer 15 *spleten* van elk 1200 meter. Iedere *spleet* heeft 250 haken. Aan iedere haak wordt aas bevestigd. Vissen met het *hoekwant* is eigenlijk een zomervisserij en begint rond 15 april. De lijnen worden 's avonds gevierd en 's morgens terug binnengehaald. Het is dus een nachtvisserij. Rond 10 uur veilen de kotters hun vangst, meestal te Volendam en te Urk. De vissers hebben liever een koude zomer. De vangst is dan veel beter. Tijdens hete zomers stikken veel palingen wegens gebrek aan vers water en zuurstof. 's Winters kruipt de paling diep in het slijk om te overwinteren. Vanaf 1 november is de hoekwantvisserij eigenlijk verboden. Om de vissen rust te gunnen en het recreatieverkeer niet in de war te sturen is het ook verboden te vissen tijdens de weekends van vrijdag 16u00 tot maandag 10u00.
Een andere soort visserij is de *kistjesbeug*. Deze komt ongeveer overeen met de hoekwantvisserij. Nu worden geen lijnen maar *kistjes met een fuik erin* aan elkaar gekoppeld te water gelaten. Deze visserij is te vergelijken met deze met de krabbenpotten waarmee in de Noordzee krabben en kreeften worden verschalkt.

Toerisme

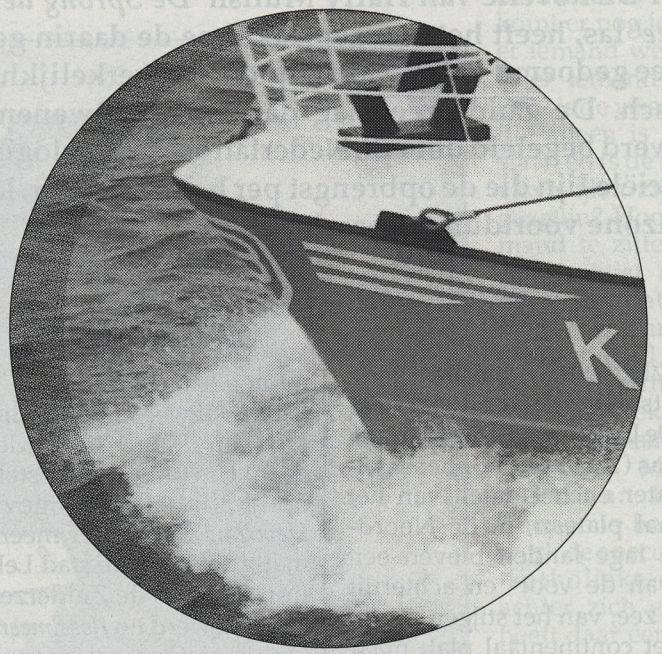
In de vele havenplaatsjes van het IJsselmeer kan de toerist genieten van het waterverkeer, de oude gebouwen en de nette straatjes. Vooral de haventjes van Westfriesland en het autoloze eiland Marken worden druk bezocht. Wat opvalt is dat de verschillende soorten reigers, in tegenstelling met deze in onze streken, niet mensenschuw zijn. Ze verpozen op de masten van de vissersvaartuigen of lopen tussen de vissers over het dek op zoek naar achtergebleven vis en schelpdieren.

Daniël Pots

(1) Vandaar dat men er regelmatig resten van mammoeten opvist.
(2) Harlingen functioneert zowat (samen met Lauwersoog) als de Noordzeehaven van Urk.
(3) De gemiddelde diepte is 3 meter.

