



- * Michiel Maertens: 'Vlaamse visserij treft geen schuld'
- ** Willy Versluys: 'wat wij nodig hebben is een lange-termijnvisie'
- *** Hubrecht Deman: bokken ruilen voor drielingnetten
- **** Benny Viaene: 100 tips om ook garnaalkoning te worden
- ***** Rudy De Clerck voorspelt de toekomst
- ***** Vlaamse baggeraars doen het wereldwijd
- ***** 20 jaar geleden: O 288 Lans loopt op de klippen



Adverteren in Het Visserijblad (HVB) is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, motoristen, schippers, vissers, vishandelaars en consumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 61 jaar het geval.

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar HVB, H. Baelskaai 2, B - 8400 Oostende

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 en (zelden) Marc Loy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock, Roger Decler,

Juul De Vocht, De Zetduivel, John

Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausning, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Barbara Simoens

(redactiesecretariaat), Eddy Serie, 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: 2000,- 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 (NIJ) 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

Visserijpolitiek



In dit nummer van HVB wordt een merkwaardig interview afgedrukt met senator Michiel Maertens. Deze politicus, die zich in de kortste tijd opgewerkt heeft tot één van de weinige visserijspecialisten uit de Belgische politiek, zegt daarin onomwonden: *'Het is niet juist te beweren dat de visserijdruk - de niet-industriële zoals in ons land - de*

oorzaak is van de vermindering van het visbestand, met als gevolg de teloorgang van onze Vlaamse visserij. Het feit dat het aantal Vlaamse vissersvaartuigen op twee jaar tijd tot 170 werd teruggebracht — onder de leefbaarheidsdrempel van 200! — is vooral te wijten aan een verkeerde politiek: men zoekt het in beperkende reglementeringen, in afbouwpremies en dergelijke meer, en maakt het vissersberoep tot een milieu-bedreigend beroep. Dit is de zaken op zijn kop zetten. De waarheid is dat het rijke Noordzeevisbestand aangetast wordt door ten eerste de Europese vrijhandelsetconomie, ten tweede de visserijdruk van de fabrieksschepen (waarvan er in de Belgische vloot geen te vinden zijn) en ten derde door de pollutie uit lucht en rivieren'. Indien de man gelijk heeft, dan is de Europese Unie sinds jaar en dag bezig een verkeerde visserijpolitiek op te leggen. Indien het waar is wat Maertens zegt, dan is de slopingspremie een peperdure slag in het water geweest. Indien hetgeen de senator zegt juist is, dan heeft men op kosten van de belastingbetaler de Vlaamse visserij de nek omgedraaid... zonder dat dit enig gunstig resultaat zal hebben op het visbestand in de Noordzee. Indien deze politicus weet waarover hij spreekt dan zijn er onnodig tientallen Vlaamse vissersvaartuigen vernietigd en zijn honderden werkplaatsen in de visserij verloren gegaan. Enne... wij, van onze kant, vermoeden echt wel dat de man geen ongelijk heeft.

Dat komt ervan wanneer we een Europese Commissie ongecontroleerd zijn gang laten gaan, dat komt ervan wanneer we ons tevreden stellen met een Europees marionettenparlement. Dat komt ervan wanneer we 'modern' en 'Europees gaan denken' in plaats van het op een ouderwetse manier gewoon op te nemen voor de visser die om de hoek woont. Dat komt ervan wanneer we geloven dat 'de economen' weten wat goed voor ons is.

Elders in dit blad staat ook het bericht dat zes Nederlandse vissers omgekomen zijn in een scheepsramp. Reder Norbert Hennaert verklaarde hierover in Het Laatste Nieuws: *'Ik durf hierbij de beschuldigende vinger uit te steken naar alle bureaucraten die het leven van de vissers op zee onmogelijk maken. Door onze mensen steeds meer verplichtingen en controles op te leggen, leven zij als opgejaagde dieren. Wanneer iemand onder stress handelt, worden onvermijdelijk foutjes begaan. Die foutiteiten kunnen grote gevolgen hebben.'*

In het kader van hetgeen Michiel Maertens zegt, laten de woorden van de Oostendse reder wel een bijzonder wrange smaak na.

Flor Vandekerckhove

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 rederders 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.

Senator Michiel Maertens:

'Visserij is niet de oorzaak van het verminderen van het visbestand!'

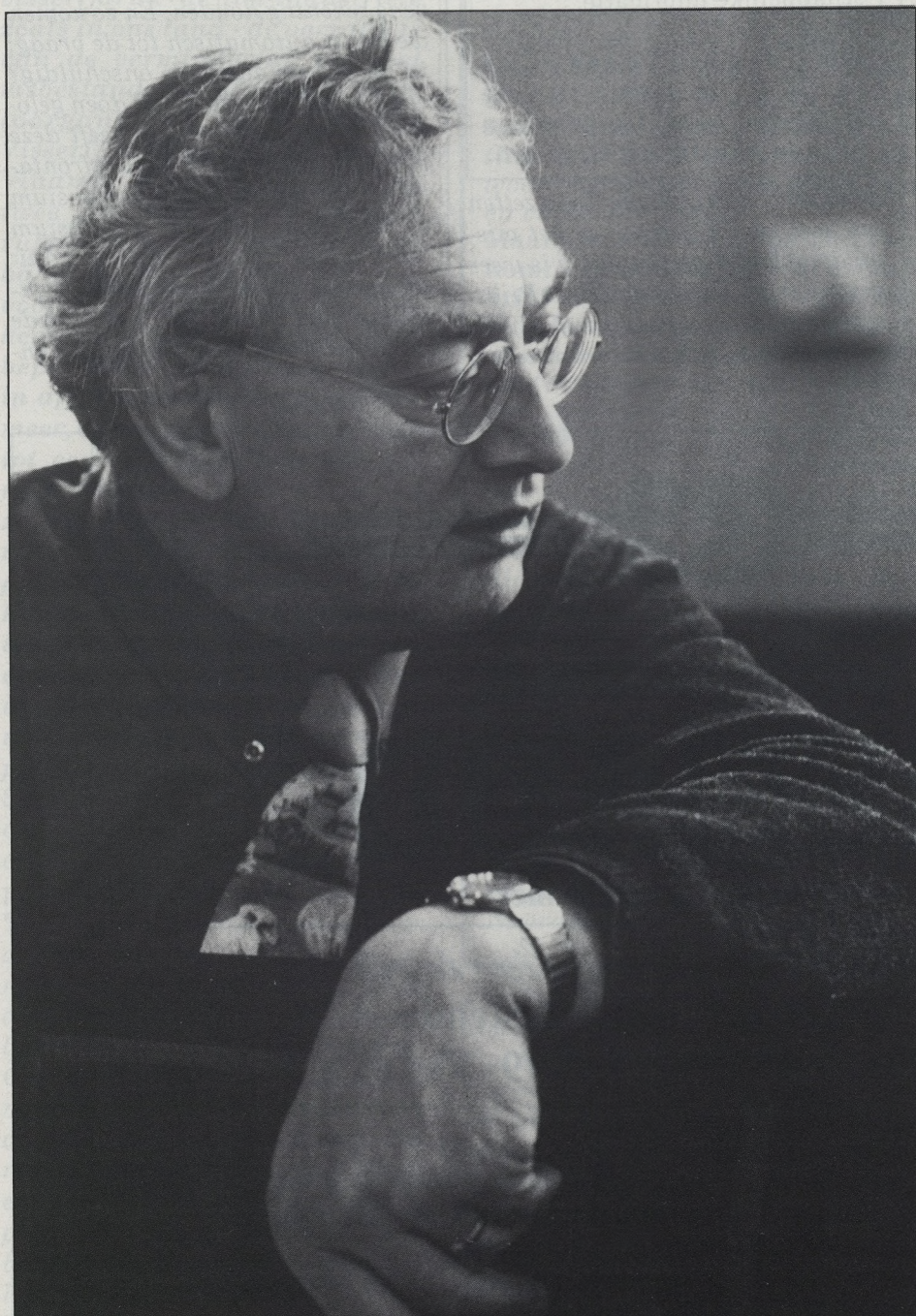


Foto Jos Verhoogen

TIEN JAAR GELEDEN bracht België een onderzoeksschip in de vaart, dat metingen op zee moest verrichten. Het schip moest dus onder andere stalen nemen, waaruit opge- maakt wordt of de zee en zijn bewoners niet teveel te lijden hebben onder het vuil dat de mens produceert. Naar aanleiding van de tiende verjaardag van het schip werd van 17 tot 19 oktober te Oostende een symposium georganiseerd waarop vertegenwoordigers van de visserij, de industrie, de wetenschap zich bo- gen over de gezond- heid van de Noordzee. En kijk het symposi- um stond nog maar half op poten en daar kwamen lobbies, drukings- en aktie- groepen op het toneel om de publieke opinie te beïnvloeden. Vol- gens de enen is er niets aan de hand, volgens anderen is de Noord- zee naar de verdoe- menis en volgens nog anderen is het nog net niet te laat om er iets aan te doen. De vraag is dan nog: *waaraan* moet iets gedaan wor- den en *wat* moet er- aan gedaan worden? Sinds enkele maan- den komen al die me- ningen uitgebreid aan bod in HVB, want uit- eindelijk is het de be- doeling dat de visser genoeg informatie krijgt om zelf zijn con- clusie te trekken... en zijn vispraktijken desgevallend aan te passen.



Aandachtig luisteraar op het symposium was Michiel Maertens, de senator uit de Westhoek die enkele jaren geleden in visserijmiddens nog een volslagen onbekende was. Sinds hij echter bij de parlementsverkiezingen voor de milieupartij Agalev verkozen werd heeft hij zich ontpopt als de visserijspecialist van die partij. Meer zelfs: Maertens is inmiddels één van de weinige politici geworden die van de visserij kaas gegeten heeft.

Michiel Maertens: 'Wij hebben ons al langer de vraag gesteld "Hoe is het in werkelijkheid met de vis geleiding van het symposium in Oostende, maar eveneens door de voorbije jaren de gezondheid van de vis constant in de politieke actualiteit te brengen via parlementaire vragen. Onze conclusie is duidelijk: nieuwe, veelernstiger bedreigingen met name koolwaterstoffen, chloorstoffen,

Hoezo?

Niet te Oostende, maar op het Symposium ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee te St. Johns (Canada) werd aan P. Roose, K. Cooreman en W. Vyncke van ons Rijksstation voor Zeevisserij de wetenschappelijke prijs 'Best Poster Award' toegekend. Het commentaar van de internationale jury was o.m.: zeer doeltreffende communicatie van wetenschappelijke informatie.

De bekroonde bijdrage handelde over... **de gehalten aan PCB's in vis en mosselen van de Belgische kust. De gehalten blijken gunstig uit te vallen.**

dioxines... bedreigen de vis en zetten een zeer zware domper op het misplaatste hoera-geroep dat "vis weer gezond is om eten", omdat het Rijksstation voor Zeevisserij met cijfers heeft bewezen dat de zware metalen,

ondermeer kwik en lood, onder de sanitaire norm zitten, en er voor de rest geen verslechtering zou zijn.'

En Michiel Maertens gaat het rijtje af: 'Voor wat de de zware metalen betreft is er inderdaad nergens een stijging, en integendeel zelfs - met uitzondering voor de kabeljauwlever - een lichte daling vastgesteld de voorbije decennia, meer dan ook niet meer dan dat! Voor kwik bestaat niet eens een tolerantiedrempel! Maar naast de aanwezigheid van zware metalen zijn er nog andere criteria. Wanneer we de gezondheidstoestand van de vis bekijken moeten we dus ook met andere gegevens rekening houden. En zo komen we haast automatisch tot de vraag: is de chloorindustrie onschuldig? zoals ze het ons graag wil doen geloven. Professor Persoone heeft deze ballon doorgeprikt in een confrontatie op met Solvay op het symposium te Oostende. Na dat symposium moet het nu toch voor iedereen duidelijk zijn dat de zogenaamde organische contaminanten bijkomende aandacht verdienen vanwege de on-



Scheepsdiesel

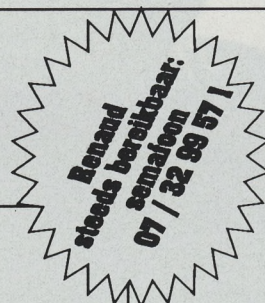
RENAUD

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

derzoekers: het bekende probleem van de koolwaterstoffen.'

Die koolwaterstoffen, zijn die nu al dan niet gevaarlijk?

Maertens: *Voortdurend, maar dan ook voortdurend, werd op het symposium gewezen op de organochloorverbindingen en op de aandacht die daaraan moest besteed worden. Men noemde ze de "nieuwe contaminanten": PAK's, PCB's, dioxinen, furenen... Door die stoffen wordt de vis sterk aangetast, ondermeer in zijn voortplantingssysteem, en op termijn ook de consument. Het is niet juist te beweren dat de visserijdruk - de niet-industriële zoals in ons land - de oorzaak is van de vermindering van het visbestand, met als gevolg de teeloorgang van onze Vlaamse Visserij. Het feit dat het aantal Vlaamse vissersvaartuigen op twee jaar tijd tot 170 werd teruggebracht — onder de leefbaarheidsdrempel van 200! — is vooral te wijten aan een verkeerde politiek: men zoekt het in beperkende reglementeringen, in afbouwpremies en dergelijke meer, en maakt het vissersberoep tot een milieu-bedreigende beroep. Dit is de zaken op zijn kop zetten. De waarheid is dat het rijke Noordzeevisbestand aangetast wordt door ten eerste de Europese vrijhandelsetonomie, ten tweede de visserijdruk van de fabrieksschepen (waarvan er in de Belgische vloot geen te vinden zijn) en ten derde door de pollutie uit lucht en rivieren'.*

Senator Maertens vindt het spijtig dat er op het symposium geen harde confrontatie kwam tussen Greenpeace en de chemische industrie. *Het was Professor Persoone die er de chloorindustrie op wees dat ze massa's scheikundige gegevens achterhouden om hun industrie veilig te stellen. En Solvay zweeg. Greenpeace heeft dus volgens mij meer dan gelijk. De ecotaks moet dringend uitgevoerd worden. Het redden van de vis én de visser hangt ervan af, net als onze hele kankerproblematiek, te beginnen met borstkanker en kanker in de menselijk reproductie-organen'.*

Mogen we nu nog vis eten? zo vragen wij bevreesd na zoveel angst-

Chlorofielen: niets aan de hand

Eén van de drukkingsgroepen die zich naar aanleiding van het symposium over de Noordzee manifesteerde heet de 'Chlorofielen'. Deze vereniging zegt 1500 leden te tellen die ze gerecruteerd heeft uit de werknemers uit de chloor- en PVC-industrie. De chlorofielenclub ontstond als reactie op de aantijgingen van Greenpeace en andere milieu-groeperingen. De beschuldigingen van Greenpeace aan de chloorindustrie zijn dan ook ernstig. In de Greenpeace-folder *'Chloor is overal'* heet het bijvoorbeeld als volgt: *'Het wordt steeds duidelijker hoe ernstig de effecten van chloorstoffen zijn op alles wat leeft. De effecten van chloorstoffen op (zee)dieren kenden we al — de massale sterfte onder zeehonden in de Waddenzee eind jaren tachtig bijvoorbeeld — maar de laatste jaren constateren wetenschappers tot hun schrik dat ook de mens groot gevaar loopt. Kanker is een van de ernstige ziekten die met chloor in verband worden gebracht. Nog veel ingrijpender is de blijvende schade aan ons voortplantingssysteem en afwijkingen in de ontwikkeling van ongeboren baby's'.*

Het is tegen dergelijk proza dat de 'Chlorofielen' zich verzetten. Zij willen aantonen dat *'chloor werkelijk onmisbaar is voor de samenleving, en niet alleen voor de drinkwaterontmetting'*, maar ook dat vandaag in de industrie *'op een verantwoordelijke en verantwoorde wijze wordt omgegaan met chloor en chloorprodukten'*.

Maar als de chloorindustrie geen boter op zijn hoofd heeft, hoe komt het dan dat het visbestand erop achteruit gaat? In een brief aan Greenpeace wijst chlorofielenvoorman *Ferdinand Engelbeen* (om den brode proces-automatiseerder bij het chemisch bedrijf Akzo) in een heel andere richting: *'Dat u ... de achteruitgang van het visbestand in de Noordzee in de schoenen van de chloorchemie tracht te schuiven, vinden wij ... beneden alle peil'*, zo zegt Engelbeen. De chemische industrie treft geen blaam. Voor de chlorofielen voorzitter is het duidelijk dat *'de verouderde verbrandingsovens, de staalindustrie, de non-ferro-metaalindustrie en het verbranden van fossiele brandstoffen de voornaamste oorzaken van emissies van dioxinen in het milieu zijn'*. Hij wijst er verder op dat uit een inventaris van het VITO, uitgebracht door de *Bond Beter Leefmilieu* de hele chloorindustrie terzake zelfs niet vermeld wordt. Overigens: *'uit vele praktijkproeven is duidelijk gebleken dat het chloorgehalte van het te verbranden materiaal nauwelijks een rol speelt in de dioxinevorming van verbrandingsovens, wel de kwaliteit van de ovens zelf'*. En tenslotte is hij een tegenstelde mening toegedaan dan deze van senator Michiel Maertens, zo blijkt uit de brief die Engelbeen aan Greenpeace richt: *'Dat het visbestand achteruit gaat heeft al helemaal niets met "chloorstoffen" te maken, wel — volgens uw eigen zeggen — met de overbevissing van de Noordzee'*. (fv)

aan jagende woorden.

Maertens: *'Ook ik zeg zoals Greenpeace: "Eet vis zolang er nog is". We mogen en moeten heel zeker vis blijven eten, want het is een uitermate gezond voedsel, zeker wanneer wanneer men weet dat vis hart-en vaatziekten kan voorkomen, zoals de Nederlandse Zutfenstudie uitwees. Vis is oergezond maar dat de vis zelf en zijn milieu nu ongezonder zijn dan ooit staat voor mij evenzeer vast.*

Daarnaast staat ook vast dat beleidsmaatregelen de toestand snel kunnen verbeteren. Tegelijk met ernstige olierampenplannen, ook die voor kerncentrales, vervoer van radio-actief afval, of gifbommen, moet het beleid dringende maatregelen nemen om het mariene milieu preventief te beschermen, vooral op het domein van koolwaterstoffen. Dit is zeer dringend'.

Flor Vandekerckhove

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

Zeevisserijscholen tekenen fusieakkoord

MET ENIGE VERTRAGING (en uiteindelijk zonder minister van Onderwijs Luc Van Den Bossche) werd de 'Intentieverklaring Zeevisserijonderwijs' door de betrokken inrichtende machten ondertekend. Hierdoor verbinden de partijen er zich toe over te gaan tot de fusie van vier instellingen waardoor het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI) op 1 september 1995 van start kan gaan.



De ondertekening van de 'Intentieverklaring Zeevisserijonderwijs' is een historische gebeurtenis in de geschiedenis van het visserijonderwijs aan de kust. Op de foto (vlnr): gouverneur Olivier

Gouverneur Olivier Vanneste ontving de afgevaardigden van de visserijscholen in het provinciegebouw 'Boeverbos' in Sint-Andries. In een korte inleiding wees hij op de veranderingen die de visserij ondergaat. *'De Vlaamse visserijvloot is de voorbije twintig jaar drastisch afgeslankt, maar daartegenover staat een verdubbeling van de gemiddelde motorkracht per vaartuig. Deze situatie stelt nieuwe eisen aan de bemanningen en het onderwijs moet daarop inspelen. Met de ondertekening van de intentieverklaring geven wij de aanzet tot de aanpassing van het visserijonderwijs aan de behoeften van morgen'*, zei de gouverneur.

De intentieverklaring is het sluitstuk van de onderhandelingen die aan de fusie vooraf gingen. Moeizame onderhandelingen leidden uiteindelijk tot een akkoord tussen de inrichtende machten van drie resterende visserijscholen, nadat de

Nieuwpoorste school al definitief werd afgebouwd. De Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs 'De Golfbreker' in Knokke-Heist, de Stedelijke Visserijschool John Bauwens en de Vrije Visserijschool Paster Pype, beide in Oostende hebben er zich toe verbonden samen te smelten tot één instelling, waarvoor de provincie als inrichtende macht zal optreden. Het Koninklijk Werk Ibis in Bredene is niet opgenomen in de fusie omwille van haar eigen opvoedingssysteem, maar gaat de verbintenis aan om zijn leerlingen te oriënteren en voor te bereiden op de derde graad van het PMI.

De intentieverklaring werd ondertekend door gouverneur Vanneste, provinciegriffier Hilaire Ost, burgemeester Julien Goekint, schepen van onderwijs Eric Six en gemeentesecretaris Johan Vandenabeele namens de stad Oostende. Dirk Demaeght en deken Jozef Dessein

tekenden voor de Paster Pypeschool. Argo-voorzitter Peter Steenhaut was gemandateerd voor 'De Golfbreker' en voorzitter ridder A. Schlim en directeur Roger Taillaert plaatsten hun handtekening namens 'Ibis'.

De oprichting van het PMI garandeert de voortzetting van het visserijonderwijs met een uitgebreid leerprogramma die de drie graden van het secundair onderwijs omvat, een tweede graad beroepssecundair onderwijs, deeltijds secundair onderwijs en maritieme opleidingen in het kader van de sociale promotie.

Het personeel van het PMI wordt gerecruteerd uit de lesgevers aan de bestaande scholen. De inrichtende machten van de gefusioneerde instellingen zullen na de ondertekening van de intentieverklaring geen nieuwe vaste benoemingen meer toekennen. Het K.W. Ibis verbindt er zich toe alle openstaande betrekkingen op te vullen met tijdelijk personeel uit de betrokken visserijscholen.

Het gebruik van de onroerende infrastructuur en het didactisch materiaal van de stad Oostende, Argo en vzw Vrije Visserijschool zal het voorwerp uitmaken van een aparte overeenkomst. (gw)

Heistse leerlingen op 'Koningin Juliana'

Met de *Koningin Juliana* beschikt het Nederlandse zeevisvaartonderwijs over een benijdenswaardig instructievaartuig. Het schip kwam in juni naar België. De mensen van de Heistse visserijschool zorgden toen voor een goede opvang van de opvarenden. Op hun beurt mochten nu ook negen leerlingen van *De Golfbreker* inschepen op het opleidingsschip. Samen met leerlingen van de zeevisvaartafdeling van het Berechja College uit Urk brachten ze een week door aan boord van het schoolschip.



ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

Uit het geslacht der garnaalkoningen

Benny Viaene: 100 tips om ook garnaalkoning te worden!

GRATIS
EXCLUSIEF

Benny Viaene (32) vertelt mij honderd uit over zijn boeiend beroep. Sinds vier jaar is de man schipper op de O 101 'Benny', maar bovenal is hij garnaalkoning van Oostende, een begeerde eretitel die hij trots deelt met heel de bemanning, —èn met reder en broer Gilbert — van de O 101 die zijn naam draagt. Reeds voor de dertiende maal behaalden zij daar aan boord deze bekende Oostendse trofee die telkenjare toegekend wordt aan de garnaalvisser met de grootste jaarbesom-

ming. Vroeger werden de prijzen binnen gehaald onder leiding van vader Viaene, later was het zoon Gilbert die het als schipper-naast-god aan boord voor het zeggen had, en nu is Benny de garnaalkoning, zoals we zegden met zijn bemanning, waaronder we niet mogen nalaten de trouwe matroos Christiaan Barbaix te vermelden.

HOE LEG JE het aan boord om steeds weer deze trofee te verdienen? Benny

geeft zijn relaas: 'Het vistuig moet perfect zijn! De materialen om de garnalen te sorteren en te bewerken moeten in orde zijn. Verder hebben we zo onze eigen plekjes om aan mooie vangsten te komen en het helpt natuurlijk als je van kleinsaf in de stiel staat'.

