

- * 745 Herakles gezonken
- ** O 575 Boreas aangevaren
- *** vloot: leven onder de onderste grens
- **** gaia: vissen belangrijker dan vissers?
- ***** voor het eerst in hvb: sartré en de beauvois

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.

HVB

62

HET VISSERUBLAD

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 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: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Credit Lyonnais Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

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



Hoop

ALS WE DIT editoriaal beginnen met de vaststelling dat de Vlaamse visserij in crisis verkeert, trappen we een open deur in. Ongewoon evenwel is dat we blijkaar niet uitsluitend met een economische crisis te doen hebben. Een 'gewone' crisis, daarmee kunnen de vissers leven, zo weten we inmiddels wel. Bij de eerste interviews die we van vissers afnamen, leerden we al dat ze het gewoon zijn met de bijbelse zeven vette en zeven magere jaren te leven. (Ook veertien magere jaren schrikken de vissers overigens niet af.)

De crisis die we vandaag meemaken is anders. Ze gaat gepaard met een ongeloof in de toekomst. Uit de visserij vluchten vandaag niet alleen degenen die op vlug gewin uit waren en — ze waren nochtans gewaarschuwd — dus bedrogen uitkwamen, maar evenzeer reders met een jarenlange inplanting in de sector, vissers met een onvervangbare beroepservaring, leveranciers die met de vissersgemeenschap vergroeid waren, scheepsbouwers en andere vaklui waarvan we weten dat niemand de job zo goed zal doen als zij het jarenlang gedaan hebben. Het lijkt er wel op dat de vissersgemeenschap alle hoop verloren heeft. Er lijkt een exodus op gang gekomen te zijn; alleen is er nergens een beloofde land te bespeuren.

Alleen de wanhoop blijft. En dat is spijtig, want hoop is de geestkracht van een samenleving. Waar de hoop vervliegt, sterft de samenleving af. De crisis die we meemaken is dus niet alleen economisch, of sociaal, of politiek, of moreel... ze is dat alles tegelijk.

Gelukkig is het leven te ingewikkeld om het in één formule te kunnen vatten, want we zien dat deze crisis alweer nieuwe mensen voortbrengt, en nieuwe ideeën, en nieuwe oplossingen om het tij te keren. Het mag dan al waar zijn dat wie vandaag nog in de visserij blijft (wij bijvoorbeeld) dat doet omdat hij eigenlijk nergens anders nog terecht kan. Het wonder van de menselijke bedrijvigheid zal aantonen dat juist zij die blijven een bron van creativiteit zijn die niemand in hen bevroed had.

De volksmond, deze schatkamer van overgeleverde wijsheid, zegt zeer terecht: als de nood het hoogst is, is de redding nabij. Maar dan moet tegelijk de hoop hersteld worden. Zonder hoop zullen activisme, voluntarisme, werk- en wilskracht niets uithalen. Wie een strategie uitwerkt om de visserij uit het slop te halen moet bijgevolg niet alleen doordrongen zijn van een no nonsense-wind. We moeten evenzeer op zoek naar middelen om de hoop te herstellen. Moderne economen weten maar al te goed dat ook het economische handelen niet uitsluitend resultaat is van hard werken en van technische maatregelen. Het is bekend dat ongeveer de helft van alle economische hulpbronnen niet in de produktie zelf zitten, maar in het 'smeren van de wielen' om het systeem draaiende te houden. Een deel van die 'smeerolie' wordt geleverd door zogenaamde *beliefsystems* die deels uit rationele ideeën bestaan, maar evenzeer op vooroordelen gebaseerd zijn, en ook — in economenogen dan — op een heleboel onzin: passie, geloof, hoop!

HVB zal daarin een rol blijven spelen; met of zonder permissie, maar in elk geval met passie!

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

O 575 Boreas aangevaren

DE OOSTENDSE EUKOTTER O.575 Boreas (21 m., 300 pk) kreeg een flinke dreun op de neus bij een aanvaring met een Griekse cargo. De aanvaring gebeurde zondagmorgen 5 februari, zestien mijl ten noorden van Calais. De drie bemanningsleden kwamen er met de schrik vanaf.

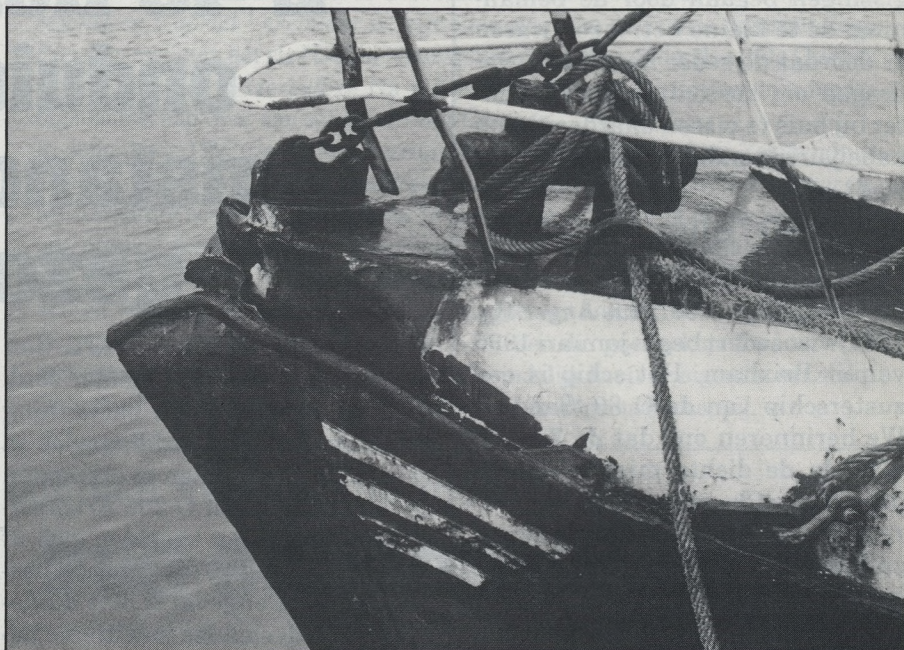
Mist

Er hing een potdikke mist over het Kanaal toen het ongeval zich omstreeks drie uur in de morgen voerde. Schipper *Lorenzo Mille* had de *Kavo Peratis* (170 meter) opgemerkt op de radar. De Griekse cargo bevond zich in dezelfde verkeersbaan, maar hield een hogere snelheid aan dan het vissend vaartuig. Het zeeschip doemde plots aan bakboord op, scheerde de uitstaande bakboordkor mee en beukte tegen de voorsteven van het vissersvaartuig. Het commando van de cargo was zich blijkbaar bewust van de aanvaring en nam radiocontact op met de bemanning van de O.575.

Een eerste onderzoek wees uit dat de schade zich hoofdzakelijk beperkte tot een ingedeukte neus. De schipper en zijn bemanning, bestaande uit motorist *Bart Jacobsen* en matroos *Mike Mille*, konden op eigen kracht de thuishaven bereiken. Reder *Robert Goudsmit*, die normaal ook aan boord is, maakte de reis dit keer niet mee.

De schade werd voorlopig hersteld waardoor het vaartuig in de vaart kon blijven. Begin april zal scheepssmederij Sint-Martin aan de Baelskaai in Oostende de herstellingswerken uitvoeren.

De O.575 *Boreas* (bouwjaar 1966) is eigendom van de NV Roma uit Oostende. Reder *Goudsmit* kocht de ex-Z.575 *Polaris* in 1991 weg in Nieuwpoort en doopte het vissersvaartuig om tot O.575 *Boreas*. (gw)



De O.575 hield er een fel togetakelde neus aan over. (Foto gw)

Historiek van de O 575

1966-1978	Z.575 Polaris	MAN 210 pk	Louis Verburgh, Heist
1978- 1981	Z.575 Zeemeeuw	MAN 210 pk	Edgard Vanhee, Blankenberge
1981- 1991	Z.575 Francine	MAN 210 pk	Charles Beuckels, Middelkerke
		Cummins 295 pk	Charles Beuckels, Koksijde
1991-1995	O.575 Boreas	Cummins 300 pk	NV Roma (Robert Goudsmit), Oostende

O 231 Opnieuw in de vaart

De herstelling van de O 231 *St.-Carolus* ligt al achter de rug. De grote boomkorteiler van reder *Norbert Hennaert* kwam op 19 ja-

nuari in aanvaring met een Turks vrachtschip. De schade aan de romp bedroeg enkele miljoenen. Scheepswerf *Metz* in Urk voerde de herstelling uit. Een maand later was de Oostendse trawler opnieuw vaarklaar.

Ex Z 54 Bounty te koop

De als GY 154 'Bounty' naar Grimsby uitvlagde Z 54 'Bounty' (bj. 1985) wordt te Grimsby te koop aangeboden voor (vislicentie inbegrepen) 74 miljoen frank.

O 66 te Grimsby veroordeeld

Schipper *Fernand Verleene* van de 0.66'L'Ebauche' werd te Grimsby veroordeeld tot het betalen van 4.100 pond (210.000 frank) omdat zijn gegevens over de gevangen kabeljauw in het logboek niet overeenkwamen met het aantal kabeljauw

PIETERS VISBEDRIJF N.V.
KOLVESTRAAT 4 - 8000 BRUGGE
T E L . 0 5 0 / 3 2 0 . 5 1 1

in het ruim. Tevens viste hij aan weerskanten met te kleine netmazen (platviskorren). *Verleene* weet de foute kabeljauwgegevens aan vergissingen begaan door de bemanning, de te kleine netmazen waren er doordat de reder hem had opgedragen om kostenbesparend dichter bij huis te vissen daardoor hij in kabeljauwgronden verzeild geraakt was.

Ex Z.60 'Blue Angel' te Brixham

De voormalige Z 60 'Blue Angel' (bj. 1981) vist sedert begin januari 1995 vanuit Brixham. Het schip is een zusterschip van de O 89 'Sandra'. We herinneren ons dat de Z 60 in 1988 in de dichte mist tweemaal door hetzelfde schip werd overvaren, waarna het zonk voor de Britse zuidkust. De boomkorder werd geborgen, hersteld, van een nieuwe motor (900 pk) voorzien en verkocht aan een schipper uit Buckie (Schotland). Het kwam in de vaart als de BCK 160 'Blue Angel'.

Hull trekt

diepvriestrawlers aan

Een nieuwe losmethode en de uitbreidingen van de wegeninfrastructuur en koel- en diepvriescellen hebben er in Hull toe geleid dat grote hektreilers hun diepvriesvangsten (400 ton en meer) nu kunnen lossen in 36 uur in plaats van de vroegere 70 uren. De afstand die de vis nu moet afleggen van het schip naar de diepvriescellen is in welgeteld 2 minuten overbrugd.

Brusselle in IJsland

De in November 1994 in het bedrijf genomen IJslandse hektreiler 'Gudbjorg' (68 m lang) is uitgerust met 3 lieren van Brusselle (Nieuwpoort). Vader en zoon Gudbjartson zijn heel tevreden over het Belgische produkt. De lieren zijn zeer krachtig en reageren perfect en geluidloos op de commando's vanuit de stuurhut.

Europa in Argentinië

In een (omstreden) project dat de EU 5,7 miljard frank kost, mogen 1 Franse, 1 Italiaanse, 1 Griekse en 11 Spaanse hektreilers in Argentijnse wateren hun ruimen vol vissen.

Vijf opvarenden komen goed weg

Z 45 Herakles in onduidelijke omstandigheden gezonken

VIJFENZEVENTIG MIJL ten noordwesten van Den Helder zonk de Z 45 *Herakles*. De bemanning kon zich met een reddingsvlot in veiligheid brengen en overstappen op de nabijgelegen O 206 *Krisjean-Henson*. De feiten speelden zich af op vrijdagavond 10 februari. De oorzaak van het ongeval is niet duidelijk. De Nederlandse maritieme politie liet een onderzoek instellen naar de 'geheimzinnige' verdwijning van de plankenvisser. Die moet ook uitzoeken waarom de Kustwacht in IJmuiden niet werd verwittigd en waar het vaartuig precies is gezonken.

Het Zeebrugse vissersvaartuig Z 45 *Herakles*, eigendom van de rederij Zearend BVBA uit Knokke-Heist van *Michael Vandierendonck* was bij de Kreeftenput aan het vissen toen de bemanning omstreeks 14 uur de aanwezigheid van water in

de machinekamer vaststelde. Gedacht werd dat men er nog zou in slagen om op eigen kracht de haven van Den Helder te bereiken. Schipper *Wilfried Warnez* (53), voor de eerste reis aan boord van de Z 45, dacht met de waterpomp de toestand onder controle te krijgen, maar het waterpeil bleef stijgen tot de elektrische stroom en ook de pompen uitvielen. Voor de vijfkoppige bemanning zat er niet anders op dan het zinkend schip te verlaten. Omstreeks kwart na zeven stapte de bemanning in het reddingsvlot. Al die tijd was de O.206 *Krisjean-Henson* in de buurt gebleven en nam uiteindelijk de schipbreukelingen aan boord. Het vaartuig bleef nog een tijd drijven. Het was 20 u. 40 en donker toen de echo op de radar verdween, het ogenblik waarop het schip naar de 40 meter lager gele-



De kreefteputter N.45 Herakles, later Z.45, in de Oostendse havengeul. (foto gw)

gen zeebodem verdween.

De O 206 bracht de bemanning, bestaande uit schipper *Warnez* (Heist), stuurman *Willy Arents* (Blankenberge), motorist *Maurice Devaux* (Oostende) en de matrozen *Eric Bentein* (Blankenberge) en *Peter Schroyens* (Middelkerke) aan wal in Zeebrugge.

Kritiek

Het Nederlands Maritiem Politie-team en de Belgische Zeevaartpolitie hebben een onderzoek ingesteld naar wat genoemd wordt 'de met geheimzinnigheid omgeven ondergang van de Belgische viskotter *Zeebrugge 45*'. Naar verluidt zouden de vijf opvarenden overgestapt zijn op de O 206 zonder dat de Kustwacht in IJmuiden op de hoogte werd gebracht. Via Oostende Radio, ingeschakeld om met de verkeerbaar in contact te treden, kwam de kustwacht erachter dat er een schip in het Nederlandse deel van het Continentaal Plat was gezonken. Volgens Nederlandse bronnen heeft de Kustwacht gevraagd aan de O 206 om de plek waar de Z 45 was gezonken te markeren. De bemanning zou dit geweigerd hebben. Voor de Kustwacht was dat een voldoende reden om de eigenaar van een 85 kilometer lange onderzeese gasleiding te alarmeren. *Wintershall*, de exploitant van de gaspijp, heeft woedend gereageerd over die handelswijze. De Kustwacht moest immer toegeven dat zij officieel niet weet waar het wrak zich bevindt, noch enige kennis heeft van de oorzaak van het ongeval. De Nederlandse en Belgische autoriteiten moeten nu een en ander verder uitzoeken. (gw)

Z 45, een vaartuig van Franse makelij

De Z.45 is afkomstig van St.-Malo (bouwjaar 1961) en maakte tot in 1974 onder de naam *Herakles* deel uit van de Grevelinse vissersvloot. Op 20 mei '74 kochten *Michel en Gabriël Vercoutter* de zijtreiler over van de Franse eigenaar *Jean Pleuvret* en lieten het als N.45 in Nieuwpoort registeren onder dezelfde Griekse naam (*Herakles = Hercules*). Na vijf jaar liet *Michel Vercoutter* zijn mede-eigenaarschap over aan schipper *Paul Calcoen*.

In september 1992 kwam het vaartuig in handen van de rederij *Zeearend* uit Knokke-Heist van *Michael Vandierendonck* en zijn echtgenote *Nicole Verburgh*. Merkwaardig is dat het ondertussen 34 jaar oude vaartuig nog steeds loopt op de oorspronkelijke motor, een Duvent van 540 pk. Al die jaren veranderde weinig aan het vaartuig. In '92 liet *Michael Vandierendonck* verbouwingswerken uitvoeren waardoor de tonnage kreeg verhoogde van 148 tot 170.

Het vaartuig was een van de veertien eenheden die goedgekeurd waren voor toekenning van de beëindigingspremie. Uiteindelijk heeft de eigenaar verzaakt. De uitkering wordt nu een zaak voor de verzekeringsmaatschappij.

Michael Vandierendonck:

zes scheepsrampen

Scheepsrampen zijn de 49-jarige *Michael Vandierendonck* niet bespaard gebleven. Hij was weliswaar niet steeds aan boord, maar toch reeds zes keer van nabij betrokken bij het verlies van een vaartuig.

In 1960 zat hij wel aan boord toen de Z 515 *Madeleine Raymond* in de storm het onderspit moest delven. Het houten vaartuig, eigendom van zijn vader, verging, maar de bemanning kwam levend uit het avontuur. Ook in 1968 was hij aan boord van de Z 415 *Zeearend* toen er brand uitbrak aan boord van het houten vaartuig dat eveneens aan zijn vader toebehoorde. Deze keer vielen er evenmin slachtoffers.

Op 10 januari 1982 was *Michael Vandierendonck* schipper op de

Z.574 *Nautilus* van *Robert Beernaert*. Bij het binnenhalen van de netten geraakte het schip uit evenwicht en kapseisde. Ook deze keer konden de opvarenden zich redden. Een RAF-helikopter pikte de schipper en zijn motorist *Jozef Van Eeghem* en de matrozen *Walter Degroote* en *Daniël Vandaele* op uit het pneumatisch vlot waardoor de schipbreukelingen toch nog veilig thuis geraakten.

Het Zeepaard

Vrijdag 13 januari 1984 sloeg het noodloot hard toe. In een ontzettende zee ten noorden van *Flamorough Head* zonk de boomkorteiler Z.424 *Zeepaard*. Michael had een reis geschrikkeld, maar zijn broer *Walter* zat wel als schipper aan

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

boord. Samen met de overige bemanningsleden kwam hij om. De andere slachtoffers waren motorist *Gerard Allemeersch* en de matrozen *Freddy Norullie*, *Arthur Teetaert* en *Marc Durie*. De lichamen werden nooit teruggevonden.

De bemanning van de Z 289 *Jan Breydel* overleefde wel het ongeval in maart 1985. De grote Zeebrugse bokkentreiler (1.000 pk) van *Medard Vandenbroucke* en *Bart Schiltz* zonk na een aanvaring met een Panamees containerschip even ten noordwesten van de Noordhinder. Schipper *Michael Vandierendonck* en zijn vijf koppige bemanning wisten zich met het vlot te redden. Samen met motorist *Danny Janssens*, hulpmotorist *Danny Oosterlynck*, stuurman *Luc Savels*, matroos *Martins Verde José* en scheepsjongen *Michel Decorte* werden zij door een Noors vrachtschip in veiligheid gebracht.

Michael Vandierendonck voer nog enkele jaren als schipper om in 1988 als scheepsbevoorrader aan de kost te komen.

Herakles

Na de aankoop van de voor de rondvisserij omgebouwde kreeftenputter N 45 *Herakles* in 1992 stond hij opnieuw met beide voeten in de visserij. Hij liet de plankenvisser opnieuw aanpassen voor de Kreeftenput. Uitgerust met nieuwe netten vertrok de Z 45 op dinsdag 7 februari met de bedoeling opnieuw langoustines aan te voeren. Drie dagen later maakte het schip water in de machinekamer. Pompend kon het schip drijvende gehouden worden, maar toen de elektriciteit uitviel werd een vuurpijl afgeschoten. De O.206 *Krisjean-Henson* kwam ter hulp en pikte de bemanning van het achterschip op. Nog vooraleer de Z 45 op sleptouw kon genomen worden verdween het vaartuig in de golven, 75 mijl ten noordwesten van Den Helder.