DE DRIJVENDE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID



Van huis uit is Padmos scheepsbouwer. Met een kwaliteitstraditie in de nieuwbouw van vissersvaartuigen en het verbouwen, aanpassen, revideren en repareren van schepen. Padmos heeft er de juiste vakmensen, de juiste faciliteiten en de modernste apparatuur voor. Of het nu gaat om een nieuwe lierinstallatie aan boord, een komplete her-motorisering of een dokreparatie: Padmos voert elke opdracht deskundig en snel uit op basis van uw specifieke wensen, specificaties of modificaties. Met een goede planning als uitgangspunt om kostbaar stilliggen tot een absoluut minimum te beperken. Maar er is meer. Als officiële Mitsubishi dealer verzorgt Padmos verkoop, onderhoud en service van de scheepsdieselmotoren van dit topmerk. Zowel nieuw als gerevideerd. Kompleet met onderdelenlevering uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:
Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: 0031 1879-1766. Fax: 0031 1879-1623. Magazijn-Fax: 0031 1879-1375.

BRUINISSE:
Havenkade 12. Postbus 1, 4310 AA Bruinisse, Holland. Tel.: 0031 1113-1551. Fax: 0031 1113-1317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

Hoe slechter de RMT eraan toe is, hoe beter het met Sally gaat –

De lijn Oostende-Ramsgate van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) heeft in de eerstehelft van dit jaar 6% minder passagiers vervoerd als in dezelfde periode van vorig jaar. Het aantal vervoerde auto's bedroeg 23% minder. Ook het vrachtvervoer verminderde met 18% en het busvervoer liep terug met 10%.
Eén en ander is het gevolg van de moeizaam verlopen verhuizing van Dover naar Ramsgate. Op 1 januari 1994 nam de Britse rederij **Sally Lines** de plaats in van **P&O** als commerciële partner van de RMT. Daardoor werd Ramsgate de nieuwe aanlegplaats in Groot-Brittannië. Het duurde echter enige maanden vooraleer daar de nodige aanpassingswerken waren uitgevoerd waardoor bijvoorbeeld het RMT-vlaggeschip de 'Prins Filip' de haven niet binnen kon. Over dat alles wordt bij de RMT-partner Sally Lines niet getreurd. Hetgeen de RMT aan vracht niet kon vervoeren werd dankbaar aanvaard op de Sally-schepen.
Sally had in 1993 al een recordbalans van 2.009.284 ton ro/ro-vracht afgedrukt. Dat cijfer lag al 20,4% hoger dan het jaar voordien en vertegenwoordigde liefst 54% van de totale trafiek in de Oostendse handelshaven. Nu de cijfers van het eerste semester van 1994 bekend zijn kan er weer een groeiritme van 9,7% genoteerd worden. Deze cijfers maken duidelijk dat de achteruitgang van de RMT ten goede komt aan Sally. Toen het de RMT inhet eerste kwartaal van 1994 helemaal niet mee zat, kon Sally zelfs een groei van 12,3% afdrukken.

Boelwerf Vlaanderen-

Doordat de bestelling van twee gasschepen op 4 juli 1993 afbesteld werden is er begin juli ll. weer een systeem van tijdelijke werkloosheid ingevoerd in de scheepswerven van **Boelwerf Vlaanderen**. De bestelling werd afgezegd omdat de schepen niet gefinancierd geraakten *'met name als gevolg van de laattijdige goedkeuring van de EG met betrekking tot de overname van Boelwerf Vlaanderen.'*
Verder zijn er enige moeilijkheden met een order van twee shuttle-tankers, maar daar ligt het probleem in de eerste plaats bij de opdrachtgever zelf, de rederij **Maats**, waar de financiering nog niet rond is.