Maar zo kennen we er nog, prutten we tegen en toch halen die de trofee niet binnen. 'Andere kustvissers gaan soms op visvangst in plaats van op garnaal te jagen', zo luidt het bescheiden antwoord van Viaene. Verder is het gewoon een kwestie van hard werken: 'Zoals alle Vlaamse garnaalvissers werken wij —als het weer het toelaat— een hele week en komen zo aan een 85 uren-week. Moesten wij ons houden aan het aantal uren dat aan de wal gewerkt wordt, dan zouden we er niet geraken.'

En stilaan wordt de garnaaltrofeepuzzel volledig: 'Men vangt meer garnaal wanneer er een goede ploeg aan boord is. Een team dat elkaar begrijpt, mannen die stipt zijn om op tijd te kunnen uitvaren; mannen die op elkaar ingespeeld geraken, net zoals dat in een gesmeerd draaiende voetbalploeg het geval is'. En er is meer: 'Waar je 's avonds heen vaart speelt ook een grote rol; en dat beslis je op basis van de ervaringen die je de vorige nacht opgedaan hebt en je luistert naar tips die je hier en daar te horen krijgt. Wat dat laatste betreft: da's veel verminderd. We spreken 's nachts zelfs niet zoveel

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.

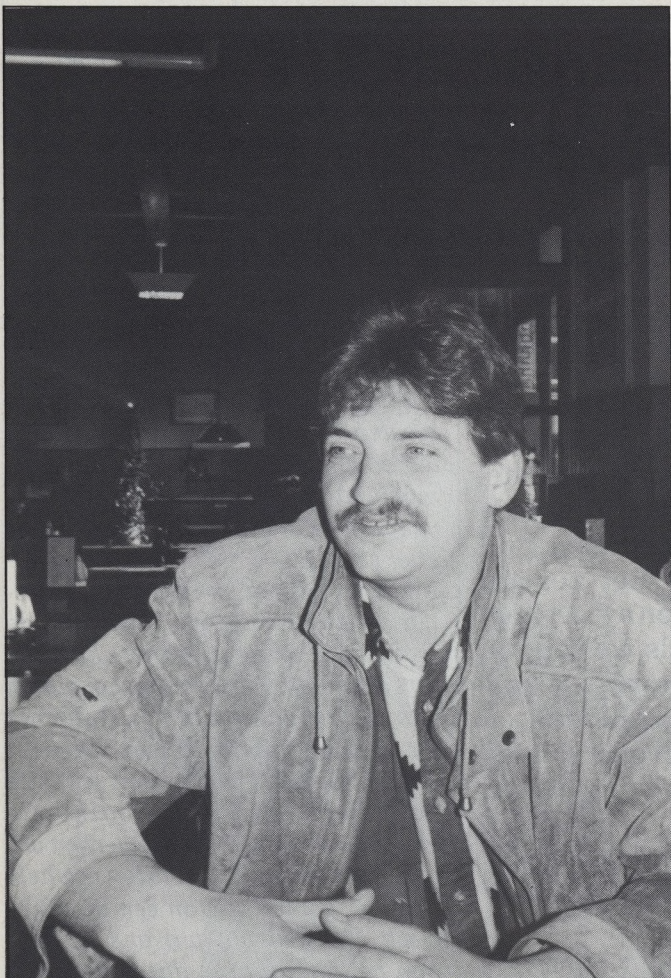


40

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.

Te Koop: B.B.-motor Johnson,
9,9 pk, kortstaart. Nieuw:
35.000 frank
B.B.-motor Jamaha, kortstaart,
20 pk, uitstekende staat:
25.000 frank.
Inlichtingen: 059 / 32 31 05



Benny Viaene: erfelijk koningschap

meer met elkaar over de V.H.F. Het is nu van een 'goeiedag' en 'goejenavond' en voor de rest hoor je niets meer. Misschien vrezen we wel dat de Hollanders meeluis-teren!

Naarmate het gesprek vordert komt Viaene op dreef. Garnalvissers hebben nog met de elementen te maken: 'Slechte of goede vangsten hebben veel met het weer te maken. Men haalt het meeste boven bij kalm en warm weer'.

En hoe verloopt zo'n garnaaljaar? 'Vroeger was er ongetwijfeld meer te vangen dan vandaag. Maar dat betekent niet

dat ons produkt opslaat. We moeten er nu zelfs de verminderende garnaalprijzen bijnemen. Het 'leven' slaat op, maar de prijs van de garnaal gaat niet evenredig mee omhoog. En vis?! De burger wil geen gewone vis meer eten: het moet nu 'luxe'vis zijn.

Dit jaar waren de vangsten in januari en februari ronduit een tegenvaller. Pas in juni werd het beter. 150 kilo per nacht was toen een 'schone vangst': naarmate juni vorderde vingen we gemiddeld al 200 kilo'.

Vissers hebben verder zo hun eigen problemen: 'De zeebodem lag tot in augustus slecht met veel 'drendels' (zandwormen) en veel zand. Vanaf begin september is de grond beginnen beteren, en daarmee ook de vangsten. We konden toen goede vangsten van 350 tot 400 kilo maken. In oktober waren vangsten van 600 kilo geen uitzonderingmeer en dit liep door tot in november'.

En als de vangst echt tegenvalt? 'Dan zeggen we: allee vanavond beter'.

Zeedierenjager

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



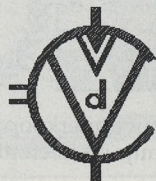
t.b.v. : autolaad-, haven-, portaal-, mobiele- en bouwcransen; betonpompen; hoogwerkers; lieraandrijvingen; schrootpersen; betoninstallaties; bouwmachines, enz.

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.



**Het
eerstvolgende
nummer van
HVB is het
nieuwjaarsnummer
en ligt op
31 december
al in de
krantenwinkel!**

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Z 509 'Telstar'

Nadat de Z 509 op 16 november 1992 's avonds, onder leiding van de Nederlandse schipper Cornelis Romkes, uit Stellendam (NI) vertrokken was, liep hij 's anderendaags 's morgens Scheveningen (NI) binnen. De zeevaartpolitie die het E.G.-logboek controleerde zag dat het het boek zeer 'onvolledig' ingevuld werd. Om zo'n dingen wordt op de onderzoeksraad niet gelachen en schipper Romkes mag gedurende 15 dagen niet meer op Belgische vaartuigen varen.

Z 584 'Seabird'

Tijdens de zeereis die de Z 584 op 17 april 1992 aangevangen had, was er onenigheid aan boord ontstaan tussen lichtmatroos Chris Mannaerts enerzijds en schipper Georges Vandevannet en matroos-motorist Stephan Dewulf anderzijds. Het geruzie eindigde met slaande deuren, want Mannaerts stapte het af terwijl het schip in de haven van Milford lag. Uit het onderzoek bleek dat zowel Chris Mannaerts als schipper Vandevannet daarbij strafbare feiten gepleegd hebben. De eerste werd voor zeven dagen geschorst omdat hij het vaartuig in de steek liet zonder wettelijke opzegtermijn en zonder afgemonsterd te zijn. De laatste werd twee weken geschorst omdat uit het onderzoek bleken was dat het schip niet door hem, maar feitelijk door Dewulf geleid werd en dat de schipper ook andere taken niet uitgevoerd had: hij had Mannaerts niet afgemonsterd, ook was hij zomaar zonder volledige bemanning uit de haven van Milford vertrokken.

O 575 'Boreas'

Schipper Robert Goutsmit werd tien dagen geschorst omdat hij op 11 augustus 1992 geen goede uitkijk gehouden had op de O 575, waardoor het vissersvaartuig in aanvaring kwam met de Transitorius die vanuit Vlissingen naar Nieuwpoort voer.

Verkeersscheidingsstelsel

Op 14 mei 1993 werd de Z 324 'Wielingen' door de Nederlandse kustwacht in overtreding genomen omdat het tegen de algemene verkeersstroom van de SW-lane voer. Schipper Jean-Pierre Duyck werd hiervoor gedurende vijf dagen geschorst. Ook de Z 85 'Morgenster' werd op 1 mei 1992 betrappt omdat het tegen de algemene verkeersstroom voer van de zuid gaande verkeersbaan. Schipper Alex Decordier werd eveneens voor vijf dagen geschorst.

Afwezig bij afvaart

Op 6 juli '92 kwam Stefaan Pots niet opdagen aan boord van de Z 66 'Nelson'. Meer dan twee jaar na de feiten komt nu het arrest met 14 dagen schorsing voor de betrokkenen en 9.073 frank gerechtskosten.

Matroos Diego Deslypere werd dan weer vrijgesproken. Op 12 juni 1992 was hij weliswaar niet aan boord van de O 309 'J. Van Maerlandt' toen schipper Lambrecht daarmee wilde afvaren. Vier getuigen verklaarden echter dat schipper Lambrecht meermaals verwittigd werd dat Deslypere de volgende reis niet zou meevaren

(rc)

Boete verminderd

In Engeland zag schipper Edmond Everaert van de N 706 'Ster der Zee' (zie HVB 10,1994 pag. 50) de door de openbare aanklager geëiste boete van 15.000 pond sterling terugvallen tot 9.500 £ (475.000 BEF).

Na de verdediging van de Britse advocaat Rob Penrose gehoord te hebben, oordeelden de rechters dat ze de schipper/eigenaar eerst te streng hadden aangepakt. Omdat de schipper ogenblikkelijk schuld bekende en zeer goed meewerkte tijdens het onderzoek werden de boetes (ten opzicht van de maximumgeëiste straffen) elk met 1.000 pond per binnenkuil verminderd en zakte de boete voor het verkeerdeensteken van het stuurboordnet met 3.500 pond. De schipper kon aantonen dat hij één en ander aan het stuurboordnet moest veranderen omdat het steeds weer omkeerde, telkens het vissersvaartuig tijdens het vissen een bocht nam. De magistraten hielden tevens rekening met het blanco strafblad van de schipper. Voor schipper Everaert die zijn N 706 een klein jaar geleden in Nederland liet ombouwen van een plankenvisser tot een boomkorvisser zal de boeteverlaging welkom zijn. (dp)

Deze maand kregen we geen bijdrage over de 'shanties' toegestuurd. We hopen dat we de reeks volgende maand te hernemen

N.V. HOSTYNS

(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!

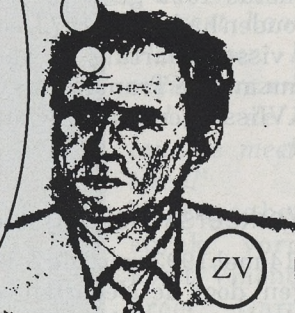
Fortstraat 27, Costende — Bruggelaan 12, Brodene

Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28

**DE KILOE
AVONTUREN
VAN FREDDY
POLLET EN
GEERT
DEMAN IN
ACHTER-
HAVENLAND**

Bedrie-
gers,
leuge-
naars,
verra-
ders,
landver-
ra-
ders...

Wat hoor ik
daar?



In mijn achter-
haven?

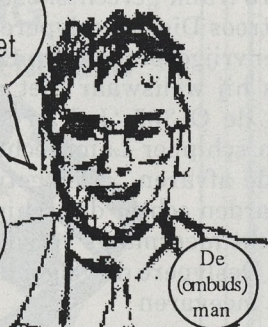
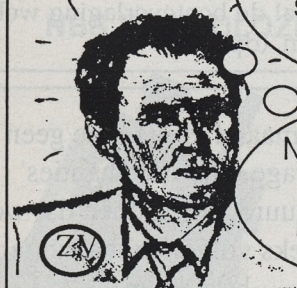


Die stem, ik
ken die
stem...
Laat ons
daar eens
een blik op
werpen



Sjacheraars, uitverkoch-
ten, vreemden aan de
sector, knechtjes van het
grootkapitaal...

Neen maar, is dat die
kleine niet die hier
nog gewerkt heeft?



© Mac Floo 1994

Zeebrugse Visveiling **Pollet** **versus** **Deman**

De Maritieme Ombudsdienst (*), een privé-initiatief van o.m. de Zeebrugse visserstelg Geert Deman, publiceert sinds kort een 'Nieuwsbrief'. De vereniging die als motto draagt: 'een ZEE van mogelijkheden, in het belang van de ondernemer' heeft zich in haar jonge bestaan al meermaals onderscheiden o.m. door haar oppositie tegen de Zeebrugse Visveiling (ZV). Met de publikatie van de Nieuwsbrief zat het er weer meteen bovenop. *'Onze ombudsdienst zal een initiatief nemen om de vishandelaars, stad Brugge, de toelevering en reders rond de tafel te krijgen aangaande de Zeebrugse vismijn'*, zo heette het. De ombudsdienst is immers *'van oordeel dat de erfpacht die de NV Zeebrugse Visveiling kreeg, moet worden herzien of worden bij gepast zodat men kan verhinderen dat die erfpacht buitenlandse handen komt'*, en de ombudsdienst deinst voor niets terug want *'Het ligt in de bedoeling om na te gaan of een eventueel op te richten organisatie een overnamebod zou kunnen doen, zodat bij een eventueel faillissement van de NV Zeebrugse Visveiling, men de opvang kan blijven garanderen'*.

Directeur Freddy Pollet van de Zeebrugse Visveiling reageerde verbolgen. *'Wat is die Maritieme Ombudsdienst al helemaal'*, zo stelde hij. *'In Nederland dachten ze met een officiële instelling te doen te hebben'*, zo zegt Pollet, *'en dat is helemaal niet het geval'*. Hij overwoog zelfs even klacht in te dienen, maar zag later van het voornemen af. Zijn tegenaanval loog er evenwel niet om. Volgens de directeur wil Deman als ex-werknemer van de ZV op die manier alleen het bedrijf treffen, zo stond te lezen in het dagblad Het Volk van 7 november. *'Deman was tot voor anderhalf jaar werkzaam als verantwoordelijke voor het kistenbeheer bij de ZV.'* "Tij-

DELTA FLEX

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

Facom kwaliteitsgereedschappen

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

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

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

dens de aanloop naar de recente provincieverkiezingen had hij al een lastercampagne tegen de Zeebrugse Visveiling gevoerd. Ik heb toen zelfs overwogen om een klacht in te dienen, maar heb niet de nodige stappen ondernomen. Ik had het beter wel gedaan", aldus Freddy Pollet' zo zegt de krant.

Pollet is vooral kwaad omdat de aantijgingen van Geert Deman voor de ZV zowel commercieel als financieel verstrekkende gevolgen kunnen hebben.

Er is geen sprake van een buitenlandse overname, zo stelt Pollet. Wel verklaarde de directeur van de Zeebrugse Visveiling momenteel verkennende gesprekken met collega's in de buurlanden te voeren, maar die betreffen geen overname van de ZV. De gesprekken moeten tegen 1 januari 1996 leiden tot de oprichting van de Europese Federatie van Visveilingen. Zo zijn er onder meer gesprekken met de visafslagen van Urk en Den Helder (Nederland). Volgens Freddy Pollet is samenwerking met buitenlandse vismijnen mogelijk op het gebied van het kistenbegeer, de harmonisatie van de veilkosten, de modernisering, druk op de Europese Unie en het thuisveilen. Hij verwijst terzake naar de Reders die via een federatie van Europese producenten ook op het Europese terrein aanwezig zijn.

Deman gaat door

Dan was het weer de beurt aan Deman die door de woorden van Pollet niet overtuigd werd. Als reactie stuurde hij het persgild een dossier toe waarin hij erop wees dat Pollet de zaken enigszins verkeerd voorstelt. 'Een kleine vijf jaar terug was ik werkzaam in de ZV, er is tussen mij en de ZV geen enkele wraak.' En hij blijft

wel degelijk lastige vragen stellen. Bijvoorbeeld: 'In tegenstelling tot wat de heer Pollet de wereld wil wijsmaken is na 6 jaar werken slechts 20 à 25% van de beschikbare verkoops- en verhuurruimtes van het European Fish Center in gebruik, of kan hij het tegendeel bewijzen?'. Hij besluit in een typische Geert Demanstijl: 'Elke echte ondernemer die de moed heeft om een cijfer- en feitenanalyse te maken, weet dat men bij de ZV al van bij het begin fout zat. En dat men ook politiek zal moeten ingrijpen wil dergelijke onderneming nog slagen in de toekomst.

De enige levensverzekering voor de Zeebrugse visveiling is een doorgedreven participatie van de betrokken sectoren.

de kans is echter klein dat de huidige raad van beheer een participatie zal dulden.

Het enige orgaan dat de ZV dus onder druk kan zetten is het stadsbestuur van Brugge'.

Flor Vandekerckhove

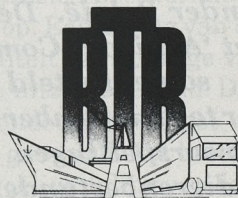
(*) Over de Maritieme Ombudsdienst publiceerden we een artikel in HVB nr 7, 1994 pag. 11.

Te Koop:

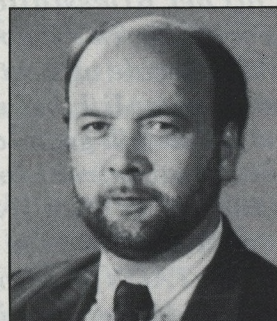
**Lijnvissersvaartuig
B.Z.I.-gekeurd: 47
personen.**

**Interessante prijs
Voor inlichtingen:
058/23.75.44**

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



Sekretaris
Ivan VICTOR



ABVV

Gemeenteraadslid Oostende

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

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

Vangstvoorspellingen voor 1995

De 'Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee' is een intergouvernementele organisatie bestaande uit 19 lidstaten, waaronder België. Deze Raad geeft o.a. advies door middel van het 'Advisory Committee for Fishery Management'. Dit comité, samengesteld uit 23 experts, vergaderde van 25 oktober tot 2 november 1994 in Kopenhagen en formuleerde de vangstvoorspellingen voor 1995 van meer dan 120 vis- en schaaldierenbestanden in het Noordoost Atlantische gebied. Alle commerciële bestanden van de Barents Zee tot de Golf van Cadiz werden hierbij betrokken. Dr.ir. Rudy De Clerck werkleider bij het Rijksstation voor Zeevisserij en Belgische vertegenwoordiger in dit comité gaf ons zijn beschouwingen met betrekking tot de visbestanden die voor de Belgische visserijvloot van wezenlijk belang zijn.

Er moet duidelijk gesteld worden dat onderstaande informatie uitsluitend betrekking heeft op de te verwachten vangsten voor 1995 bij gelijkblijvende visserijdruk en dat de toegelichte resultaten in geen enkel geval automatisch in wijzigingen van de TAC's en quota mogen worden vertaald. Omtrent de juiste modaliteiten hiervoor wordt immers eerstdaags een voorstel van de Europese Commissie verwacht. Toch mogen de voorafgaande resultaten als richtinggevend worden beschouwd en verschaffen ze reeds een idee van de te verwachten TAC's en quota.

Noordzee

Zwakke kabeljauwstand

De kabeljauwstand vertoont reeds meer jaren een dalende trend. De internationale visserij op rondvis wordt bovendien gekenmerkt door een sterke graad van overbevissing op de onvolwassen kabeljauw (jonger dan drie jaar) en is sterk afhankelijk geworden van nieuwe broedklassen (recruten). Gemiddeld werd vroeger jaarlijks een kabeljauwbroed geproduceerd van ongeveer 375 miljoen recruten. Het broed van 1989 was amper 112 miljoen groot en dit van 1990 slechts 143 miljoen. Ook de volgende jaarklassen bleven onder het gemiddelde. Bij deze bijna ononderbroken opeenvolging van zwakke produkties van recruten, dient men zich de vraag te stellen of het volwassen deel van de populatie nog groot genoeg is om ooit nog een normaal broed te produceren.

Het biologisch advies in verband met de toekomstige exploitatie van de kabeljauwvisserij in de Noordzee is gericht op een verdere en ingrij-

pende reductie van de visserijdruk voor 1995 met minstens 30 % van het niveau van de laatste jaren.

Schelvisproblemen blijven

Voor 1995 kan er een vangst van 215 duizend ton worden verwacht, (meer dan een verdubbeling ten opzichte van de vangsten in 1991, maar nog altijd slechts een derde van wat een tiental jaren geleden werd gevestigd). Om reden van het slechte exploitatiepatroon (te hoge visserijdruk op de jongste leeftijdsgroepen) werd ook voor deze stock een aanbeveling tot reductie met 30 % van de visserijdruk in 1995 geformuleerd.

Wijting doet het beter

Gezien het gemengd karakter van de rondvisserij in de Noordzee dient ook hier een vermindering van de visserijdruk van 30 % te worden toegepast. Dit zou resulteren in een vangst van 104 duizend ton voor 1995.

Tong in overvloed

Het tonggebroed van 1987 was van een uitzonderlijke omvang: onge-

veer 450 miljoen recruten tegenover gemiddeld slechts 100 miljoen. De gunstige invloed ervan was voor iedere visser voelbaar: de vangsten (en quota) verhoogden in 1991 en 1992 en dit na een lange periode van geringere aanvoer. In 1991 werd trouwens de hoogste vangst uit de geschiedenis behaald: 38 duizend ton. Sedert 1992 bleef de internationale aanvoer hoog, namelijk iets boven de 30 duizend ton.

De broedproductie in 1991 had opnieuw een grote dichtheid, ongeveer 370 miljoen recruten. Dit broed is nu reeds ruim in de vangsten van dit jaar vertegenwoordigd. Van de paaistand wordt echter verwacht dat zich een daling voordoet vanaf 1996. De broedjaren van 1992 en 1993 blijken immers zwak uit te vallen zodat de verwachte vangst voor 1995 op 28 duizend ton wordt voorspeld. De verwachte paaistand van Noordzee tong in 1996, ten belope van 52 duizend ton, blijft evenwel binnen de biologisch veilige zone.

Scholstand in de problemen

De vangsten voor 1995 blijven dalen: 104 duizend ton wordt verwacht. Aan de toestand van de stabiele vangsten is duidelijk een einde gekomen. Het paaibestand ligt immers buiten de biologische aanvaardbare grenzen. Het advies is gericht om deze paaistand opnieuw naar de veilige zone van 300 duizend ton op te trekken. Door middel van een reductie van 20% van de visserijinspanning zou dit kunnen worden bekomen. De verwachte vangsten voor 1995 worden ongeveer op 90 duizend ton geraamd.

Engels Kanaal

Bevredigende platvisbestanden

in 1995 verwachten we een vangst van 3,8 duizend ton. Deze stock wordt geëxploiteerd binnen de veilige biologische grenzen.

De visserij op schol in het Engels



Thans heeft men te maken met een dieptepunt in de paaistand en de toestand blijkt zonder meer kritisch. Het verband stock - recruitering is trouwens zee duidelijk...

Waar?
Waar?

Kanaal is veeleer een 'bijvangst-visserij'. De druk op de stand is dus meer het gevolg van de druk op andere soorten (voornamelijk tong) dan op de schol zelf. De vooruitzichten wijzen op het voortzetten van een min of meer stabiel vangstpatroon: een vangst van 5,6 duizend ton in 1995. De paaistand blijft, evenals deze van tong, binnen de biologische veilige grenzen.

Keltische Zee

Stabiele toestand voor Tong en Schol

Zowel de visserij als het bestand van tong in de Keltische Zee waren in het verleden steeds gekenmerkt door minimale jaarlijkse schommelingen. Anderzijds wijzen alle biologische gegevens op een optimale visserijdruk.

De vangsten in 1995 worden in de omgeving van duizend ton geraamd, hetzij ongeveer het gemiddelde van de laatste twintig jaar. Een jaar

geleden wees de eerste informatie reeds op een sterke jaarklas 1989. Bijkomende informatie dit jaar bevestigde dit: de recruten van 1989 hadden een omvang van meer dan 9 miljoen tongen, hetzij het dubbel van een gemiddelde broedsterkte in dit gebied. Hierdoor mag worden verwacht dat de stand en de vangsten in de nabije toekomst een stabiel karakter zullen vertonen.