Voor *Michael Vandierendonck* was dit de zesde scheepsramp in zijn 34-jarige vissersloopbaan. (gw)

Alleen hele kleintjes en hele grote houden kop boven water

Visserij blijft onrendabel

EIND VORIG JAAR publiceerde het *Bestuur der Economische Diensten van het Ministerie van Landbouw (Dienst Zeevisserij)* de resultaten van het jaarlijkse onderzoek naar de exploitatie van vissersvaartuigen. Het onderzoek steunt op een aantal vertrouwelijke boekhoudkundige gegevens die door de redereien op vrijwillige basis worden verstrekt. Voor het jaar 1993 werden 117 uittreksels toegestuurd. Dit komt neer op 64 procent van de 182 vaartuigen die toen in bedrijf waren.

Die boekhoudkundige resultaten liggen aan de basis van een beter bedrijfseconomisch inzicht in de visserij. Die kennis is dan weer een grote hulp voor de oriëntatie van het beleid van de overheid.

Toch kunnen ook reders er hun voordeel mee doen. Een vergelijking van de eigen financiële situatie met deze van de 'gemiddelde collega' laat eventuele problemen in eigen huis zien. Die kennis kan dan weer een hulpmiddel zijn bij het nemen van beslissingen inzake financieringen en investeringen.

De relatieve grote omvang van het onderzoek en de redelijke betrouwbaarheid van de resultaten laten de samensteller toe te besluiten dat de afgeleide tendensen representatief zijn voor de hele groep.

Conclusies

Uitgaande van de resultaten van 1993 wordt gesteld dat de visserij zich in de


meeste groepen een beetje herpakt heeft, zonder dat daarom goede resultaten geboekstaafd werden. De vorige studie sloot af met volgende niet al te hoopgevende conclusie: 'Algemeen kan gesteld worden dat 1992 een einde betekent in de groei van zowel de besomming per zeedag, als van het gemiddelde bruto-bedrijfsresultaat van de meeste groepen van vissersvaartuigen. Indien wij ons op de nu reeds beschikbare gegevens over 1993 mogen baseren, veronderstellen wij dat ook de resultaten in 1993 de dalende tendens zullen volgen.'

De toestand is alvast niet helemaal geëvolueerd zoals toen voorspeld werd. De besomming per zeedag steeg in 1993 voor de meeste groepen, evenals het gemiddeld bruto-resultaat. Het belangrijkste feit is evenwel dat de groep van de traditioneel zeer rendabele vaartuigen (boomkorvaartuigen van meer dan 899 pk) zowel wat betreft de gemiddelde besomming per zeedag als wat betreft het gemiddelde brutoresultaat sedert 1991 achteruit gaat en op een dieptepunt komt dat we sinds 1989 niet meer gezien hebben.

De meeste grote vaartuigen mogen weliswaar een positief gemiddeld bruto-bedrijfsresultaat (exclusief afschrijvingen) opleveren, maar na aftrek van alle kosten (dus ook afschrijvingen) houden ze in '93 nu ook een negatieve netto winst/verliesbalans over.

Kustvissers	+ 62.680 fr.
Eurokotters	- 2.413.987 fr.
Boomkor 0-300 pk	- 1.185.035 fr.
Boomkor 301-899 pk	- 1.567.277 fr.
Boomkor + 899 pk	- 860.218 fr.



CATERPILLAR		AUTHORIZED MARINE DEALERS
DIESEL MOTOREN		ARCRET ANTWERPEN TEL (03) 225 28 12 FAX (03) 225 01 78
VERDELER IN BELGIË :		I.D.P. OOSTENDE TEL (059) 32 18 64 FAX (059) 32 08 13
	TRECO (02) 689 24 66	F.S.E. GENT TEL (09) 251 25 81 FAX (09) 251 39 61
ENERGY SYSTEMS	Fax (02) 687 87 63	CHANTIERS NAVALS NAMECHE-SEILLES TEL (085) 82 69 10 FAX (085) 82 73 60
STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE		

Per zeedag

Per categorie leidde het onderzoek tot volgende resultaten:

▣ **Kustvissers:** gemiddelde besomming per zeedag (3.552 fr.) 13 procent hoger dan in '92. Naast de boomkorvissers van +899 pk is dit de enige categorie vaartuigen die een netto-winst voor belastingen kunnen optekenen. Met een gemiddelde besomming van 4,7 miljoen frank slagen de eigenaars van deze (doorgaans afgeschreven) vaartuigen erin nog een kleine winst op te strijken.

▣ **Eurokotters:** gemiddelde besomming per zeedag (61.721 fr.) is met 8 procent toegenomen. Dit betekent niet onmiddellijk een goed resultaat, omdat het resultaat een stuk beneden de gemiddelde zeedagbesomming van 1991 ligt (67.077 fr.). Het (nogmaals: gemiddelde) brutobedrijfsresultaat van 1,7 miljoen is onvoldoende om deze recente vaartuigen rendabel te maken. Al bij al is het verlies voor belastingen toch gereduceerd van 3,5 miljoen tot 2,4 miljoen frank.

▣ **Boomkor 0-300 pk** (met uitzondering van eurokotters en kustvissers): deze vaartuigen die nagenoeg dezelfde visserij bedrijven als de eurokotters, deden het slechter dan in '92. Toen was het brutobedrijfsresultaat negatief terwijl het in '93 in de positieve zone kwam, tengevolge

van lagere kosten. Op de meeste kosten werd bespaard, ook op onderhoudskosten.

▣ **Boomkor 301-899 pk:** voor deze groep nam de gemiddelde besomming per zeedag toe (107.407 fr.) met 9 procent, waardoor het dagresultaat weer in de buurt kwam van het cijfer van '91 (107.718 fr.).

▣ **Boomkor + 899 pk:** de gemiddelde besomming (137.289 fr.) daalde met 7 procent of 20 procent beneden de top van '91 (170.997 fr.). Het kengetal van winstgevendheid (1) voor deze groep daalde tot een bedroevende 1,1 procent. Het is precies deze groep vaartuigen die traditioneel de hoogste rendabiliteit boekte (in '91 een kengetal van 9,1 procent). Dat deze vaartuigen slechts een winst voor belasting van 400.223 fr. kunnen voorleggen stemt tot nadenken. Vermoedelijk zal het resultaat van '94 hier een negatief cijfer opleveren.

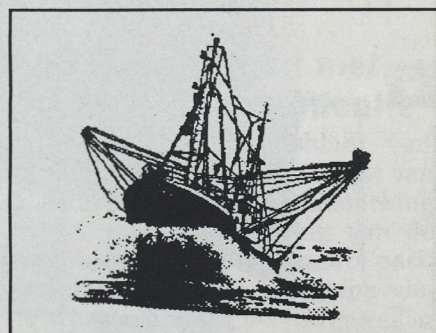
▣ **Planken** (kreeftenputters inbegrepen): voor deze categorie een stijging van 13 procent (gemiddelde zeedagbesomming steeg van 44.660 in '92 tot 50.438 fr.). Niettegenstaande de stijging blijft het resultaat, vergeleken met de vorige jaren, aan de lage kant.

Ouderdom

Verwacht wordt dat de ouderdom van een vaartuig een belangrijke rol speelt in de opbrengst- en kostenstructuur. Het on-

derzoek voor '93 toonde echter aan dat het bouwjaar geen determinerend gegeven is. Dit fenomeen dat eerder verrassend overkomt werd reeds vijf jaar vastgesteld, hoewel het niet in alle groepen even uitgesproken naar voor komt. Toch blijkt dat de jongste vaartuigen (gebouwd na '81) in alle groepen de hoogste besommingen boeken, de hoogste afschrijvingen hanteren en de hoogste verzekeringspremies betalen. Deze vaststelling kan evenwel niet omgekeerd evenredig worden doorgetrokken naar de oudere vaartuigen die het, uitzonderingen niet te na gesproken, nog merkwaardig goed doen.

(1) Kengetal van winstgevendheid: netto-winst (voor belasting) X 100 en gedeeld door de omzet. Het kengetal van winstgevendheid zou volgens de Eurokommissie, die deze rentabiliteitsratio hanteert bij beoordeling van nieuwbouwdossiers, boven de 5 procent moeten liggen.



BBSM
Breskense Scheepsbouw
en Machinefabriek bv

DOKKING EN ONDERHOUD VAN SCHEPEN BIJ B.S.M. TE BRESKENS

KORTE VAARTIJD VANUIT DE BELGISCHE VISSERSHAVENS NAAR BRESKENS

BIJ B.S.M. KORTE LEVERTIJDEN

BRESKENSE SCHEEPSBOUW EN MACHINEFABRIEK

POSTBUS 25, 4510 AA BRESKENS (Holland)

Tel. 01172-1765 — 's avonds 01172-3642 — Telefax 1172-2421



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

Tien vaartuigen geschrapt

Tien beëindigingsdossiers zijn rond en evenveel vaartuigen werden uit de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen geschrapt. Dat betekent dat de vloot — althans wat de officiële cijfers betreft — teruggevallen is op 156 vaartuigen.

Vier eigenaars verzaakten aan de beëindigingsregeling. Dat betekent dat er een nieuwe rangschikking zal opgemaakt worden waardoor uiteindelijk opnieuw vier vaartuigen voor de beëindigingspremie in aanmerking komen.

Werden officieel geschrapt:

	BJ	LOA	PK	BT	
O.9 Stern	S 1953	26,32	300	97.00	B
Z.72 Aquarius	S 1967	29,52	600	163.00	B
Z.114 Zeeengel	S 1964	28,00	300	99.00	B
Z.127 Brandaris	S 1968	28,75	480	120.00	B
Z.128 Rembrandt	S 1966	28,75	330	130.90	Pl
O.192 Lydie-Madeleine	H 1957	22,15	300	49.31	B
Z.232 Stormboy	S 1966	28,00	300	104.00	Pl
Z.324 Wielingen	S 1948	34,78	500	135.00	B
O.481 BI-TI-SI	H 1960	17,00	225	28.23	B
Z.509 Telstar	S 1963	27,23	300	101.00	B
		3.635	1.027.44		

Verzaakten:

Z.35 Vili	S 1961	27,23	520	99.00	B
Z.45 Herakles	S 1961	31,35	540	170.00	Pl
O.129 Amandine	S 1961	36,00	510	188.00	Pl
O.430 Bimin	S 1957	19,62	250	49.23	B

Nog zes houten vaartuigen

Tien jaar geleden waren er nog meer dan veertig houten vaartuigen in de vaart. Dit aantal is de voorbije jaren geslonken tot zes stuks.

De resterende houten vaartuigen zijn:

O.116 Carolina	1961	17,00	193	29.75	B
O.148 Snipe	1958	20,60	300	50.00	B
O.225 Norman Kim	1957	20,60	250	57.18	B
N.525 Golfbreker	1969	22,60	275	70.00	B
Z.580 Poseidon	1963	20,64	280	61.00	B
Z.582 Asannat	1964	19,80	145	48.82	B

O.23 Geoffrey William oudste vaartuig

Het Oostendse garnaalvaartuig O.23 *Geoffrey William* met bouwjaar 1930 is het oudste vaartuig van de vloot. Het stalen vaartuig liep van stapel op de werf *De Dageraad* in Woubrugge als SCH.38 *Alida Marie* met thuishaven Scheveningen. Het werd later omgedoopt tot KG.4 *Zilvermeeuw* (Kortgene) en VLI.4 *Zilvermeeuw* (Vlissingen). Pas in 1972 kwam het schip in handen van de Oostendenaar François Devey die het oudste vaartuig van de vloot al die jaren in de vaart hield.

De Z.28 *Ann* (ex-BOU.28 *Annie*) draagt 1932 als bouwjaar en is daarmee het tweede oudste vaartuig van de vloot. Nummer drie is de N.555 *Valentino*, een stalen vaartuig dat in 1954 in de vaart kwam.

De oudste vaartuigen van de vloot zijn:

O.23 Geoffrey William	S 1930	20,14	300	34.50	B
Z.28 Ann	S 1932	17,95	120	28.67	B
N.555 Valentino	S 1954	16,60	150	29.98	B
Z.5 Drakkar	S 1957	39,00	900	210.87	B
O.225 Norman Kim	H 1957	20,60	250	57.18	B
O.430 Bimin	S 1957	19,62	250	49.23	B
O.148 Snipe	H 1958	20,60	300	50.00	B
O.110 Jeaninne-Margaret	S 1959	18,01	262	39.27	B
Z.56 Orka	S 1960	23,00	299	52.00	B

Nog 31

garnaalvaartuigen

De Belgische zeevisserijvloot telt nog 31 vaartuigen die over een garnaalvergunning beschikken. Het gaat om vier Nieuwpoortse eenheden, dertien Oostendse en veertien Zeebrugse vaartuigen. Elf garnaalvaartuigen hebben een lengte van minder dan achttien meter. Van de 31 vaartuigen zijn er 23 ouder dan 20 jaar.

Daarnaast zijn er nog vier vaartuigen uit de Scheldevisserijvloot die over een garnaalvergunning beschikken voor het Schelde-estuarium.

21 vaartuigen met satellietcommunicatie

In het Belgisch Staatsblad verscheen eind vorig jaar een lijst van de vaartuigen die in aanmerking komen voor de plaatsing van de apparatuur voor permanente positiebepaling van de Belgische vissersvaartuigen. Er werd afgeweken

quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT



INSTALLATIE
HERSTELLING
ONDERHOUD
SCHAKELBORDEN
PLC-STURINGEN
HERWIKKELEN EL. MOTOREN
GROOTHANDEL

'day and night service'

Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

van het oorspronkelijke opzet van het proefproject om minstens tien vaartuigen te verplichten de apparatuur aan boord te plaatsen. De *Dienst voor Zeevisserij* nam als criterium: alle vaartuigen van meer dan 34,90 meter. 27 vaartuigen kwamen in aanmerking. Het oorspronkelijke opzet werd niet overal in dank aangenomen en na de nodige besprekingen werd een nieuwe regeling uitgewerkt. Dat leverde uiteindelijk 21 vaartuigen op die de apparatuur op vrijwillige basis aan boord nemen. De plaatsing van het *Immarsat Comsat satelliet-systeem* gebeurt zonder kosten voor de reder. Dat is intussen reeds gebeurd op twee vaartuigen: de Z.123 *Eldorado* en de O.66 *L'Ebauche*.

Tong uit Golf is op

De tongvisserij in de Golf van Biscaje (VIIIa,b) werd reeds stopgezet. De toegelaten vangsthoeveelheid voor de periode van 1 februari tot 31 mei bedroeg 200 ton (80 ton initieel en 120 ton bekomen door een eerste ruilakkoord met Nederland). Niet minder dan 35 vaartuigen trokken de voorbije weken naar de Golf. Met zo'n invasie, ondanks de beperking van 1.200 kg tong per kalenderdag, was het tongquotum vlug leeggevisst. Het gebied ging dan ook op 12 februari dicht voor de tongvisserij. Intussen is een nieuwe ruil met Nederland nog niet rond. Vorig jaar werd 6.820 ton haring uit IVc en VIIId geruild voor 341 ton tong in de Golf van Biscaje waardoor het Belgisch quotum er op 421 ton uitkwam. Verwacht wordt dat het ruilakkoord eind maart een feit is.

Volgens Rederscentralevoorzitter Schiltz maakt ook deze vlugge uitputting van de Golf duidelijk dat het Belgische quotasysteem veranderd moet worden.

'Het zal heel wat overredingskracht vergen, om onze reders daarvan te overtuigen. Het is bijvoorbeeld zinloos met een te groot aantal van onze vaartuigen in de Golf van Biscaje op een klein deeltje tong te gaan vissen', verklaarde Schiltz voor de verenigde journalisten. De journalistenclub *'Maritieme Mediavereniging Noordzee'* had Schiltz en Florizoone, respectievelijk voorzitter van de Rederscentrale en stafmedewerker naar haar algemene vergadering uitgenodigd. Thema was daar *'Heeft de Vlaamse visserij nog toekomst?'*

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JANUARI 1995

Inbouw nieuwe motor:

- O.206 KRISJEAN-HENSON, eigendom BVBA Deckmijn en Lambrecht, Rederskaai 43, Zeebrugge: Motor Cummins, 219 kW - 297 pk, bouwjaar 1994. Zeebrief: 11.01.95
- Geschrapd:**
- Z.114 ZEEËNGEL, eigendom NV Zeeëngel, Kursaalstraat 1, Knokke-Heist. Geschrapd: 16.01.95
- Z.72 AQUARIUS, eigendom Vantorre-Verlinde, Goudbloemlaan 26, Knokke-Heist. Geschrapd: 17.01.95
- O.481 BI-TI-SI, eigendom Manfred Van Elslande, Frère Orbanstraat 307, Oostende. Geschrapd: 23.01.95
- Z.232 STORMBOY, eigendom Bianca Rederij NV, Bayauxlaan 12, Knokke-Heist. Geschrapd: 25.01.95
- O.192 LYDIE-MADELEINE, eigendom BVBA Pedro, Kasteelstraat 44, Oostende. Geschrapd: 26.01.95
- Z.324 WIELINGEN, eigendom BVBA Rederij Ruytingen, Hulst-

straat 29, Knokke-Heist. Geschrapd: 26.01.95

□ Z.127 BRANDARIS, eigendom NV Rederij Brandaris, Reingaertsvliet 7, Zeebrugge. Geschrapd: 24.01.95

□ Z.509 TELSTAR, eigendom Ravelingen BVBA, Karel Janssenslaan 41, Oostende. Geschrapd: 26.01.95

□ O.9 STERN, eigendom A9 Stern NV, Rozemaaveld 22, 2030 Antwerpen. Geschrapd: 30.01.95

□ Z.128 REMBRANDT, eigendom BVBA Rembrandt, Heiststraat 59, Zeebrugge. Geschrapd: 31.01.95

Adresverandering:

□ Z.207 VERWACHTING, eigendom BVBA Verwachting, Zeebrugge, Zeebrugge 123, Zeebrugge. Zeebrief: 27.01.95

Verandering telefoonnummer:

□ O.66 L'EBAUCHE, eigendom Kamaja NV, Bloemenstraat 41, Koksijde, tel. 058-51.40.35.

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

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

Zaakvoerders:

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

Ploegbazen - sorteerders:

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



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

Opkomst en ondergang van een onderste grens (I)

Belgische vissersvloot bestaat niet meer

IN JUNI 1993 publiceerde het *Westvlaams Economisch Studie-bureau (WES)* onder impuls van de *Rederscentrale* een nota over de Belgische visserij (1) waarin onomwonden gesteld werd dat: *'Gezien de kleinschaligheid (qua vlootomvang) van de Belgische vloot dient rekening te worden gehouden met een benedengrens waaronder de huidige produktiemiddelen van de nevenssectoren niet meer rendabel kunnen worden aangevend.'* In gewone mensentaal betekent dit dat het aantal vissersvaartuigen niet steeds kan blijven dalen zonder dat daardoor onherstelbare schade aangericht wordt aan leveranciers, scheepsbouwers en -herstellers, afnemers... en dus uiteindelijk aan de visserij zelf.