Gent voelt zich benadeeld ——

De Gentse havenschepen **Raoul Wijnakker** — die wegens zijn activeiten in de scheepsbouw ook in visserijmiddens geen onbekende is — heeft de bezwaren verwoord die het Gentse schepencollege heeft ten aanzien van het **Vlaams Infrastructuurplan** (VIP) dat een coherent investeringsprogramma heet te zijn dat de Vlaamse strategie rond wegen, havens en hun toegang, binnenvaart en waterbeheersing weergeeft.
Gent struikelt o.m. over de voorrang dat het VIP geeft aan de verbeterde toegankelijkheid van Antwerpen en Zeebrugge. *'In het plan wordt niets voorzien voor de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van Gent'*, zo jammert (bij wijze van spreken natuurlijk) de schepen, *'Alle voorziene investeringen voor gent (bouw van een nieuwe sluis in terneuzen, aanpassing kanaal...) zijn doorgeschoven naar het streefprogramma, waarvan bij aanvang reeds gezegd is dat de financiering zeer onzeker is'*, zo gaat hij verder. En dit terwijl *'de verbetering van de maritieme toegankelijkheid tot Gent zo mogelijk nog dringender is dan deze tot Zeebrugge en Antwerpen'* en de verdiepingsbaggerwerken voor Zeebrugge en Antwerpen de onderhoudswerken jaarlijks met 1 miljard frank zullen verzwaren, zo lezen de verbolgen stroppedragers.

Kanaaltunnel tegen taksvrije verkopen–

Eurotunnel, de maatschappij die de Kanaaltunnel exploiteert, start een juridische procedure tegen de Europese Unie, die besloten heeft takstvrije verkopen aan boord van veerschepen toe te laten tot in 1999.
Jaarlijks levert de verkoop van alcoholische dranken, tabaksprodukten en geschenken de ferrymaatschappijen zo'n 125 miljoen £ op. Bij de invoering van de Europese eenheidsmarkt had er normaal een einde moeten komen aan de taksvrije verkopen tijdens de Kanaalovertochten,

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



maar het systeem werd verlengd tot 1999. Eurotunnel mag dan weer géén taksvrije verkopen organiseren aan boord van de treinen die door de Chunnel rijden. De firma beschouwt de zaak dus als een vorm van oneerlijke concurrentie. Door de inkomsten uit de tax free shops, zo zeggen ze daar, kunnen de veermaatschappijen immers lagere tarieven aanrekenen.

Maritieme Werelduniversiteit—

Op initiatief van de **Internationale Maritieme Organisatie** (IMO), het agentschap van de Verenigde Naties dat gespecialiseerd is in maritieme zaken, werd in 1983 in Malmö de **Maritieme Werelduniversiteit** opgericht. Daar kunnen studenten uit derde-wereldlanden een tweejaarlijkse opleiding volgen. Elke promotie telt een honderdtal studenten, veelal kaderleden uit ontwikkelingslanden. Sedert de opening werden al een 700-tal studenten uit 105 verschillende landen onderscheiden met een aldaar uitgereikt diploma van 'Master of Science'. Het grootste gedeelte van deze studenten zijn ervaren officieren uit de handelsmarine. De 17 professoren en assistenten komen uit 11 landen. Ze worden bijgestaan door 75 gastsprekers uit 20 verschillende landen.
De opleiding bestaat uit algemene maritieme vorming, maritieme veiligheid, bijscholing van dekofficieren en werktuigkundigen en technisch beheer van scheepsvaartondernemingen. Stages of studiereizen in havens en/of maritieme centra in industrielanden vormen ook een belangrijk onderdeel van de Maritieme Wereldduniversiteit.

Zeebrugge haalt Japanners binnen—

De vaartuigen van de Japanse rederij **Mitsui** zijn regelmatig te zien in Bremerhaven en Antwerpen. Maar sinds enige tijd komen carcarriers van Mitsui regelmatig landbouwmachines halen van Fiat-dochter **New Holland**, die naar Canada verscheept moeten worden.
Het gaat om een tijdelijk contract, maar het zou wel kunnen dat de Mitsui-vaartuigen ook in de toekomst meer te Zeebrugge gezien zullen worden. In dit geval zou de kusthaven in de recent opgestarte ro/ro-dienst van Mitsui over de Atantische Oceaan het statuut van vaste aanloophaven verwerven, naast Antwerpen en Bremerhaven. Overigens kunnen zodoende ook Göteborg, Southampton, Sheerness, Savona en Rotterdam op het Japanse programma komen te staan.