Met de huidige exploitatiegraad blijft de stand dus binnen de biologisch veilige grenzen. Het beeld van de schol in de Keltische Zee is gelijkaardig met dit van de tong, m.a.w. stabiele vangsten en bestanden. Goede broedjaren (1986 en 1987) hebben de paaistand verder opgebouwd en zijn aldus een buffer voor volgende jaren.

Ierse Zee

Daling in de Tongvangsten

De broedjaren na 1989 bleken onder

de maat. Als resultaat hiervan werd een duidelijke daling van de paaistand vastgesteld. In 1996 wordt de laagste ooit genoteerde paaistand verwacht. Hierdoor bevindt de stock zich dan buiten het veilige niveau en stellen zich beschermingsmaatregelen op. Een daling van de visserijmoraliteit ten bedrage van 20 % wordt in uitzicht gesteld. De hierbij corresponderende vangst wordt op 800 ton geraamd. Dit betekent een zeer gevoelige daling van de vangstperspectieven: in 1987 werd immers nog een cijfer van 2 800 ton genoteerd.

Stabiele maar lage scholvangsten

De stand van schol uit de Ierse Zee is ook enigszins gedaald. De stand blijft evenwel binnen de veilige biologische grenzen te liggen, zodat voor 1995 een vangst van 2,4 duizend ton wordt verwacht.

Golf van Biskaje

Goede Tongvangsten blijven

De tongvangsten in de Golf van Biskaje zijn gevoelig gestegen sedert 1987 en bereikten sedert 1992 jaarlijks ongeveer 7 duizend ton. De biologische gegevens wijzen op een zeer stabiele toestand zowel van stock als van productie. De verwachte vangst voor 1995 is 5,4 duizend ton. De huidige stockomvang (11 duizend ton) wordt beschouwd binnen de biologische veilige grenzen gelegen te zijn.

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

10 jaar geleden overleed stichter van Het Visserijblad

Tien jaar geleden overleed Pros Vandenberghe (°Oostende 21.05.07 - †Brugge 7.12.84), stichter van Het Visserijblad. Meer dan een halve eeuw stond Pros tot over zijn oren in de visserij. 51 jaargangen hield hij Het Visserijblad in leven. Bijna was zijn weekblad hem eind 1987 gevolgd. In januari 1988 nam de vzw Liefkemores echter het initiatief om HVB een tweede jeugd te geven.

Het eerste exemplaar van 'Het Visscherijblad' verscheen op zaterdag 25 februari 1933. Pros Vandenberghe stapte als jonge onderwijzer op de Oostendse Vuurtorenwijk in het crisisjaar 1929 over naar de visserij. Als stadsbediende moest hij in de vismijn de statistieken (1) bijhouden voor vismijndirecteur Gust Velthof, en voor de schepen van de vissershaven Elleboudt 'die dit rapport niet alleen gebruikte om het schepencollege voor te lichten, maar er in zijn weekblad nuttig gebruik van maakte' (2). Zelf was Pros Belgisch correspondent voor het Engelse 'Fishing News' en de toenmalige Nederlandse 'Visserijcourant'. Voor de initiatiefnemers van een Belgische visserijblad leek hij de aangewezen persoon (3). Anderhalf jaar na de start van 'Het Visscherijblad' nam hij ontslag als stadsbediende en werd in 1934 griffier van de 'Ongevallenkas voor de Zeevisserij', een job die hem meer armslag gaf om het visserijgebeuren op de voet te volgen. 'Maar hoe het vakblad zich ook ontwikkelde en evolueerde, een lonend bestaan had men er niet aan. De drukker betalen (4) en zien onze onkosten te dekken, was onze grootste bezorgheid', herinnerde Pros zich 50 jaar later. 'Het was tenslotte in 1938 dat wij de onvergeeflijke fout begingen zelf de drukkerij over te nemen en veel schulden te maken, denkend op eigen vleugels beter te kunnen vliegen'.

Naast zijn griffiersamb en het weekblad was Pros intussen ook betrokken bij de stichting van de beroepsvereniging voor de kustvisserij 'Hand in Hand' en was hij hulpsecretaris-

schatbewaarder van de 'Propaganda-commissie voor Visverbruik'. Naast zijn wekelijkse zitdag in Zeebrugge zorgde hij ook voor de publicatie van de Belgische Visserij-almanak (5).

In 1940 lag hij aan de basis van de coöperatieve verzekeringsmaatschappij 'Hulp in Nood'. Tijdens de bezettingsjaren schorste de bezetter het weekblad, dat eind 1945 opnieuw verscheen onder de titel 'Het Nieuw Visscherijblad'. In 1952 kwam daar als ondertitel 'Nieuwsblad van de Kust' bij, dat twee jaar later een afzonderlijk informatieweekblad zou worden. Halfweg 1981 kocht Roularta het 'Nieuwsblad van de Kust' (ruim een jaar na het inpalmen van 'De Zeewacht') en maakte meteen bekend dat het weekblad vanaf 1 juli 1981 van de markt zou verdwijnen (6).

Vandenberghe was ook stichter van de verkooporganisatie voor visserijbenodigheden 'Scap' dat er eigen werkhuizen op nahield en in de jaren tachtig zelfs enkele vissersvaartuigen bouwde (7). Hij was ook stichter van de Onderlinge Visafslag (OVA), mede-stichter van de Rederscentrale en jarenlang afgevaardigde-beheerder van deze beroepsvereniging. Hij was ooit kandidaat voor de Oostendse gemeenteraadsverkiezingen, was bestuurslid van de voetbalclub VGO, vele jaren beheerder bij de maatschappij voor sociale woningen 'De Oostendse Haard' en de laatste jaren van zijn leven zelfs voorzitter en mede-stichter en beheerder van SV Expo Oostende en gewezen voorzitter van de vereniging die ook visserijbeurzen organiseerde in Oostende.

Hij was ongetwijfeld een van de markante na-oorlogse figuren in Oostende én in de visserij.

Door zijn machtspositie en verstrengeling van belangen kwam hij vaak in aanvaring met diverse instanties, niet in het minst met de Rederscentrale, de vakbonden en met de Oostendse burgemeester Jan Piers.

De vissers herinneren zich hem als een keihard werker en een geureesd onderhandelaar met een kleurrijke woordenschat waarmee hij menig tegenstander van de kaart veegde. Maar onder die harde schors zat ook een man die in stilte veel miserie lenigde.

Guido Walters

(1) Volgens de richtlijnen van de Conventie van Kopenhagen moest elk land voor elke vissoort en per vaartuig gegevens bijhouden over de herkomst (visgrond) en hoeveelheid aangevoerde vis.

(2) De familie Elleboudt was uitgever van 'De Zeewacht'.

(3) Robert Verschelde, toen directeur bij het Ministerie van Verkeerswezen, Karel Dzuttere, afdelingshoofd van de Provincie West-Vlaanderen en secretaris van de Hogere Raad voor de Zeevisserij, en Gustaaf Velthof, bestuurder van de Oostendse vismijn en zetelend in diverse lokale en nationale commissies. (Pros Vandenberghe in Het Visserijblad 28 december 1982, jubileumnummer als inzet van de 50ste jaargang).

(4) De eerste nummers van 'Het Visscherijblad' werden uitgegeven door drukker-uitgever Honoré Seys, Nieuwpoortsteenweg 44, Oostende. (HVB, 1 februari 1988).

(5) In 1994 was de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak aan zijn 56ste editie toe. (6) In de jaren zeventig haalde het 'Nieuwsblad van de Kust' op het hoogtepunt een oplage van 7.000 exemplaren.

(7) Amper twee weken na het overlijden van Pros Vandenberghe, op 20 december 1984, liep de O.333 Marco, de eerste door Scap gebouwde bokkentreiler, van stapel.

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

Hubrecht Deman: drielingnetten

WANNEER HET BAKKEN water regent zijn maar twee soorten mensen op pad. Vissers enerzijds en vliegende reporters om die vissers te interviewen anderzijds. Zo dacht ik toen ik die dag in mijn wagen stapte: het goot water. Ik had een afspraak met schipper-reder Hubrecht Deman (55) van de Z 55.

Tegen de regen beschut door de gebouwen van de oude Zeebrugse vismijn was hij bezig het vistuig in orde te zetten. We waren welkom op zijn Eurokotter.

Het werd een boeiende ontmoeting want Deman heeft het 'bokkensysteem' van zijn vaartuig verwijderd en vist sinds april met 'drielingnetten', een nieuw vissysteem dat uit Engeland naar Vlaanderen overgewaaid kwam. Het is een bordenvisserij waarbij drie kleine sleepnetten in rij voortgesleept worden. Ook de O 154, N 525 en N 555 vissen vandaag met de drielingnetten. (Deze vistechiek komt later uitgebreid aan bod in onze rubriek 'Vistechieken van de Vlaamse vissers').

Deman heeft besloten voorlopig niet meer met de 'bokken' te vissen. Dat deed hij omdat de resultaten behaald met de 'drie sleepnetjes' zeer bevredigend zijn. Deman: 'De opbrengst is even goed, maar het verbruik /de slijtage van kostbare materialen ligt lager'.

Alle nieuwigheden brengen kinderziektes en eigenaardigheden mee: 'Naast tong vangen we ook meer andere soorten bodemvis met de drie netjes. In de beginne sukkelden we wat voordat het 'tuig' goed visklaar stond. Dat verbeterde nadat 'de mannen van het Rijksstation' ingescheept waren, vanaf dan werden ook de vangsten beter'.

En hij gaat verder: 'Het 'tongquota' is op vanaf begin oktober, daarom maken wij ons klaar om op gul te vissen'.

De Z 55 viste deze zomer met zijn 'drielingnetten' aan de oostkant van Groot-Brittannië, vanaf de Fall's tot Lowestoft.

Voor de rest kunnen de nieuwe netten ook geen mirakels doen. De visserij blijft een moeilijke periode doormaken. Deman: 'We vissen evenveel als vorige jaren, maar het is spijtig dat de besommingen tegenvallen. Niemand acht zich gelukkig met de huidige vismijnprijzen. Financieel is voor elke reder nu in het beste geval kwestie kopje boven water te houden... en als de baas niet content is, mogen we hetzelfde verwachten van het personeel'. Volgens Deman zijn vooral de Eurokotters slachtoffer van de huidige

visserijontwikkelingen. 'Er is ook die onjuiste verdeling van de quota. Om een voorbeeld te geven: de kreeftenputters' zijn van categorie veranderd van méér dan 300 pk, zijn ze nu naar de minder-dan-300 PK-verdeling gekomen. Van een groter quota zijn zij naar een lagere verdeling gekomen'.

Verder is Hubrecht de mening toegedaan dat kleinere schepen geen

quotabeperking moeten krijgen: het slecht weer zorgt er zo al genoeg voor dat de kleine schepen binnen moeten blijven.

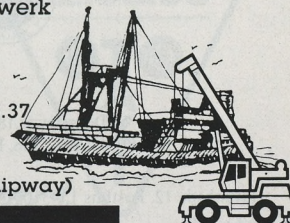
Toch gaat Deman blijgemutst naar huis als de verkoop weer eens tegengevallen is. 'Je kan toch moeilijk je vrouw een pak slaag geven omdat de visserij tegenvalt. Je kan alleen zeggen dat ze niet teveel mag vertieren'. (Zeedierenjager)



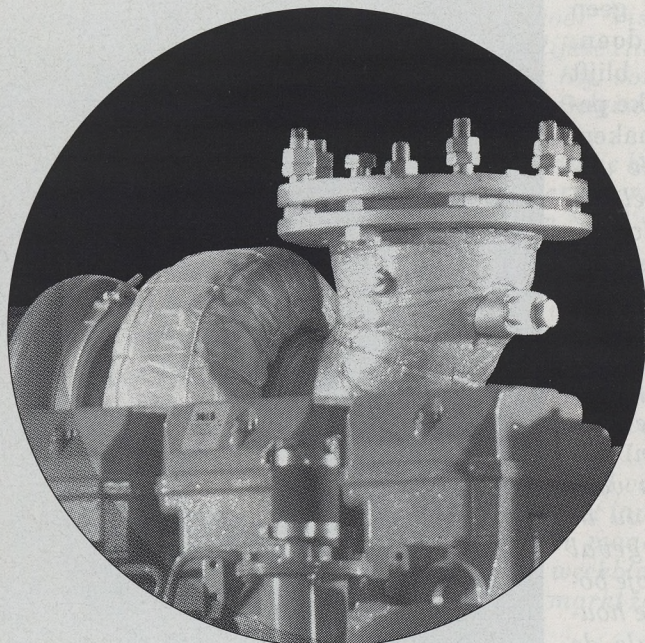
Verheye Joël
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk

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



DE STUWENDE KRACHT



A A N K O E R S E N O P B E D R I J F S Z E K E R H E I D

Voor de voortstuwing kiest Padmos doelbewust voor Mitsubishi dieselmotoren. Een kwaliteitsbegrip in de scheepvaart, dat staat voor zuinig, sterk en betrouwbaar. Motoren met een lange en bedrijfszekere levensduur en ingebouwde pluspunten als minimaal onderhoud en gemakkelijke toegankelijkheid voor snelle service.

Padmos levert Mitsubishi dieselmotoren in een omvangrijk programma hoofd- en hulpmotoren van 3,5 kW tot en met 3677 kW. Zowel nieuw als ook volledig gerevideerd. Met alle mogelijkheden elk type nauwkeurig volgens de gewenste specificaties en modificaties als maatwerk af te leveren. Padmos koppelt dat aan een directe onderdelenlevering - nieuw en gerevideerd - uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENHAM:

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

De Nederlandse visserij in 1993

De vloot Nederlandse kotters nam in 1993 niet verder af. Ook het aantal vissers ging niet achteruit. De besomming daalde echter wel met 40 miljoen gulden. Deze vaststelling staat te lezen in 'Visserij in cijfers 1993' van het Landbouw-Economisch Instituut dat in Nederland onder het 'Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij' ressorteert.

Het rapport kan besteld worden door 27 Nederlandse gulden over te schrijven op Nederlandse postbank 412235 van LEI-DLO te Den Haag, onder vermelding van 'PR-31-93'.

Nederlandse vissers voor 120 miljoen frank beboet

Tijdens de eerste helft van dit jaar hebben Nederlandse rechtbanken reeds 139 veroordelingen uitgesproken ten nadele van vissers. De opgelegde boetes liepen op tot 6,69 miljoen gulden (120 miljoen B. fr.). Verder werd vis ter waarde van 80.000 gulden (1,4 miljoen B. fr.) verbeurd verklaard. De veroordelingen waren grotendeels het gevolg van wegens fraude veroordeelde vissers.

Over heel 1993 bedroegen de opgelegde boetes maar de helft (3,3 miljoen gulden) van de som die tijdens de eerste zes maanden van 1994 werd opgelegd. Het omvangrijke boetebedrag is een gevolg van de grootschallige ontduiking van de visserijwetgeving in Urk.

Belgen kunnen geen quotum huren

Op de vissers-jaarvergadering in Breskens stelde Machiel Versprille van de Z 80 de vraag of een Belgische reder een stuk Nederlands quotum kan bijhuren. De Nederlandse PVV-voorzitter Dick Langstraat stelde dat dit juridisch volstrekt onmogelijk is. Langstraat voegde eraan toe dat hij tot het jaar 2002 zal moeten wachten op een andere regeling. De EU zal dan waarschijnlijk geen landenquotum meer hanteren, maar individuele quota per schip toewijzen.

20 jaar geleden

O 288 Lans, pronkstuk van vloot, op de klippen van de Orkney Islands

OMSTREEKS 01.00 UUR in de nacht van vrijdag 21 op zaterdag 22 december 1974 liep de modernste en grootste Belgische hektreiler in de Pentland Firth (een zeestraat tussen de Orkney Islands en het Schotse vasteland) op de klippen. De negen bemanningsleden werden tijdig door reddingsboten opgepikt. Twintig jaar later is de O.288 *Lans* nog niet vergeten.

De O.288, in 1967 gebouwd bij *Béliard-Crighton* in Oostende, was op dat ogenblik het modernste en op één na grootste (l.o.a.) vaartuig van de Belgische visserijvloot en de eerste hektreiler voor de IJslandvisserij. Met zijn 418 brutoton moest de *Lans* het wel afleggen tegen de grote IJslanders (meer dan 500 bt, en zelfs 694 bt voor de O.85 *Princesse Marie-Christine* en O.90 *Prinses Paola*).

Door 'Het Gat'

Het ongeval ligt bij de betrokkenen nog vers in het geheugen. *Maurice Zanders*, nu vislosser en door iedereen gekend als 'Pies', bracht de ramp begin dit jaar nog ter sprake (1). Hij hielp het schip verliezen aan 'het

Gat', op de plaats bekend als 'de oude man'. *Pies* liep wacht op de brug toen het vaartuig op de rotsen liep. 'Het Gat' staat bekend als een zeer gevaarlijke zone door de krachtige stroming en de steeds dreigende klippen. Het ongeval deed zich voor bij het binnenvaren van de *Pentland Firth*, een 'pas' die negen mijl lang is. Omvaren rond de *Orkney's* betekent een aanzienlijk tijdverlies. Toen het met de O 288 verkeerde liep waren de weersomstandigheden allesbehalve gunstig. Het schip was op terugreis naar Oostende na drie weken uithuizigheid. De vangst was goed: 1.300 bennen IJslandse vis. Door de felle wind dreef het vaartuig af in de richting van de *Torness*-vuurtoren en strandde op de klippen van het eiland *Hoy*. Alle pogingen om het vaartuig weer vlot te krijgen mislukten. De stranding verliep niet zonder schade, waardoor de machiniekamer water maakte. Voor de schipper zat er niets anders op dan assistentie op te roepen. Twee reddingsboten haalden de bemanning op. Maar omdat de redders niet tot bij het schip geraakten en het onbegonnen werk was om met het pneumatisch vlot te ontkomen in de ziedende zee kwam er ook gewaagde

helikopterhulp bij te pas. De *Lans* maakte toen reeds flink slagzij en lag tegen een tweehonderd meter hoge rots. De bemanning kwam negen uur later ongedeerd uit het ongeval. Ondanks pogingen om het vaartuig bij hoogwater alsnog vlot te krijgen mislukten. Het schip was verloren. *Julien Germonpré*, 29 jaar IJslandvaarder, kapitein van de *Lans* en leraar op rust van de *Stedelijke Visserijschool John Bauwens* vertelde het zo: *'Ik stond die nacht op de brug en voelde het schip trillen. Wat was er gebeurd? Na de eerste paniek herwonnen we onze kalmte. De motorkamer maakte water. We zaten op de klippen van Old Man Isle op de noordelijke punt van Schotland. Het wachten duurde lang. Tegen de ochtend overvlogen helikopters ons schip. Man per man werden we geëvacueerd. Als schipper was ik de laatste. Daar heeft het niet veel gescheeld. Een stuk van mijn leven ging hopeloos verloren. De Lans, hij zit er nu nog. Dit is veel erger dan die keer toen ik een takel op mijn achterhoofd kreeg. ...'*(2)

Pronkstuk

De O.288 was nog maar zes jaar in de vaart en werd tot enkele weken voor het ongeval gevoerd door mede-



het taxibedrijf voor de visserij

Bredene

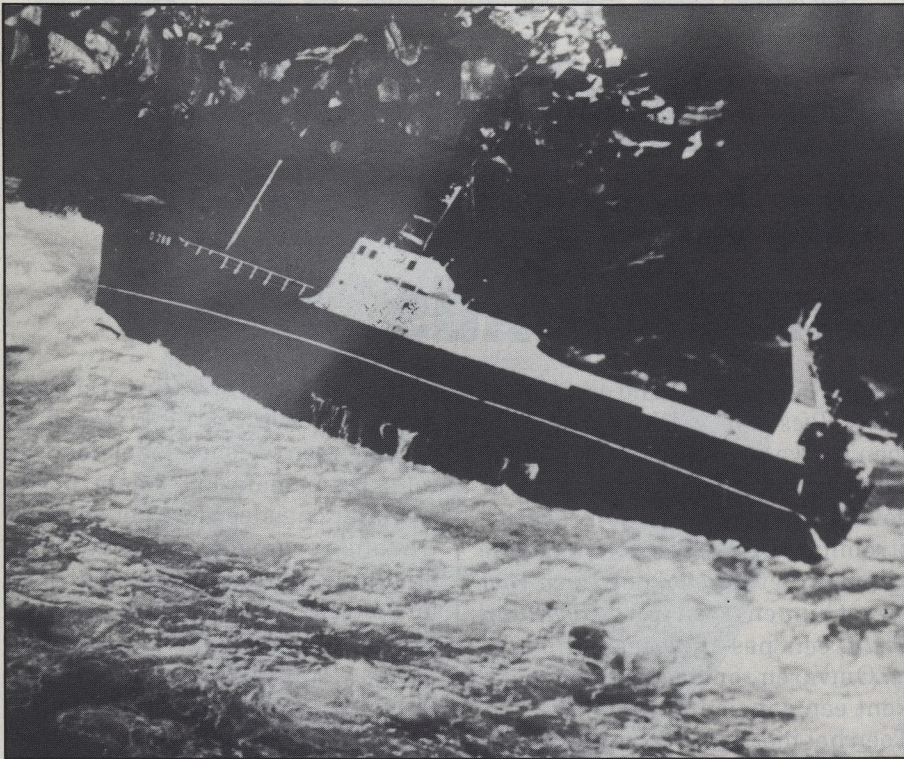
Oostende

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

32.08.08





De O.288 Lans werd op een plateau geworpen, tegen een 200 meter hoge rots.

eigenaar *Michel Anseeuw* (de andere mede-eigenaar was *Charles Lambregt*). Ook hij liet zijn gehechtheid aan het schip herhaaldelijk blijken. *Van twintig jaar zwoegen op zee houd ik slechts de herinnering aan de Lans over*, treurde hij bij zijn terugkeer. Onmiddellijk na de melding van het ongeval kwam hij ter plaatse. Met tranen in de ogen zag hij hoe zijn schip de ongelijke strijd aanging tegen de ontketende golven. De *Lans* zou Oostende nooit meer aandoen, besefte hij meteen.

De *Lans* was het vlaggeschip van de IJslanvisserij alleen alomwille van zijn kostprijs en de vooruitstrevende constructie (openschuivend achterdek), waarbij ook aan het comfort van de bemanning was gedacht. Zo gebeurde de verwerking van de vangst niet in weer en wind aan dek, maar op een werkdek van 22 meter op het achterschip. Het bemanningsverblijf was ruim en gezellig. Schipper, stuurman en machinist beschikten over een eigen kajuit. De vissers waren zelfs een stortbad rijk, een nooit geziene luxe aan boord van een IJslander. Met zijn krachtige motor bracht de hektreiler de vangsten een dag sneller naar de thuishaven dan de andere

IJslanders. Bovendien boerde de efficiënte treiler bijzonder goed. De O 288 zorgde regelmatig voor topbesommingen in Oostende. Vijf jaar lang stond de beste jaarbesomming in de vismijn op naam van de *Lans*. In 1973 was de O 288 goed voor 21 miljoen frank. Op dat ogenblik waren er nog twaalf Oostendse diepzetereilers die de IJslanvisserij bedreven, maar geen een die de concurrentie met de O 288 aankon. Het verlies van de *Lans* kwam dan ook hard aan in Oostende. Over de oorzaak van het ongeval bestaat geen zekerheid. Er waren problemen met de besturing en de radar, bekende de schipper *Germonpré*, maar een sluitende verklaring voor het ongeval was er niet.

Daags voor kerstavond landden de geëmotioneerde vissers op de luchthaven van Oostende. Ook die kerstavond zullen ze wellicht nooit meer vergeten. (gw)

(1) HVB sprak met Maurice Zanders, HVB nr 1 - 1 januari 1994.

(2) Interview in Het Nieuwsblad van 13 juli 1978.