HET VASTLEGGEN VAN een 'benedengrens' of een 'onderste grens' werd toen in visserijmiddens al enige tijd als ordewoord naar voren geschoven. In HVB werd er voor het eerst over gesproken in het februari-nummer van 1993: *'Langzamerhand rijpt ... de idee om een onderste grens vast te leggen, een grens waaronder de Belgische visserijvloot niet mag zakken, willen we nog van een sector spreken. Onder deze grens is er geen toekomst meer voor leveranciers, voor*

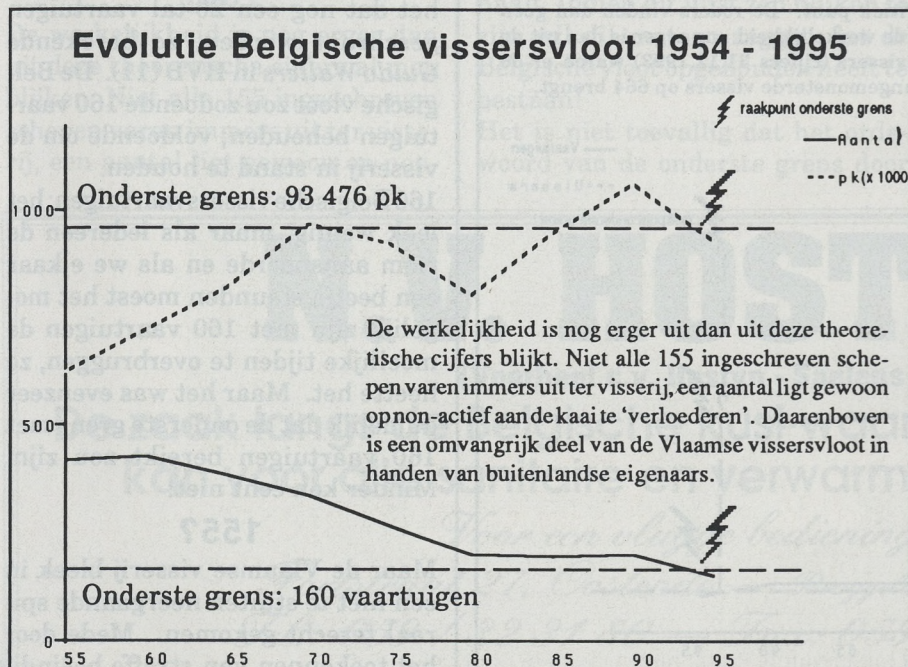
afnemers, voor veilingen, voor visserijscholen en voor vissers.' (2)

200?

In het HVB-maartnummer van dat jaar wordt de uitzonderlijke betekenis van zo'n onderste grens scherp gesteld: *'... het aantal vaartuigen kan ook onder een grens komen waar geen macro-economisch leven meer mogelijk is. De vermindering van het aantal schepen slaat dan om in een ineenstorting van de vloot die*

*dan geen vloot meer heet ... De resterende reders en vissers worden dan een soort veredelde sportvissers, vislossers worden zwartwerkers, scheepsherstellers worden hobbyisten, HVB wordt een gefotocopieerd vod, visveilingen worden toeristische attracties ... Er wordt dan alleen nog maar geluisterd naar het laatste bevel: *'sauve qui peut!'*' (3). Toen we in 1993 deze regels schreven telde de Vlaamse vissersvloot nog 182 vaartuigen, goed voor een totaal vermogen van 100 491 pk (73 911 kW) en 25 375 brutoton (BT). En het WES waarschuwde elkeen die het horen wilde. Wat zou er gebeuren indien deze onderste grens doorbroken werd? *'Elke aantasting van deze minimale vlootomvang betekent onvermijdelijk de doodsteek van een nochtans leefbare sector. De laatste gegevens ... wijzen erop dat binnenkort deze ondergrens niet meer zal worden bereikt.'* (4)*

Eén en ander was echter niet te rijmen met het *Meerjarig Oriëntatieprogramma (MOP)* van de *Europese Unie (EU)* dat de overcapaciteit aan vissersvaartuigen in de EU moest wegwerken. Elke lidstaat kreeg via dit MOP streefcijfers opgelegd om de vlootomvang te beperken. België mocht tegen einde 1996 maar een vloot overhouden van 58 512 KW (79 554 pk) en 17 992 BT. Dit betekende dat op dat ogenblik nog een vierde van de vloot zou moeten verdwijnen. Van de 188 resterende schepen zouden er dus nog minstens 46 uit de vaart genomen worden, waardoor in Vlaanderen nog 142 vaartuigen (5) zouden uit vissen gaan, aantal dat toen algemeen onvoldoende geacht werd om nog over een vloot die naam waardig te spreken. Minister van landbouw *Bourgeois* die in de federale regering de visserij onder zijn be-



voegdheid heeft, verzette zich dan ook uiteindelijk ook tegen dit MOP. Bourgeois: *'Ik heb mij met alle mogelijke middelen verzet tegen dit MOP en België heeft in het Beheerscomité ter zake dan ook een negatieve stem uitgebracht. Ik meen dat een dergelijke reductie van onze vloot niet noodzakelijk en niet gewenst is.'*

(6)

We waren het toen allemaal eens: er zijn grenzen! Onbeantwoord evenwel bleef de vraag waar deze onderste grens dan wel te vinden zou zijn. Wellicht omdat het zo'n mooi rond getal is, werd her en der gesproken van 200 vaartuigen. Maar in de vissersgemeenschap werd dat getal nooit serieus genomen, ook al omdat het ordewoord van de onderste grens gelanceerd werd toen de vloot nog maar 182 vaartuigen telde.

182?

Geen 200 dus, maar hoeveel dan wel? 142 vaartuigen? Dat werd (zie boven) te weinig bevonden. 182 vaartuigen daarentegen volstonden wel, want de WES noteerde op basis van de toen bestaande situatie van 182 vaartuigen *'dat de huidige vloot ... leefbaar is met de toegekende quo-*

ta', er werden, 'relatief weinig falingen geteld, terwijl een hoog aantal beëindigingen (= stopzettingen, niet door faling) wordt veroorzaakt door andere dan puur bedrijfseconomische redenen (zie: de royale beëindigingspremies en het probleem van familiale opvolging)' (7). Veel overschot gaf die 182 eenheden tellende vloot dan weer niet, want de WES zegt: 'Diverse tewerkstellingsgegevens wijzen erop dat de benedengrens van de omvang van de Belgische vloot bijna is bereikt. Reeds nu zijn de gevolgen van een drastische inkrimping van de vloot merkbaar. Het aantal aangemonsterde zeelieden is reeds fors gedaald. Het aantal bezoldigde tewerkgestelden in de Westvlaamse visserij (in enge zin) is gedaald van 1 244 in 1972 tot 880 in 1991. Een belangrijk deel van de tewerkstelling van de personen nauw verwant met de zeevisserij (zoals vislossers en vissorteerders) staat op het spel.' (8) De WES was uiteindelijk van mening dat: *'Rekening houdend met de recent ingediende aanvragen voor het bekomen van een beëindigingspremie' de leefbaarheidsgrens van zowel de nevenbedrijven als van de vloot zelf 'binnenkort' zou worden bereikt'* (9).

De WES plakte geen getal op de onderste grens, maar liet dus duidelijk verstaan dat deze ergens tussen de 182 en 142 vaartuigen gezocht moest worden.

160?

De aktie voor het instellen van een 'onderste grens' mag als voorbeeldig beschouwd worden. Rond deze slogan groepeerde heel de visserij zich: reders, sociale partners, politici... elkeen van klein tot groot schaarde zich achter het ordewoord. Met succes! In antwoord op een pamflet (10) dat ondergetekende in dit verband schreef, antwoordde minister Bourgeois: *'Het (pamflet) heeft me ook gesterkt in mijn overtuiging dat het noodzakelijk is een vissersvloot te handhaven aan de Belgische, Westvlaamse kust, die bovendien een minimale capaciteit moet hebben om de leefbaarheid van de hele sector niet in het gedrang te brengen'*. [vetjes van ons NvdR.]

Op 16 juli kwam op onze redactie een fax toe waarin de minister meedeelde dat hij de Europese Commissie ertoe had kunnen overhalen het MOP-streefcijfer van 1996 te schrappen en als nieuwe doelstelling de (nog niet behaalde) MOP-criteria van 1992 aan te nemen. Nieuwe streefcijfers werden nu 92 260 pk ofte 67 857 kW.

Er moest toen dus nog 7 700 pk uit de Belgische vloot verdwijnen. Om de nieuwe norm te halen volstond het dat nog een 20-tal vaartuigen geschrapt werden, zo berekende Guido Walters in HVB (11). De Belgische vloot zou zodoende 160 vaartuigen behouden; voldoende om de visserij in stand te houden.

160 Belgische vissersvaartuigen: het leek weinig, maar als iedereen de riem aansnoerde en als we elkaar een beetje steunden moest het mogelijk zijn met 160 vaartuigen de moeilijke tijden te overbruggen, zo heette het. Maar het was evenzeer duidelijk dat de onderste grens met 160 vaartuigen bereikt zou zijn. Minder kon echt niet!

155?

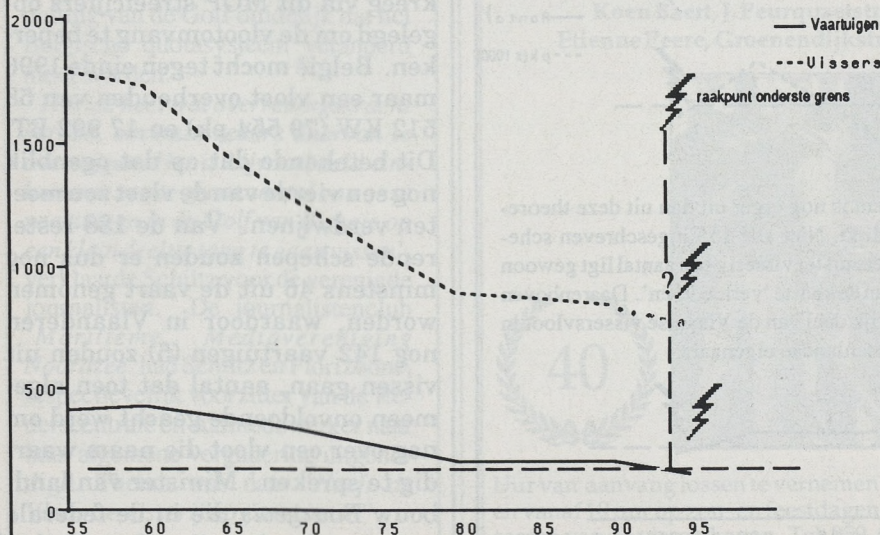
Maar de Vlaamse visserij bleek in een niet te stuiten neergaande spiraal terecht gekomen. Mede door het toekennen van straffe beëindi-

Evolutie aantal aangemonsterde (*) vissers op Belgische

vissersvaartuigen

(*) Telkens geteld op 31 december van elk jaar. De grafiek houdt geen rekening met de niet-aangemonsterde vissers

Wanneer het aantal vaartuigen de onderste grens niet meer bereikt, zakt ook het aantal daadwerkelijk varende vissers onder een kritiek punt. De reders vinden dan geen degelijk personeel meer. Ook hier geldt dat de werkelijkheid nog erger is dan uit de cijfers blijkt. Van de 720 aangemonsterde vissers (cijfers 31.12.1993) waren er 56 vreemde zeemannen, hetgeen de Vlaamse aangemonsterde vissers op 664 brengt.



gingspremies haakte de ene reder na de andere af. 1994 ging van start met welgeteld 170 vaartuigen (12). Op 30 september van datzelfde jaar waren er dat nog steeds 169 (voor een totaal van 94 383 pk of 69 419 kW). We mochten toen maar 9 vaartuigen meer van de onderste grens verwijderd zijn, voor wat betreft het MOP (dat niet met aantallen schepen rekening houdt, maar wel met 'abstracte' begrippen als pk, kW en BT) mocht de afbraak best nog een hele tijd doorgaan. Op 31 december 1994 telde het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur nog 166 vissersvaartuigen (93 476 pk en 24 174 BT) (13). Bijgevolg bleef het stelsel van beëindigingspremies behouden... want 93 476 pk is meer dan hetgeen het MOP vooropstelt (92 260 pk!). Dat een 'natuurlijke afvloeiing' er ook wel zou voor gezorgd hebben dat het aantal vaartuigen tegen einde 1996 op het streefcijfer zou uitkomen, kwam blijkbaar bij niemand op.

Onlangs, op 1 januari 1995, werden dus nog maar eens 10 vaartuigen van de lijst geschrapt omdat ze de slopingspremie uitbetaald kregen (en inmiddels is ook de Z 45 gezonken). Dit brengt de Belgische vissersvloot op het theoretische aantal van 155 (en op minder pk dan dan door het MOP gevraagd!). Dit betekent dat de onderste grens niet meer gehaald wordt en dat de visserijgemeenschap in vrije val verkeert.

128?

De werkelijkheid is nog erger dan uit deze theoretische cijfers al mag blijken. Niet alle 155 ingeschreven schepen varen immers uit ter visserij, een aantal ligt gewoon op non-

actief aan de kaai te 'verloederen'. Daarenboven is een omvangrijk deel van de Vlaamse vissersvloot in handen van buitenlandse eigenaars. Erg is dat niet, ware het niet dat deze vaartuigen bijna nooit meer in de Belgische vismijnen te zien zijn, dat ze met een buitenlandse bemanning varen en dat herstellingswerken (en desgevallend nieuwbouw) eveneens in het buitenland gebeuren. Met andere woorden: eigenlijk mogen zij niet tot de Vlaamse vloot gerekend worden. In het *Informatieblad van de Rederscentrale* werd hun aantal in het begin van 1994 op 27 geschat (14). Indien we aannemen dat dit aantal correct is (en onveranderd gebleven), dan komen we op een Belgische non-vloot van nauwelijks 128 vaartuigen.

100?

En nog is het einde niet in zicht. Op het ogenblik dat we deze lijnen schrijven wordt gezegd dat nog eens vier vaartuigen binnen afzienbare tijd de beëindigingspremie uitgekeerd krijgen. Vervolgens zou dan nog een allerlaatste 'premieronde' ingeluid worden. Laat ons met enige ironie zeggen dat dit gebeurt om er heel zeker van te zijn dat het MOP vast en zeker voor lange tijd uitgevoerd is en dat België daarom naar een nog kleinere vloot streeft dan door de *Europese Commissie* opgelegd wordt. Zodoende wordt de kans quasi onbestaande dat de Vlaamse visserij ooit nog de 'onderste grens' haalt. Indien dit juist zou blijken te zijn wil dit meteen zeggen dat de Belgische vloot opgehouden heeft te bestaan!

Het is niet toevallig dat het ordewoord van de onderste grens door

leidinggevende reders steeds meer in vraag gesteld wordt. *Bart Schiltz*, de dynamische nieuwe voorzitter van de *Rederscentrale* vraagt zich openlijk af: 'Wat doe je met zoveel schepen als je geen kwota hebt om te vissen?' Hij wil: 'Het aantal vaartuigen beperken. Ik durf de zogenaamde minimumdrempel van 200 vaartuigen in twijfel trekken. Trouwens we gaan al naar een vloot met 150 vaartuigen. Om nog van een sector te kunnen spreken met alles erop en eraan, zijn een minimum aantal vaartuigen nodig, maar dan moet je met een aantal factoren rekening houden. Wat ben je met een grote vloot als je onvoldoende bemanning hebt? Wat doe je met zoveel schepen als je geen viskwota hebt om te vangen?' (15).

Tegelijkertijd pakt *Schiltz* uit met een aantal no nonsense-maatregelen om de bestaande quotakoek rationeel beter te 'managen'. Enerzijds wil de Rederscentrale-voorzitter de rendabiliteit van de eurokotters verhogen door ze polyvalent te maken en ze gedurende een deel van het jaar te laten vissen op niet-gequoteerde garnaal (16), anderzijds moeten de reders van grote vissersvaartuigen samenwerken om de quota rationeler te beheren. *Schiltz* wil daarom tot het in Nederland gebruikte systeem van *groepsquota* komen. De reders van de grote boomkorvaartuigen zouden dan afspraken maken omtrent de verdeling van de quota van hun groep. Tegelijk moeten er grotere vaartuigen komen, waardoor het groepsquotum van deze laatste categorie allicht omhoog gebracht kan worden: 'Ik ben gewonnen voor het doorbreken van die maximum-vermogens-

N.V. HOSTYIN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggeluun 12, Bredene

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

grens (in België mogen vissersvaartuigen officieel maximaal slechts 1200 pk vermogen hebben NvdR). *Grotere, krachtiger schepen betekent snellere, versere aanvoer; de mogelijkheid om de reisduur te verkorten en de sociale problemen voor de vissers te beperken en om voordeliger in eigen havens aan te voeren.*' (17).

Schiltz staat daarmee op dezelfde lijn als ZV-directeur Pollet. Op 21 juni 1993 al zette deze laatste op een persconferentie zijn visie uiteen. HVB noteerde toen dat Pollet, naast een kustvisserij van kleine en snelle boten, gewonnen is voor een vlootsegment met krachtige vaartuigen: *'Deze categorie vaartuigen moet in staat zijn om snel verafgelegen visgronden te bereiken en om die even snel in de thuishaven te verkopen'*. Daarom pleitte hij toen ook al voor de bouw van supersterke treilers die trekkracht aan snelheid paren. Hij sprak toen al van vaartuigen van 2000 pk. *'Dure vaartuigen moeten immers snel naar de*

visgronden kunnen lopen en binnen de tien dagen terug thuis zijn. Dat kan slechts aantrekkelijk zijn als de vaartuigen over een afdoende groot kwotum beschikken. Momenteel remmen de beperkende maatregelen de modernisering van de vloot af (18).

Het nieuwe ordewoord luidt dus: liever minder, maar efficiëntere schepen. De as die zodoende uitgezet wordt door Pollet-Schiltz mag dan getuigen van ondernemingsgeest (en met de intentie van kortere reizen zelfs van enig sociaal gevoel), vraag evenwel blijft of het verlaten van het ordewoord van de 'onderste grens' uiteindelijk een goede zaak voor de visserij zal zijn. Maar daarover zullen we het de volgende keer hebben.

(Vervolgt)

Flor Vandekerckhove

(1) Motiveringsnota ter herziening van het meerjarig oriëntatieprogramma (MOP) voor de Belgische zeevisserij (1993-1996) WES juni 1993.

(2) HVB 2,1993 pag. 13.

(3) HVB 3,1993 pag. 3.

(4) Motiveringsnota pag. 2.

(5) Bij de aanvang van 1993 moest de Belgische vissersvloot (tegen 31 december 1996) nog met 26% in kW en 32% in BT verminderd worden. Wanneer we stellen dat dit overeenkomt met minstens een kwart van het aantal vaartuigen is dat alleen maar een benadering, want het MOP houdt zich niet bezig met het aantal vaartuigen. Bijvoorbeeld: één vaartuig van 1200 pk dat uit de vaart genomen wordt is in MOP-termen hetzelfde als vier vaartuigen van 300 pk. Op 1 januari 1993 was een Belgisch vaartuig gemiddeld goed voor 552 pk en 139 BT. De vermindering die het MOP vooropstelde betrof dus gemiddeld 38 vaartuigen wanneer we het criterium van de pk nemen of 53 wanneer we het bij de BT houden. Het midden tussen die twee cijfers geeft ons het getal 46.

(6) HVB 1,1993 pag. 5.

(7) Motiveringsnota... pag. 31

(8) Ib. pag. 51

(9) Ib. pag. 54 en 55.

(10) Zout op je Huid, een pamflet, Flor Vandekerckhove

(11) HVB 8,1993 pag. 7.

(12) HVB 2,1994 pag. 13.

(13) Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1995.

(14) HVB 5,1994 pag. 36.

(15) De Zeewacht, 30.12.1994.

(16) Zie dossier 'Flauwe garnaal' in HVB 2,1995 pag. 4-8.

(17) De Zeewacht 3.2.1995.

(18) HVB 8,1993 pag. 8.

- 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

ZV huldigt trouwe vaartuigen

NADAT DE OOSTENDSE Onderlinge Viasafslag (OVA) reeds eerder haar trouwste reders en bemanningen voor het voetlicht geplaatst had, was het op maandag 27 februari de beurt aan de Zeebrugse Visveiling (ZV) om haar trouwe vissers te vieren.

Aan deze reeds meer dan 5 jaar oude traditie werden dit jaar twee wijzigingen aangebracht. Verleden jaar al had directeur Freddy Pollet laten weten dat er een nieuwe categorie zou ingevoerd worden. De groep grote boomkorvaartuigen zou gesplitst worden zodat ook kleinere boomkortreilers kans maakten op een eervolle vermelding. Dit jaar zagen we dan ook voor het eerst een trofee uitgereikt worden naar een boomkorvaartuig van het type 300 - 700 pk.