Chaos op het Kanaal—

De komst van de Chunnel geeft momenteel aanleiding tot een nooitgeziene grootscheepse concurrentieslag tussen de verchillende ferrymaatschappijen. Voor wat het passagiersvervoer betreft is het nu bijvoorbeeld mogelijk om voor 50 bef! over en weer tussen Engeland en Het vasteland te varen (een tramticket tussen bijvoorbeeld Bredene en Knokke kost dan weer 70 bef!).
Ook de vrachtvoerders doen er goed aan dagelijk te bellen naar de verschillende ferrymaatschappijen om na te gaan hoe ze het goedkoopst de overtocht kunnen maken. De ferryoperators spreken onomwonden van *'ridicule prijzen'*. Doel is een beter marktaandeel te veroveren of bij ontstentenis het marktaandeel te behouden. Gezien de moeilijke toestand in het wegvervoer, kiezen de vervoerders voor die ferrymaatschappij die het goedkoopste tarief aanbiedt en in sommige gevallen zou bereid zijn hen te verschepen aan de door de wegvervoerondernemingen gevraagde tarieven. De winst die deze zodoende maken, wenden de vrachtvervoerders dan nog dikwijls aan om nog lagere tarieven aan te bieden aan deverladers. Een spiraal zonder einde.
Eén en ander komt door de overcapaciteit die ontstaan is op het Kanaal en dat als gevolg van een strategie van de verschillende ferrymaatschappijen om de eigen vloot uit te breiden teneinde de concurrentieslag (onderling en met de Kanaaltunnel) te winnen. Door deze overcapaciteit zijn de prijzen nu ineengestort.
De bikkelharde concurrentiestrijd heeft ten andere al slachtoffers geëist. De **Seacatdiensten** tussen Dover en calais werden gestaakt en de **Olau Line**, die een dienst tussen Sheerness en Vlissingen uitbaatte gooide eveneens de handdoek al in de ring.



Overzicht januari - juni

Aanvoer daalt, visprijzen stijgen

De eerste zes maanden van het visserijjaar '94 liggen achter de rug. Tijd voor een semestriëel overzicht en voorlopige conclusies: minder aanvoer in eigen haven dan in de periode januari-juni vorig jaar en ondanks prijstoenames een lagere opbrengst (voor cijfers: zie tabel).

Vooreerst dit: 1994 ging van start met minder vaartuigen en de verkoopgolf in Nederlandse veilingen houdt aan. Niemand is nu al in staat om vast te stellen of de buitenlandse verkopen al dan niet over hun hoogtepunt heen zijn. Net zoals blijkbaar niemand exact weet hoeveel vaartuigen onder Belgische vlag in Nederlandse handen zitten.

Gedurende het eerste semester verminderde de kabeljauwaanvoer aanzienlijk (-34 %), de scholaanlandingen daalden eveneens (- 16 %). De tongaanvoer daarentegen kende een stijging (+ 13 %) net als de aanvoer van zeeduivel die aanzienlijk verbeterde (+ 67 %).

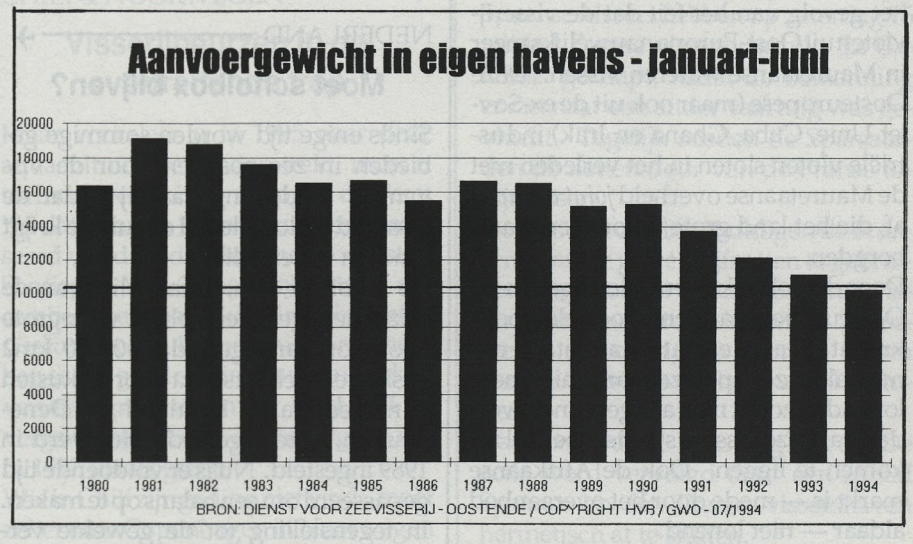
Ook de totale besomming van de eerste zes maanden ging erop achteruit. Er was minder kabeljauw-, schol- en zelfs tongopbrengst. Kenden de meeste vissoorten een prijstoename, dan vormden de prijzen voor tong en zeeduivel daarop een uitzondering. De helft van het besommingsverlies is voor rekening van de tongverkopen die 17 miljoen minder opbrachten.