De bemanning

- Germonpreé Julien (42), schipper (Oostende)
- Michiels Jean (38), werktuigkundige (Oostende)
- Dewulf Freddy (22), hulpmotorist (Oostende)
- Florée Fernand (26), stuurman (Oostende)
- Zanders Maurice (31), matroos (Oostende)
- Lansweert René (41), matroos (Bredene)
- Sanders Rik (30), matroos (Oostduinkerke)
- Vanhove Marcel (18), lichtmatroos (De Panne)
- Provoost Ronny (16), scheepsjongen (Bredene)

Steekkaart O 288

- Bouwjaar: 1967
- Werf: Béliard-Crigton, Oostende
- Type: hektreiler
- Tonnemaat: 172,22 Nt - 418,02 Bt
- Motor: K.H. Deutz (1966)
- Vermogen: 1.000 pk
- Visruim: 245 m³
- Eigenaar: Rederij Lans PVBA Sint-Antoniusplein 40, Oostende (ook eigenaar van O.286 Charles-Henri)



uw scheepsschroef weer als nieuw!

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

Licensed by
 LIPS PROPELLERS

Bordenvisserij met bomen ofte... plankenvisserij met bokken

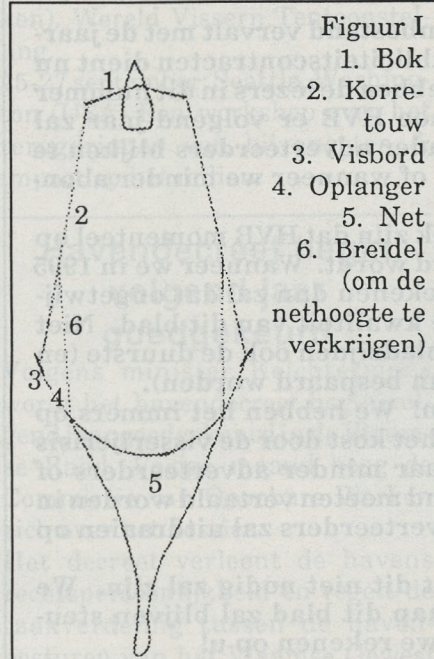
In onze serie 'Vistechnieken van de Vlaamse vissers' zijn we al aan de zevende aflevering toe... en dat gaat maar door.

In de kustvisserij is de, laat ons zeggen, 'bokkenplankenvisserij' een beproefde vistechniek. Bij dat systeem vist men met de kor vanop het achterschip. In de haven ligt de kor dan ook achteraan het schip, de visborden hangen dan aan de toppen van beide bokken.

Tijdens het vissen lopen beide korretouwen door de uiteinden van de bokken naar de visborden die voortgesleept worden over de zeebodem. Doordat de boktoppen zo'n 18-20 meter van elkaar staan, krijgt men een extra brede netopening (fig.1).

Men vist dan met een gewoon 'laag helderwaterbodemet', maar 's nachts en bij 'troebel water' ook wel met een hoogopenstaand gullennet. Wat is nu het verschil tussen beide? Bij helder water zwemmen de vis-

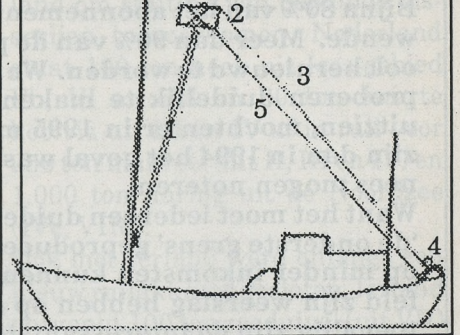
sen (ook gul en wijting) dicht tegen de grond en zijn vanzelfsprekend daar dan te vangen. Daarom is het gebruikte net amper enkele decimeter hoog. In troebel water gaan de



Figuur I
1. Bok
2. Korretouw
3. Visbord
4. Oplanger
5. Net
6. Breidel
(om de nethoogte te verkrijgen)

Figuur 2

1. Bok
2. Visbord in top van de bok
3. Bovenste 'oplanger'
4. Niet vissend net op achterschip
5. Onderste 'oplanger'



semi-pelagische en pelagische vissoorten hoger zwemmen. Ze moeten dan ook hoger gevangen worden. Vandaar het gebruik van een gullennet waarvan het bovenste netgedeelte enkele vaders hoog staan. Bij de bordenvisserij met de bokken worden dus verschillende typen korren gebruikt. De zogenaamde 'oplangers' (verbindingen tussen plank en kor) zijn net zo lang als de afstand vanaf het visbord in de bokken tot het net op de achterstevan (fig2), toch altijd zo'n goede 10 meter. De onderste 'oplanger' is uit ketting gemaakt en de bovenste (naar het bovenste netgedeelte) uit mixte- en polytouw.

De grondpees is meestal een kettingen-loodzeil. De 2 onderste hoeken van de kor worden met een gewicht verzwaard. Op de bovenste 2 hoeken komen kleine of grotere vlotters.

Een voordeel is dat men bij de 'bokkenplankenvisserij' bij het vieren en winden rechtdoor blijft varen — zoals dat ook bij de hekvisserij het geval is. Bij het vieren werpt men de kuil buitenboord, de motor langzaam op vooruit. Wanneer de kuil zo 'buitenloopt' trekt hij vanzelf de rest van het net mee. Als dat gebeurd is laat men de bokken zakken en viert men de visborden. De visborden scheren dan mooi naar buiten toe weg en zakken het water in, de kor met zich meerekend. Tijdens het winden haalt men het net uiteraard op de achterstevan in.

Zeedierenjager

CREVITS

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

Zeebruggeaan 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

HVB op onderste grens

Voor u ligt het laatste nummer van HVB uit de reeks van 1994. Het zal u opvallen dat er in dit nummer maar weinig foto's afgedrukt worden. Sommige gebeurtenissen werden ook niet besproken. Ook zal u tevergeefs op zoek gaan naar de alom geliefde rubriek 'De Maand in Beeld'.

Dat heeft zo zijn redenen.

Bijna 80% van het abonnementenbestand vervalt met de jaarcijfers. Meer dan 90% van de publiciteitscontracten dient nu ook hernieuwd te worden. We hebben de lezers in dit nummer proberen duidelijk te maken hoe HVB er volgend jaar zal uitzien, mochten er in 1995 minder adverteerders blijken te zijn dan in 1994 het geval was... of wanneer we minder abonnees mogen noteren.

Want het moet iedereen duidelijk zijn dat HVB momenteel op 'de onderste grens' geproduceerd wordt. Wanneer we in 1995 op minder inkomsten kunnen rekenen dan zal dat ongetwijfeld zijn weerslag hebben op de kwaliteit van dit blad. Niet toevallig zijn de interessantste bladzijden ook de duurste (en zo ongeveer de enige waarop kan bespaard worden).

Niet dat het blad zal verdwijnen! We hebben het immers op ons genomen dit blad koste wat het kost door de visserijcrisis heen te blijven publiceren. Maar minder adverteerders of minder abonnees zal desgevallend moeten vertaald worden in minder foto's en nog minder adverteerders zal uitdraaien op minder bladzijden.

Maar we hebben goeie hoop dat dit niet nodig zal zijn. We weten dat de visserijgemeenschap dit blad zal blijven steunen. Adverteerders, abonnees, we rekenen op u!

Flor Vandekerckhove

Bezoek uit Urk

Oostende en Zeebrugge ontvingen deze week bezoek uit Urk. Onder leiding van het kollege van burgemeester en wethouders van de visserijgemeente deed de delegatie op dinsdag 29 november eerst Vlissingen aan om vervolgens over te steken naar Zeebrugge. Dinsdagavond en woensdagmorgen stond een bezoek aan de Zeebrugse Visveiling op het programma, evenals een ommetje langs de vernieuwde Oostendse vismijn.

Visserijcommissie uit de startblokken

De Vlaamse minister-president Van den Brande mocht op dinsdag 22 november het Vlaams visserijcomité installeren. Dit comité dat de Vlaamse regering moet adviseren bestaat uit de stemgerechtigde leden Schiltz, Deroose, Claes, Victor, Boels, Pieters, Wittevrongel, Naeuyaert, Maenhoudt en Schell. Waarnemers zijn Hovaert, Versluys, Pollet, Vandenberghe, Van den Breemt en Speleers.

Automatisch via Oostenderadio ook in korte golven

Op 2 juni 1993 werd in het Gewest van de Radio Maritieme Diensten van Belgacom het Autolink RT-systeem in dienst gesteld. Hierdoor kregen de zeevarenden de mogelijkheid automatisch radiotelefoonverbindingen tot stand te brengen in de richting schip-wal, zowel in VHF als in de middengolven. In de richting wal-schip kan het systeem gebruikt worden om een schip op te roepen.

Vanaf 3 januari 1995 wordt deze dienstverlening uitgebreid tot het automatische radioverkeer, via de kote golven.

Om het systeem in de visserij te promoten organiseert het Gewest van de Radio Maritieme Diensten een demonstratie. De demonstratiebus doet volgende havens aan, telkens van 10 tot 12 en van 14 tot 16 uur: Oostende (aan de H. Baelskaai) op vrijdag 23 en woensdag 28 december; Zeebrugge (aan de Voorhaven) op maandag 26 en dinsdag 27 december; Nieuwpoort (aan de Vismijn) op donderdag 29 en vrijdag 30 december.


Voor meer inlichtingen: Gewestelijke Directie van de Radio Maritieme Diensten, Perronstraat 6, 8400 Oostende, tijdens de kantooruren van maandag tot vrijdag, telkens van 8 tot 16.30 uur. Tel (059)55 17 11, fax (059)50 82 91.

Potvissen

Drie dode potvissen, elk zowat 14 meter lang en 40 ton zwaar, strandden vrijdagmorgen 18 november in

GETIJTAFELS en SEINEN
TABLEAUX des MAREES
et SIGNAUX

1995

 drukkerij
vandenberghes

HOOGWATERBOEKJE 1995

Het Hoogwaterboekje 1995 is reeds ter beschikking.

Het geeft ook de tijdverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 70 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 70 fr. + verzendingskosten op BBL 384-1605797-46 van drukkerij „Vandenberghes”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Koksijde. 's Middags werd het lijk van een vierde naar Nieuwpoort gesleept.

Een en ander gaf aanleiding tot een toeristisch topweekend te Koksijde. Herinneren we eraan dat bijna zes jaar geleden eveneens een potvis strandde te Koksijde, specimen dat daar begraven werd.

Het nationaal visserijmuseum van Oostduinkerke heeft op de 'potvis-hausse' ingespeeld door een 30 bladzijden tellende brochure over walvissen uit te geven. Samensteller Willem Lanzweert beschrijft de levenswijze van de verschillende soorten en de oorzaken van het stranden. Verder bevat het boekje informatie over de walvisvangst. Het boekje is te koop in het visserijmuseum voor 50 frank.

Agenda 1995

Nu al te onthouden voor 1995

13-17 maart: Conferentie voor een Promotie van de Visserij op de Azoren. Plaats Horta (Azoren)

23-25 maart: Fishing '95. Jaarlijkse

visserijtentoonstelling te Aberdeen (Schotland).

4-6 april: 'Veiligheid op zee & Marine Elektronica', een conferentie in Baltimore (USA).

18-21 mei te Ancora (Italië). 55ste Internationale Visserijbeurs.

7-10 juni: Copenhagen (Denemarken). Wereld Visserij Tentoonstelling.

25-27 september: Seattle, Washington (USA) Een workshop over het terugdringen van bijvangst en impact op het milieu.

Havendecreet begin volgend jaar goedgekeurd

Volgens minister Kelchtermans wordt het havendecreet begin volgend jaar goedgekeurd in de Vlaamse Raad. Vorige maand boog de Commissie van Openbare Werken zich over het dossier.

Het decreet verleent de havens rechtspersoonlijkheid en regelt de taakverdeling tussen de havenbesturen van het Vlaamse Gewest

(Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende), onder meer inzake financiering van de havenprojecten.

Quotaruilen met Nederland en Ierland

Er is nog een ruilakkoord tot stand gekomen tussen België en Nederland om sluiting van bepaalde visserijen te voorkomen. Nederland staat 100 ton heek uit Ices-gebied Vb, VI en VII en 30 ton zwarte koolvis uit III en IV af in ruil voor 250 ton makreel (uit II, III en IV) en 1.000 ton haring uit de Noordzee (IVc, VIIId).

Ook met Ierland werd onlangs een nieuw ruilakkoord gesloten. Ierland ontvangt 100 ton zeeduivel (uit VII) in ruil voor 10 ton wijting (VIIa), 20 ton schelvis (VII en VIII) en 35 ton tong (VIIh,j,k).

Ook voor het quotum 1995 werd reeds een regeling getroffen met Ierland dat dit jaar nog eens 150 ton zeeduivel krijgt (in VII) in ruil voor 100 ton schol, 50 ton wijting en 50 ton kabeljauw van het quotum '95 in de Ierse Zee (VIIa).

Het boek dat Vandekerckhove schreef rond de APS-staking. Te koop in de boekhandel of door overschrijving van 499,- op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad; Oostende. Verguisd door de enen, bewonderd door de anderen. Wie geen schrik heeft om terzake een eigen mening te vormen, hij leze!

'Ik heb uw boek in één... neen, in twee keer uitgelezen ... Een opmerkelijk boek. Onsterfelijk. Een openbaring voor de lezers en vooral voor ons, Oostendenaars. Ik heb mijn ogen opengetrokken. Toen u over het kapelletje van Bredene sprak, voelde ik mij plots vertederd. U keek even op de bodem van uw hart: 'Ik mag het dan wel allemaal achter mij gelaten hebben, het visserskapelletje blijft...' Mooi.'

Y. Dalle, Oostende

KLEINE SCHEEPSWERF, GROTE STAKING



'Ik heb u nog nooit gezien, maar uit uw boek heb ik u goed leren kennen. Het boek is afschuwelijk ... Wat de vakbond betreft zit u nog eens op het verkeerde spoor. Ons St.-Elooibeeld heeft meer waarde dan de paus. Zoals u dat beschrijft zet u de vakbond volledig in de stront van boven tot aan mijn kruis, zoals u dikwijls genoeg schrijft. U bent voor mij een gemeene vent zonder opvoeding. Hopelijk lezen zeer veel mensen uw boek en reageren ze ook zoals ik. U bent een strontvent...' (Uittreksels uit een anoniem verstuurd brief, dd. 24.09.1994, uit een Vlaams dorp)

F.C. De Bootsjouwers

In HVB 10/1994 stelden we de lezers een echte vissers-voetbalploeg voor: F.C. De Bootsjouwers. We vergaten evenwel te vermelden dat ook Serge Rogge bij de stichters behoorde. Matroos Rogge (O 481), geboren Waal, koos zelfs de kleuren: zwart, geel.

We beloofden u toen ook op de hoogte te houden van de resultaten.

PERKEZ-tornooi 4de klasse.

4-9-94	Ter Strepe - Bootsjouwers	1-1
11-9-94	Bootsjouwers - V.K. Pelikan	0-5
18-9-94	Dynamo - Bootsjouwers	0-0
25-9-94	Bootsjouwers - F.C. Bistro	1-0
2-10-94	Bootsjouwers - V.K. Woumen	3-1
9-10-94	Torhout Germinal - Bootsjouwers1-3	
16-10-94	Bootsjouwers - O.S. Eernegem	0-1
23-10-94	Jonckheere Tegelhuis - Bootsjouwers	2-14
30-10-94	Bootsjouwers - Toekomst Reninge	2-2
6-11-94	Bootsjouwers - Vancraynest	1-1
13-11-94	Bootsjouwers - De Snelduif	0-0
De Stand:		
op de 1ste plaats: V.K. Woumen		18 punten
op de 8ste plaats: De Bootjessjouwers		13 punten

(zdj)

Van Hooreweghe schepen visserij Nieuwpoort

In het college van burgemeester (Roland Crabbe) en schepenen van Nieuwpoort wordt Antoon Van Hooreweghe (CVP) eerste schepen met de bevoegdheid over visserijzaken naast cultuur, toerisme, jumelages, patrimonium, seniorenbeleid en jachthavens. Hij volgt Willy Vermote op die na dertig jaar, waarvan 24 jaar als schepen, de gemeentelijke politiek de rug toekert.

Oostvlaming Antoon Van Hooreweghe begon in 1949 zijn onderwijsloopbaan aan de Landbouwschool Ten Bogaerde in Nieuwpoort. Daarna leraar wiskunde en wetenschappen aan het Sint-Bernarduskollege waar hij vorig jaar als directeur afscheid nam om met pensioen te gaan. Hij was ook directeur van de plaatselijke visserijschool en vocht tot de laatste dat tegen het verdwijnen van de instelling. Als lijstduwer haalde hij 320 voorkeurstemmen.

Oostendse vismijn boert goed

De oostendse vismijn blijft het goed doen. Op het einde van oktober bedroeg de aanvoer er 6.622.191 kg, een meeraanvoer van 194.421 kg t.a.v. dezelfde periode in 1993. De

besomming steeg in de eerste tien maanden met 74.980.387 kg tot 680.004.133 frank.

Veranderingen Officiële Lijst Belgische Vissersvaartuigen

OKTOBER 1994

Verandering van thuishaven, eigendom, naam, tonnemaat en uitrusting:

□ Z.141 SEACROSSER wordt N.141 DON BOSCO, eigendom Rederij Johnny BVBA, Bamburgstraat 23, 8434 Middelkerke, tel. 058-23.50.69 Bt.: 98* - Nt.: 29 - boomkorvisserij Zeebrief: 15.10.94

Adresverandering:

□ O.66 L'EBAUCHE, eigendom Kamaja Rederij NV, Bloemenstraat 41, 8670 Koksijde, tel. 058-51.40.38 Zeebrief: 28.10.94

Verandering van vloot:

□ BOU.24 BEATRIX wordt terug ingeschreven in de Scheldevisserievloot bij de vaartuigen die tot de oude buitengaatslijn mogen vissen. (20.10.94)

Vijfde oorlogstuig in de netten van O 154

Sinds de O 154 Wilmar in de vaart is heeft de hektreiler van Willy Lapeire al vijf keer omvangrijk oorlogstuig opgehaald. Het was al prijs tijdens

de proefvaart op 20 juli 1988. Het schip, waarop dertig mensen meevoeren, moest volledig ontruimd worden door een loodsboot, nadat een kanjer twee ton uit het net viel. Zaterdag 19 november liep de O 154 opnieuw binnen met een gelijkaardige Duitse zeemijn, opgevist tien mijl ten noorden van Oostende op de Akkaert Bank. De ontmiijningsdienst kwam aan boord en liet het tuig afvoeren naar de marinebasis in Oostende.

Het was meteen de vijfde keer dat de bemanning van de Wilmar oorlogsmijnen aan wal bracht. Dat gebeurde vier keer in Oostende en één keer in Engeland, waar de vissers nog een vergoeding ontvangen voor het visverlet dat zij oplopen. (Over het ophalen van munitie: zie ook bij de politieke rubriek van HVB, elders in dit blad).

Miljoenengeschil ZV- RSZ voor de arbeidsrechtbank

Enerzijds vordert de Rijks Sociale Zekerheid (RSZ) tien miljoen frank achterstallige bijdragen van de Zeebrugse Visveiling (ZV), terwijl de ZV de terugbetaling eist van 15 miljoen frank ten onrechte gedane stortingen. Omdat beide partijen op hun standpunt blijven bracht de RSZ de zaak voor de arbeidsrechtbank.

Het hele dispuut draait rond de verschuldigde bijdragen op de lonen van de vislossers en -sorteerders. Net als vissers worden deze arbeiders deels betaald op basis van een percentage van de besomming. In tegenstelling met de vissers zijn de lossers en sorteerders niet vrijgesteld van de opgelegde loonmatigingsbijdragen. De ZV heeft die bijdragen wel betaald op de lonen van het vismijnpersoneel en vordert die nu terug. Omdat het om een aanzienlijk bedrag gaat droeg de ZV sinds 1992 stelselmatig minder af aan de RSZ. Volgens de RSZ-vordering bedraagt de achterstand nu reeds tien miljoen frank, ruim voldoende om de zaak voor de rechtbank te brengen.

In onze nooit aflatende zoektocht naar de ultieme waarheid (en tegelijkertijd natuurlijk ook naar de zin van het leven)

'Afovos' toch Belgische treiler?

TOEN WE VOOR wat betreft de herkomst van het Griekse vaartuig 'Afovos' (zie HVB 9, 1994 pag. 17 en HVB 10, 1994 pag. 45) tot een voorlopig besluit kwamen, bleven ook bij ons nog twijfels bestaan. De stuurhut is immers zo'n beetje de handtekening van een schip en... de stuurhut van de 'Afovos' leek toch zo typisch Belgisch te zijn. Als klap op de vuurpijl liet Richard Panesi, beheerder van de gelijknamige werf, een dossier bij ons achter betreffende de Z 459 'Brabo', een vaartuig dat wel eens de 'Afovos' had kunnen zijn. Hij meende in de stuurhut van de 'Afovos' overigens een typisch Panesiproduct te herkennen.

Klare Kijk

Bij het Panesi-dossier zat geen foto van het betreffende schip. Wel konden we een aantal foto's van andere vaartuigen zien die bij de werf Panesi gebouwd werden. Eén en ander was voldoende om onze Afovos-zoektocht verder te zetten en te...

1. proberen een foto van de oorspronkelijke Z 459 te vinden.
2. proberen iemand te vinden die het vaartuig had gevolgd (zo'n mensen bestaan!).
3. werken aan een vergelijkende studie.

In onze bibliotheek vonden we geen enkele afbeelding van de Z 459. Onder de oudere vissers verspreidden we het bericht dat we een afbeelding of gegevens zochten van het vaartuig, maar we vonden in eerste instantie niemand die ons kon helpen. Dus waren we aangewezen op een vergelijkende studie.

Boeken en foto's kwamen op tafel en we kochten een nieuw vergrootglas. De fles (op andere dagen wel degelijk een bron van inspiratie) ver-



Scheepsbouwer Panesi: zou de griekse Afovos ooit de Vlaamse 'Brabo' geweest kunnen zijn? Daniël Pots ging op onderzoek.

dween in de kast. Onze blik mocht vooral niet vertroebelen.

Een vergelijkende studie

Voor ons lag een dossier van de Z 459 'Brabo'. Het vaartuig was in 1947 gebouwd voor de familie *Haerinck* op de werf *Vynck* te Boom. Het heeft quasi altijd vanuit Oostende gevaren. Van december 1964 tot maart 1965 lag het vaartuig bij de werf *Panesi* te Oostende voor een volledige verjongingkuur, het aanbrengen van een nieuwe stuurhut inbegrepen.

Bij het vergelijken van de stuurhutten van de O 202 '*Pelagus*', de oorspronkelijke stuurhut van de O 129 '*Amandine*', de O 229 '*Roger-Jeannine*', de O 285 '*Suzy*', de O 176 '*Romeo*'... alle schepen rond 1964 gebouwd, konden we er niet naast kijken: de stuurhut van de 'Afovos' had wel degelijk *Panesi*-kenmerken.

Bij de nauwkeurige omschrijving van de te plaatsen stuurhut op de Z 459, (in verband met de prijsofferte voor scheepvaartkantoor *Lievin Maes* uit Antwerpen dat het schip in naam van de 4 toenmalige eigenaars

beheerde [nv *Westkust*]), werd verwezen naar de O 275 '*Deo Volente*'. Beide schepen moesten dus een zelfde soort stuurhut hebben. Alleen staat in de omschrijving dat de stuurhut van de 'Brabo' negen ruiten telde. Op de foto van de 'Afovos' tellen we er echter maar zeven. Zouden we de ruiten van de deuren moeten meetellen?