'Grootste stijger'

Opvallend was verder dat dit jaar ook een trofee uitgereikt werd aan het vaartuig met de sterkste omzetstijging. Freddy Pollet: *'Hiermee pogen wij de reder en zijn bemanning te belonen die veel meer heeft omgezet in de Zeebrugse Visveiling dan het voorgaande jaar. Deze sterkste stijging kan zowel het gevolg zijn van meer veilen in Zeebrugge als van een beter vangstresultaat dan zijn collega's'*.

In zijn toespraak wilde Pollet uiteraard het grote belang van de ZV benadrukken en de moeite die daar gedaan wordt om de reders in eigen land te houden: *'Teneinde een halt toe te roepen aan de mode om meer in Nederland te veilen, heeft de Zeebrugse Visveiling als eerste — en tot op heden enige*

— een tariefdaling van de veilkosten doorgevoerd', zo zegde hij. Ook wees hij erop dat de ZV bewust de dubbele reizen stimuleert: *'Om enerzijds de kwaliteit van de aangevoerde vis te verhogen en anderzijds de kosten verbonden aan het terugkeren per schip naar de Zeebrugse Visveiling te verminderen, worden de financiële tussenkomsten van de ZV in de koeltransporten gevoelig verhoogd. Hiermee worden de zogenaamde dubbele reizen gepromoot. Dit komt erop neer dat dat een schip Zeebrugge verlaat en na een week vissen binnenloopt in een haven dicht bij een visgrond. De vis wordt daar gelost en op koelwagens geplaatst en naar de Zeebrugse Visveiling gebracht. Aanluitend daarop kan onmiddellijk uitgevaren en gevist worden. Na een week vissen keert de bemanning dan met het vaartuig terug naar Zeebrugge. Op die manier zijn vaartuig en bemanning in drie weken terug thuis. Met minder kosten werd in deze periode tweemaal vis van prima kwaliteit aangevoerd.'*

In de prijzen

Bijde zogenaamde **kreefenputters** ging de trofee naar de O 206 'Kristjean-Henson' (besomming: 16 840 054,- van rederij Deckmyn & Lambrecht met de bemanningsleden Jean-Pierre Goossens (schipper), Werner Verbeke, Frank Bentein, Luc Verbeke, Dirk Meyers. Bekroonde **garnaalvanger** werd de Z 12 'Sabrina' (omzet: 6 500 000,-) van rederij Melissa (Erik Dobbels) met bemanning Jean-Pierre Geselle (schipper), Rony Priem en Mark Denorm. Voor wat de nieuwe categorie **'sterkste stijger'** betreft mocht reder Willy Paeye (rederij Fox) van de Z 284 'Vicky' (omzetstijging van +16 688 520,- in de ZV t.a.v. vorig jaar) de ereschaal afhalen. In de feestvreugde deelden bemanningsleden Filip

Godfroid (schipper), Brian Cato, Johan Deseck, Christoph Vanhaecke, Gino Lampaert en Jean Witpas. Gilbert Derudder van rederij De Bounty haalde met het gelijknamige schip, Z 54, de trofee voor de **grote boomkorvaartuigen 701-1200 pk** binnen. De ZV-jaarsomming van 45 922 519,- werd gevist door schipper Patrick Derudder en de bemanningsleden Steve Derudder, Robby Moens, Wilfried Soreyn, Jan Vandierendonck, Rik Corneille, Steven Deruddere en Gery Dobbelaere. In de nieuwe categorie **boomkorvaartuigen tussen de 300 en 700 pk** zag René Vlietinck (rederij Nathalie) zijn Z 483 'Carolina' bekroond. De bemanning (Schipper Danny Vlietinck en verder Kurt Slabbinck, David Vandevelde, François Demey, Henri Goossens en Franky Savels) bracht voor 34 418 252,- vis naar de ZV. Vermelden we ook dat de Z 501 'Asterias' van rederij Sabrina (Patrick Welvaert en Maurice Coppéjans) de trofee voor de **eurokotters** mee naar huis mochten nemen. Naast beide voornoemde reders waren daar nog Jan Vlietinck en Eddy Dobbelaere aan boord om tijdens het voorbije jaar 13 022 119 frank vis naar de Zeebrugse veiling te brengen.

Herinneren we er tenslotte aan dat verleden jaar de Z 98 *Op Hoop van Zegen* (ook al in 1992 trouwens), de Z 85 *Morgenster*, de O 206 *Kristjean-Henson* en de Z 582 *Asannat* de prijswinnaars waren. (fv)

Vissen belangrijker dan vissers?

HETGEEN WE VORIGE maand in dit blad nog afhandelden als een 'internationaal nieuwsje' is uitgegroeid tot een bericht dat zowat overal ter wereld de televisie gehaald heeft: betogers die protesten tegen het vervoer van slachtvee tussen Engeland en Nieuwpoort!

In Engeland verloor een aktievoerster er het leven bij en hier in Nieuwpoort liep de 41-jarige rijkswachter Roger Vandermieren een dij- en heupbreuk op toen hij door de woedende betogers onder de voet gelopen werd. 'Het is allemaal erg,' zo zegden de Gaia-aanhangers (Gaia = Global Action for the Interests of Animals) die hier te lande de akties coördineren, 'maar ook onder de schapen vallen heel wat slachtoffers te betreuren'.

Het liet ook de vissers niet onberoerd. 'Gooi ze in de havengeul', zo hoorde je op de kaai te Nieuwpoort al eens zeggen (de betogers, bedoelden ze, niet de schapen), maar ook onder de aktievoerders tegen de slachtveetransporten merkten we vissers op. Overigens is het niet zo dat alleen de dierenvrienden zich georganiseerd naar Nieuwpoort begaven, want ook de zogenaamde 'Maritieme Ombudsdienst' (met harde kern te Zeebrugge) heeft zich naar Nieuwpoort gespoed om er deel te nemen... aan het verzet tegen Gaia. Het spontane volksongenoegen over de Gaia-akties was dus een tikkeltje minder spontaan dan uit de krantenberichten viel af te leiden.

DE AKTIES TEGEN de slachtveetransporten zijn geen alleenstaand feit. Gaia kreeg al nationale bekendheid door de akties tegen de stratenwedstrijden voor paarden. Maar ook rustiger mensen bewegen zich in het dierenfront. Het Europees parlement keurde een resolutie goed waarin gesteld wordt dat vee in het land van herkomst moet geslacht worden en niet eerst een lange reis door de Europese Unie moet maken. In de Belgische senaat was dan weer één en ander te doen over een wet op het *dierenwelzijn* waarbij senator Michiel

Maertens — in visserijkringen geen onbekende — een opgemerkte tussenkomst hield. De wet zegt dat het doden van dieren op de snelste en meest pijnloze manier moet gebeuren. Dat is, zo stelde Maertens, in de visserij en in de visverwerkende nijverheid niet altijd het geval. Hij wees toen op praktijken zoals het laten 'doodkruipen' van paling in ammoniak en het levend ontkoppen en ontdarmen van paling. Ook het weer over boord zetten van ongewenste bijvangst in de visserij noemde hij 'misdadig'.

Waar halen ze het

Peter Singer is filosoof... en de omstreden grondlegger van hetgeen men inmiddels de 'dierenbevrijdingsbeweging' gaan noemen is. Volgens Singer moeten we er maar eens mee ophouden dieren *onder* de mensen te rangschikken. Ook de mensen zijn dieren, zo weet hij. Waarom zouden we dan de 'niet-menselijke dieren' onheus mogen behandelen? 'Een wezen dat kan lijden heeft recht op gelijke behandeling', zo meent deze geleerde Australiër verder. Dieren mogen dan al niet *méer* waard zijn dan mensen, ze zijn er ook niet *minder* om. De

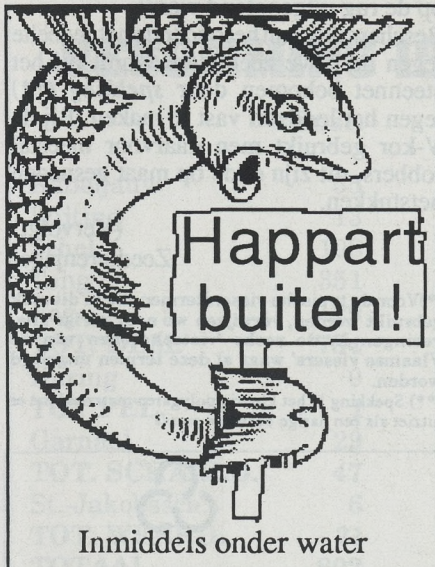


manier waarop wij dieren behandelen, zo schrijft hij, kan enkel vergeleken worden met het leed van de slavernij in de achttiende eeuw, toen blanke mensen zich meer waard achtten dan zwarten! En zoals bekend is het vooroordeel van de superioriteit van het blanke ras al enige tijd (althans door normale mensen) naar de vuilnibel van het menselijke denken verwezen.

Zijn boek 'Animal Liberation' dat in 1975 verscheen, werd de bijbel van groepen zoals Gaia en ALF (Animal Liberation Front). En terwijl de aktievoerders overal ter wereld meer en meer van zich lieten horen, trok Singer diezelfde wereld rond om uit te leggen wat hij nu eigenlijk bedoelt. Natuurlijk zijn er verschillen tussen mensen en dieren, zo geeft hij toe. Een mens kan spreken en redeneren, hetgeen van een zeepaling niet kan gezegd worden en de mens heeft een ethisch besef, hetgeen de haai ten enenmale ontbreekt... maar er zijn ook mensen die niet kunnen spreken (baby's bijvoorbeeld, sommige gehandikapt), en daarom gaan we ze nog niet als uitschot behandelen.

Betekent dat nu dat het leven van een dier voor Singer evenveel waard is als het leven van een mens, of concreter: is de vis dan evenveel waard als de visser? Singer nuanceert: als je moet kiezen tussen het redden van een mens (een dier met een ingewikkeld bewustzijn) en hetgeen hij noemt een niet-menselijk dier (dus met een minder ingewikkeld bewustzijn) dan moet je kie-





zen voor de mens, zo stelt hij. Maar, zo voegt hij er onmiddellijk aan toe, er zijn soorten waar de afstand tussen mens en dier eigenlijk niet mag meetellen; zeker wanneer we het hebben over het *recht op leven, op vrijheid en bescherming tegen wreedheid*. Heeft de mens recht op vrijheid? Waarom zou de aap dat dan niet hebben? Twee jaar geleden startte Singer met dertig biologen, kinderpsychologen, en nog andere ogen met 'Het Grote Apenproject'. Zij kwamen tot de conclusie dat de chimpasees, orang-oetans en gorilla's zo weinig van ons verschillen dat ze dezelfde basisrechten verdienen. Daarom wil Singer de *Vereenigde Naties* er nu toe overhalen de *Universele Verklaring voor de Rechten van de Mensapen* te ondertekenen.

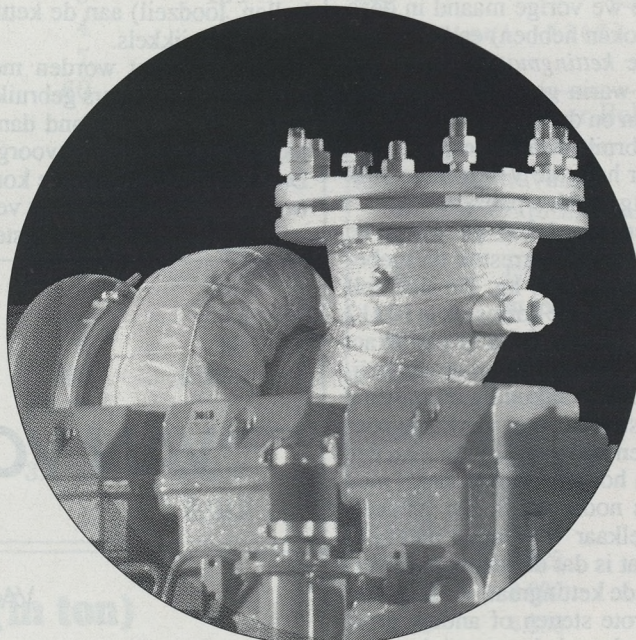
Dat de menselijke dieren elkaar intussen rustig uitmoorden (in Bosnië bijvoorbeeld) en dat de menselijke dieren (in Somalië bijvoorbeeld) intussen van honger en dorst omkomen is voor Singer geen argument. Ook mensen moeten beschermd worden, zo zegt hij, ook voor mensen horen wij ons in te zetten. Als we echter met het dierenprobleem wachten tot de mensen hun problemen opgelost hebben, ja dan stellen we het allemaal gewoon uit tot sint-juttemis (*). Wat een mens allemaal niet leest (**).

Flor Vandekerckhove

(*) sint-juttemis: naam van een verzonnen heiligendag, zegswijze: nooit, te gener tijd.
 (**) 'Dierenbevrijding', van Peter Singer, 381 pag, 990 frank. Te koop in de menselijke boekhandel.

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

STELLEN DAM:

Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellingen, 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

Vistechnieken van de Vlaamse vissers (IX)

Het steennet

HET BELANGRIJKSTE VERSCHIL tussen de V-kor (die we vorige maand in deze rubriek besproken hebben) en het steennet ligt in de *kettingmat* die voor het steennet (net waarin geen *stenen* terecht kunnen komen en dat dus op rotsachtige zeebodem gebruikt wordt) gesjikkeld(*) wordt. Verder heeft de V-kor in de buik een dieper uitgesneden patroon.

Bij vaartuigen van 1.200 pk weegt de steennetboel (slees, korrestok en toebehoren) ongeveer 7.000 kg. De slee zelf weegt 400-500 kg. De korrestok is 10 à 12 meter lang. De kettingmat is een exact berekende en (zoals alles bij de visserijnetten en -boelen) vakkundig uitgemeten kettingconstructie, met vierkante openingen met een zijde van 25 cm. Om één zijde van een hokje te maken heeft men drie schakels nodig heeft. De schakels worden aan elkaar verbonden met sjikkels. Resultaat is dat de netopening versperd is door de kettingmat; vis kan door de hokjes, grote stenen of andere grote obstakels worden uit het net gehouden. De kettingmat wordt afgezoomd door het 'kaderteken'.

De voorkant van de mat is aan de korrestok bevestigd; korrestok die door de slee enkele centimeters boven de bodem uitkomt. De onder- en zijanten van de mat komen op de bollenpees en het loodzeil die langs de bodem slepen. Zodoende gaan de stenen onder de mat en onder het net door.

Door eindjes van drie kettingschakels is de mat verbonden met de rubberen bollen. Deze zijn op hun beurt vast aan het loodzeil door drie schakels. Het vastzet-

ten van alle verbindingen (kaderteken, bollen, loodzeil) aan de kettingmat, gebeurt met sjikkels.

Bij het steennet worden meestal geen wekkers en kittelaars gebruikt. Vist men echter op zuivere grond dan worden er toch wel eens wekkers voorgespannen. De buik en de rug van de kor houden de trekkracht op het steennet verdeeld; terwijl bij de V-kor de grootste trekkracht

op de rug uitgeoefend wordt.

Bescherming van het onderste netgedeelte tegen de ruwe zeebodem wordt bij het steennet bekomen door *spekking* (**) tegen het loodzeil vast te maken. Bij de V-kor gebruikt men daarvoor meestal robbers, dit zijn oude op maat gesneden netstukken.

(Vervolgt)

Zeedierenjager

(*) Voor de typische visserstermen die in dit stuk gebruikt worden, verwijzen we naar vorige afleveringen in de reeks 'vistechnieken van de Vlaamse vissers' waar al deze termen uitgelegd worden.

(**) Spekking is het kleurig polygaar materiaal dat er uitziet als een harige baardige massa

**VAN VOORDEN-PROMAC****VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.**

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

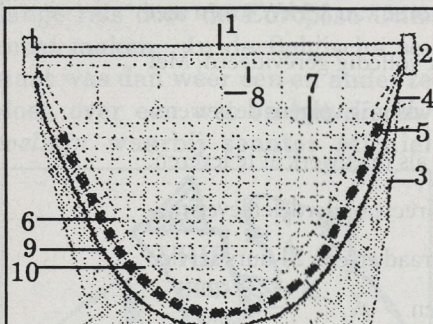
Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijnsinstallaties
Waterbehandelingsinstallaties

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK****VAN VOORDEN-PROMAC**

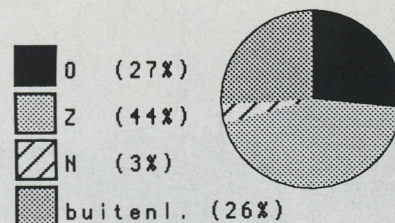
Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110



1. korrestok 12 m
2. slee
3. net met spekking
4. loodzeil
5. bollenpees
6. kaderketen
7. kettingmat
8. bevestiging mat-korrestok
9. verbinding bollen - loodzeil
10. verbinding kaderketen - bollen

BESOMMING 1994 (in miljoen frank)

	Oost.	Zeeb.	Nieuwp.	Tot.
Kabeljauw	55	74	5	134
Wijting	13	8	4	25
Schol	108	258	7	372
Tong	351	578	60	989
Rog	29	39	4	72
TOT. DEM.	734	1.214	90	2.037
Haring	0	0	1	1
TOT PEL.	1	0	1	2
Garnaal	29	48	7	84
TOT. SCHAALD.	47	104	7	157
St.-Jakobssch.	6	5	0	11
TOT. WEEKD.	21	16	2	39
TOTAAL	802	1.333	100	2.235
%	35.9 %	59.6 %	4.5 %	
+ Buitenlandse besomming:	-	-	-	780
%	26.6 %	44.2 %	3.3 %	25.9 %
ALG. TOTAAL	-	-	-	3.015

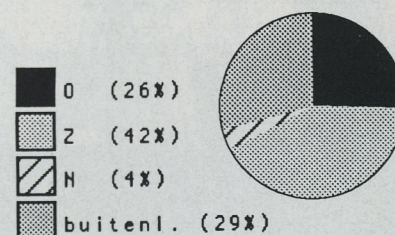
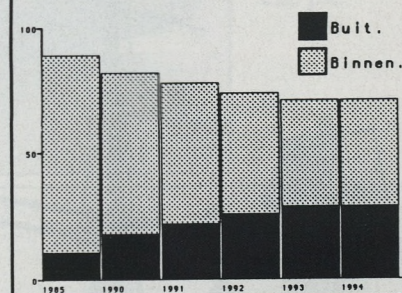


Evolutie aanvoer Belgische vaartuigen in vreemde havens % t.a.v. de totale aanvoer

JR	GEW. (in ton)	% TOT
1994	8.861	29
1993	9.353	29
1992	8.684	26
1991	8.072	22
1990	6.779	18
1989	4.952	14
1988	4.959	13
1987	3.829	11
1986	3.662	10
1985	4.386	11

AANVOER 1994 (in ton)

	Oost.	Zeeb.	Nieuwp.	Tot.
Kabeljauw	807	1.200	76	2.083
Wijting	394	258	163	815
Schol	1.854	4.358	113	6.324
Tong	1.525	2.575	273	4.373
Rog	490	678	53	1.220
TOT. DEM.	7.050	11.410	877	19.336
Haring	51	3	91	144
TOT PEL.	64	8	126	198
Garnaal	245	370	45	660
TOT. SCHAALD.	354	703	47	1.104
St.-Jakobssch.	80	78	1	160
TOT. WEEKD.	351	340	41	733
TOTAAL	7.819	12.461	1.091	21.372
%	36.6 %	58.3 %	5.1 %	
+ Buitenlandse aanvoer :	-	-	-	8.861
%	25.9 %	41.2 %	3.6 %	29.3 %
ALG. TOTAAL	-	-	-	30.233



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



Tien vaartuigen uit de vaart! In ons archief zochten we foto's op van die vaartuigen, waarvan het eerste, de O.192, al gesloopt is. De plankenvisser Z.128 Rembrandt ontbreekt op deze fotoreeks. Foto boven: O.9 Stern, een stalen boomkorvaartuig (1953) van 300 pk.