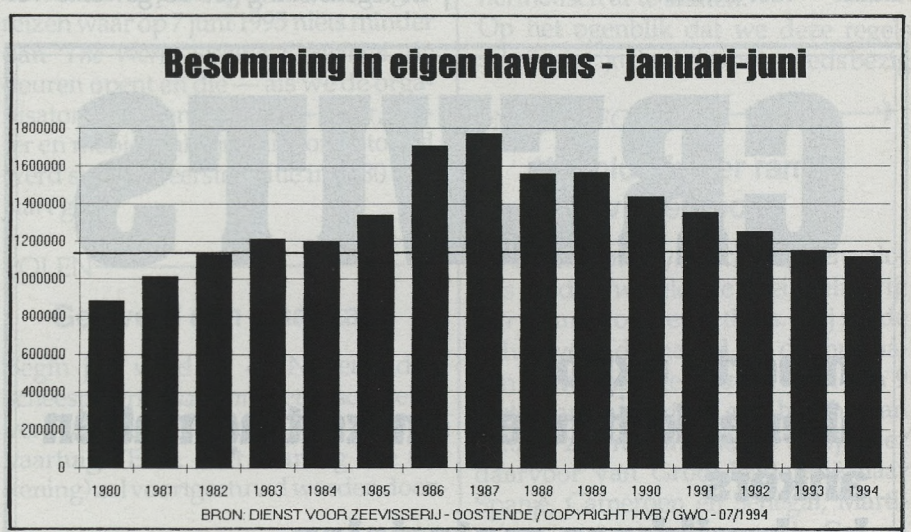
Het garnaalaanbod verschilde weinig van vorig jaar, terwijl er dan weer veel minder langoestines werden aangevoerd. Voor de garnaal diende wel meer betaald wat tot een betere besomming leidde (+ 20 %). De prijzen voor Noorse kreeftjes stagneerden, wat zich bij een lagere aanvoer vertaalt in minder opbrengst. (gw)

Overzicht Belgische aanvoer en besomming in eigen havens januari-juni '94

Haven	Ton		%	milj. fr		%
Zeebrugge	5.919	- 857	- 8	670	- 57	- 13
Oostende	3.836	- 47	- 1	397	+ 29	+ 8
Nieuwpoort	434	- 5	- 1	52	- 5	- 8
TOTAAL	10.189	- 909	- 8	1.119	- 33	- 3

□ BRON: DIENST VOOR ZEEVISSERIJ - OOSTENDE





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)

MAURETANIE

1 miljoen ton vis teveel

Op een overleg van visserijadviseurs voor de ontwikkelingslanden bleek dat het Afrikaanse Mauritanië met een vispotentieel zit van 1 miljoen ton pelagische vis (horsmakreel, Spaanse makreel, sardinella's, ansjovis en degenvis) waarmee men geen raad weet. Daardoor moet het ontwikkelingsland een groot inkomen missen. Eén en ander is het gevolg van het feit dat de visserijvloten uit Oost-Europa nauwelijks meer in Mauretaanse wateren vissen. Deze Oosteuropese (maar ook uit de ex-Sovjet Unie, Cuba, Ghana en Irak) industriële vloten sloten in het verleden met de Mauretaanse overheid *joint ventures* af, die het land grote inkomsten waarborgden.