Aangezien we geen foto van de 'Brabo' vonden, zouden we vergelijken met een foto van de O 275. Hierbij konden we twee wegen op: vragen aan de reders van de O 275 of de brug van de 'Afovos' geleek op die van hun vaartuig of we konden een stapel van duizenden dia's nakijken op zoek naar de '*Deo Volente*'. Omdat we wisten waar de reders *Laplasse* van de '*Deo Volente*' hun aperitief verbruiken trokken we naar de '*Sailors Club*' die altijd open is... behalve dan die ene dag! Er zat dus niet anders op dan meer dan duizend dia's te bekijken. (Waarom hebben we nooit genoteerd welke schepen in welke doos zitten?)

Wie zoekt die vindt

Zo'n dia-indigestie is leerzaam. Wat vooral opviel was hoeveel er de laatste 20 jaar is veranderd, hoe vol

onze dokken vroeger lagen, hoeveel schepen er reeds zijn verdwenen en hoe leeg onze dokken nu zijn.

De reeks dia's van de O 275 was ontgoochelend. De 'Deo Volente' bleek 11 kleine brugruiten te hebben. De 'Afovos' zou dus 9 gelijkaardige ruiten moeten hebben in zijn voorfront. Aan de zijkanten liepen de lijnen loodrecht neer. Bij de 'Afovos' lopen ze schuin naar boven (Britse kenmerken). De volle brugband die de leuning verbond met de eigenlijke ijzerplaat liep bij de Panesibruggen recht naar beneden. Bij de 'Afovos' is er onderaan een gebogen overgang. De stuurhutruiten van de Panesiwerf waren klein. De 'Afovos' heeft grote ruiten. We hadden dus genoeg indicaties dat de 'Afovos' niet de 'Brabo' was en ook wel geen Belgische treiler zou zijn.

Een foto van de Z 459 konden we dus nergens op de kop tikken maar een visser kon achteraf wel het verhaal van de 'Brabo' vertellen: *'Het vaartuig is verschillende malen financieel in het slop geraakt, Berten Majoor heeft ermee gevaren, toen kwam Jef Delbol aan boord die mede-eigenaar werd. Toen Jef het vaartuig verliet, ontstond er een financieel dispuut. Jef is het vaartuig blijven volgen om zijn centen terug te pakken...'*

Wij naar Jef. Op de vaste stek waar Jef elke dag naar de zee pleegt te kijken, confronteerden we hem met een foto van de 'Afovos'. Hij gaf ons het verlossende antwoord: 'De 'Brabo' is met een gebroken krukas te Oostende toegekomen, is nog naar Zeebrugge en Antwerpen gehaald en is uiteindelijk afgebroken!'

Daniël Pots

Belgische treiler leeft voort in Nederlandse vaartuig



De 'Safeti Patrol I' met de romp van de O 333 'Johnny' aangemeerd in de haven van Scheveningen.

Het Nederlandse vaartuig 'Safety Patrol I' dat tot voor kort seismografische onderzoeksschepen en offshorewerkers begeleidde, is een samenvoeging van de Belgische IJslandtreiler O 333 'Johnny' en het Nederlandse boomkorvaartuig HD 99 (Den Helder).

Het Nederlandse vissersvaartuig HD 99 zonk in 1984 na op een wrak te zijn gelopen. Na de berging werd de romp omgebouwd tot een zeilschip. De stuurhut werd afzonderlijk te koop gesteld.

De O 333 'Johnny' werd gebouwd op de voormalige scheepswerf Seghers te Oostende en voer samen met een aantal gelijkaardige schepen, uitgebaat door de scheepswerf zelf, naar de visgronden rond IJsland.

Eind zestiger jaren stopte Seghers met de rederij en de O 333 'Johnny' werd verhuurd aan Pemarco, een Belgisch bedrijf dat de visserij bedreef vanuit Matadi, Zaire. Toen Zaire dat Belgische bedrijf nationaliseerde werden de laatste negen Oostendse vissersvaartuigen aan de Zairese overheid verkocht. De 'Johnny' kwam evenwel terug naar België. Te Oostende kon men met het schip echter niet veel meer aangaan. Het was inmiddels geschrapt van de lijst van vaartuigen die rond IJsland mochten vissen en het was niet meer geschikt om deel mee te nemen aan de snel evoluerende visserij in andere gebieden. De 'Johnny' kwam uiteindelijk in Nederlandse handen terecht. Het

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



De O,333 'Johnny' als vissersvaartuig, aangemeerd te Ango-Ango, Matadi, Zaire omstreeks 1969. (foto dp)

werd volledig dichtgebouwd en ingezet als vistransportschip voor de firma Roeleveld uit Scheveningen. De 'Johnny' werd er toen geregistreerd als de SCH 333.

De romp van onze vroegere 'Johnny' werd later samengevoegd met de

stuurhut van de HD 99. Het geheel resulteerde in een modern ogend begeleidingsvaartuig dat de laatste tijd rond de Shetlandeilanden werkte. Momenteel ligt het vaartuig te Scheveningen te wachten op een volgende opdracht. (Daniël Pots)

In 'Het Citaat' wordt maandelijks een uitspraak geplaatst die om één of andere manier opzoenbarend zijn.



'Tussen de 'beton'opvattingen van de promotoren die het landschap voor altijd ontwrichten, en de kouwelijke visie van degenen die — in een tijd waarin de havens aan het sterven zijn en de jongeren het afstappen — willen dat alles blijft zoals het geweest is, bestaat er een derde weg: deze van een ruimtelijke ordening gebaseerd op een grondige kennis van het verleden van de plaatsen, van hun omgeving, van de materialen die er gebruikt werden en de architecturale tradities. Deze werkwijze laat niet alleen toe om aan hernieuwing te doen, ze belet ook dat er onherstelbare fouten gebeuren.'

Chasse-Marée

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

NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium

**„NV NORTH
SEA BUNKERS“**

**BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

Peraltastraat 9 — 8000 Brugge
Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax: 32 12 98



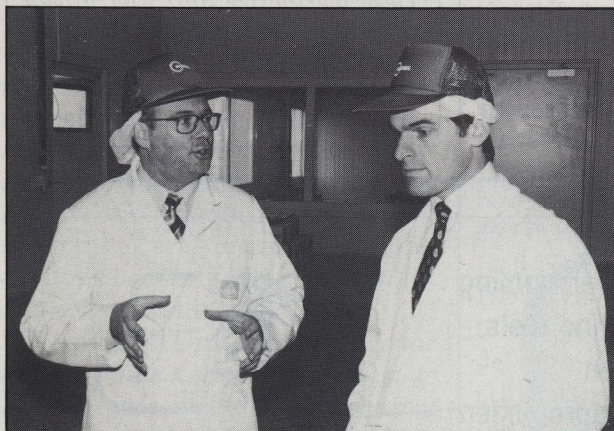
Nieuwe bedrijfsleider bij Morubel in Oostende

Het personeel van het Oostendse seafoodbedrijf Morubel en La Couronne werden op de hoogte gebracht van een bestuurswissel op directieniveau. Op het einde van dit jaar legt Paul Gerard zijn functie van *general manager* neer. Hij wordt opgevolgd door Eric Maas, die op 31 oktober in dienst trad. Nederlander Maas is afkomstig van de *seafood* tak van de Groep Van der Valk. Hij was onder meer betrokken bij het opstarten van een visverwerkend bedrijf in Chili, waar Van der Valk trouwens enkele vissersvaartuigen bezit. Daarna ging hij zijn eigen weg met een zelfstandig verkoopbedrijf. Paul Gerard werkt al jaren bij Morubel en blijft alvast nog een jaar als raadgever aan het Oostendse bedrijf verbonden.

Morubel is een dochteronderneming van de Britse *Albert Fisher Group* die actief is in groenten-, fruit- en visverwerking en in de distributiesector. Een paar maand geleden kocht Fisher nog het Deense bedrijf *Rahbek Gruppe* (*) op voor 40 miljoen pond (bijna 2 miljard frank), waardoor de *seafood* activiteiten quasi verdubbelden.

De Britse voedingsgigant kwam onlangs nog in het nieuws door de verkoop van de Belgische distributiebedrijven *Quality Food Products* en *Delby's* die het pas vijf jaar geleden opkocht. Ook de Amerikaanse *Campbell Soup Company*, enkele jaren geleden nog eigenaar van Morubel (1988-91), nam recent twee Britse *Fisher*-bedrijven over.

(*) De *Rahbek Gruppe* telt vier bedrijven, waarvan twee in Denemarken (*Rahbekfisk* en *Rahbekfilet*) en twee in Groot-Brittannië (*Rahbek Food* en *Macfish*).



Paul Gerard (links) samen met Stephen Walls, voorzitter van de *Albert Fisher Group*, bij de kennismaking met de nieuwe bedrijfsgebouwen aan de Ankersstraat waarin 300 miljoen werd geïnvesteerd. (Foto gw)

Welgelegen in Harlingen



Failliet

* **Verbauw Adrien**, Kerkstraat 22, 8301 Knokke-Heist, failliet verklaard op bekenenis op 2 november 1994

* **BVBA Rederij Noordzee Fishing**, Koerslaan 2, 8450 Bredene, onderneming voor sportvisserij, failliet verklaard op bekenenis op 9 november 1994.

Nieuwe ondernemingen

* Rederij Julie bvba, Zeebruggelaan 125 te 8370 Blankenberge. Doel: aankopen, bouwen en uitbaten van zeevisserijschepen. Kapitaal: 3.800.000 bef. Medard Van Hee.

* Beheer Verwachting NV, Bayauxlaan 12 te 8300 Knokke-Heist. Kapitaal 1.250.000 frenk. Wim Langman, Pieter de Boer, Hendrikje Pasterkamp.

* Rederij Verwachting bvba, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist. Doel: rederij, aankopen, bouwen en uitbaten van zeevisserijschepen. Kapitaal: 1.800.000 frank.

Algemene vergaderingen

* Een Buitengewone Algemene Vergadering van de **Compagnie Dens Ocean NV**, Vergunningenstraat 15 te 8400 Oostende aanvaardde het ontslag als afgevaardigde bestuurder van Ittas CV, vertegenwoordigd door W. Overmeire. A. Van der Velden werd tot nieuwe afgevaardigde bestuurder benoemd.

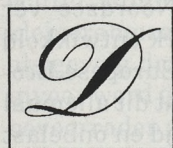
De BAV besliste om de maatschappelijke zetel van de vennootschap over te brengen naar de Slijkensesteenweg 18 te 8400 Oostende.

Foto links: In Harlingen (NL) werd op 4 november 11. de Frisian Shipyard Welgelegen (FSB) geestelijk geopend. De 'groene Werf' is het uiteindelijke resultaat van de samenvoeging van verschillende Harlingse werven

Symposium

Willy Versluys: 'Hetgeen wij nodig hebben is een nieuwe lange-termijnvisie op de visserij'

VAN 17 TOT 19 oktober ging te Oostende een symposium over de Noordzee door. Over deze gebeurtenis brachten wij vorige maand verslag uit. Wat in de meeste krantenverslagen opviel was dat twee sprekers bijna alle aandacht naar zich toegetrokken hadden. Merkwaardig is dat ze dat konden doen om diametraal tegenovergestelde redenen! Boven alles had de pers het over *minister van wetenschapsbeleid en infrastructuur* Dehousse. Daarbij had niemand het over wát de man te vertellen had, maar wel over het feit dat hij dat uitsluitend in het Frans en het Engels gedaan had. Tweede plaats in de media kwam *HVB-directeur* Willy Versluys toe. Hij trok vooral de aandacht omdat hij in 'verstaanbaar Vlaams' sprak. Omdat zelfs wij konden begrijpen wat hij zegde, denken we dat ook de HVB-lezer er iets aan heeft. De tekst en niets dan de tekst!



DE BEDOELING VAN mijn korte uiteenzetting is u kennis te laten maken met de situatie waarin de Belgische

visserijsector vandaag verkeert. Ik wil mij dus niet op gebied van de wetenschapper begeven temeer daar onze vissers, tot op heden geen problemen hebben wat betreft de kwaliteit van het door hen gevangen produkt.

De onderzoekers verbonden aan het Rijksstation voor Zeevisserij, die via regelmatige monsteropnames, de aangevoerde vis onderzoeken, zullen dit beamen. Dit wil echter niet zeggen dat de visserij niet begaan is met het wetenschappelijk onderzoek, integendeel. Preventief onderzoek en preventief beleid kunnen voor ons, vissers, alleen maar positief uitvallen temeer daar de Belgische visserij, ingevolge de harde concurrentie, meer en meer streeft naar een eigen kwaliteitslabel zowel voor wat het aangevoerde produkt betreft als de behandeling ervan. Daarom is het ook logisch dat de visserij zich samen met u verzet tegen alle mogelijke vervuiling van zijn werkterrein.

Vooraleer wat dieper in te gaan op de situatie van de Belgische visserij wil ik enkele recente cijfers naar

voren brengen die inzicht geven in de omvang van onze visserij.

OP EEN TOTAAL VAN 170 vaartuigen zijn er 16 vaartuigen met een Bruto tonnenmaat (BRT) kleiner dan 35. Dit zijn typische kleine vaartuigen die enkel de kustvisserij en in hoofdzaak de garnaalvisserij bedrijven. 50 vaartuigen zijn gecatalogeerd tussen 35 en 70 BRT. Hier zijn hoofdzakelijk de zogenaamde Eurokotters te vinden die een maximaal motorvermogen hebben van 300 pk. 52 vaartuigen hebben een tonnage tussen 70 en 180 BRT en nog eens 52 vaartuigen hebben meer dan 180 BRT.

Vandaag beschikken wij dus nog over een vissersvloot van 170 vaartuigen waarvan een 70-tal tot de kleinere soort mag gerekend worden en een 100-tal tot de midden en grotere klasse. Merken we op dat het maximaal toegelaten motorvermogen per vaartuig 1200 pk bedraagt.

Intussen hebben dit jaar opnieuw een 20 tal vissersvaartuigen beëindigings- of slopingspremie aangevraagd waardoor het totaal aantal vissersvaartuigen op een historische dieptepunt van 150 vaartuigen zal terechtkomen en waarbij de fatale onderste grens voor de leefbaarheid van de visserij ruimschoots overschreden zal zijn.

Een lage rendabiliteit en de moeilijkheid om nog aan een gekwalificeerde bemanning te geraken, evenals de verhoogde beëindigingspremies in het kader van het Meerjarig Oriëntatie Programma (MOP) opgelegd door de Europese Unie, hebben uiteraard deze aanvragen in de hand gewerkt. Daar dient nog aan toegevoegd dat de gemiddelde ouderdom van de casco's of de rompen van deze Belgische vaartuigen 20 jaar bedraagt en dat door het stilvallen van de nieuwbouw de vloot in een toenemend verouderingsproces geraakt.

INTERESSANT IS OOK eens na te gaan waar deze Belgische visserijvloot bedrijvig is. Het aktiegebied van onze Belgische Vissersvloot beperkt zich tot een relatief gering aantal visgebieden. Meer dan 90 % van het totaal aanvoergewicht is afkomstig uit 6 ICES (=Internationaal Council for the Exploration of the Sea) visgebieden (zie kaartje hieronder N.v.d.R), met name uit het centraal en zuidelijk gedeelte van de Noordzee (dit zijn de ICES gebieden IVb en IVc), uit het oostelijk deel van het Kanaal en het Bristolkanaal (ICES zones VII d en VII f), uit de wateren ten zuidwesten van Ierland (ICES zones VII h-j k) en tenslotte uit de Ierse Zee (ICES



zone VIIa). Daarnaast worden de jongste jaren steeds meer visgebieden opgezocht zoals het Sjaggerak (ICES zone IIIa) en de Golf van Biskaje (ICES zone VIIIa) waar men vroeger slechts zeer sporadisch ging vissen.

Vermelden we nog dat de Belgische visserij enkel en alleen verse producten aanvoert. Geen enkel vaartuig is uitgerust voor het verwerken en diepvriezen op zee.

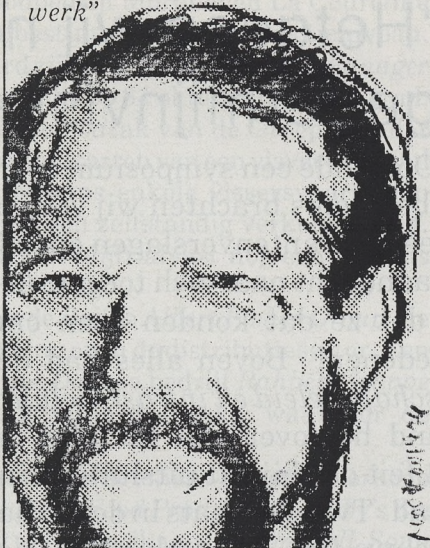
Kortom: wij hebben nu nog een vissersvloot van 170 vaartuigen met 750 aangemonsterde vissers die 32.000 ton vis aanvoeren zowel in binnen- als in buitenland voor een totale waarde van zowat 3 miljard frank.

DE BELGISCHE VISSERIJ BELEEFDT momenteel zeer moeilijke tijden. Zoals in de rest van Europa is de huidige crisis de ergste die de moderne visserij ooit meegemaakt heeft. De Europese Commissie zegt als volgt: 'De communautaire visserijsector kampt sinds begin 1993 met één van de ernstige crises, zo niet dé ernstigste - gezien de ongunstige, algemene economische conjunctuur - sinds het ontstaan van de gemeenschap.'

De visserijcrisis is dus geen Belgisch probleem, want elke visserijnatie uit de Unie wordt ermee geconfronteerd. Specifiek voor België is evenwel dat de Belgische visserijsector zo klein is, dat de kans niet denkbeeldig is dat onze visserijgemeenschap door de crisis gewoon van de kaart geveegd wordt. Maar zover is het gelukkig nog niet. Wij, Belgische vissers en reders kunnen de crisis wel degelijk overleven. We moeten wel beseffen dat de mogelijkheden beperkt worden door allerhande internationale verplichtingen en feitelijkeheden. België heeft er zich immers toe verbonden alleen nog maar binnen het kader van de Europese Unie (E.U.) te werken. Vissers en reders moeten er zich bovendien van bewust zijn dat deze Europese Unie het overleven van de visserij niet garandeert.

Het kader waarin de vissers moeten werken wordt door de Europese Commissie als 'Gemeenschappelijke Marktordening' omschreven. Het is de 'Markt' die zal bepalen wie

Willy Versluys: 'het creëren van een goed institutioneel raamwerk'



overleeft en het is de E.U. die de orde op die markt zal bepalen. Zo is het belangrijk om weten dat om aan de vraag van de Europese consument te voldoen, ook vis uit landen buiten de E.U. moet aangevoerd worden. De prijzen waartegen die vis hier verkocht wordt zijn ondermeer afhankelijk van het douanetarief van de Unie, vastgelegd in verdragen die niet eenzijdig opgezegd kunnen worden. De Europese Commissie stelt dan ook duidelijk en ik citeer: 'De internationale verbintenissen van de Gemeenschap bieden dus geen mogelijkheid tot herziening van ondermeer de invoerwaarden voor visserijproducten uit andere landen'.

DE HEVIGSTE VISSERIJCRISIS sinds het ontstaan van de Europese Gemeenschap heeft vele oorzaken. Een aantal daarvan heeft niet onmiddellijk te maken met de visserij zelf. Zo is er de letterlijk en figuurlijk razendsnelle ontwikkeling van het vervoer waardoor verse vis uit alle delen van de wereld tegen interessante prijzen op de Europese markt aangevoerd kan worden. Dat is een betrekkelijk nieuw fenomeen waaraan de vissers, de politici, de Europese ambtenaren niets kunnen verhelpen.

Overigens mag verwacht worden dat we wat dit betreft nog het einde niet gezien hebben en dat het marktaandeel van bijvoorbeeld de ontwikkelingslanden alsmat zal toenemen... waardoor de marktprijzen verder naar beneden gedrukt zullen

worden.

Er zijn nog zo'n aantal economische fenomenen die niets met de visserij te maken hebben, maar waarvan we uiteindelijk wel de gevolgen voelen. Neem bijvoorbeeld de daling van de graanprijzen. Hierdoor werden bepaalde vleesproducten en gevelde goedkoper waardoor de consument al eens minder vis ging eten. Minder vraag naar vis zorgde dan weer voor lagere marktprijzen.

Vervolgens is er de E.U. zelf. Ze zorgt ervoor dat er in Europa een Europese Economische Ruimte ontstaat (door het weggeven van de grenzen) waardoor de vis ongehinderd door Europa getransporteerd wordt. Wie dit koppelt aan een uitbreiding van de E.U. (zoals de E.U. dat inderdaad doet) is zelf medeoorzaak van de crisis: Noorwegen in de E.U.? Allemaal goed en wel, maar dan moeten we beseffen dat het kabeljauwbestand in de Barentssee deze van Noordzee ver overtreft. Via een sterk ontwikkeld vervoer en een vrije Europese Economische Ruimte staat dit allemaal in minder dan geen tijd en onbelast hier op de markt. Prijzen naar beneden!

DAT ALLES VALT nog eens samen met een verscherping van de recessie sinds 1991 en een economische crisis in 1993, waardoor de vraag naar consumptiegoederen afnam. Ook werden de koersen van de verschillende Europese munten aangepast zodat de concurrentiepositie van verschillende E.U.-landen (inclusief België) aangetast werd. Beide laatste verschijnselen zijn van voorbijgaande aard, terwijl de eerstgenoemde (namelijk ontwikkeling vervoer, Europese economische ruimte, toename aanbod uit ontwikkelingslanden) wel degelijk een blijvend karakter hebben.

UIT VOORMELDE OPSOMMING BLIJKT alvast één zaak: het prijsniveau van de vis daalt. Dit wil zeggen dat de rederijen minder inkomsten krijgen voor eenzelfde aanvoer van vis. De prijzen kunnen weliswaar nog sporadisch eens stijgen, maar de trend zit er toch in: er is een dalende tendens. *Veel rederijen kunnen de nieuwe omstandigheden niet meer aan. Ze hebben te weinig concurrentiekracht.*

INTUSSEN IS ER OOK in de visserij één en ander veranderd. Verschillende soorten vis zijn ingevolge de opgelegde TAC's en quota schaars geworden. De vissers brengen er bijgevolg minder van binnen in de vismijnen. Normaal zou dan het marktmechanisme spelen: minder aanvoer doet de prijzen stijgen (en bedrijfseconomisch gezien zou de kleinere aanvoer voor de rederijen geen slechte zaak moeten zijn). Dit is echter hetgeen juist niet gebeurt en wel om al de redenen die ik daareven al uiteengezet heb. 'De prijzen van de belangrijkste soorten worden hedendaags immers in aanzienlijke mate door de wereldmarkt bepaald'. De Europese Commissie wil dit probleem oplossen door het opstellen van Meerjarige Oriëntatieplannen (MOP) voor kleinere vissersvlooten. Een kleinere vissersvloot moet rendabeler zijn. Echt geslaagd is dat echter allemaal niet. Want een kleinere omzet door eigen vloot kreeg als gevolg dat een groter beroep op invoer werd gedaan om de markt te bevoorraden. Overigens is er niet

alleen het tekort aan omzet. Het herstellen van het bedrijfseconomisch evenwicht dat vooral door een te hoge schuldenlast en bedrijfskosten wordt verstoord is een absolute noodzaak. Verkeerde inschatting van de toekomstige ontwikkeling van de sector heeft verschillende reders - investeerders de das omgedaan.

TENSLOTTE IS ER OOK NOG het distributie- en consumptiepatroon dat erg veranderd is. De Europese Commissie omschrijft dit als volgt: 'Het merendeel van de produkten wordt momenteel immers verkocht aan grootwinkelbedrijven. Factoren zoals onstandvastigheid van de aanvoer, de grote wisselvalligheid van de prijzen en de versnippering in de groothandelsbranche dragen ertoe bij dat de warenhuissector de communautaire produktie voor een stuk mijdt'.