Z.509 Telstar, een stalen boomkorvaartuig (1963) van 300.



De barkentijn Mercator, sinds 1964 met vast ligplaats in Oostende, is nog eens op reis. De uittocht ging door de smalle Mercatorsluis. Het gewezen opleidingsschip zeilt eerst naar de Scheepswerf van Langerbrugge voor knippen en scheren om vanaf 1 april in het kader van de Gentse Floraliën ingezet te worden. Op 4 mei wordt het paradepaard van de Belgische zeelieden opnieuw in Oostende verwacht.

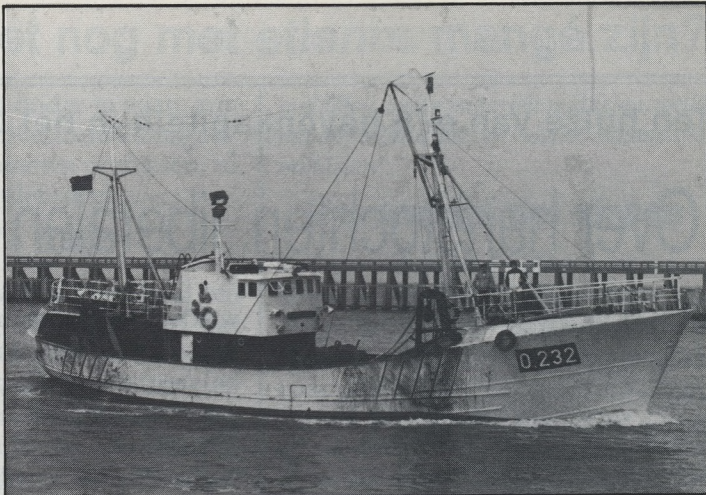


O.192 Lydie-Madeleine, een houten boomkorvaartuig (1957) van 300 p





Z.114 Zeeëngel, een stalen boomkorvaartuig (1964) van 300 pk. Z.232 Stormboy, een stalen bordenvisser (1966) van 300 pk.



←← Z.127 Brandaris, een stalen boomkorvaartuig (1968) van 480 pk.

← O . 4 8 1 BI-TI-SI, houten boomkorvaartuig (1960) van 225 pk.



Z.324 Wielingen, een stalen boomkorvaartuig (1948) van 500 pk.

Z.72 Aquarius, een stalen boomkorvaartuig (1967) van 600 pk.



De RMT was de laatste weken niet uit het nieuws. De problemen zijn bekend en de toekomst van de staatsrederij is zeker niet rooskleurig. Nieuw was dat er een koper was voor de Prinses Maria-Esmeralda (foto rechts). De PME, een produkt van de Boelwerf (bouwjaar 1975) lag al drie jaar stil en krijgt nu een nieuwe toekomst in het Middellandse Zee-gebied. De Reine Astrid (foto links) kwam om een andere reden in het nieuws. Het schip werd om veiligheidsredenen uit de vaart genomen omdat de konstruktie van de boegdeuren veel gelijkenis vertoont met deze van het rampschip Estonia dat vorig jaar in de Baltische Zee zonk en het leven kostte aan meer dan 900 passagiers.

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

Over hartstochten, liberalen en wijn veranderen in bier

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. Van zijn Oostendse reizen bracht hij telkens verslag uit in het tijdschrift dat hij in Duitsland uitgaf. John Gheeraert zocht het allemaal op en maakte er een samenvatting van.

Oostende, 15 oktober 1864 — 's Morgens keek Kolpings kostbaas, de oude kapitein, naar de windhaan op de dikke, lompe kerktoren, en zei glimlachend dat er veel wind was. Hij wist dat dit zijn gast bevallen zou. Zonder wind verloor de zee-kuur voor de kapelaan zijn verfrissende werking. Wanneer de windhaan knarste en soms voor enkele ogenblikken met zijn getande kam tegen de losslaande wind sloeg, dan trok hij opgewek naar het strand, ook al had hij alle moeite van de wereld om zich bij de brug vóór de zeepromenade recht te houden. Dan kreeg ook elke zenuw van het lichaam zijn deel van de koele luchtstroom; een echte verkwikking voor het vermoeide lichaam. Bij zo'n weer kon men ook de kracht van de zee bewonderen en twifelen of zelfs het stevigste mensenwerk tegen de ongebreidelde kracht van de golven wel bestand was. Dit was ook het ideale weer voor een deugddoend zeebad. *'Je toller die Wellen, um so besser das Bad'* (*) schreef hij. Wie verder uit een zeekuur het meeste voordeel wilde halen, bleef na het bad in beweging, en wandelde of stoeide op het strand.

Kolping verborg zijn misprijzen niet voor het volkje (dat *'träge und matte Völkchen'*) dat zich niet de minste inspanning getroostte en dat in het kursaal of in andere ontspanningsoorden tevreden was met een passief aanschouwen van het indruk-

wekkende spel van de golven. De meesten hadden hiervoor zelfs geen belangstelling. Hun interesse ging enkel uit naar de menselijke hartstochten, waarover ze lasen in romans. Een leven vol hartstocht leidde volgens hem naar ziekte en vroegtijdige dood, een natuurlijk leven maakte gezond.

Tegen de avond was de wind gaan liggen. Toch doken de golven over elkaar als watervallen, groter dan deze in stortbeken, of dan deze die je op de Rijn aantreft. Het water was troebel, bijna vuil.

Toch kon hij nauwelijks zijn blik van het prachtige golvenspel afhouden. Ver aan de horizon zag hij de grijze rookstreep die een stoomboot achterliet. Deze *'rook- en dampspuwende vooruitgang'* vond kapelaan Kolping geen poëtisch beeld. Een driemaster of een brik bood echter een prachtige aanblik. Hoe lomp de stoomboot er ook uit zag, toch meende hij dat de mens zich de wind en de golven meer dienstbaar moest maken dan zijn voorouders. De overwinning van de mens op de natuur beperkte zich volgens hem tot uiterlijke dingen. Wat betreft de beheersing van zijn harstochten, zijn eierzucht, hebzucht, genotzucht en ijdelheid had hij het blijkbaar nog niet ver gebracht. Het mondaine leven, zoals het zich daar boven op de zeedijk afspeelde, zou hem veel stof kunnen leveren voor een redevoering. Zoiets zou echter geen nut hebben. Terwijl hij in het restaurant zat met uitzicht op zee, vroeg Kolping zijn vriend wat hij dacht over de toekomst van België. Deze trok zijn schouders op en zei: *'Een verbetering kunnen we voorlopig nog niet verwachten.'* Daarna vertelde de man wat hij dacht over de nabije toekomst.

De Belgische liberalen zouden eerst nog hun overwicht trachten te versterken. Daarom zouden ze de strijd tegen de klerikalen rusteloos verder zetten. Bovendien zouden ze hun uiterste best doen om enkele open-

bare aangelegenheden volgens hun ideeën te laten evolueren, bv. het huwelijk, het onderwijs, de begraafplaatsen. De macht van deze partij die de kerk vijandig gezind was, zou volgens hem het leven van de pastoors nog zuur maken. De liberalen zouden er immers voor zorgen dat zij zelf de kerken kunnen beheren. Men kon er zich volgens hem aan verwachten dat de loge op een mooie dag zou bepalen hoeveel kaarsen erop het altaar in de kerk zouden mogen branden. Misschien zouden ze wel het gebruik van waskaarsen en wierook verbieden als een vorm van bijgeloof.

Het zou zelfs niemand hoeven te verrassen dat ze het gebruik van wijn voor het heilig misoffer zouden willen afschaffen, aangezien er nog water was en bier, de nationale drank.

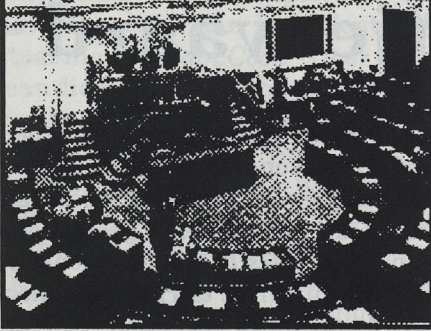
Kolping schudde het hoofd en meende dat ze het in België nooit zo ver zouden drijven. Zijn vriend hield echter vol en beweerde dat de vrijdenkers de ondergang van de kerk nastreefden. De kapelaan antwoordde dat het Belgische volk nog een levend, katholiek geloof bezat, en zich zou verzetten. Ook dat betwijfelde zijn gezelschap. Overal waar de liberalen verkiezingsoverwinningen hadden behaald, en waar ze in de straten *'weg met de katholieken'* riepen, was er geen muis die daar tegen opkwam.

Op het strand overwogen ze verder of dit misschien toch tot een nieuwe revolutie zou leiden. Vanaf de zeedijk aanschouwden ze nog even het geweld van de zee, en zagen er de had van God in. Voor ze huiswaarts trokken, zei Kolping: *'God zal wel maatregelen treffen!'*

Vervolgt
John Gheeraert

(*) Hoe onstuimiger de golven, hoe beter het bad.

Vragen & Antwoorden
de politieke rubriek van HVB



Belgacom - RMT

Europarlementslid Jaak Vandemeulebroucke is boos op Belgacom. Dit bedrijf placht haar personeel in het verleden gratis reisbiljetten te geven voor overtochten met de RMT-ferries. Daar is nu een einde aan gekomen. Spijtig, zo meent Jaak Vandemeulebroucke, want de gratis reizende personeelsleden van de telefoonmaatschappij brachten toch extra-inkomsten mee voor de noodlijdende RMT: betalende medereizigers, verbruik aan boord... Juist nu de Belgische ferrymaatschappij in de concurren-

tieslag dreigt ten onder te gaan, zou ook Belgacom de overtocht Ramsgate-Oostende extra moeten promoten, zo meent Vandemeulebroucke.

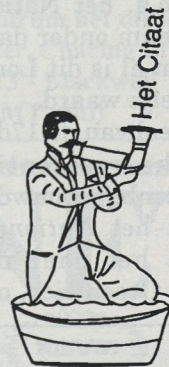
ACV - RMT

Nadat minister Vande Lanotte al een werkgroep opgericht had om het RMT-dossier te ontwarren en het te onttrekken aan 'deschrijtgeleerden' (sic) die 'wilde' oplossingen naar voor schuiven zet ook het ACV de bakens uit. De christelijke vakbond vindt al de stemmingmakerij rond het doorlichtingsdossier maar niets. Daarin zou zwart op wit becijferd worden dat de helft van het RMT-personeel moet afgedankt worden. Het mag dan al juist zijn, aldus het ACV, dat de Oostendse ferriemaatschappij zich in een penibele situatie bevindt, toch moet de oplossing niet in afdankingscijfers worden geformuleerd. 'De kernvraag die moet beantwoord worden ... is welke activiteit de Regie sociaal/economisch verantwoord kan uitoefenen binnen de Oostendse regio'. Van zodra dat duidelijk gesteld is, moet vastgesteld worden 'welke middelen er noodzakelijk zijn: welke financiële

middelen, welke materiële middelen, welke haveninstallaties en welke menselijke middelen'.

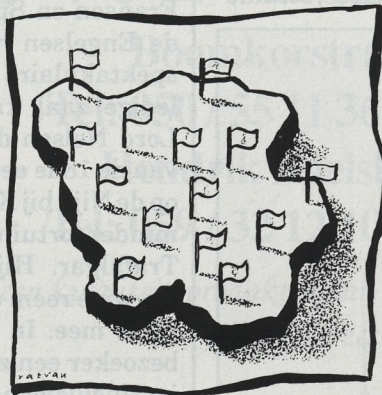
Het welzijn der vissen

Zoals u elders in dit blad kunt lezen, heeft senator Michiel Maertens minister Bourgeois ondervraagd over het welzijn der vissen. Onaanvaardbaar zijn voor Maertens: *het doodkruipen van paling in zout en het afijzen van meervallen, het op levende dieren uitvoeren van ontvellen, ontkoppen en ontdarmen*. Ook zou er moeten gekoken worden of het ethisch wel verantwoord is *levend aas* te gebruiken, zo meent Maertens. Dat het terugzetten van ondermaatse vis door de vissers als economisch onverantwoord gezien wordt, is evident, maar Maertens vindt dat ook 'misdadig'. Uit het antwoord van minister Bourgeois blijkt overigens 'dat het beleid inzake welzijn van vissen nog nergens staat', aldus de senator.



'Als iemand ons vertelt dat de Vismijn een bibliotheekfiliaal heeft, fronsen we vol ongelof de wenkbrauwen. De man blijkt echter gelijk te hebben.

Op het Schutsluisplein vinden we inderdaad een bibliotheekdepot voor zeelieden. Het is niet meer dan een klaslokaal dat volgestouwd staat met hoofdzakelijk romans. Alleen de dinsdag-, woensdag- en donderdagochtends kan men er nog boeken ontlelen. Er bestaan plannen om het depot helemaal op te doeken en het om te vormen tot een archief van de visserij. Het filiaal, dat indertijd werd opgericht door de letterkundige Karel Jonckheere, was heel erg in trek in tijden toen er nog geen televisies aan boord waren van de schepen. Dan nam de bemanning voor elke nieuwe reis een kist vol boeken mee als leesvoer tijdens de lange dagen en weken op zee...'
Uit 'De andere kant van Oostende' (Angel) in 'Ostend Alive Magazine', nov. '94.



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

Grootste maritieme collectie ter wereld

Greenwich, een ommetje waard

Kijk, wij mogen dan in de verste verte des meien schijn nog niet zien, feit is dat de winter vergangen is. Zodoende is HVB traditiegetrouw al een hele tijd druk in de weer om zijn (maritiem geobserveerde) lezers te overladen met menig vakantietip. We zijn daarbij niet voor één gat te vangen. Wie Daniël Pots dus niet wil volgen naar de woeste hoogten van 'Het Gat' (zie elders in dit blad) kan rustig in de voetsporen van Mark Loy treden en zich laten inpalmen door Greenwich waar een museum de grootste maritieme collectie ter wereld herbergt.

GELEUND TEGEN DE dorpse centrum van Greenwich spiegelen zich de statige drie eeuwen oude gevelpartijen van het *Royal Naval College* (ooit een kliniek) in de Thames. Daarachter liggen, in Britse heuvelend parkgroen verscholen, het *Old Royal Observatory* en *Queen's house* dat o.a. het Nationaal Maritiem Museum onder dak heeft. Alleen daarom al is dit Londens dorp een ommetje waard. Gehuisvest in een deel van de 17de eeuwse koninklijke residentie *Queen's House* en later bijgebouwde vleugels domineert het *National Maritime Museum* het naar de *countryside* ruikende Greenwich, op

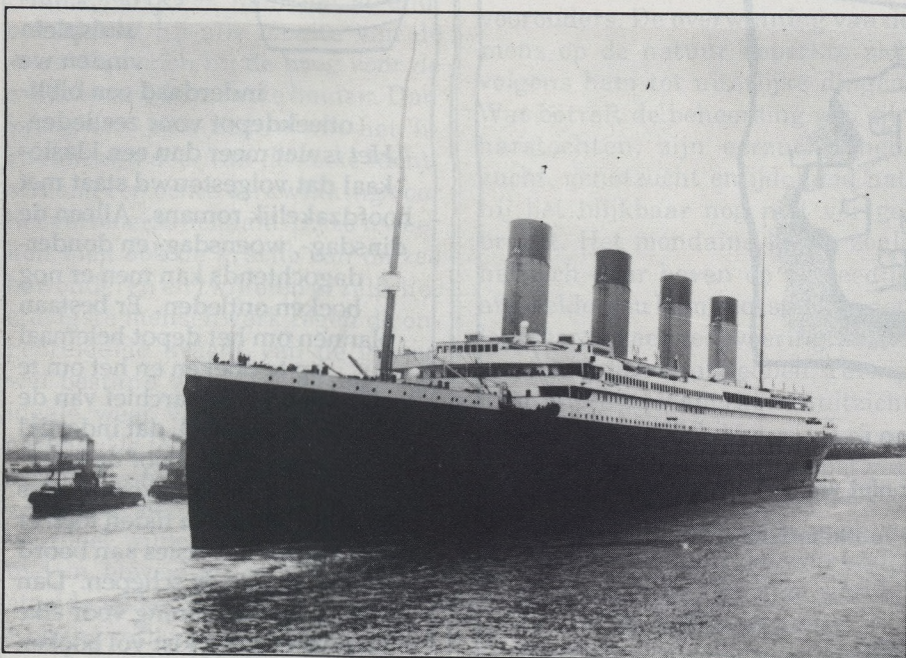
zo'n tien kilometer van de Londense City. Het museum herbergt veruit de grootste maritieme collectie ter wereld. Niet moeilijk ook; meer dan drie eeuwen was Engeland heer en meester over de zee die Albions grenzen in een eeuwig eb- en vloedregime gevangen houdt. Het museummeubilair vertelt dan ook het boeiende verhaal van Groot-Brittannië en de zee van de vroegste tijden tot vandaag: Engeland dankt nu eenmaal aan dat natte element haar handel en macht. Diezelfde zee liet een ziltig spoor na in Engelse zeevaartcultuur, haar wetenschap en technologie, ritueel en ontspanning. In scheepsmaquettes, schilde-

rijen, reconstructies van lokaties, opgeviste vondsten, audio-visuele media, boeg- en ander borstbeelden wordt de geschiedenis geëvoceerd van haar *'rules the waves-mentaliteit'*. Zo zijn er de talrijke modellen die de evolutie schetsen van de havenontwikkeling vanaf de oudheid tot vandaag de dag. Ook de koloniale periode met o.a. de *East India Company* (17de eeuw) krijgt ruime aandacht. In tal van afbeeldingen en modellen is de evolutie van de voorstuwing te reconstrueren: van zeil over stoomradar tot de diesel. Ruimte en uitleg ook voor de visserij en passagiersdiensten die niet zelden gegroeid zijn uit de postbootverbindingen die vanaf de 19de eeuw meer en meer zakenlui, toeristen, emigranten meenamen.

Nelson en Cook

Boven het kielzog van de lucratieve koloniale handelsvloot hing het kanongebulder van de strijd met andere maritieme grootmachten; nu eens de Nederlanders, dan weer de Fransen en Spanjaarden waarmee de Engelsen hun macht maten in spektakulaire zeeslagen. Een volledige zaal krijgt nationale trots Lord Nelson die zich op het einde van de 18de eeuw onsterfelijk vocht op de Nijl, bij Kopenhagen en — iets minder fortuinlijk — bij de slag van Trafalgar. Hij verwierf er alvast eeuwige roem en een groot Londens plein mee. In de vitrines krijgt de bezoeker een zicht op zijn uniformjas, inclusief het gaatje van de musketbal die hem tot held en lijk promoveerde. Ook een grijze haarlok ligt er te kijk: stervend in de armen van zijn kompanen in het scheepsruim, beval hij die lok na zijn dood aan zijn gezellin te bezorgen. Wie het museum bezoekt kan eerst nog in HVB 3, 1994 op pag. 47 alles over deze lokkenverstorende Nelson lezen.

Ook de maritieme technologie komt uitgebreid aan bod: scheepsbouw, uitrusting, motortypes, en aan de hand van (eerste) wereldbollen,



Wie alles over de Titanic wil weten, moet zich haasten naar Greenwich, waar tot 2 april een tentoonstelling over het schip loopt (zie ook kaderstukje op volgende bladzijde). Op de foto: de Titanic verlaat op 10 april 1912 Southampton voor haar eerste en laatste reis.

zeekaarten, atlassen, logboeken, prenten en schilderijen komt de geschiedenis van de exploratie en navigatie ruim aan bod. Centraal staat hier *Captain Cook* (Over deze man die o.a. de vruchtbare Oostkust van Australië ontdekte en als eerste rond Nieuw Zeeland voer, vindt u meer in HVB 7, 1994 op pag. 42).