Door de politieke veranderingen in de Oosteuropese landen is ook de koopkracht daar dermate aangetast dat massale afzet op deze markt niet meer lonend is, zodat mag aangenomen worden dat deze visserij steeds meer stil zal komen te liggen. Ook de Afrikaanse markt is — mede door het overaanbod aldaar — niet lonend.

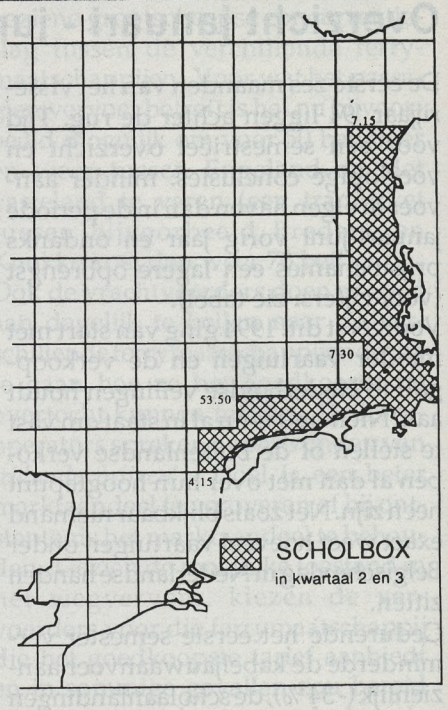
Herinneren we er verder aan dat een Belgische delegatie, bestaande uit OVA-voorzitter *Willy Versluys*, Rederscentrale-ondervoorzitter *August Puystjens* en de Oostendse havenkapitein *Raf Ghys*, in december 1993 naar Mauretanië vertrok op zoek naar nieuwe mogelijkheden voor de Vlaamse visserij. Tot vandaag heeft dat bezoek echter nog geen aanleiding gegeven tot concrete visprojekten in de Afrikaanse wateren.

NEDERLAND

Moet scholbox blijven?

Sinds enige tijd worden sommige gebieden in zee gesloten voor de visvangst. Bedoeling daarbij is dat de visstand zodoende tijd en ruimte krijgt om zich te herstellen.

De scholbox, een, afhankelijk van de seizoenen, gesloten gebied voor grote boomkorvaartuigen, dat 40 000 km2 beslaat en zich uitstrekt voor de kusten van Nederland, Duitland en Denemarken, is zo'n gebied. Het werd in 1989 ingesteld. Nu is er voldoende tijd gepasseerd om een balans op te maken. In tegenstelling tot de gewekte verwachtingen heeft de scholbox geen verhoging van de scholvangst te zien gegeven. Maar, zo zeggen de biologen, de scholbox is dan ook niet compleet gesloten geweest. In de praktijk is in de box dezelfde regeling van kracht geworden als in de 12 mijls-kustzone: Boomkorvaartuigen met een geregistreerd vermogen van minder dan 300 pk (Eurokotters) hebben er steeds heel het jaar door mogen vissen. En ze hebben dan ook bijzonder van de situatie geprofiteerd. De Eurokotters van 1994 zijn trouwens ook niet meer te vergelijken met deze van de tachtiger jaren.



Eén en ander heeft tot gevolg dat er (ook bij de vissers) drie meningen ter zake bestaan: de eerste is voor het behoud van de huidige regeling, de tweede wil de scholbox in tijd uitbreiden, terwijl de derde hem gewoon wil afschaffen. Elk van de drie opties heeft een aantal economische gevolgen. Het opheffen kan deze vloten die sterk van de box geprofiteerd hebben (Eurokotters) in de problemen brengen. De grote kotters krijgen bij de opheffing van de box tijdelijk een beetje ademruimte in deze moeilijke tijden, maar uiteindelijk zullen ze er niet veel mee opschieten. Volgens de biologen heeft handhaving van de box alleen zin wanneer aan de toenemende bevissing door Eurokotters ook geremd wordt.