DE VISSERIJCRISIS ZAL NIET in een handomdraai opgelost worden. Maatregelen die al te snel, onder druk van de omstandigheden geno-

men worden zullen op termijn niets uithalen. Hetgeen wij, vissers en reders, nodig hebben is een nieuwe lange termijnvisie op de visserij — een visie die niet buiten de vissers om mag opgelegd worden, want als de individuele ondernemingen er niet achter staan, dan is alles tot mislukking gedoemd.

Het belangrijkste vandaag is dat de sfeer en de randvoorwaarden waarin de Belgische visserij moet gedijen opnieuw gunstig gemaakt worden. Professor Douglas North, nobelprijswinnaar voor economie noemt dit: 'het creëren van een goed institutioneel raamwerk'.

Dat is een taak die visser en reder, lokale en nationale overheden en administraties, gesteund door wetenschappers, eensgezind moeten waarmaken.

IK HOOP DAT IK u met deze korte voordracht iets meer vertrouwd heb gemaakt met de situatie waarin onze visserij vandaag verkeert.

Ing. Willy Versluys

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

Tel: 050 / 55 11 36 — Fax: 050 / 55 11 38

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak,

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



van schepen van mensen & van de zee

ER ZOU VOLGENS de Britse vakbond een veel ernstiger onderzoek naar de invloed van de menselijke factor bij zeerampen moeten worden uitgevoerd. In Groot-Brittannië wordt van het totale bedrag dat moet dienen voor het toezicht op de scheepvaartveiligheid amper 5% aangewend voor het onderzoek naar de rol die de mens speelt in het hele scenario. Dit bedrag zou volgens de vakbond gerust 50% moeten bedragen.

Er zou tevens een nieuwe bemanningspolitiek dienen gevoerd te worden en regels uitgevaardigd voor doelmatige communicatie door een gemeenschappelijke taal. Engels heeft de reputatie een maritieme wereldtaal te zijn en kan de wereld rond gesproken worden, maar in de scheepvaart is men nog niet veel verder gekomen dan 'yes' en 'no' en nogwat, het *seaspeak*, het Engels gesproken in een nachtmerrie. Er zijn veel officieren op de maritieme arbeidsmarkt die enkel maar 'seaspeak' kennen en die nochtans ferm geloven dat dit de Engelse omgangstaal is, een taalkundige illusie. En dan zijn ze de jaknikkers 'yes, yes', de onweerstaanbare glimlachende oosterlingen, alsmar beleefd, glunderen alsof het schip hun eigendom is en buigend als een overjaarse lakei, 'yes, yes, yes sir, yes mister de pilot', al kunnen ze nauwelijks bevroeden wat gezegd werd en bijgevolg geen of verkeerd gevolg geven aan bepaalde (dikwijls levensbelangrijke) vragen.

Om dan nog van de Amerikanen te zwijgen die om onbegrijpelijke redenen de woorden 'starboard' en 'port' nooit in hun zeetaal hebben overgenomen en alsmar de termen 'left' en 'right' gebruiken, wat bij het achteruitvaren verwarrend kan zijn want dan veranderen links en rechts van plaats! Een loods zei het ooit tegen een Amerikaanse gezagvoerder: 'wij hebben die hele taal

van jullie moeten leren, kunnen hullie nu eens niet deze twee enkele woordjes leren?

Het vraagstuk van de menselijke fout in de drama's van de zee werd ook door het Japanse *Maritime Research Institute* benaderd. In een analyse van zeerampen in de wereld en in Japan stelde *Nagasuka* onrustbarende feiten vast daar waar het gaat om schepen met mozaïekbemanningen.

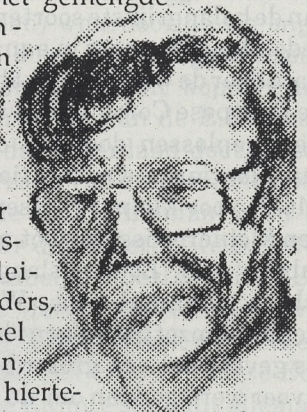
Japanse schepen varen zeer veilig, zoveel is zeker want ze zijn bemand met prijzige Japanse schepelingen, hun bedrevenheid en vakmanschap houden blijkbaar het aantal ongevallen laag. Maar ook daar lopen de maritieme kosten uit de hand en de meeste rederijen moeten bakzeil halen, zij vlaggen uit naar goedkope naties en dringen erop aan bij hun minister van verkeer om vreemdelingen te mogen aanmonteren, niet uit haat of nijd maar voor eigen profijt. De winst ligt voor de hand maar er is geen heil bij te halen want er ontstaat een aanzienlijke stijging van vorderingen tengevolge van verlies en schadevaring. Op grond van officiële cijfers stelt men vast dat schepen bemand met Koreaanse en Filippijnse bemanningen en gemengde Japans/vreemde, meer betrokken zijn bij ongevallen met zware schade dan zuiver Japanse vaartuigen. De Japanners leren nu ook tot hun verdriet kennen wat andere zeevarende landen hebben ondervonden sedert ze de loopplank uitlegden voor goedkope arbeidskrachten. Nochtans, waarschijnlijk tengevolge van de dicht ineen-gestrongelde Japanse verzekeringsmarkt, is er een vlugge reactie ontstaan. Het maritieme oor wordt scherp te luisteren gelegd wanneer professor *Nogasuka* ronduit zegt dat regering en rederijen moeten nadenken over de gevolgen en de verwickelingen van gemengde bemanningen.

gen. Toch sluit hij niet uit dat vraagstukken die gerezen zijn uit het varen met gemengde

bemanningen kunnen opgefrist worden door

aangepaste opleiding. Reders, niet enkel in Japan, kunnen hiertegen

inbrengen dat ze weinig keuze hebben, er is de noodzaak kosten te drukken en gemengde bemanningen zijn daarvan een onvermijdelijk gevolg. Japanse verzekeraars kunnen geneigd zijn een omzichtige houding aan te nemen tegen hen die verkiezen hun bemanningskosten te verminderen en te snoeien in de verzekering tegen ongevallen. Er is anderszijds een nieuw storend element op het toneel verschenen nl.: het hoge zelfmoordcijfer bij de Japanse senior officieren die verplicht worden te varen met veelkleurige bemanning. Het is een zeer zware straf die de moderne bemanningspolitiek meebrengt. Ze lijken niet opgewassen tegen de springvloed van op drift geslagen technische-economische-sociale maatregelen die schepen moeten varend houden. Varen is ruw en barbaars geworden. Tegen de wind in pissen staat niet in hun logboek geschreven. De kloof tussen hoe mensen moeten leven en hoe ze zouden kunnen leven wordt steeds komischer, we leven in de tijd van het groteske en de karikatuur, zei Dürrer mat...



EU-steun scheepsbouw beperkt tot 9 procent

De Europese Commissie heeft het plafond voor de steun aan de scheepsbouw voor volgend jaar gehandhaafd op 9% van de contractwaarde. Dit plafond is in 1991 ingevoerd en blijft dus behouden voor 1995. Voor kleinere schepen met een contractwaarde van minder dan 10 miljoen Ecu (circa 400 miljoen frank) mag maximaal voor 4,5 procent betaald worden. Vanaf 1996 is alle directe steun aan de scheepswerfen verboden voor alle lidstaten van de OESO.

De OESO-overeenkomst voorzagt wel in een uitzondering voor ons land tot 1997. Het herstructureringsplan voor de Boelwerf bleef hierdoor buiten schot.

In de nieuwe Europese steunregeling is bij de definitie van schepen het woord 'metalen omhulsen' weggevalen, omdat het door de technologische evolutie achterhaald is.

Deuren van ferry's niet in orde

Uit een Brits onderzoek bleek dat bij één op de drie carferry's die op Groot-Brittannië varen de boegdeuren of achterkleppen fouten vertonen, zo maakte het minister van Verkeer in Londen bekend. Na de ramp met de *Estonia*, die meer dan 900 levens eiste, liet Groot-Brittannië alle ferry's controleren.

De deuren van 21 op de 58 gecontroleerde Britse vaartuigen vertoonden mankementen. Bij de buitenlandse schepen waren dit er 14 op 49. Volgens de autoriteiten is er niet meteen reden tot paniek. Meestal ging het om kleine foutjes, zoals scheuren en gebrekkige dichtingen, die onmiddellijk gerepareerd werden. Het leven van de passagiers is nooit in gevaar geweest, aldus het ministerie, dat weigerde namen van schepen of rederijen te noemen. Eerder beklemtonten zowel RMT als P&O dat al hun ferry's in orde waren.

Miljardenput RMT

Om de RMT te redden, met het behoud van 1.000 jobs, zou de enige oplossing bestaan in het overnemen van alle schulden en lasten (afvloeiingen, pensioenen) door de Federale

Staat alvorens de rederij met blanco-schuldenlast aan de Vlaamse Regio over te laten. De Regie voor Maritiem Transport leed voor het boekjaar 1993 een verlies van 963 miljoen. De vooruitzichten voor 1994 zijn niet beter. Vraag is natuurlijk hoe de EU op dergelijke operatie zal reageren. In afwachting van een beslissing die een oplossing op lange termijn brengt, werd door minister Di Rupo het audit bureau *Coopers & Leibrandt* opdracht gegeven om de drie maanden een gedetailleerd rapport over de stand van zaken bij de RMT op te maken.

Nieuwe pech voor Eurotunnel

Eurotunnel, de exploitant van de spoortunnel onder het Kanaal, moet een nieuwe tegenslag incasseren. De maatschappij wordt geconfronteerd met een jaarlijkse heffing van 2,1 miljard frank voor haar terminal in Folkestone. De heffing, een regionale belasting, is gebaseerd op de waarde van de installaties en gebouwen in Folkestone. Alistair Morton, topman van Eurotunnel, heeft de regering in Londen gevraagd om een nieuwe waardebeoordeling waarbij de installaties op de zeebodem niet worden meegerekend.

P&O European Ferries twee decennia op Zeebrugge-Felixstowe

P&O European Ferries viert de 20ste verjaardag van haar passagiersdienst tussen Zeebrugge en Felixstowe. De eerste geregistreerde passagiersovertocht dateert van 10 oktober 1974 toen de *Viking II* koers zette naar Zeebrugge vanuit Suffolk.

Sinds dit bescheiden begin heeft Suffolks enige passagiersdienst een niche-positie verworven binnen een sterk competitieve markt. Bovendien boekte P&O European Ferries met haar Clipper Line, de vernieuwde naam voor de Zeebrugge-Felixstowe lijn, goede cijfers in 1994: een stijging van meer dan 23 procent in de eerste 9 maanden.

Scheepsverliezen: verslechterde resultaten

Einde september hadden 1.240 mensen in scheepsongevallen het leven

gelaten of werden als vermist opgegeven.

Deze cijfers worden meegedeeld door het *Institute of London Underwriters* (ILU) en gelden voor de eenheden van minstens 500 bt. Volgens de gegevens van de ILU ging in deze periode in totaal 863.025 bt in de golven verloren. Volgens de recentste statistieken gingen in 1939 139 schepen ten onder. De totale tonnage lag toen op 889.499 bt, wat een verbetering betekende ten opzichte van het jaar ervoor. In 1994 werd deze positieve tendens reeds teniet gedaan. Wellicht zal de vergane tonnage aan het einde van dit jaar meer dan een miljoen bt bedragen. Het grootste schip dat verloren ging, was de Turkse tanker *Burak M.* (67.521bt, bouwjaar 1976), die voor de Westafrikaanse kust zonk. In de opdeling volgens scheepscategorieën blijkt dat de cargo's de zwaarste verliezen leden (30 eenheden), gevolgd door de droge-bulkschepen (10), de trawlers (9), de petroleum- en produktentankers (8) en de ro/ro-eenheden (5).

Naar vlag beschouwd scoort Panama het zwakst, met 14 verloren eenheden. Dan volgden Cyprus (9), Malta (5), St-Vincent & Grenadines (5), Honduras (4) en Indonesië (4).

Maar 1994 zal vooral de geschiedenis ingaan als het jaar van de ramp met de *Estonia*. Dit ro/ro-schip van 21.794 bt (bouwjaar 1980), nam 900 opvarenden mee de diepte in. Slechts 139 passagiers overleefden de ramp. De ILU berekende dat in de loop van de eerste negen maanden van dit jaar zo'n 1.240 personen (waarvan 910 op de *Estonia*, maar dat blijft een schatting) op zee het leven lieten of verdwenen. In vergelijking met de twee voorgaande jaren is dit een triest rekord. Einde september 1992 bedroeg dit aantal 386 en 613 in dezelfde periode van 1993. Deze cijfers houden geen rekening met ongevallen met eenheden van minder dan 500 bt, zoals vissersschepen of kleine ferries.

Nog meer P&O European Ferries

De Britse veerdienstonderneming P&O European Ferries heeft in de eerste tien maanden van dit jaar nieuwe rekords gevestigd. Op de sleutelroute Calais-Dover reisden meer dan negen miljoen reizigers, een stijging van 20% ten overstaan van

verleden jaar. Het aantal personenwagens en autocars steeg met 25 % tot 1,64 miljoen, terwijl de vrachtrafiek met 30 % omhoogging tot 408.000 eenheden.

Ook op de andere verbindingen die de rederij onderhoudt, werden nieuwe rekordcijfers opgetekend. Algemeen verwacht de maatschappij dat dit jaar meer dan 15 miljoen passagiers gebruik zullen gemaakt hebben van haar diensten.

Nicolas Saverys voorzitter Belgische Redersvereniging —

De Raad van bestuur van de *Belgische Redersvereniging v.z.w.*, die de Belgische reders ter koopvaardij organiseert, heeft Nicolas Saverys benoemd tot voorzitter. Hij volgt hierin Emile De Laet op, die sinds 1993 de vereniging leidde.

De nieuwe voorzitter, werd in 1958 geboren in Gent. Hij studeerde aan de RUG af als licentiaat toegepaste economische wetenschappen en heeft vanaf 1980 Exmar nv uitgebouwd tot één van de belangrijkste rederijen gespecialiseerd in het transport van vloeibaar gas. Hij is bestuurder van onder andere de volgende vennootschappen: Almabo nv, Asphales nv, Belgibo nv, Bocimar nv, CMB nv, Creditmar nv, Exmar nv, Gevaert nv, Ghemar nv, Hessenatie nv, Pisciculture Marine de Monaco Ltd., Waesland nv...

Rotterdamse haven genereert meer dan verwacht —

Het zeehavencomplex Rotterdam is een grotere nationale 'aanjager' van

ationale economische activiteiten dan uit de omvang van goederenstromen kan worden afgemeten. Bijna 380.000 mensen verdienen aan de haven en dat zijn ongeveer 85.000 personen meer dan tot nog toe werd aangenomen. De door Rotterdam gecreëerde toegevoegde waarde op jaarbasis is 54 mrd NLG in plaats van de veronderstelde 50 miljard.

Het onderzoek bevestigt het vermoeden dat de uitstraling van de haven op de Nederlandse economie is onderschat. Dat wordt geïllustreerd met het gegeven dat iedere 10 banen in de haven werk genereren voor 44 andere personen in de regio. Iedere tien gulden die in de havens worden verdiend, leveren elders nog een 35 gulden op.

Zeebrugge naar recordjaar —

De haven van Zeebrugge kent een uitstekend jaar dat wellicht zal resulteren in een nieuwe recordtrafiek. In de eerste negen maanden van dit jaar werden reeds 24,98 miljoen ton goederen behandeld, 6,7 % meer dan in dezelfde periode van vorig jaar.

De voorsprong op 1993 bedroeg na negen maanden alvast meer dan 1,5 miljoen ton. Maar de havenautoriteit rekent blijkbaar op een uitstekend laatst kwartaal.

De snelste stijgende sector is die van het containervervoer. Tijdens de eerste drie kwartalen van dit jaar werden er in Zeebrugge 5,58 miljoen ton containergoederen overgeslagen (+23,4 %).

De ro/ro-trafiek blijft het paradepaardje van de Belgische kusthaven met meer dan 10 miljoen ton in de eerste negen maanden. Dat is ruim 11,3 % meer dan in 1993. Daarmee blijft de haven veruit marktleider. Het

effect van de Kanaaltunnel komt er niet in Zeebrugge, aldus het havenbestuur, omdat het ferryverkeer in de haven 70 % gericht is op niet-begeleide vracht. De Chunnel richt zich uitsluitend op begeleid verkeer en is veeleer actief op de korte afstand. Zeebrugge noteert juist de grootste vooruitgang met de ro/ro-diensten op Midden- en Noord-Engeland.

Bij de ro/ro-trafiek springt vooral de vooruitgang in het oog die Zeebrugge maakt als autohaven. Na negen maanden werden reeds 367.935 auto's verscheept (+37,5 %). Daarmee zou de haven al opgeklommen zijn naar de derde plaats in Europa. Die positie zou bij de aanleg in 1995 van het Wielingendok, dat vlak naast het containerdok komt, helemaal vooraan in de buitenhaven, nog versterkt worden.

Het overig stukgoed ging er eveneens op vooruit en wipte net over 1 miljoen ton in de eerste negen maanden (+16,6 %). Vlaggepost in deze sector is de fruittrafiek, waarin Zeebrugge dicht bij de slag van ijzer- en staalprodukten en van fruitsappen en suiker nam toe. Zeebrugge richt zich nu ook ernstig op de markt van de diepgevroren voedingswaren en bouwt een gespecialiseerde loods voor deze trafieken, die begin volgend jaar operationeel wordt.

De bulksector gaf een minder gunstig beeld weer. Bij de vloeibare massagoederen (de LNG- trafiek en enige invoer van melasse en olieprodukten) was er met 3,9 miljoen ton nog een winst van 7,6 %, maar bij de vaste massagoederen liep de overslag in de eerste negen maanden terug met 18,4 % naar 4,2 miljoen ton.

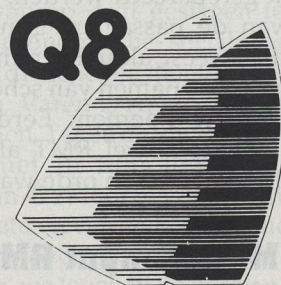


Kuwait Petroleum (Belgium)

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



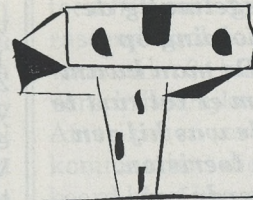
De Laatste Vuurtorenwachter



Gewone vuurtoren



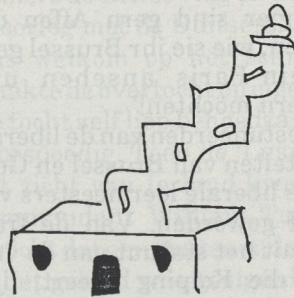
Bosnische vuurtoren



Ondergrondse vuurtoren



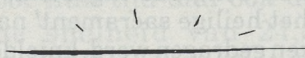
Afgetrapte vuurtoren



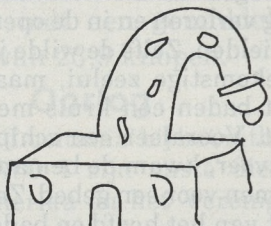
Vertrapte vuurtoren



Vuurtoren van Pisa



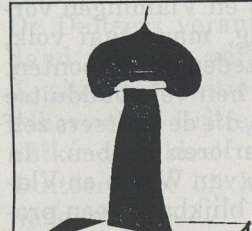
Verdwenen vuurtoren



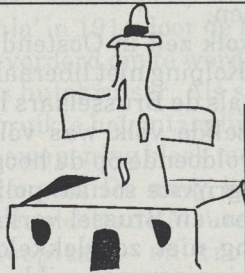
Slappe vuurtoren



Letterlijke vuurtoren



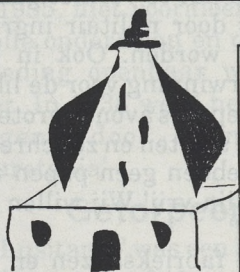
Oosterse vuurtoren



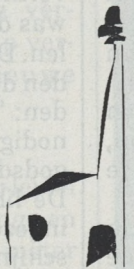
Katholieke vuurtoren



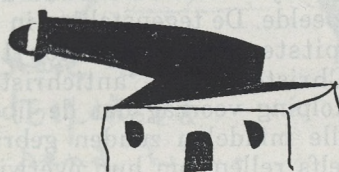
Vuurtoren die contact zoekt met andere vuurtoren



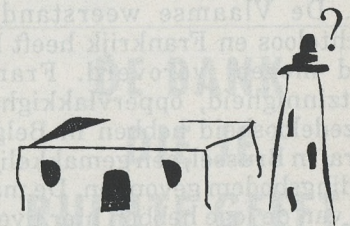
Zwaarlijvige vuurtoren



Vuurtoren in het kader van de besparingen



Laag-bij-de-grondse-vuurtoren



Vuurtoren die zijn plaats niet kent

Een vrije tribune van Mac Floo!

Ten huize van een havenkapitein in het Oostende van de XIXde eeuw (VI)

ZO HALVERWEGE DE vorige eeuw mocht de Oostendse havenkapitein regelmatig de Duitse priester Kolping op bezoek krijgen. De man kwam naar Oostende om er tot rust te komen. Zodoende was hij een voorloper van de toeristen. Eén en ander leverde een bijzonder (zeg maar zwart)gekleurde kroniek op, waarvan de Bredense auteur John Gheeraert voor HVB in een aantal afleveringen een samenvatting geeft.

Kolping schetst ons ook een beeld van het Belgische volk. De Walen zijn volgens hem een halffrans, werkzaam en impulsief volk. Ze zijn Frans zonder de typische Franse lichtzinnigheid en beminnelijkheid. De Brabanders en Vlamingen vormen een rustig, maar taai volk, standvastig in zeden en gewoonten. Hij herkent in hen vele oudduitse wezenstrekken, die de Duitsers zelf echter reeds verloren hebben. In het samenleven van Walen en Vlamingen ziet hij blijkbaar geen problemen. Een harmonisch samenbestaan van katholieken en liberalen is volgens hem veel moeilijker. Liberalen noemt hij vrijdenkers, leerlingen van Voltaire en van de principes der Franse revolutie, die vijandig staan tegenover de godsdienst.

De hulp van de vele, Franse vluchtelingen in België en het overwicht van de Franse taal in het dagelijks leven hebben de invloed van de liberalen groot gemaakt. De enige taal voor het ambtelijke leven en voor het gerecht is het Frans, ook als de betrokkenen deze taal niet beheersen. De Vlaamse weerstand is machteloos en Frankrijk heeft het land moreel veroverd. Franse lichtzinnigheid, oppervlakkigheid en zedeloosheid hebben in België, vooral in Brussel, een gemakkelijke voedingsbodem gevonden. De mannen van de loge hebben hier ijverig een handje toegestoken, aldus de priester. Brussel was volgens hem een nog verderfelijker oord dan Parijs. Daar werden de meest waardeloze kladromans gedrukt die de geestelijke gezondheid van het volk vergiftigden. Voor wie het in de zakenwereld wilde waarmaken, was het aangeraden zich bij de loge aan

Walen en Vlamingen

te sluiten, bij degenen die het 'papengebroed' bestreden.

Zo groeiden de macht en de invloed van de logebroeders die België meer en meer in hun net konden vangen. Volgens de Keulse kapelaan hechten Belgen en Duitsers zich op een fanatischer wijze aan de Franse ideeën dan de Fransen zelf.

'Die Belgier sind gern Affen der Franzosen, wie sie ihr Brussel gern als Klein-Paris ansehen und bewundern möchten!'