Een paar grotere museumruimtes herbergen ceremonieschuiten, pleziervaartuigen en kleinere boten die er 'levensecht' een laatste onderkomen vonden. Prachtig zijn de 'barges', ceremonieel getooide sierlijke roeischuiten waarmee koninklijk en ander blauwbloed de Thames kon opvaren bij plechtigheden, feesten of gewoon om zich van residentie tot residentie te laten roeien. En dan is er nog de rijke collectie, in miniatuur of op ware grootte, kleinere vaartuigen zoals vissersschepen, loodsboten, slepers, overzetponten van over de hele wereld. Een staalkaart van de meest diverse modellen.

Marc Loy

Titanic

Nog tot 2 april loopt in het maritiem museum te Greenwich een tentoonstelling over het wrak van de Titanic. De op 14 april 1912 op een ijsberg gelopen trots van de *White Star Line* had 2 228 passagiers aan boord waarvan er 705 de onmogelijk gewaande ramp overleefden. Tien jaar geleden lokaliseerde een Frans-Amerikaans team oceanografen het in twee stukken gebroken wrak. Een jaar later begon het onderzoek van het schip en de recuperatie van tal van voorwerpen die over een tamelijk grote oppervlakte op de zeebodem rond het schip verspreid lagen. De Titanic-expo is boeiend. Meer dan 100 goedbewaarde objecten van passagiersbagage over scheepsrestanten tot het chique boordmeubilair vertellen over het leven aan boord tijdens deze dramatische eerste en enige reis. Maar evenveel aandacht gaat naar de avontuurlijke en tegelijk hoogtechnologische en wetenschappelijke expedities om een aantal vragen rond de Titanic op te lossen. Er is een gecombineerd toegangsbiljet voor de tijdelijke Titanic-tentoonstelling, het maritieme museum, Queen's House en het Old Royal Observatory waar, zo herinneren we ons, de nulmeridiaan geboren is uit de Engelse gewoonte zichzelf als het centrum van de wereld te zien.

Toegangsprijs volwassenen £ 4.95, kinderen tot 16 jaar £ 2.95. Openingsuren iedere dag van 10 tot 17 uur, op zondag van 12 tot 17 uur.

In Greenwich kom je met de Docklandse Light Railway die je door de futuristische Docklandsurbanisatie voert vanuit het metrostation Bank of van de Tower Gateway (nabij de Tower Bridge). Afstappen in terminus Island Gardens en via de voetgangerstunnel onder de Thames bots je meteen op de Cutty Sark en bereik je via het centrum het museum. Er is ook een bootverbinding die start vanaf Westminster, Charing Cross of Tower Piers. Met de wagen kom je er via de A2 of A13 - Blackwall Tunnel. In Groot-Brittannië geraak je natuurlijk met de RMT. (ml)

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 - EUKOTTERS -
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

DE ZORG VOOR mensen moet op het voorplan staan, dat weten we al sedert een tijdje, het is toch het kwetsbaarste stuk vlees... alhoewel sommigen het nog altijd niet schijnen te weten. Je moet er eens op letten hoe sommige tragische voorvallen in de scheepvaart *niet* de aandacht (buiten de financiële) krijgen die ze verdienen. Je moet er eens op letten in welke toestand sommige schepen op de grote vlakke worden losgelaten, precies omdat het menselijk element van veel minder belang is dan de economie die haar over het hoofd groeit. Dit is al zo geweest sedert mensen met schepen varen. En nochtans is het menselijk element fundamenteel voor de veiligheid en het werken met schepen.

Niet dat er geen materiële zorg is voor de varende, daar niet van, iedereen weet dat sommige rederijen er tegenwoordig wel wat voor over hebben, zij het niet altijd met veel lust, te zorgen voor behoorlijke verblijven aan boord van schepen, middelen voor vrijetijdsbesteding zoals hobbykamer, turnzaal, zwemkom.... Er zijn bovendien nog heel wat andere mogelijkheden om de vrije tijd op zee te benutten, maar dat is iets anders. Doch het gaat over heel wat anders dan het materiële. Er is namelijk grote nood aan verantwoordelijke mensen en internationaal toezicht op de bedrevenheid, de bekwaamheid van de bemanningsleden evenals op de opleidingsnormen. Het is bijvoorbeeld niet altijd duidelijk of de man op de brug een bekwaam stuurman is dan wel een dekzwabber die zich in de schemerzone tussen schip en kaai een stuurmansbrevetje heeft weten aan te schaffen. Wie zal het zeggen? Het is de hoogste tijd dat de

scheepvaart de menselijke bekwaamheid op het voorplan haalt. De huidige ontwikkeling scheidt een behoefte aan volwassen zeevarenden die in staat zijn steeds meer verantwoordelijkheid te dragen. De vereniging van Britse zee-officieren vraagt een sterke samenwerking over alle grenzen heen teneinde normen voor een gedegen opleiding vast te stellen en op te leggen, met medewerking van de I.M.O. (Internationale Maritime Organisatie). Het is niet van gisteren dat sommige gezagvoerders nachten na mekaar in de brug doorbrengen omdat ze de vakkundigheid van hun bemanning niet vertrouwen, het is een zeer van alle tijden dat er zeker niet op verbeterd is, maar we moeten niet geloven dat het vroeger anders was, het heeft veel, zoniet alles, te maken met de persoonlijkheid van de meester naast God. Het volstaat tegenwoordig een eerste werktuigkundige aan het werk te zien, hij ziet er dikwijls uit als een velomaker. Je zou, als bezorgde gezagvoerder, voor minder in de brug overnachten! Kapiteins zijn opgejaagde werknemers die door het wonder van de moderne communicatiemiddelen waar ook ter wereld de adem van de reder in hun nek voelen die er permanent over waakt dat het schip snel en goedkoop vaart. Meer dan ooit blijft de kennismaking van de bemanningen met de havens bovendien beperkt tot een paar uren aan een pier in de buitenhavens, dan moeten ze weer de plas op. Schepen zijn gebouwd om te varen, er moet gesmeerd worden. Koken kost geld. Waar is de tijd dat zij een maand lang en soms meer in een dok lagen te lossen en te laden of vastgehouden werden door een havenstaking? De kadetten hadden dan tijd genoeg om "t Vergulde Licht der

Zeevaart ofte Konst der Stuurlieden' van Gietermaker op te diepen. Toen

hadden Pol, Jan en Fik en die voor de mast voeren ruim-schoots de tijd om langs



duistere kaaien te zwierbollen of te bakkeleien. Nesten en Tchannie, de stokers, toeristen avant-la-lettre, konden uitgebreid de havensteden bezoeken terwijl Berten en Foene koffie gingen drinken met de fatsoenlijke dames van barmhartigheid in de *Seamans Mission* van Rio. De romantische tijd van Weremeus Buning en zijn Maria Lecina, ha ha!

Honderd klokken van Londen doen Londen bonzen en vier katedralen Genua maar geen brons kan zo in het donker bonzen als het hart van Maria Lecina...

***Toen floot de stoomfluit in de haven
El-zei Maria Pepita Lecina
En de zeeman kon alleen maar zeggen
Adio, Maria Lecina, Porqué Maria?***

Toen was de vaart rustig en de haven stormachtig, dat wel.

lin

Havengebonden bedrijven presteerden minder goed

KMO's ruggegraat van Oostends havengebied

De Oostendse *Jonge Economische Kamer* (JEK) publiceerde eind vorig jaar, in samenwerking met de *Kamer voor Handel en Nijverheid* van het arrondissement Oostende, een bedrijfsinventaris. De duo-brochure *'Bedrijvenzones aan Zee'* omvat summier informatie over ongeveer alle ondernemingen die in de Oostendse industriezones gevestigd zijn. Een van de industriezones is het havengebied.

Uit een evaluatie van de bedrijfsresultaten van de grootste havengebonden bedrijven blijkt dat deze groep in 1993 minder goed presteerde dan de niet-havengebonden ondernemingen. Ook de visverwerkende bedrijven krijgen klappen, zegt elders ook professor *Georges Allaert* na doorlichting van de Top 5000 die in het blad *Trends* verscheen. De conclusie van de Oostendse econoom viel overigens niet overal in goede aarde.

DE NIEUWE PUBLIKATIE is zowat de opvolger van de *industrie-kaart* die een JEK-commissie twintig jaar geleden verspreidde. Intussen is er zoveel veranderd dat een *up-dating* niet te vroeg komt. Be-doeling was een bedrijvenrepertorium en promotiemiddel voor het Oostendse tot stand te brengen. De nieuwe inventaris omvat twee brochures. In de eerste werden alle bedrijfsterreinen in Oostende, Stene, Zandvoorde en het haven- en luchthavengebied in kaart gebracht. De nummering verwijst naar de eigenlijke inventaris waarin meer dan 350 ondernemingen numeriek en alfabetisch gerangschikt zijn.

'Bedrijvenzones aan Zee' verschijnt ook in het Frans, het Engels en het Duits. Het losbladige systeem laat regelmatige aanvullingen toe, waardoor de publicatie ook op termijn een bruikbaar werkinstrument blijft.

Naast een aantal administratieve gegevens (telefoon, fax, btw-nummer, hr-nummer), namen van directie-/kaderleden, aard van de bedrijvigheid, werd per bedrijf ook een

tewerkstellingscode geplaatst. De opsomming leert dat de tewerkstelling in de opgenomen bedrijven 3.500 tot 4.000 arbeidsplaatsen (RMT inbegrepen) oplevert. Opvallend is het groot aantal KMO's (53 op 113) met één tot vier werknemers. Een aantal firma's staan echter niet in de inventaris. Zo zijn bijvoorbeeld enkele visserijrederijen die in het gebied gevestigd zijn niet aan de aandacht van de samenstellers ontsnapt. Coördinator *Bart Vansevernant* is zich bewust van bepaalde hiaten: *'Precies daarom maken we slechts een kleine voorraad aan. Bij elke nieuwe outprint wordt de lijst aangevuld met nieuwe gegevens. Informatie hieromtrent is altijd welkom'*. Bedrijven die zich in de lijst niet terugvinden kunnen dus nog steeds contact opnemen met de uitgevers die niet beter vragen dan de gids zo volledig mogelijk te maken.

Klappen

Volgens *Georges Allaert*, hoofd-do-cent aan de faculteit toegepaste wetenschappen van de Gentse univer-

siteit, kreeg de economische activiteit in de Oostendse haven in 1993 flinke klappen. De omzet van de grootste havengebonden bedrijven (die een plaats verwierven in de Top 5000) daalde van 18,8 miljard naar 17 miljard frank. Dat betekent in twee jaar tijd een daling met tien procent. Ook de werkgelegenheid ging achteruit. Van 4.700 arbeidsplaatsen in '91 naar 4.547 in '93, waarvan 1.500 bij de RMT. Daarentegen steeg de omzet van de niet-havengebonden bedrijven met dertig procent naar 20,2 miljard in '93. De *return* van de havenbedrijvigheid voor de regio wordt beter weergegeven door de toegevoegde waarde. In de haven werd 9,1 miljard 'verdiend' onder de vorm van personeelsuitgaven en investeringen (voor de luchthaven is dit bv. maar 100 miljoen). Deze benadering geeft trouwens een realistischer beeld van de economische waarde dan het ge-goochel met tonnematen. Hoogwaardige goederen hebben nu eenmaal een hogere toegevoegde waarde. Om het eenvoudig te stellen: de aanvoer van zand en grind drijven wel de globale tonnemaat op, maar de socio-economische betekenis is geringer dan de verhandeling van chemicaliën.

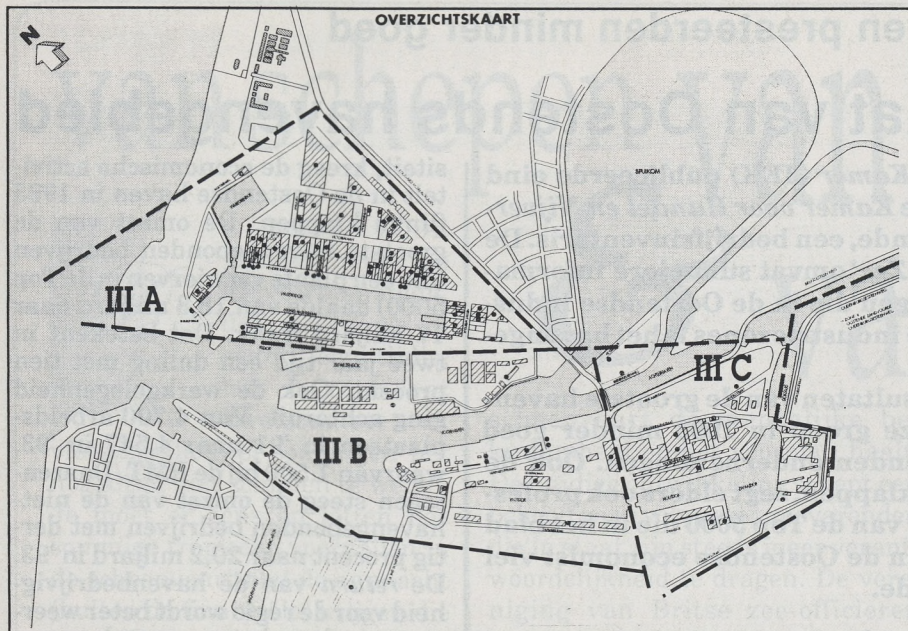
Volgens *Allaert* krijgen ook de grootste Oostendse visverwerkende onderneming serieuze klappen. In '89 genereerden deze bedrijven een omzet van 3,6 miljard ⁽¹⁾, een cijfer dat jaar op jaar afbrokkelde om in '93 op 2,3 miljard ⁽²⁾ uit te komen (nvdr: dit in tegenstelling met Zeebrugge - zie tabel *Visverwerkende bedrijven in de Top 5000* die wij in een vorige editie van HVB afdrukten.) De toegevoegde waarde viel terug onder het half miljard, wat

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



In 'Bedrijvzones aan Zee' werd het havengebied opgesplitst in drie deelgebieden: de vissers-, voor- en achterhaven.

een verlies van 20% (!) in twee jaar betekent. Op te merken valt dat de grootste zogenaamde visverwerkers louter op basis van ingevoerde producten werken (*Morubel, La Couronne, United Foods*). Deze bedrijven hebben geen enkele relatie meer met onze visserij en zijn voor hun

bevoorrading nauwelijks aangewezen op de haven van Oostende. De totale economische waarde van de in het havengebied gevestigde bedrijven is meer dan de som van grootste bedrijven. Zoals uit 'Bedrijvzones aan Zee' blijkt zijn er nog tientallen kmo's actief die bui-

ten deze opsomming vallen en omwille van hun kleinschaligheid evenmin een plaats in de 'Top 30.000' kunnen veroveren. Het duurde dan ook niet lang voor er reacties loskwamen. Met een 'late nieuwjaarsbrief' reageerde de Oostendse havencoördinator *Jan Moerkerke* op de breed uitgesmeerde berichten dat de Oostendse haven aan slagkracht inboet. 'Laten we niet vergeten dat het hier om cijfers over een recessiejaar gaat', schrijft hij in zijn mededeling. 'Ik ben ervan overtuigd dat het gros van de havengebonden ondernemingen in 1994 heel wat beter geboerd heeft' (gw)

(1) In de Top 5000 van 1989 waren vier Oostendse visverwerkende bedrijven opgenomen: *Morubel* (toen nog *Cambell Seafood*), *United Foods*, *Levecke* en *La Couronne*. Gezamenlijke omzet: 3,388 miljard frank.

(2) In de Top 5000 van 1993 staan nog drie Oostendse visverwerkers: *Morubel*, *United Foods* en *La Couronne* met een gezamenlijke omzet van 2,312 miljard frank.

□ 'Bedrijvzones aan Zee' kost 400 fr (btw inclusief), verkrijgbaar bij de Kamer voor Handel en Nijverheid, Bedrijvencentrum, Archimedesstraat 15, 8400 Oostende, tel. 059-50.19.36 - fax: 059-70.52.18.



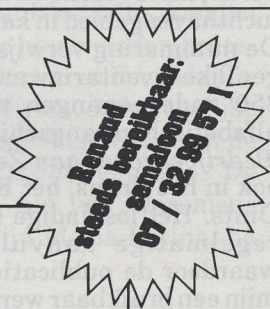
Scheepsdiesel RENAUD

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

Lijst van vermelde bedrijven in het Oostendse havengebied ⁽¹⁾

TEWERKSTELLINGSCODE

A=0-4 werknemers (53)

C=10-19 werknemers (17)

E=50-99 werknemers (4)

G=200-249 werknemers (1)

I=300-399 werknemers (0)

K=500-749 werknemers (0)

B=5-9 werknemers (19)

D=20-49 werknemers (9)

F=100-199 werknemers (3)

H=250-299 werknemers (0)

J=400-499 werknemers (2)

M= 1.000 of meer werknemers (1)