KAAPVERDISCHE EILANDEN

Noorwegen krijgt bestelling van 20 boten

De Noorse scheepsbouwer Selfa Bat uit

CREVITS

import - export
allerlei kettingen en kettingmatten
ankers
herbruikbare materialen
visserijbenodigdheden
rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33
Fax: 050 / 54 79 11

Trondheim heeft de opdracht binnen gehaald om 20 kleine (11-meter lange) vissersbootjes te bouwen voor de Kaapverdische Eilanden. De werf is daarmee niet aan zijn proefstuk toe. Hij leverde daar reeds 12 kleine vaartuigen en er staan er nog vier op stapel.

NOORWEGEN ✈

Aquacultuur

In de sector van de aquacultuur zijn ze gewoon de zaken lang op voorhand te plannen. Dat moet wel, wil men op het gebied van de viskweek enig resultaat behalen. Blijkbaar zit deze gewoonte er diep in, want deze maand kregen wij twee folders in de bus die al aquacultuurevenementen voor het najaar van 1995 (!) aankondigen.
In Trondheim (Noorwegen) gaat van 9 tot 12 augustus 1995 *AquaNor* door, een conferentie en een handelsbeurs voor viskwekers. Wie meer wil weten kan in België terecht waar het secretariaat van de organisatie gevestigd is: *EAS Conference secretariat, Coupure Rechts 168 te B-9000 Gent. Tel.: 09 / 2237722, fax: 09 / 2237604.*
Van het secretariaat van *'Larvi '95'*, kregen wij dan weer een Engelstalige folder toegestuurd waarin meegedeeld wordt dat het de bedoeling is een symposium over aquacultuur te organiseren en meer bepaald over de kweek van larven, mosselzaad en ander visbroedsel. Dat symposium zou in België doorgaan.
Sinds de organisatie van *'Larvi '91'*, zo zeggen de organisatoren, is er ter zake veel veranderd, zowel in de produktie als op het gebied van het onderzoek. Eén en ander heeft tot gevolg dat het bij de produktie van al dat broedsel vandaag de dag verschillende honderden miljoenen dollars gemoeid zijn.
Larvi '95 heeft als bedoeling mensen uit de praktijk en wetenschappers samen te brengen om de recente vooruitgang te bespreken en te kijken hoe het ermee verder moet.
Larvi '95 gaat door van 5 tot 8 september 1995 in de aula van de Gentse universiteit. Wie meer wil weten vraagt inlichtingen op het secretariaat: *Labo aquacultuur, Universiteit Gent, Rozier 44 te B-9000 Gent. Tel.: 09 / 2643754, fax: 09 / 2644193.*

CHILI & NOORWEGEN ✈

Visserijbeurzen in de overtreffende trap

Maar vooraleer u in 1995 naar deze aquacultuur-toestanden trekt, moet u toch ook eens binnen wippen op *Pesca '94* dat voor de tweede keer georganiseerd wordt in de Chileense hoofdstad Santiago. Van 30 november tot 3 december gaat daar *'Zuid Amerika's totale visshow'* door. De organisatoren hebben er een goed oog in, want ze spreken van een groei van maar liefst 50% in vergelijking met de eerste uitgave die in 1992 plaats greep.
Wie in Chili zijn gading niet vindt, moet zeker naar Copenhagen in Noorwegen reizen waar op 7 juni 1995 niets minder dan *'The World Fishing Exhibition'* de deuren opent en die — als we de organisatoren mogen geloven — beter, groter en mooier zal zijn dan ooit getoond werd sinds de eerste editie in 1980 van start ging.