Vele afgestudeerden van de liberale universiteiten van Brussel en Gent waren de liberale leermeesters van het land geworden. Van de fragmenten uit het statuut van de vrijdenkers die Kolping citeert, lijkt het verbod van een kerkelijke begrafenis het voornaamste element. Hij verwijt de liberalen te streven naar burgerlijke begraafplaatsen. Dat het liberalisme zich zelfs tegen de oprichting van eigen kerkhoven voor de katholieken verzet, vindt hij een zonderlinge opvatting van vrijheid vanwege de liberalen. Van de Belgische vrijdenkers citeert hij ook uit een soort catechismus ('eine Art Katechismus'), waarin enkele voor hem huiveringwekkende zinnen voorkomen: 'Het loochenen van God schenkt vrede aan de ziel' en 'Alle godsdiensten zijn vals'. Dergelijke uitspraken hebben volgens hem een grote weerslag op het politiek-sociale leven. Als men God verloochende, moest men ook elke vorm van hiërarchie en gezag op deze wereld verwerpen. Hij was overtuigd dat het ministerie onder druk stond van de loge, en dat koning Leopold hierbij een betreurenswaardige rol speelde. De tegenstelling in België spitste zich vooral toe tussen 'Christenen' en 'antichristenen'. Kolping voorzag dat de liberalen alle middelen zouden gebruiken, zelfs rellen, om hun overwicht te verzekeren.

BEGIN AUGUSTUS WAS het in Oostende opvallend stil. Aan de stemlokalen hingen de Belgische vlaggen uit. Kolping merkte op dat de Belgen zeer veelvuldig van hun vlaggen gebruik maken. Oostende had sedert vele jaren liberaal gestemd, en bleef ook deze keer de partij trouw. Een barbier ('ein Bartscheerer') zei hem: "Indien ik

niet liberaal zou stemmen, zou ik al mijn klanten verliezen.'

De meeste Oostendenaars oordeelden wel zoals deze kapper. Indien ze niet liberaal zouden stemmen, zouden de badgasten die zelf liberaal zijn, hun koffers maken.

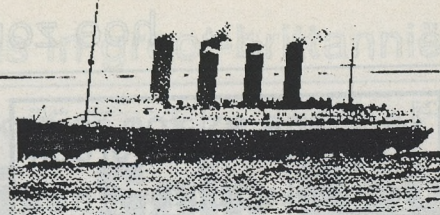
Vanwege de katholieken was er geen noemenswaardige oppositie. Hij vond het wel een gekke toestand dat de burgerij de antiklerikale liberalen aan de macht hielp, en terzelfder tijd de kerken bezocht en aan de plaatselijke clerus alle eer bewees. De meeste Oostendenaars lazen wel de liberale dagbladen, maar waren toch religieus ingesteld. Wanneer 'het heilige sacrament' naar de zieken gedragen werd, knielde iedereen die op straat was. Er waren zelfs kroegbazen die hun zaken uit het oog verloren en in de open huisdeur knielden. Zelfs de wilde jongens, de toekomstige zeelui, maakten voor het baden een kruis met het zilte nat. Vooraleer een schip de haven uitvoer, kwam de bemanning eerst samen voor een gebed. Ze namen de pet van het hoofd en baden luid het 'onze vader' om een goede reis af te smeken.

Het volk zelf in Oostende was volgens Kolping niet liberaal op de wijze, zoals de Brusselaars het waren. Dat zelfde volk was volgens hem niet voldoende op de hoogte van de belangrijkste sociaal-politieke problemen. In Brussel verliep de verkiezing niet zo vlekkeloos. In de overwinningsoes wilde het opgehitste volk naar het Jezuietencollege trekken om het te vernietigen. Dit kon echter door militair ingrijpen verhinderd worden. Ook in Gent was de overwinning voor de liberalen. Daar liepen 's avonds grote beneden door de straten en ze schreeuwden: 'We hebben geen papen meer nodig, we zijn vrij! Wij willen geen godsdienst!'

De liberale fabrieksbazen en rijke ingezetenen van Gent waren waarschijnlijk niet zo gelukkig, toen ze dit geschreeuw hoorden. Het was een troost dat het voor de klerikalen bedoeld was. Toch voorzag Kolping dat ze wel eens de storm zouden kunnen oogsten, die ze als wind gezaaid hadden

Vervolgt
John Gheeraert

De Lusitania



De 'Lusitania' en haar zuster - schip 'Mauretania' waren prachtige en snelle post- en passagiersschepen van de Britse Cunard Line. Alhoewel de rederij uitdrukkelijk niet deel wilde nemen aan de race om de Blauwe Wimpel (*), was ze toch fier dat eerst de 'Lusitania' in 1907, en later de 'Mauretania' het begeerde kleinoord van de Duitse vlaggeschepen konen afsnoepen en niet minder dan 23 jaren in de mast mocht voeren. De schepen liepen voor hun tijd dan ook de ongeziene snelheid van 24,5 knopen en staken zonodig de Atlantische Oceaan van pier tot pier over met een gemiddelde snelheid van 23,9 knopen.

Oorlog

Terwijl de 'Lusitania' bij het uitbreken van WO I zijn vaste dienst tussen Amerika en het Verenigde Koninkrijk met post, passagiers en vracht bleef uitoefenen, werd de 'Mauretania' in 1914 door de Britse Marine gevorderd om te worden ingericht als hulpkruiser. Als stoomschip verbruikte het ontzaglijk veel kolen en bewapening bleek moeilijk aan te brengen. De navy liet het idee varen en richtte de 'Mauretania' in als hospitaal- en troepen- transportschip. Het lijnvaartuig overleefde WO I en werd gesloopt in juli 1935, niet vooraleer alle waardevolle onderdelen en de luxueuze bekleding openbaar werden verkocht. In 1938 werd het schip vervangen door een nieuwe 'Mauretania'.

Getorpeerd

De 'Lusitania' was een korter leven beschoren. Het 240 meter lange en 29 meter brede schip dat 66 meter boven het water uittorende, verliet op 1 mei 1915 pier 54 te New York. Ze stak de Atlantische Oceaan over met, naast een vracht, 1951 bemanningsleden en passagiers, waaronder 129 kinderen, richting Liverpool.

De USA was toen nog neutraal in de volop woedende wereldoorlog. De 159 aanwezige Amerikanen waren — zoals alle andere passagiers — verwittigd dat de overtocht evenwel ook voor hen gevaarlijk kon zijn, en meer bepaald in de Oostatlantische Oceaan. Op de 'Lusitania' wapperde immers de Britse vlag en de UK was in oorlog met de Duitsers. Iedereen was welkom op het schip, maar maakte de overtocht op eigen risico. De tocht zelf liep behoedzaam maar voorspoedig. Toen de 'Lusitania' in het zicht van Ierland kwam kreeg kommandant William Turner het bericht dat een Duitse onderzeeboot in het gebied was gesignaleerd. De kommandant werd er zenuwachtig van, maar kon niets anders doen dan de uitgestippelde route volgen. Op 7 mei, om 14u10, schoot de de Duitse U-20, onder leiding van kapitein Walther Schweiger, de 'Lusitania' lek. May day, may day! Allerlei Ierse schepen schoten te hulp. Het getroffen lijnvaartuig helde zo snel over bakboord dat de roeiboten aan stuurboordzijde niet bruikbaar waren. De dekken van het schip stonden nog vol mensen

toen het, met de boeg vooruit, verrassend snel zonk. 1.198 mensen, waaronder 94 kinderen stierven een verschrikkelijke dood. Van de 159 Amerikanen verdronken er 124. De kommandant die tot het laatst aan boord bleef kon zich drijvende houden en werd gered. Vele doden spoelden aan op de kust. Britse soldaten groeven drie massagraven op Ierse grond.

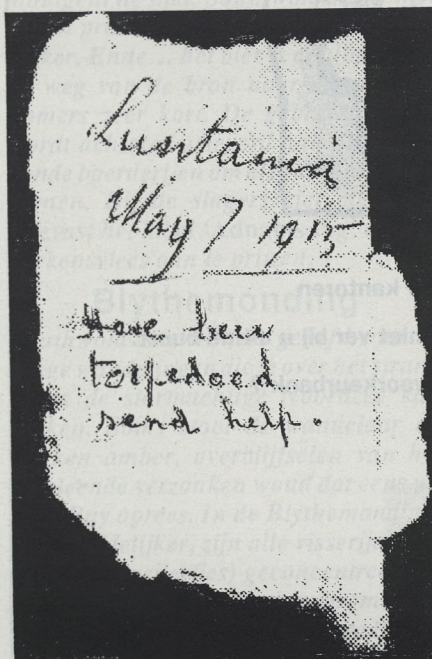
Enkele dagen later vond men op een verlaten strand een fles met een briefje. De boodschap luidde: 'Lusitania, May 7, 1915 - Have been torpedoed - send help'. Was de boodschap echt of was dit het produkt van een spelend kind of een grappenmaker? Het kon in geen geval de slachtoffers helpen.

De Duitsers verantwoordden hun daad door te verklaren dat de 'Lusitania' munitie aan boord had. Alhoewel de Britten dat met klem ontkenden, bleek achteraf dat de Duitsers het bij het rechte eind hadden.

De Amerikaanse publieke opinie werd door de gebeurtenis evenwel sterk anti-Duits. De Amerikaanse politici die voorstander waren voor een engagement in de oorlog, kregen door deze Duitse aanval op de 'Lusitania' dan ook een bijkomend argument in handen.

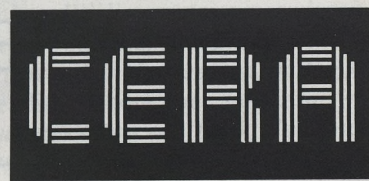
Daniël Pots

(*) Nog altijd mag het vaartuig dat het snelst de Amerikaanse kust met de Ierse verbindt de Blauwe Wimpel als vaandel voeren.

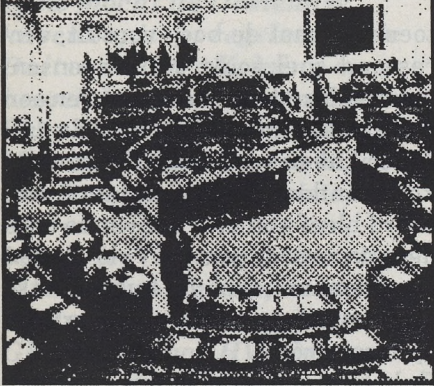


De makabere boodschap in de fles: 'Lusitania, May 7, 1915 - Have been torpedoed - send help'

**DE BANK
DIE JE
RUIJTE GEEFT.**



Vragen & Antwoorden de politieke rubriek van HVB



Seinpost oosterstaketsel Oostende

In de Oostendse gemeenteraad is de visserij altijd goed voor een of andere vraag. Deze keer noteerden we een vraag van raadslid Kris Lambert (vanaf volgend jaar trouwens schepen) over de seinpost van het oosterstaketsel die vanaf 1995 — zo zegt het gerucht — computergestuurd zou worden en niet meer bemand zou

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.**

zijn. Ook hoorde Lambert door de alomane wezige volksmond vertellen dat de toegang tot dat staketsel aan het publiek zou verboden worden. Over het eerste zegde het schepencollege in haar antwoord niets, maar het tweede betreft is het antwoord formeel: roddels!

Explosieven

Ook in de grote politiek werden weer visserijvragen gesteld. Senator Manu Desutter stelde zijn traditionele en

Stephan Puystiens
Dr. E. Moreauxlaan 209
Oostende Tel.: (059) 32 25 68.
Schilder - behanger - decorateur
Specialiteit: marmerimitatie &
'Peinture de Paris'

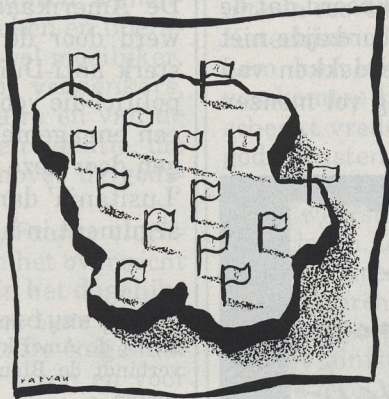
jaarlijks weerkomende vraag over het opvissen van explosieven door vissersvaartuigen. Deze keer kregen we daardoor een overzicht van 1979 tot vandaag. 1979: 3 keer, 1980: 3, 1981: 3, 1982: 0, 1983: 4, 1984: 4, 1985: 1, 1986: 2, 1987: 8, 1988: 13, 1989: 7, 1990: 7, 1991: 7, 1992: 6, 1993: 6 en 1994: 4.

Vrij verkeer van werknemers

Om de tewerkstelling van de Belgische zeelieden te beschermen had de regering een maatregel ingevoerd die bepaalde dat enkel personen die ingeschreven waren bij de 'pool' ingesteld bij het Ministerie van Arbeid en Tewerkstelling als Belgisch personeel konden aangeworven worden bij de Belgische handelsvloot. Dat was zeer tegen de zin van het Europees Hof te Luxemburg dat België daarvoor veroordeelde. De Europese Unie heeft immers gesteld dat er een vrij verkeer van goederen en van werknemers moet zijn tussen de diverse lidstaten van de gemeenschap. Senator Michiel Maertens wilde nu onder andere weten 'of deze veroordeling ook invloed kan hebben op het tewerkstellingsbeleid op de vissersschepen, waar hoe langer hoe meer buitenlands personeel, o.m. motoristen, op worden tewerkgesteld, en zo ja, op welke wijze het departement de eigen vloot zou kunnen beschermen tegen overmatige bemanning vanuit het buitenland'. De minister zegde in zijn antwoord: 'Voor de tewerkstelling op vissersschepen bestaan geen specifieke maatregelen zoals dit het geval is voor de koopvaardij-schepen.'

TAC's

Elke visser weet zo'n beetje wat de TAC's zijn. Laat ons gemakshalve zeggen dat de TAC's de basis vormen voor de berekening van de verguisde quota. Op de Europese ministerraad van 29 september was gebleken dat men overwoog het TAC-systeem te wijzigen. Uit het antwoord op de vraag die senator Michiel Maertens daarover aan minister Bourgeois stelde onthouden we evenwel dat de quota voor 1995 nog volgens de traditionele aanpak vastgesteld zullen worden.



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

Het is te laat om er een huisje te kopen, maar je kan er ook zo naartoe

Southwold in Sole Bay

Een visser: 'Zesenzeventig jaar geleden ben ik ginder in één van die huizen op South Green geboren. Toen waren die huizen armtierige visserswoningen. Nu zijn ze gegeerd door rijke families die ze opkopen voor vele duizenden ponden. Dáár woont de wolffabrikant Higgs en dáár de zakenman Thompson. Dat huisje daar is net verkocht voor 100.000 pond.' Een verhaal dat we kennen: een tanend vissersdorp in een (Brits) provinciestadje waar de vissersgemeenschap verdwijnt en dat langzaam ingenomen wordt door rijke lui. En er komt een nieuwsoortige handel en nering: rijke lui hebben geld, dus die trekken dan kunstenaars en antiquairs aan. Deze maken daar een gedroomd decor van ingerichte Victoriaanse winkeltjes en de theehuisjes in Georgiaanse stijl. De Nederlanden liggen net over de Noordzee, dus tussen de Jacobijnse en Elizabethlaanse stijlen ziet men ook veel Nederlandse en Vlaamse cultuurinvloeden.

Dit alles zorgt voor een aantrekkelijk — in vele pastelkleuren geschilderd — kuststadje dat door ook veel toeristen lokt om in de winkeltjes te 'browsen' (rommelen) en van het strand en de zee te genieten.

Daniël Defoe getuigt

De Britse schrijver Daniël Defoe kwam er inspiratie opdoen om zijn zeeromans (o.a. Robinson Crusoe) te schrijven. Hij liet veel teksten na over het reilen en zeilen van Southwold in de 18de eeuw. Het dorp bezat vroeger een eigen vissershaven. De vloot viste tot bij IJsland. Verder werd er veel haring en sprot aangeland en in tonnen verpakt. Daarmee werd dan handel gedreven met Nederlandse en Vlaamse havens.

Rond 1800 was de haven echter volledig verzand en gebruikten de vissers van Southwold de monding van de Blyth om aan te leggen, hetgeen ze overigens nu nog steeds doen.

Werd er veel handel gedreven met de Nederlanden, er waren ook veel spanningen. Wanneer deze erg opliepen, stationeerde de Britse koning in de 17de eeuw een vloot oorlogschepen in Sole Bay. Er waren veel militaire confrontaties en eenmaal (1672) werden de Britten meer dan goed door elkaar geschud (600 doden). De graaf van Sandwich had echter een trofee die kon tellen: hij had de Nederlandse (Verenigde Provincieën) Admiraal Mynheer Van Ghent aan zijn degen gespiest.

Southwold ('Swole' of 'Sou' ole' voor de Britten) is een stad gebouwd op een driehoekige lap grond die van het vaste-



land is gescheiden door de monding van de Blythe en Buss Creek. Slechts één weg leidt ernaar. Verder is het omgeven door zoutmeersen, heide en bewerkte velden, en je kijkt er uit op het enorme panorama dat de Noordzee biedt. Vanuit het midden van de stad rijst, zomaar van tussen de huizen, een witte vuurtoren de hoogte in.

Een groot gedeelte van de actieve bevolking is tewerkgesteld bij de Adnams Sole Bay Brewery. Bij windstille overvalt de moutgeur de stad. Southwold ziet er niet alleen prachtig uit, het riekt er dus ook lekker. Enne... het bier is er altijd vers: de weg van de bron naar de mond is immers zeer kort. De gebruikte mout wordt achteraf geleverd aan de omliggende boerderijen om als varkensvoer te dienen. Bij de slaggers ziet men ook steevast het label 'Adnams Pig' om het varkensvlees aan te prijzen.

Blythemonding

Southwold is 's winters geliefd voor de lange wandelingen die je over het strand langs de stormachtige Noordzee kan maken. Soms stoot de wandelaar op pakken amber, overblijfselen van het versteende verzonken woud dat eens uit Sole Bay oprees. In de Blythemonding, 2 km zuidelijker, zijn alle visserijactiviteiten (20 treilertjes) geconcentreerd in de nauwe en door hevige stromingen geplaagde monding, waar men te Blackshore met veel inbeelding een haventje kan ontdekken. Alles baadt in een 19de eeuwse sfeer.

Een schilderachtig veertje verbindt de

twee oevers. Elk vissersschip heeft er zijn eigen steiger om aan te meren, netten te drogen en vismateriaal op te slaan. Elk schip beschikt er over een zwarte houten keet. Daar worden ook vissen en schelpdieren verkocht aan voorbijgangers: verser en goedkoper dan in Southwold zelf. De schepen beoefenen de treil- en longliningvisserij of plaatsen krabbenpotten.

In 1980 was er een projectontwikkelaar die de vissershaven wou aanpassen en verbeteren door structuurwerken uit te voeren. Tegelijk zou hij er flats rond bouwen, een jachthaven aanleggen, er een eiland creëren, een artificiële oude molen oprichten en veel volk lokken en dus... heel de omgeving van Southwold verwoesten.

Wat zou Southwold verdienen aan een projekt dat twee kilometer verder lag? De unieke natuurlijke fauna en flora zou verdwijnen. Welk storend uitzicht hebben flats in een vlak landschap? De vissers vonden zelfs hun haven niet meer terug op de plannen!

Op een massaal bijgewoonde inwonersvergadering zegden de vissers, de arbeiders, de middenstanders en de industriëlen in koor: 'Laat het maar!'. Southwold is overigens geen stad om plannen te maken. Wij lieten er ons meewiegen met wat er rond ons gebeurde op straat, op het strand, in de meersen, in de Sailors Reading Room met museum, in het museum of op een bank, de brouwerij opsnuivend en dromend van het produkt dat er gemaakt wordt.

Tekst en foto's Daniël Pots

Voor baggeraars is slijk het geld der aarde

VOOR DE BURGER mag geld dan al het slijk der aarde zijn, voor de baggeraar ligt dat anders. Voor hem is slijk het geld der aarde. Waarmee nog maar eens bewezen is dat wie met de zee te maken heeft altijd tegendraads is. Maar het moge duidelijk zijn dat 'baggeren' veel meer inhoudt dan het verwijderen en transport van slijk. Ruim ingeschat is het een activiteit waarbij de mens, water en land naar zijn hand zet. Waar water was, creëert hij land, waar land lag, laat hij water stromen. Als God de aarde schiep dan zorgden deze Vlaamse waterbouwers alvast voor de finishing touch!

Een epos van de mens in de strijd tussen water en land, schrijft **Mon Vanderostyne**, journalist en auteur van 'Waterbouwers'. Of het verhaal van de wereldwijde expan-

sie van de Vlaamse waterbouw na 1945. Het boek 'Waterbouwers' is een uitgave van **Lannoo**.

De gedegen vakkennis en de decenia lang opgebouwde ervaring wis-

ten onze Vlaamse baggeraars ook te verzilveren als havenbouwers, bergers... Neem nu Zeebrugge: waar vroeger land was, rijke poldergronden, vloeit nu water in dokken en langs diepwaterkaaien; waar ooit de zee domineerde, trotseren nu dammen en haventerreinen de stormgolven. Over de vijf continenten staan de namen van onze Vlaamse baggerfirma's garant voor degelijkheid. Ze verpersoonlijken er een maritieme traditie die in eigen land nog te weinig respect afdwingt.



De 'Pacifique' van Decloedt voor de wolkenkrabbers van Hong-Kong



De splijthopperzuiger 'Amerigo Vespucci' van Jan De Nul: spits- en smlijttechnologie ten top. (foto Aero news)

De drie D's

Vandaag de dag controleren **Baggerwerken Decloedt & Zoon**, **Dredging International** en **Ondernemingen Jan De Nul** één derde van de vrije wereldmarkt. De drie D's verdubbelden in de voorbije 15 jaar hun marktaandeel en dit ten koste van de Nederlanders. Honderd jaar lang was baggeren een erg ambachtelijke bedoening die overging van vader op zoon: niet zelden waren het garnaalvisser, mosselman, of IJslandvaarders die op de baggerschepen in Oostende, Zeebrugge of Zwijndrecht terecht kwamen. Volgens de auteur is de opmars en de uitbouw van de Vlaamse waterbouw tot een Europese en Mondiale dimensie na W.O.II in de eerste plaats aan die arbeiders te danken: zij waren de wroeters, avonturiers, *inventievelingen* die de brug sloegen naar het tijdperk waar schaalvergroting, informatisering en het opstarten van nieuwe aanverwante activiteiten een kans kregen. Hun werkkraft en trots maken vandaag nog altijd de sfeer uit in het baggermilieu.

Decloedt

Bij Decloedt begint het allemaal midden vorige eeuw met **Johannes Decloedt**, een kleine Brugse aan-

nemer die sporadisch ook wel eens een sluis in de stad of op de kanalen herstelt. Z'n zoon **Emmanuel** oriënteert de bouw activiteiten naar het waterverkeer: vooral onderhoudswerken in de Oostendse haven. In 1928 neemt **Prosper** het bedrijf, dat een naamloze vennootschap wordt, over.

De twee laatst genoemden waren naast bedrijfsleider ook nog senator. **Raymond** leidt het bedrijf vanaf 1955 en geeft de fakkel dan over aan **Jean-Jacques Decloedt**, achterkleinzoon van de stichter. Tot vandaag blijft het familiaal karakter dominant met een uitzonderlijke band met de werknemers en de sociale voorzieningen mogen, er als voorbeeld gesteld worden. Legendarisch is het verhaal dat elke Decloedt de voornamen van de kinderen van z'n werknemers kent. Sommigen noemen hun leidinggeven *patriarchaal* of toch op het paternalistische af.

De Ondernemingen Decloedt & Zoon hebben naast de talrijke filialen ook twee dochterbedrijven: Baggerwerken Decloedt & Zoon en Overseas Decloedt & Fils met zetel in Singapore. Maar ook voor de kustbewoner blijft Decloedt verbonden met de baggerwerken in onze kusthavens


en de toegangsgeulen daar naar toe. De bouw van de Zeebrugse haven — zowel de eerste lay-out in 1907 als de uitbreiding in de voorbije 20 jaar — hoort bij z'n belangrijkste realisaties, maar ook de activiteiten als berger van (oorlogs)wrakken gaat al terug tot vroeg in deze eeuw.