Allo-Vande Capelle R. & Zn F. NV	Vismijn 127	A	Panesi Richard	Nieuwe Werfkaai 6	A
Ameloot	Victorialaan 65	A	Parlevliet BVBA	H. Baelskaai 45	C
Atlantis	Vismijn 37	A	Pintelon Bonded Stores NV	H. Baelskaai 34	A
A.T.S. Zeekust BVBA	H. Baelskaai 47	D	Quality Mussels BVBA	Vismijn 109-110	A
Boel BVBA	Vismijn 108	A	Raes Eddy	Vismijn 108	-
Bonnet Viswaren	Vismijn 141	B	Recon Constructiebedrijf NV	Ankerstraat 14-16	D
Brunet & Co CV	H. Baelskaai 13	C	Rederscentrale CV	H. Baelskaai 25	B
Continental Cargo Carriers NV	Vergunningstraat 15	E	Roman-Vandecasteele BVBA	Vismijn 140	B
Crevits en Zoon NV	H. Baelskaai 18	A	R.M.T./Oostende Lines	Natiënkaai 5	M
Dangreau BVBA	H. Baelskaai	B	Sally Freight (Sally Line Ltd)	Slijkenssesteenweg 18	A
De Grootte Bouwbedrijf NV	Handelstraat 18	D	Scampi BVBA	Vismijn 29	A
De Vreese & Simon NV	Slijkenssesteenweg	D	Schockaert & Co NV	H. Baelskaai 7	B
Debaets Gieterij BVBA	Victorialaan 69	A	Seaprint CV/Liefkemores vzw	H. Baelskaai 2	A
Declercq Rita	Vismijn 101	A	Shipping Transp. & Trading serv. NVH	Baelskaai 38	A
Decloedt en Zoon Baggerwerken NV	Vuurtorenweg 1	J	Simons en Decru BVBA	Vismijn 24-28	B
Decloedt Werkhuizen BVBA	Victorialaan 7	C	Sint Martin Scheepssmederij BVBA	H. Baelskaai 4	B
Dedeystere Geert	Vismijn 111	A	Sja-Fisk	Napoleonlaan 4	A
Dedeystere Johan	Vismijn 111	A	Snipe BVBA	Buskruitstraat	B
Deputter Koen	Vismijn 115-116	A	Supertools CV	H. Baelskaai 21	A
Derynck Willy	Vismijn 101	A	Swerts Chris	Sloepenstraat 3	A
Derynck-Dedeckere Michel	Vismijn 101	A	S.K.B. NV	H. Baelskaai 6	C
Deweert NV	Vergunningstraat 6	E	Thijs Gerard	H. Baelskaai 22	A
D'Hondt-Verleye	Vismijn 111	A	Thijs Tankcleaning BVBA	H. Baelskaai 22	A
Eerebout Hector BVBA	Vismijn 9	A	Valcke Industries NV	Victorialaan 3	E
Everest BVBA	H. Baelskaai 40	B	Van Den Abeele/Appetit NV	Vismijn 129-130	A
Fina NV	H. Baelskaai 10	A	Van Ghelewe Charles	Vismijn 112	A
Fine Fish Foods CV	H. Baelskaai 13	A	Van Ghelewe Dirk	Vismijn 112	-
GB-Unic NV	Vismijn 3-4-5-6-7-8	D	Van Hautd-Van De Wynckel	Vismijn 107	A
Gryson BVBA	Vismijn 34-35-36	C	Van Laere-Lagast Geert	Vismijn 114	-
Hainaut-Denecker Jean	Vismijn 101	A	Van Waes Vislossersbond BVBA	Vismijn 1-2	D
Het Compas BVBA	H. Baelskaai 15	A	Van Waes-Demunter BVBA	Vismijn 132-125	B
Hostyn NV	Fortstraat 27	C	Vandenameele Garage	Ankerstraat 6	A
Hulp In Nood CV	H. Baelskaai 27	A	Vandenbergh Drukkerij BVBA	H. Baelskaai 30	C
Ide Paul	Vismijn 114	A	Vandermaesen Viswaren NV	Vismijn 145	-
Inghelbrecht Annie/Debeen	Vismijn 22	A	Vansevenant-Vandamme BVBA	Fortstraat 15	A
Inter-Beton NV	Zwaaidok	D	Vantomme R. Verpakkingcenter	Vismijn 137-138	A
Ives NV	H. Baelskaai 49	E	Vantorre-Devinck BVBA	H. Baelskaai 8	B
I.D.P. Scheepswerf NV	Vismijnlaan 5	C	Vassart	Nieuwe Werfkaai 7	C
Janssens Vishandel CV	Ankerstraat 8	B	Ver Eecke John Firma	Vismijn 139	A
Kemaspray BVBA	Victorialaan 7	A	Verandalux NV	Vergunningenstr. 11	A
Kearingsbedrijf Motorvoert. NV	Tweebruggenstraat 3	F	Verhelst-Ter Polder NV	Godetiastraat	D
Lauwereins	H. Baelskaai 39	A	Verleye F. en Zoon BVBA	Vismijn 14-17	-
Lefebvre Sails BVBA	H. Baelskaai 43-44	A	Versluys Jachtwerf BVBA	Nieuwe Werfkaai	A
Levecke NV	Liefkemorestraat 6	C	Visco NV	Vismijnlaan 99	B
Libo NV	Vismijn 19-20-211	C	Vyncke BVBA	Vismijn 40-41	B
Littoral Publicité NV	Victorialaan 51	B	Wagons-Lits Maritieme Sektor NV	Natiënkaai 4	J
Lowyck A. & Zoon BVBA	Victorialaan 30	A	Zeeminerale NV	Slijkenssesteenweg	C
Madelein Georges NV	Vismijn 10-11-12	C			
Martinsen Erwin	Vismijn 101	A			
McCain Foods Belgium NV	H. Baelskaai 24	G			
Meersman Joël NV	Ankerstraat 30	A			
Monsieur Schrijnwerkerij	Napoleonlaan 2	A			
Morubel NV	Ankerstraat 2	F			
Multinet NV	H. Baelskaai 12	C			
Neptunus BVBA	Vismijn 13	B			
New Restofish BVBA	Vismijn 103-104-105	-			
Neyts Leon en Co BVBA	Vismijn 142-143-144	C			
Noordzee Kraanverhuur BVBA	Ankerstraat 4	A			
North Sea Marine NV	Nieuwe Werfkaai 5	B			
Nouvel Essor NV	Victorialaan 51	B			
Onderlinge Visafslag CV	Vismijn 71	C			
Oostendse Houtmaatschappij	Vergunningenstr. 11	A			
Opdedrynck BVBA	H. Baelskaai 35	C			
OSFA NV	Haringstraat 136	B			
Ostend Cargo Handling Serv. LTD	Slijkenssesteenweg 18	D			
Pakhuizen Oostende NV	Kantinestraat 1	A			

Overheid

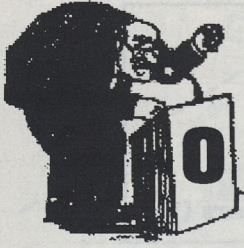
Commando Logist. Zeemacht Oost.	Esplanadestraat 1	-
Havenbedrijf Oostende vzw	Slijkenssesteenweg 2	A
Havendirectie-Havenkapiteindienst	Slijkenssesteenweg 1	F
Vismijn Oostende	Kantinestraat 3	-

Rederijen (1)

Goewind BVBA / O.20	Vismijn 71
Rederij Jacomina BVBA / Z.96	H. Baelskaai 14
Lumar BVBA / N.736	Victorialaan 47
De Zwerver BVBA / Z.296 en Z.596	H. Baelskaai 14

(1) De gegevens zijn afkomstig uit "Bedrijvzones aan Zee". Alhoewel volledigheid werd nagestreefd ontbreken een aantal bedrijven. HVB vulde de lijst aan met de zeevisserijrederijen die in het havengebied gevestigd zijn.

De Laatste Vuurtorenwachter



p een avond zat ik naar de televisie te kijken (ik weet het wel, het is een bijzonder zwak begin, maar laat ons vooral doorgaan). Wat ik zeggen wilde: omdat ik een fervent fan van de weerberichten ben, zapte ik lustig van de ene VTM, over de andere TV1, voorbij Ter Zake naar een ander Kanaal 2 en weer naar een VT4 of vijf (voilà, het ziet er naar uit dat we op dreef komen).

Wie alleen maar de weerberichten volgt, en nog niet vertrouwd is met de zendschema's van al die verborgen verleiders, (ik heb in de eerste zinnen ongemerkt het letterwoord *agusta* binnengesmokkeld; ik hoop dat er nu ook voor mij eindelijk iets van de kar valt)... zo iemand is wel verplicht om hier en daar een brok journaal mee te pikken.

Omdat ik de vissers ter zee op de hoogte wil brengen van hetgeen ik in die gesproken dagbladen gezien heb, vervolgt nu deze column. Binst die vissers op zee waren om aldaar overschreden quota te dumpen en het logboek te vervalsen terwijl ze het verkeersscheidingsstelsel niet onder een geheel rechte hoek kruisen, is er in dit land namelijk een staatsgreep geschied. En na deze coup d'état is er maar één politie-

ker meer over. Eén! En hij is verantwoordelijk voor alles. En hij heet Johan Vande Lanotte, die we gemeenzaam Johan noemen. Hij treedt dan ook op in alle journaals, zo heb ik bestatigd. Heel de tijd. Niet éénmaal per journaal, maar verschillende keren en in alle nieuwsberichten, tot en met in de geproken Zeewacht van Focus (Geef toe dat ik, na een moeizame start, nu toch gierend en zelfzeker de literaire bochten aan het nemen ben). Je ziet Johan op één en dezelfde avond een partijbureau verlaten en de Wetstraat binnenrijden. Daarna staat hij op één of ander spreekgestoelte een schare onbekenden toe te spreken, waarna je hem weer in Nieuwpoort ziet de schapen van de wolven scheiden. Terloops geeft hij ook zijn mening over jeugdcriminaliteit, over ouderdomsprostitutie en over volwassen softdruggebruikers. Je ziet hem in pompiersuniform naar de opperste soviët van de rijkswacht stappen om het daar eens allemaal op te lossen en van zodra er te regenen valt waadt hij in overstromde oevergebieden naast zijn vriend Albert II, en keuvelt er met deze koning der Belgen, zomaar, met de handen in de zakken van zijn tenu van de civiele bescherming. Vande Lanotte is hier, Vande Lanotte is daar, Vande Lanotte is overal! En waar de meisjes zijn, daar is het bal! Ik dacht vroeger dat er nog andere politici waren. Maar nu ik daar zo een beetje over nadenk, ben ik er niet zo heel zeker meer van. In de thuishaven van Vande Lanotte (als

we het woord thuishaven voor zo'n stad mogen bezigen) was er bijvoorbeeld ene Gilberteuch, zijn naam ontsnapt me nu even. Knappe gast, brave jongen. Devoot. Heb ik mee op school gezeten. Niets van te zeggen. Klare Taal. Kan spelenderwijze de foute zinsconstructies van onze hoofdzwatelaar verbeteren. Voor taal zou ik hem tien geven (Gilbert bedoel ik). Verder is hij bijzonder goed van alles op de hoogte wegens geabonneerd op HVB. Maar niemand wist goed wat hij daar nu deed. In Brussel. Of misschien ook niet, want Gilbert zag je nooit.

En er was ook nog Didier. Zal je mij geen kwaad woord over horen zeggen. Didier is zoveel als familie van me. Maar taalkundig is hij de mindere van Gilbert en evenmin is hij in het bezit van een HVB-abonnement en bijgevolg niet op de hoogte van visserij & literatuur. Laat ons zeggen dat Didier minder moeite heeft met rekenen dan met lezen. En overigens had die man geen tijd om aan politiek te doen. Een frietkot in Vlaanderen vraagt al heel je aandacht, wat moet dat dan niet zijn met een frietkot in Sevastopol?

Wie Johan (en misschien ook wel Didier en Gilbert) een hand wil geven, komt naar de schilderijententoonstelling van onze hoofdschrijfman en zijn lief. (Zie elders in dit blad.) Ik dank u voor dit gesprek.



hét taxibedrijf voor de visserij

**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

Diepvriesvis

In de handelshaven van Zeebrugge wordt regelmatig diepvriesvis aangevoerd. Ook de ZV voert onderhandelingen om via haar installaties Russische diepvriestrelers of ree-fers hun waar te laten afzetten in België.

Wijzen we erop dat ook Oostende in het verleden al grote treilers heeft kunnen aantrekken. Tussen 1950 en 1963 kwamen er tijdens het haringseizoen grote Poolse treilers en haringverwerkende moederschepen tonnen haring af leveren op de Oostendse kaaien. Soms ook werd de vangst rechtstreeks in de witte vistrein geplaatst die toentertijd dagelijks vanuit Oostende naar hinter- en buitenland vertrok.

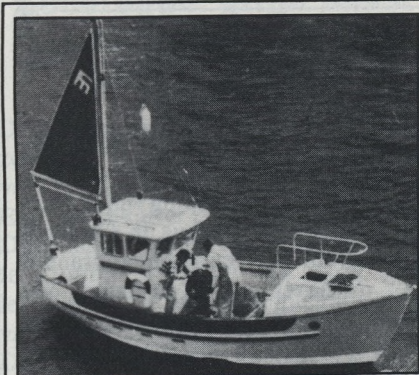
Tweede vaststelling is dat de consumptie van diepvriesvis in volle opgang is. Is het dan ook niet de hoogste tijd dat een aantal Vlaamse reders hun vaartuigen omvormen of vervangen door *pocketfreezers* en wat verderop gaan vissen waar nog voldoende vis aanwezig is?

Daniël Pots

ZV versus Maritieme Ombudsdienst

De Zeebrugse Visveiling (ZV) leeft al enige tijd in onmin met vissersteg Geert Deman die onder de naam 'Maritieme Ombudsdienst' zijn sociaal dienstbetoon organiseert. Vanuit deze 'Maritieme Ombudsdienst' werden regelmatig berichten verstuurd die de activiteiten van de ZV kritisch behandelden. Toen deze 'Maritieme Ombudsdienst' het naderende faillissement van de ZV meende te moeten aankondigen, werd het ZV-directeur Pollet teveel. Hij spande een kortgeding in tegen deze organisatie omdat de naam de indruk zou wekken dat het hier om een semi-officiële organisatie gaat.

De rechtbank volgde de ZV in haar argumentatie. Indien Geert Deman de berichten onder eigen naam verspreid zou hebben, zouden ze minder schadelijk zijn voor de ZV dan wanneer dat onder de naam 'Maritieme Ombudsdienst F.V.' gebeurt. Op deze manier krijgen de stellingen van Deman en de zijnen immers een semi-officieel tintje. De rechter bezwoer de Ombudsdienst om onder die naam niet langer campagne te voeren tegen de Z.V. (fv)



Te koop: Fisher ft 25, motor 25 pk - radar - dieptemeter kl. - VHF - autopiloot - AP - br: 2,75 m, l: 7,60 m, diepgang 1,10 m. Tel.: 059 / 80 71 42 of 059 / 31 29 71

Te Koop

Kustvaartuig in goede staat
195 pk, 17 meter lang
Met vismachtiging
050 / 418 416 of 050 / 547 492

Te Koop:

Lijnvissersvaartuig
B.Z.I.-gekeurd: 47 personen.
Interessante prijs
Voor inlichtingen: 058/23.75.44

Te Koop:

Vissersvaartuig
bouwjaar 1987, motor 1990
In perfecte staat
Inlichtingen, na 18 uur:
059 / 50 31 94

Oostendse heemkundige kring 'De Plate' zoekt één exemplaar van HVB nr 8 (augustus) 1990 om haar collectie te vervolledigen. Z.w. op zaterdagvoormiddag Feestpaleis, Wapenplein Oostende.

Stephan Puystiens

Dr. E. Moreauxlaan 209
8400 Oostende
Tel.: (059) 32 25 68.
Schilder - behanger - decorateur
Specialiteit: marmerimitatie & 'Peinture de Paris'

Wie kan mij inlichtingenbezorgen over de O 217 'André Marcel' die in 1928 gebouwd werd op de werf van J. Deneve te Oostende.
Georges Verleene, Duivenhokstraat 39 te 8400 Oostende.
Tel.: 059 / 51 01 14.

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 zij geïnteresseerd in zeemansalmanakken en andere documenten betreffende de visserij. Museum Sincfala, Pannesstraat 140 te 8301 Knokke - Heist, tel: 050 / 51 49 73.

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

Oostende: zeesluis niet geschrappt

Minister van Openbare Werken *Theo Kelchtermans* heeft de geruchten over de vertraging of schrapping van de bouw van een nieuwe zeesluis in Oostende ontkend. In het renovatieprogramma voor de haven wordt de aanleg van nieuwe ro/ro-installaties in de voorhaven echter als prioritair beschouwd, stelt de bewindsman, die zich hiervoor beroept op het advies van de Vlaamse Havencommissie. 'Het is dan ook logisch dat de verlenging van de diepwaterkaai geprogrammeerd blijft in het eerste jaar van de renovatie. De bouw van de zeesluis zal hierop aansluitend starten', zei Kelchtermans.

Het misverstand vloeit voort uit het verschil tussen de 8,46 miljard die in het *Strategisch Plan* als denkoefening werd voorgesteld voor 1995, en de 7,02 miljard die uiteindelijk op de begroting voor dit jaar werd ingeschreven voor havens en maritieme toegangswegen. Bovendien konden om budgettaire redenen verschillende werken vorig jaar niet worden uitgevoerd. Dit geldt voor alle havens, niet enkel voor Oostende.

Zeemacht: Veelgevraagde mijnenjagers

Verscheidene landen hebben belangstelling voor de drie tripartite mijnenjagers van de Belgische Zeemacht. De jagers moesten worden opgelegd nadat het budget van Defensie sterk werd ingekrompen.

Oman, Argentinië, Frankrijk en Griekenland zouden belangstelling hebben getoond voor de aankoop van de vaartuigen, de M919 *Fuchsia*, M918 *Dianthus* en de M920 *Iris*. De voorkeur van Defensie zou gaan naar de twee laatstgenoemde landen, omdat die lid zijn van de Navo.

Frankrijk heeft al een vloot van identieke mijnenjagers die overigens de naam 'Tripartite' meekregen, omdat het schip gemeenschappelijk werd ontwikkeld door Frankrijk, Nederland en België en ook het gros van de onderdelen en wapensystemen uit deze landen komen. Naar verluidt zou de verkoopprijs voor het trio rond de drie miljard BEF draaien. Een beslissing over de verkoop wordt voor einde maart verwacht. Aangestipt kan worden dat ook een fregat 'te koop' staat. Er blijkt interesse voor dit marienevaartuig te bestaan bij Ierland en Tunesië.

Duitsland: scheepsbouwsteun

De federale regering in Bonn en de Noordduitse deelstaten houden er heel andere meningen op na over de overheidssteun die ter beschikking moet worden gesteld. Het federale ministerie van Economische zaken wil 580 miljoen DEM steun voorzien voor nieuwbouw die in 1995 wordt besteld voor levering in de komende twee jaar. Twee derden van dit bedrag zou moeten worden ingebracht door de kuststaten. De regeringen van de kuststaten willen echter dat het totale bedrag van de steunfondsen opgetrokken wordt tot 750 miljoen DEM en dat Bonn voor ten minste 50 % daarin bijdraagt.

1995 is overigens het laatste jaar waarin overheidssteun mogelijk is, want vanaf 1996 treedt het OESO-akkoord over volledige subsidie-afschaffing in werking.

Veiligheid: tankers

Steeds meer bevrachters zeggen niet te willen weten van de nieuwe dubbelrompige tankers zonder een tussenschot dat de tanks in de lengte van het schip in tweeën deelt. De stabiliteit van deze schepen zou te wensen overlaten, meer bepaald tijdens het lossen en laden. Het gevaar zou voortvloeien uit een verplaatsing van het zwaartepunt, waardoor het schip aan het rollen gaat. Volgens anderen dan weer zijn deze schepen veilig, op voorwaarde dat de operatoren weten wat ze doen en de vereiste procedures volgen. De vereniging van onafhankelijke tankeroperatoren gaat dit standpunt verdedigen bij de *International Maritime Organisation*, die zich binnenkort uitsprekt over de vraag of dergelijke tussenschotten in de nieuwe tankers verplicht moeten worden gesteld.

Brussel: Trafiek Zeekanaal groeit

Verleden jaar werd op het Zeekanaal naar Brussel een globale trafiek opgetekend van 8.661.566 ton. Dit is vier procent meer dan hetgeen er in 1993 werd geregistreerd. Deze groei is uitsluitend het gevolg van een verkeersstijging in het kanaalgedeelte van het Vlaamse Gewest. Het verkeer steeg er met 15 % tot 3.688.138 ton. De trafiek van en naar de haven van Brussel liep met 4 % terug en het transitoverkeer naar het zuidelijk gedeelte van het land daalde met 2,2 %.

Europees Parlement: dierenvervoer

Het Europees Parlement heeft een resolutie goedgekeurd, die eist dat de Europese

Transportministerraad gemeenschappelijke normen zou invoeren voor het vervoer van slachtvee binnen de Europese Unie.

In deze resolutie verklaren de Europese parlementsleden tevens dat zij de nieuwe reglementering ter bescherming van kalveren, die door de Europese Commissie werd voorgesteld, gepaard willen zien gaan met een verbod in het kweken van kalveren in kisten zonder bewegingsvrijheid.

In verband met het transport richtten de Europarlementariërs een oproep tot de Commissie om het vervoer van levend vee tot acht uur te beperken en duidelijke normen uit te vaardigen voor het zee-, lucht- of wegvervoer.

De terugbetaling van taksen die verband houden met de uitvoer van levend vee zou overigens afhankelijk moeten worden gemaakt van een veterinaire controle bij aankomst, aldus nog de resolutie. Het Europees Parlement wil verder dat de Commissie een label invoert dat waarborgt dat een kalf in aanvaardbare omstandigheden is vetgemest.

Zoals u elders in dit blad kunt lezen geeft het vervoer van slachtvee doorheen de Unie aanleiding tot heel wat rellen.

Le Shuttle: nieuwe tarieven

Eurotunnel heeft de nieuwe tarieven gepubliceerd voor de dienst 'Le Shuttle', de pendeldienst die wagens onder het Kanaal vervoert. Deze tarieven zullen op 31 maart van kracht worden en tot 30 december van dit jaar gelden.