POLEN ✈

Geleverd aan Maaskant

Begin juli werd bij de Nederlandse scheespwerf *Maaskant* het casco geleverd van het nieuw te bouwen vissersvaartuig YE 57. Het vaartuig (zie tekening) zal voortgestuwd worden door twee Cummins hoofdmotoren.
Dezelfde Poolse scheepswerf had ook al 2 casco's van 33 meter geleverd aan Maaskant. Eén daarvan vaart reeds als de Belgische Z 519.

SPANJE ✈

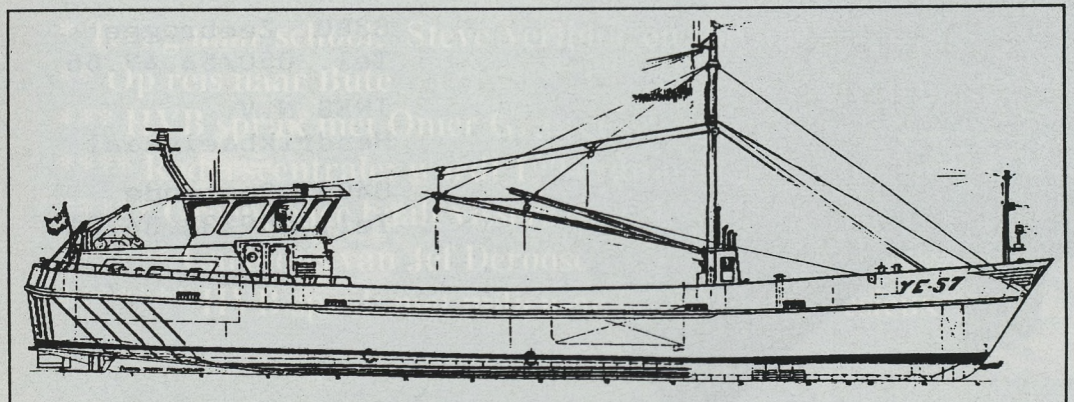
Tonijnoorlog

Spaanse vissers hebben op zaterdag 16 juli het Franse vissersvaartuig *'La Gabrielle'* gekaapt, nadat de bemanning ervan naar een ander vaartuig was gevlucht. Tegelijk sneden de Spanjaarden de netten door van de Franse tonijnvissers.
De Spanjaarden beschuldigen de Fransen ervan te grote drijfnetten te gebruiken, waardoor er voor de Spaanse vissers niets meer te vissen valt. Zij bewezen dat overigens door de netten van de Gabrielle aanhet publiek te tonen.
Daarmee was de kous nog niet af. De actie werd vervolgd door een aantal Spaanse en één Franse vissershaven hermetisch af te sluiten.
Op het ogenblik dat we deze regels schrijven zijn de akties nog steeds bezig

ONDERWEG ✈

Wereldreiziger ramde vissersboot

De zeiler *Jean Heylbroeck* is na een soloreis rond de wereld die uiteindelijk vijf jaar duurde opnieuw thuis. Hij zeilde halverwege de maand juli de thuishaven Blankenberge binnen. Met zijn 9 meter lange *'Cjartist Lady'* had hij dan 32.000 zeemijl afgelegd. Hij voer daarvoor van Groot-Brittannië naar Spanje, Cameroen en Senegal, Martinique, venezuela, Columbia, Panama, Polynesië, Australië, Sri lanka, Oman en Yemen. Via de Rode Zee, het Suezkanaal en de Middellandse Zee ging het terug naar België. Heylbroeck verklaarde bij zijn aankomst: *'Vermoeidheid is de grootste vijand van een solozeiler'*. Die vermoeidheid was er trouwens oorzaak van dat hij onderweg in aanvaring kwam met een Spaanse vissersboot.



De nieuwe YE 57: 38 x 9 x 2,70 meter. Het casco komt uit Polen.

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN EN NAAR BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

MET DE NIEUWE TELEFOON "AUTOLINK" KAN DIT

Zelfs Scramblen kan !!!

INES N.V.
Wandelaarstraat 1

8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai

8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01