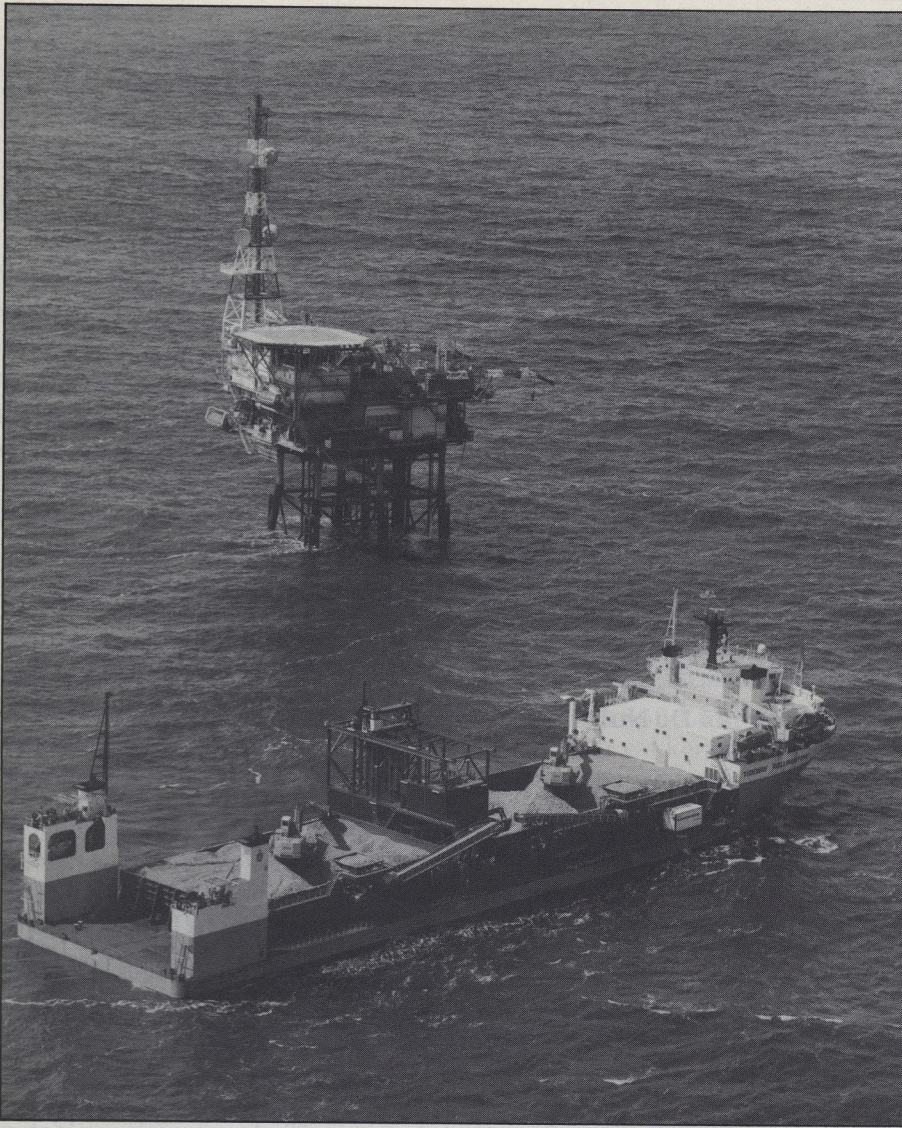
Dredging International

De groep **Ackermans & Van haaren**, altijd aan de spits van technische vernieuwingen, in oorsprong een Nederlandse baggerbedrijf uit de buurt van Den Bosch en groot geworden met baggerwerkzaamheden over heel de wereld, heeft al meer dan 100 jaar z'n maatschappelijke zetel in ons land. In 1974 komt het tot een fusie met de **Algemene Baggermaatschappij** (opgericht in 1930) die vooral opgang maakte bij het onderhoud van de vaargeulen op de Schelde en het graven van nieuwe Antwerpse geprivatiseerde havendokken. Het fusiebedrijf werd **Dredging International** gedoopt. Ackermans & Van haaren vormt nu een holding die dit jaar de geprivatiseerde **Nationale Investeringsmaatschappij** overnam en de belangrijkste aandeelhouder is van Deme.

De Nul

De **Onderneming Jan De Nul** uit Aalst manifesteerde zich pas laat in de waterbouwbedrijvigheid. Deze van origine bouwfirma heeft in twee generaties een plaats weten te veroveren tussen de grote twee op dat vlak in Vlaanderen. Na de tweede wereldoorlog gaat dit bedrijf, dat er om bekend staat de meest diverse opdrachten uit te voeren, zich ook riskeren in de waterbouw. Vooral in het Gentse staat dan één en ander te gebeuren: ringvaart, kanaal Gent-Terneuzen... De doorbraak komt er als De Nul in '52 - '53 de ophogingswerken op de E 40 ter hoogte van Jabbeke en Oudenburg voor z'n rekening neemt. Spoedig volgen ook werken in de Gentse haven. Tijdens de zestiger jaren vormt **De Nul** met **Ackermans & Van haaren** een stilzwijgend bondgenootschap tegen **Decloedt** die op dat moment veel buitenlandse opdrachten in de wacht sleept.

Vanaf 1974 vinden **Dredging International**, **De Nul** en **Decloedt** 



Het valpijpschip 'Rollingstone' kan computergestuurd steenstorten tot 600 meter diep als fundering en bescherming van pijpleidingen op de zeebodem en boorplatforms. Eigenaar Tideway is een Deme-dochter, gespecialiseerd in off shoresector voor olie- en gaswinning (foto Bob Fleumer)

elkaar in de uitbouw van de Zeebrugse haven. In die periode ook leggen hun drie, niet met de families verbonden managers de basis voor de expansie, de vervlaamsing en het huidige management.

Spel zonder grenzen

Tijdens de twee wereldoorlogen verliezen onze baggeraars het grootste gedeelte van hun vloot. Twee keer in minder dan dertig jaar tijd moeten de Vlaamse baggeraars terug naar een moeizaam af. En hoewel Ackermans & Van haaren al van bij de eeuwwende over de grenzen heen actief waren, breekt pas na de tweede wereldoorlog de definitieve doorbraak aan van de mondiale expan-

sie van de Vlaamse waterbouw. In 1954 wordt in Parijs een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen **SNTP** en **Decloedt**, een *joint venture* en de basis voor twintig grote exportcontracten tot in 1972. De uitbouw van de haven Bluff (1957) in Nieuw-Zeeland — een echte expeditie — vormt de start van een almaar aan belang winnende uitbreiding. Meteen wordt het einde van de Nederlandse overheersing ingeluid. In 1972 bouwt **J.J. Decloedt 'Overseas Decloedt & Fils'** uit in Singapore. Eerst door samenwerking sterk geworden, begint in die periode elke Vlaamse waterbouwer een eigen toekomst over de grenzen

heen uit te tekenen. Maar voor alle bedrijven zijn de jaren tachtig erg moeilijk wegens algemene crisis op de baggerwereldmarkt waar men met een overcapaciteit kampt van zo'n 30 à 40 %. Van de toen nog 15 bestaande bedrijven in de Benelux overleven er slechts zeven.

In de voorbije twintig jaar hebben de drie D's hun reputatie *worldwide* bevestigd. **Dredging International** profiteerde van de petrodollars die na de oliecrisis in de zeventiger jaren met bakken uit de hemel regenden boven Saoedi-Arabië. Honderden Vlamingen bouwden er jarenlang in klimatologische zware omstandigheden aan uit het woestijnzand geboren nieuwe havens. In Hong Kong verwerft **De Nul** samen met het Nederlandse **Ballast Nedam** het 'contract van de eeuw' voor de bouw van de nieuwe Chek Lap Kok-luchthaven. En **Deme** heeft er in de toekomst al een indrukwekkende reeks miljardencontracten op zak. Dezelfde groep spuit ook grond op onder de paalwoningen in Ecuadoriaanse havenstad Guayaquil. In Sydney (Australië) bouwen **Decloedt en Dredging** aan de uitbreiding van de luchthaven in het vooruitzicht van de Olympische Spelen die daar in 2000 doorgaan. En in Thailand werken onze baggeraars aan de eerste diepzeehaven in dit land. Onze Vlaamse waterbouwers beheersen één derde van de vrije wereldmarkt, goed voor een omzet tussen de 26 à 30 miljard frank en samen met Nederland beheersen ze drie kwart van die vrije wereldmarkt.

Vergeten we bij dit alles ook de thuismarkt in eigen land niet. De auteur omschrijft dat thuisland als de kweekschool voor vakmannen en het terrein voor het uittesten van vernieuwingen. Belangrijk bij die evolutie is ook dat de Vlaamse waterbouw één van de zeldzame sectoren van onze industrie is waar kapitaal, *know how*, *research* en menselijk potentieel nog in eigen (al of niet opgebaggerd) land verankerd zijn.

Marc Loy

Waterbouwers, de wereldwijde expansie van de Vlaamse waterbouw na 1945 werd geschreven door Mon Vanderostyne en uitgegeven door Lannoo. 995 BEF

Een jaar geleden, op 13 december 1993, overleed te Rijmenam de Oostendse dichter Karel Jonckheere. André Baert is hem niet vergeten

Een dichter aan zee

365 dagen na Karel Jonckheere

Ik wil op z'n minst één keer per dag de zee zien. Over iedere seizoen. En dan nog liefst in de late middag. De zee die geen rekenkundige optelsom of een economische statistiek is. De zee waar, op de huidige generatie na, iedereen uit mijn te kleine familie zijn brood verdiend heeft.

Overgrootouders die, voor ze met met een miezerig sloepje uitvoeren, eerst een zondags biefstukje als ontbijt namen. Ze heetten Lêze en Sénen — dat was een peuzesjhieter — in het schreefs taaltje van tante Roosje uit Bray-Dune. En er was ook Schéle Laine... Een grootvader die heel plots verdween nadat hij jaren loods geweest was en een andere grootvader die ik nooit gekend heb en op zee om het leven kwam: geramd door een Amerikaan. De grootmoeders leven nog. De dochter van Sénen rust onder een bordje bij een foto van paster Pupe in het zalige rusthuis Gotschalck voor vissers, de schoondochter van Laine rust in de 'Boarebreker'.

Zelf ken ik de zee alleen maar van een paar overvaarten, een weekje op een kotter hier, een paar dagen op de Kamina daar. Als kind.

Herfst. Met zijn eigen licht: elke seconde weer anders. Een foto vangt daarbij bot. Daarom ook wil ik minstens één keer per dag de zee zien.

Allemaal gedachten van een landman. Ik geef een dichtfragmentje ter herinnering aan iedereen en vooral aan de man die het bedacht en geschreven heeft. Karel Jonckheere in 1988.

'Hier werd ander zeer geboren
stierf in mij de halve burger,
kwijnde in mij de halve zwerver:
hondertachtig graad ontvluchting,
hondertachtig graadjes land-zucht.'

('Voor elk ook een horizont' uit 'recht op da capo', uitgeverij Houtekiet 1988)

André Baert

SKB - Life Saving Equipment nv

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

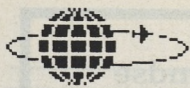


Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B - 8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 28 25
Fax: 059 / 33 01 48

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)



NEDERLAND →

Bemanning FD 141 omgekomen

Maandag 7 november, is op twaalf mijl ten noorden van Schiermonnikoog de Engelse boomkorkotter FD 141 'Larissa' door de 140 meter lange Maltezer bulkcarrier 'Hero' overvaren en onmiddellijk gezonken. De zes Nederlandse bemanningsleden zijn daarbij omgekomen.

De verdonken vissers zijn de 44-jarige Lubbert Kramer, diens 25-jarige zoon Sjoerd Kramer, hun 44-jarige neef Maarten Kramer (allen uit Urk), de 24-jarige Sjaak Albert Bootsma uit Lemmer, de 20-jarige Johannes vander Kruk uit IJmuiden en de 35-jarige schipper Johan Gessens uit Urk.

Over het ongeval verklaarde de Oostendse reder Norbert Hennaert in het dagblad Het Laatste Nieuws: *'Het zou me niet verbazen als één en ander te maken heeft met de stress bij de bemanning. Vissers op de Noordzee worden opgejaagd door allerhande controles'*. De omgekomen vissers waren voor de Belgen geen onbekenden. De 'Larissa' mocht dan wel in Engeland (Fleetwood) geregistreerd zijn, het ging wel degelijk om een Nederlands vaartuig. Norbert Hennaert sprak over het ongeval met zijn zoon, schipper Johan van de O 231 'Sint-Carolus': *'Hij was enkele uren later dan de Larissa vanuit Den Helder vertrokken naar visgronden aan de Witte Bank. Dat iedereen aan boord terneergeslagen was, daar hoeft geen tekeningetje bij. Ik durf hierbij de beschuldigende vinger uit te steken naar alle bureaucraten die het leven van de vissers op zee onmogelijk maken. Door onze mensen steeds meer verplichtingen en controles op te leggen, leven zij als opgejaagde dieren. Wanneer iemand onder stress handelt, worden onvermijdelijk foutjes begaan. Die foutjes kunnen grote gevolgen hebben.'*

EUROPA →

Europese Federatie van Visveilingen

Freddy Pollet, directeur van de Zeebrugse Visveiling N.V. voert momenteel verkennende gesprekken met collega's in de buurlanden, zo blijkt. Die gesprekken moeten tegen 1 januari 1996 leiden tot de oprichting van hetgeen Pollet noemt: de Europese Federatie van Visveilingen. Zo voert de ondernemende vismijndirecteur onder meer gesprekken met de visafslagen van Urk en Den Helder (Nederland). Volgens Freddy Pollet is samenwerking mogelijk op het gebied van het kistenbegeer, de harmonisatie van de veilkosten, de modernisering van de vismijnen en het thuisveilen. Pollet wijst erop dat Nederlandse en Franse vismijnen al verenigd zijn in een overlegplatform. De nieuwe federatie zou, zoals dat ook al bij de reders-producenten het geval is, ook de belangen van de leden verdedigen bij de instanties Europese Unie.

RUSLAND →

Olielek: milieuramp

'Eén van de grootste milieurampen aller tijden', noemen Russische milieugroepen de gevolgen van een olielek in een Noordrussische pijpleiding. De

duizenden tonnen olie dreigden immers de Barentsz-zee in te stromen, waardoor één van de meest kwetsbare ecosystemen ter wereld zou worden aangetast.

De lekken in pijpleiding zouden rond 17 augustus begonnen zijn. Op 6 september was de oliemaatschappij gedwongen de pijpleiding te sluiten om noodreparaties uit te voeren. Het ernstigste incident deed zich echter voor op 27 september: door zware regenval bezweek een aantal dijken, die inderhaast waren opgeworpen om de weggelekte olie op drie plaatsen tegen te houden.

Een Russische expert, die samen met Greenpeace een oogje in het zeil houdt, schat dat ongeveer 200.000 ton olie uit de leiding is gestroomd. De Russische autoriteiten schatten dat er 14.000 ton is weggelekt, maar volgens Amerikaanse bronnen gaat het mogelijk om 280.000 ton. In dat laatste geval zou het qua omvang gaan om de op twee na grootste olieramp uit de geschiedenis. Ter vergelijking: bij de ramp met de olietanker Exxon Valdez voor de kust van Alaska in 1989 kwam er 37.000 ton olie in het milieu terecht.

SCHOTLAND →

Pieters breidt uit

Bij aanvang van de kerstperiode zou te

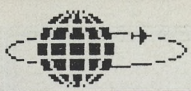
Stornoway, op het eiland Lewis (Schotland), de nieuwe visverwerkingsfabriek van het visverwerkingsbedrijf Pieters uit Brugge moeten klaar zijn. Het bedrijf is een uitbreiding van de reeds bestaande Western Isles Seafood Company. De nieuwe fabriek zal uiteindelijk kunnen beschikken over een ruimte van 1.850 vierkante meter. De eerste 650 vierkante meter wordt ingenomen door een moderne band die zalm zal verwerken. De lijnen kunnen 20.000 kg. vis per shift verwerken en per 7 uur 5.000 kg. vis diepvriezen. Een tweede deel van de fabriek wordt ingericht om zalm te roken en te versnijden.

Tegen het einde van de maand zullen er 25 arbeiders terecht kunnen. Dit aantal wordt opgetrokken tot 40 wanneer de fabriek op volle toeren draait. Het volledige bedrijf zal 75 miljoen frank kosten, waarvan 30 miljoen naar de inrichting gaat. Western Isles Enterprise, een dienst van de Schotse overheid die de plaatselijke handel en werkgelegenheid bevordert, draagt een kleine 19 miljoen frank bij tot het welslagen van het project. Dit geld gaat hoofdzakelijk naar de opleiding van de werknemers, zowel in Schotland als in het moederbedrijf te Brugge.

Het bedrijf Pieters is een visverwerkingsbedrijf met naam dat zich — naast de export — richt op het bevoorraden van zowel horeca als institutionele instellingen (scholen, klinieken, vliegtuigmaatschappijen...). De volledige jaaromzet benaderd de 3,5 miljard. (dp)

Schotten vrezan voor hun haringvangst

De haringvangst is Schotland een bloeiende visserij. De Schotse vissers kunnen hun vangsten bijlange niet allemaal afzetten in eigen land. Vijfentachtig procent van de vangst wordt opgekocht door fabrieksschepen die meestal afkomstig zijn uit Oosteuropese landen (Rusland, Polen, Estland, Litauwen, Bulgarije, Roemenië) of Afrika (Nigeria). Deze vaartuigen mogen niet vissen in de Europese gemeenschapswateren. Via een soort licentiesysteem krijgen ze wel toegang om vangsten van Europese treilers op te kopen. Veel Schotten verdienen dan ook een deel van hun hete broods door hun vangsten rechtstreeks over te laden op de vreemde fabrieksschepen, 'Klondykers' genoemd. Tijdens het haringseizoen vindt men dan ook een tachtigtal klondykers terug tussen Ullapool (Midden-Schot-



land) en Lerwick (hoofdstad van Shetland).

Veel Oosteuropese landen zoeken momenteel een versnelde aansluiting met de Europese Unie. De Schotten vrezen nu dat de toetreding van sommige daarvan tot gevolg zal hebben dat de fabrieksschepen hun eigen treilers zullen meebrengen om de haring in de gemeenschapswateren te vangen. Indien er geen beschermingsmaatregelen worden ingebouwd in de Europese toetredingspolitiek, dreigen de Schotten een typische en lonende visserij te verliezen. (dp)

Moord op zee

Te Lerwick (Shetland) werd een Russische matroos van het vissersschip 'Karan' gehaald en in de gevangenis opgesloten nadat hij zijn bootsman had vermoord. Eerst leek alles erop dat het een gewoon ongeval betrof. Na het verhoren van de 60 bemanningsleden bleek het evenwel om een moord te gaan. (dp)

FIJI-EILANDEN →

Haai doodt duiker

De cultus van Dakuwaga, de god van de haaien, op het Fiji-eiland Taveuni heeft het leven gekost aan een 28-jarige diepzeeduiker die met vrienden op het strand met speren aan het vissen was. Een haai viel hem aan en beet hem dood. De bewoners van het eiland lokken jaarlijks ter ere van Dakuwaga kaaien naar de kust. In 1992 kostte dat al eens het leven aan een toerist uit Nieuw-Zeeland.

MIDDELLANDSE ZEE →

Zieke zee

De Middellandse Zee is verwoest door verontreinigende stoffen. Het risico is groot dat de zee niet meer in staat is het fragiele ecologische evenwicht te handhaven.

De cijfers over de vervuiling van het mediterrane water zijn alarmerend. De grootste vervuilers zijn in tonnen per jaar: vloeibare koolwaterstoffen (120.000), fenolen (12.000), reinigingsstoffen (60.000), kwik (110), lood (3.800) en 3.600 ton fosfaten. Om nog maar te zwijgen over de miljoenen tonnen plastic afval, de uitstoot van elektriciteitscentrales en de twee miljoen ton olie die jaarlijks in de Middellandse Zee vloeit. Dat vormt een bedreiging voor

de flora en fauna. In tegenstelling tot de Noordzee is de Middellandse Zee een vrijwel gesloten zee waarvan het water zich maar eens in de honderd jaar vernieuwt.

SURINAME →

Van Voorden in Suriname

Op 1 januari aanstaande opent de bekende Nederlandse schroevenspecialist Van Voorden Reparatie bv een vestiging in Paramaribo, in samenwerking met de Surinaamse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij nv. Daarmee spelen beide bedrijven in op de groei in de reparatie en het onderhoud van schepen en scheepsschroeven in Zuid-Amerika. De Surinaamse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (SDSM), waar 80 mensen werken, is sinds 1991 een zelfstandige onderneming. Naast nieuwbouw van schepen richt ze zich voornamelijk op onderhoud en reparatie van binnenvaart-, visserij- en zeeschepen.

DUITSLAND →

Potvis dreigt te ontploffen

Niet alleen in Vlaanderen stranden pot-

vissen. Een op het Duitse Noordze-eiland Baltrum gestrande potvis dreigde te ontploffen en moest daarom ontgast worden.

De in het karkas opgehoopte gassen kunnen immers, zo hebben de Vlaamse televisiekijkers met eigen ogen kunnen zien toen dat effectief gebeurde met een van de vier potvissen die op de Vlaamse kust strandden, tot een geweldige ontploffing leidden.

IERLAND →

Irish Box verdwijnt

Op 1 januari 1996 zal de Irish Box (zie HVB 4, 1994 pag. 44) die de Ierse Zee tegen de (Spaanse) treilers beschermt, afgeschaft worden. Enkel een klein gedeelte van de Ierse Zee zal dan nog voor de Ierse vissers voorbehouden blijven. Het gebied wordt dan opengesteld voor alle EU-vaartuigen... die alleen maar met een specifieke vergunning voor de Ierse Zee zullen mogen vissen ten westen van de 4de graadslinje westerlengte. Ook België zal een beperkende lijst moeten opstellen van vaartuigen die in dat gebied mogen vissen. (dp)

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

Daar Is Nieuwjaar!

GEEF IEMAND HVB CADEAU!

Ach, ieder jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken? Van welk cadeau kan iemand nog echt genieten vandaag de dag?

Wat dacht u van een jaarabonnement op HVB. Het is haast zeker dat er iemand in uw omgeving is die het erg op prijs zou stellen wanneer u hem/haar bedacht met een jaarabonnement op HVB. (De bemanningsleden van een schip bijvoorbeeld of die gepensioneerde schipper of die zeldzaam sympathieke zakenrelatie uit het hinterland of de dochter van de bakker die zo van de zee houdt...)

Een jaarabonnement op HVB is een verrijkend cadeau. In 1995 zal de begunstigde 12 keer het geschenk toegestuurd krijgen.

En u, de schenker, valt ook al in de prijzen. Wij geven u ook in ruil ook een cadeau. U ontvangt van ons helemaal *gratis* de verhalenbundel 'De Smaak van Zeewater', het eerste boek dat Vandekerckhove ooit schreef. En wat het abonnement betreft, betaalt u nu nog niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt, waarop het bedrag (1200,- Bef, incl. BTW in België, voor andere landen vindt u de bedragen en betalingswijze onder het colofon op p.3) vermeld staat.

Op het einde van dit oude jaar (dus vóór 1 januari 1995) gaat het nieuwjaarsnummer van HVB reeds op de post... en nog tijdens de nieuwjaarsdagen kan de persoon die u hieronder als begunstigde aangeduid hebt genieten van het prachtige geschenk dat hij/zij van u kreeg.



Bon uitknippen en opsturen naar HVB, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende



Ja, ik schenk een jaarabonnement op HVB aan de hieronder vermelde begunstigde

Drukletters a.u.b.

Naam & voornaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Ik betaal nog niets, maar wacht op de factuur die mij toegestuurd wordt op onderstaand adres

Naam & voornaam, ev. firmanaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Desgevallend, BTW-nummer