Er zijn twee types tickets: het *normaal retourticket* en het *vijfdaags retourticket*. Er zijn drie tarieven: het *groene nachttarief* (van 20 tot 10 h), het *gele dagtarief* (van 10 tot 20 h) en het *rode dagtarief* tijdens de weekends in juli en augustus. Ze slaan op één wagen, ongeacht het aantal passagiers.

Voor een normaal retourticket bedraagt het groene tarief 11.800, het gele tarief 14.400 en het rode tarief 17.000 BEF. De groene, gele en rode tarieven van vijfdaagse retourtickets kosten respectievelijk 6.400, 8.400 en 9.400 BEF. Boeking zullen vanaf 1 maart a.s. overbodig zijn.

Dat het ook met de eurotunnel niet allemaal koek en ei is bewijzen de omzetcijfers. Met een omzet van 255,5 miljoen FRF bleef Eurotunnel ver onder de verwachtingen, die in een brochure over de kapitaalverhoging van mei 1994 nog van een omzet van 1,35 miljard FRF gewaagden. Talrijke verträgen hebben de commerciële start uitgesteld. Daarenboven werden de toelinkomsten bij de

spoorwegmaatschappijen slechts vanaf 14 november geïnd, terwijl Eurotunnel aanvankelijk op 12 oktober rekende.

Noordzeevervuiling: zware boetes

Het Marpol-verdrag dateert van 1978. België ratificeerde het in '84. Maar de zeevaartinspectie kon de reglementering al die tijd niet toepassen omdat nu pas over de controle en de strafmaat, werd gestemd.

De nieuwe wet omschrijft nu duidelijk de begrippen schadelijke stof en lozen. Een schadelijke stof is vanaf nu 'elke stof die, indien zij in zee terecht komt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan de biologische rijkdommen, zee flora en -fauna en de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan verstoren'.

Reders die de nieuwe reglementering overtreden worden bestraft met een geldboete die kan oplopen van vijfhonderd-duizend tot 1 miljoen frank. Vermenigvuldigd met de opcentiemen komt dat neer op 100 tot 200 miljoen frank. Als de overtreding 's nachts wordt begaan, verdubbelt het bedrag. Ook de kapiteins kunnen gestraft worden.

Het *Belgisch Mathematisch Model Noordzee (BMM)*, dat de pollutiecontroles uitvoert, is tevreden. Alleen is dat controleren eenvoudiger gezegd dan gedaan. Vorig jaar onderschepte het BMM-vliegtuigje geen enkel schip dat binnen de territoriale wateren aan het lozen was, wel werd proces-verbaal opgesteld tegen een schip dat voor onze kust - maar wel in de internationale zone - loosde.

Containers per binnenschip: groot succes

De containerbinnenvaart is een nog jonge bedrijfstak. Pas in de tweede helft van de jaren zeventig slaagt men erin om het containervervoer op de Rijn tot ontwikkeling te brengen. Het succes was enorm. Zo groeide het internationaal containervervoer via de binnenvaart in de periode 1986-1992 met 140 % tegen het wegvervoer met 65 % en de trein met 5 %. Het aandeel van de binnenscheepvaart in de containerstroom tussen Rotterdam en Duitsland groeide van 5 % in 1978 tot bijna 35 % in 1993. In dezelfde periode daalde het aandeel van het spoorvervoer op dezelfde verbinding van 20 % naar 3 %.

Zeebrugge: grijpt naast nieuwe Noorse aardgasleiding

De Noorse aardgasmaatschappijen kiezen voor Duinkerke als landingshaven voor een nieuwe onderzeese pijpleiding. Een tegenvaller voor het Belgische Distrigas, dat hoopte zijn werkingskosten te kunnen drukken via meer gasleveringen. De nieuwe pijpleiding loopt van het Troll-veld in de Noordzee naar Duinkerken en is 860 km lang. De meerprijs van 10 % boven hetgeen een leiding naar Zeebrugge zou kosten, wordt gecompenseerd door de extra 2 miljard m³ die Frankrijk vanaf 2001 afneemt. Noorwegen wordt hiermee de grootste leverancier van Frankrijk. Zeebrugge blijft desondanks een belangrijk knooppunt in de trafiek van deze energiestof.

Naast de *Zeepipe* is er immers de LNG-terminal voor aardgas uit Algerije en de toekomstige Interconnector tussen het VK en het Europese continent.

Supersnel vrachtschip: 90 km/uur

De *Hisho*, een prototype van een 70 meter lang Japans vrachtschip, heeft met succes een beladen proefvaart met een topsnelheid van 90 km per uur gemaakt tussen het eiland *Goto* en de haven van *Nagasaki*. De belasting tijdens de proefvaart bedroeg 200 ton. Het supersnelle zeeschip is gebouwd op de werf van *Mitsubishi Heavy Industries*. De hoge snelheid van het experimentele schip wordt verkregen door een catamaranconstructie in combinatie met luchtkussens. De ingenieurs maken zich sterk dat de geslaagde proefvaart de weg vrijmaakt voor de bouw van een hogesnelheidsschip van 140 met een laadvermogen van 1.000 ton.

Lloyd's: 54 miljard kwijt

Lloyd's of London, 's werelds grootste verzekeringsmarkt, is naar schatting bijna 54.000.000.000 frank (54 miljard) kwijt aan de gevolgen van de aardbeving in Japan. Het betreft schade die is ontstaan aan de ladingen van schepen in de haven van *Kobe*. Bezittingen in de stad zelf waren niet verzekerd bij Lloyd's.



CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

Vijf jaar Vriendenkring van het Noordzee-aquarium Oostende

Derde Gouden Vis voor O 62, Zilveren Vis voor O 190

De Vriendenkring van het Noordzee-aquarium Oostende bestaat vijf jaar en kan een lijst voorleggen van meer dan 700 leden. Elk jaar loopt voorzitter Robert Coelus zich de benen van het lijf om een aantal initiatieven te nemen, waarbij een jaarlijks ledenfeest niet ontbreekt. Voor de derde keer werden op dit ledenfeest trofeeën uitgereikt aan schippers en bemanningen die gedurende het afgelopen jaar biologische materiaal aanbrachten. Tijdens het afgelopen jaar hebben 17 vaartuigen visvoer, levend materiaal en uit zee opgevisste voorwerpen voor het Noordzee-aquarium aangevoerd. Het bestuur van de vriendenkring bekroont elk jaar de beste aanvoer-

der. De 'Gouden Vis '94' werd toegekend aan schipper-reder Luc Bogaert en de bemanningsleden Marcel Rau en Patrick Vercnocke van de kustvisser O 62 Dini. De trofee 'Zilveren Vis '94' ging naar reder Lucien Desmit, schipper Freddy Lachat en de bemanningsleden Daniel Demey en Kooy van de O 190 Renilde.

Nieuwe bestemming voor Zeetijger

Toen de nieuwe staatsleepboot 'Zeehond' de taak van de verouderde 'Zeetijger' overnam, werd een nieuwe bestemming gezocht voor de oude staatsleepboot. De Marine Kadetten van de Zeemacht weigerden de boot omdat ze voorzagen dat het hen te duur zou uitvallen.

De sleepboot werd dan maar verkocht aan een Brugs slopersbedrijf voor slechts 280.000 frank. De sloper vond het te jammer om het schip af te breken en vroeg Mathieu Devestele van de Oostendse scheepswerf Industrielle des Pêcheries (IdP) of het vaartuig daar

niet mocht worden aangemeerd: 'we zien wel wat er mee gebeurt!'

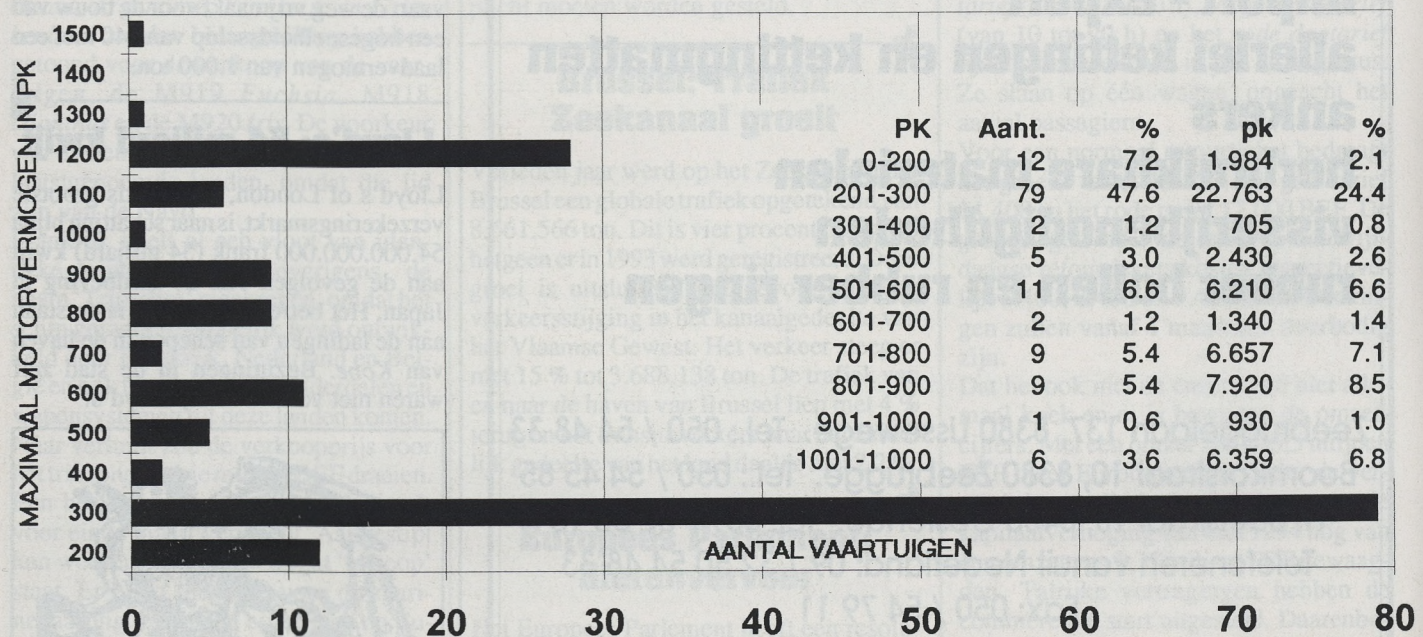
Intussen gebeurde hetgeen volgt: een Nederlandse oogarts, gehuwd met één van de bekendste Nederlandse ballerina's, had even genoeg van de medische wereld, kocht een yacht en vertrok op wereldreis. Op de Caraïben kwam hij in contact met een Duits familie die een zeesleper uitbaat als charterschip voor toeristen. De Nederlandse arts zag een nieuwe roeping. Terug in Europa toog hij op zoek naar een geschikt schip. Zo viel zijnoog op de Zeetijger.

De sleepboot wordt overgebracht naar het Caraïbische eiland Sint-Maarten om zijn nieuwe opdracht aan te vatten. Aan een bemanning voor de overtocht kon het de Nederlandse eigenaar niet ontbreken. Een aantal loodsen en zee loodsen van de Belgische loodsendienst stonden zich te verdringen om verlof zonder wedde te nemen en de 'Zeetijger' vakantiegewijze over te brengen naar het Caraïbische eiland. (dp)

VLOOT

Helft van de vaartuigen heeft minder dan 300 pk

De Belgische zeevisserijvloot (toestand 1.1.95) kan ingedeeld worden in twee grote groepen. De vaartuigen van minder dan 300 pk (Eurokotters en vaartuigen van voor 1981) en de grote vaartuigen van meer dan 1.000 pk. Meer dan de helft van de visserijvloot bestaat uit vaartuigen van minder dan 300 pk. Samen vertegenwoordigen ze slechts een kwart van het totale motorvermogen. Dat is minder dan het totale motorvermogen van de 30 grootste eenheden, overigens allemaal boomkorvaartuigen.



De marines van PIAS

In een atelier, vlak achter het redactiekantoor van dit eigenste blad, werkt het kunstenaarskoppel PIAS (*). Vijf jaar duurt de samenwerking tussen Annie Vanhee en HVB-redacteur Flor Vandekerckhove nu al. En wij stelden ons (en meteen ook hen) de vraag: met zijn tweeën aan één schilderij werken, hoe doe je dat?

In een eerste fase dachten ze na over stijl, over vorm en inhoud, over avant-garde, kamerkunst en transavantgarde, over kunst dus. Ze discussieerden over het soort doeken dat ze zouden maken, en hoe dat in zijn werk zou gaan. Samen bezochten ze galerijen en musea in binnen- en buitenland en geleidelijk zetten ze de stap naar het eigenlijke schilderen. En het lukte. Langzamerhand ontstond een eerste verzameling schilderijen rond het thema sirene - verlokking - verleiding - zee. Deze werken werden in de zomer van 1994 tentoongesteld in de prachtige zalen boven de Nieuwpoortse vismijn. En inmiddels staat een nieuwe serie werken klaar; marines die vanaf 10 maart in de Oostendse galerij De Peperbusse te zien zijn.

We laten hen zelf aan het woord: *'Van meetaf aan wilden we op een ambachtelijke manier aan het werk gaan. We wilden schilderen met respect voor de technieken en het was de bedoeling dat we ons het schildersambacht toeëigenden. Helaas was dat ambacht ons toen nog volkomen vreemd. Maar erg was dat niet, want kunst is, haast per definitie, durven te mislukken.'*

Kunst die durft te mislukken? Moet een kunstwerk dan niet een gaaf geheel zijn? Pias: *'We voelen ons wat dat betreft heel nauw verwant met een schildersgroep als After Nature die zegt: "Abstracte kunst kan altijd met een idee worden verrechtvaardigd. After nature spreekt het failliet uit van dat soort cultuur... Het probleem met abstracte kunst is dat de probleemstelling inwisselbaar is. De kans op mislukking is uitgesloten. Wij schilderen zonder veiligheidsriemen, gaan keihard uit de bocht, in onze methode verraadt de schilder zich constant". En zo moest het*

ook met ons gaan'.

Doorheen het pasticheren (het opzettelijke nabootsen) en via de korte omweg van de parodie (dat alles resulterend tussen 1992 en '94 in de zeemeermin schilderijen) eigende Pias zich het ambacht toe.

Dat ambacht is intussen een verworvenheid geworden.

De marines die op de tentoonstelling in de Oostendse Peperbusse te zien zijn, tonen hoe zelfzeker PIAS terzake geworden is. Dat er echter nog steeds enthousiast geparodieerd wordt bewijzen de schilderkunstige verwijzingen naar bijvoorbeeld de grote marineschilder Turner. Dat ook het spelelement belangrijk blijft zal op de schilderijen te zien, maar dan alleen voor degenen die komen kijken.

Els Dumon

(* Paint it Again Sam, letterwoord dat tegelijk verwijst naar de kunstenaar als fratsenmaker [een pias].

**PIAS exposeert marines van 10 maart tot 2 april
Galerij De Peperbusse
Prins Boudewijnstraat 7
Oostende**

**Openingsuren: wo, do en vr
van 15.30 tot 18 uur
za, zo: 10,30 - 12 u en 14,30 -
18 u**

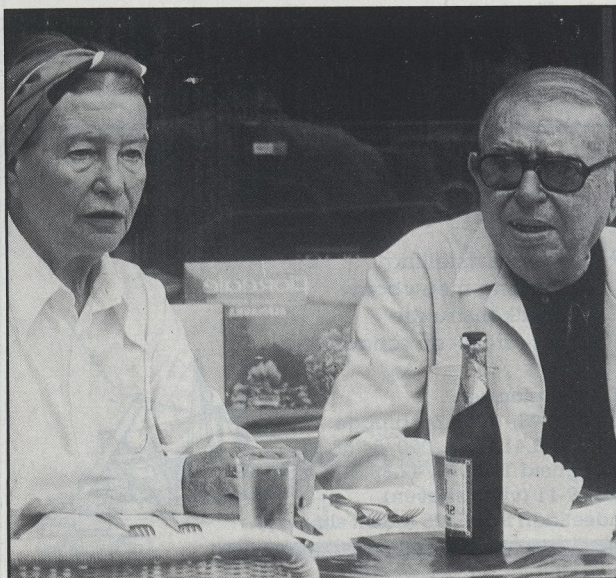
**De vernissage, waarop u
uitgenodigd bent, grijpt
plaats op vrijdag 10 maart
om 20 uur.**

**Inleiding wordt gegeven
door Els Dumon**

**De tentoonstelling wordt
officieel geopend door
Johan Vande Lanotte,
minister van Binnenlandse
Zaken**

**De opbrengst van de ver-
koop gaat integraal naar
Het Visserijblad**

Ook de aankondigingen van de Pias-manifestaties gaan gepaard met parodiërende elementen. Bij de de Pias-oprichting parodiëerden Annie Vanhee en Flor Vandekerckhove de bedscene van John Lennon en Yoko Ono in het Hiltonhotel te Amsterdam. De aankondiging van de tentoonstelling in de zalen boven de Nieuwpoortse vismijn gaf ons een parodie op de verhouding tussen Marilyn Monroe en Arthur Miller. De uitnodiging voor de nieuwste tentoonstelling wordt gesierd door een parodie op Simone de Beauvoir en Jean-Paul Sartre. Waar deze zich graag lieten fotografiëren in het café de Flore in Parijs, verkoos Pias haar aanwezigheid in het Oostendse café De Regisseur te benadrukken (foto rechts gw).



Alles over Het Gat (III)

Pentland Firth: toegang tot de Orkaden en Scapa Flow

DE ORKADEN, dat zijn 67 eilanden (1). Eenentwintig daarvan zijn bewoond door in totaal iets meer dan 20.000 inwoners. De omgeving: zeestraten van 25 tot 37 meter diep; eilanden op de trekroutes van de Atlantische vogels (oceanzwervers) en Skandinavische landvogels die er komen uitrusten tijdens hun trek naar het zuiden. Voor zeevogelliefhebbers zijn de Orkaden een waar paradijs.

Het eiland Mainland* (de namen waarna een * gezet werd, komen voor op het kaartje op volgende bladzijde NvdR) of Pomona bestaat uit gecultiveerde weiden, moerassen, lochs (meren) en vele watertjes. De kust is er ongerept. Hoy* (= Oudnoors voor 'hoog eiland') heeft hoogtepikken van 481 meter (Ward Hill) en 433 meter (Guilag). De 'Old Man of Hoy' is 137 meter hoog. De hoogste klippen bij Johns' Head halen 348 meter. Langs de binnenzijde (Scapa Flow*) zijn er enkele kleine dorpjes. Op Westray* is er tussen Noup Head en Inga Head een gigantisch vogelreservaat waar jaarlijks meer dan 120.000 paren (hoofdzakelijk) drieteenmeeuwen en zeekoeten broeden. Noup Head* en zijn vuurtoren was bij onze IJsland vissers bekend als het punt waar een visgrond begon. Als het weer rond IJsland tegenviel of er viel 'niets te vangen', zakten onze vissers af naar de wateren van Noup Head om daar hun geluk te beproeven.

Papa Westray (Papay in de volksmond) is enkel bewoond door schapenboeren. Alle eilanden zijn met elkaar verbonden door dammen en (vooral) voetveren, waarvan sommigen enkel bij rustig weer uitvaren. Bijna alle eilanden liggen als een grote waaier verspreid omheen een soort binnenzee (= Scapa Flow) waarvan de hoofdingang uitgaat op de Pentland Firth.

Scapa Flow in WO I

Na het uitbreken van WO I werd de kom van Scapa Flow uitgekozen als één van de belangrijkste Britse marinebasissen. Omdat men bang was dat de Duitse U-boten er ravages zouden aanrichten, verbleef de Britse oorlogsvloot de eerste 3 maanden van de oorlog in open zee.

Scapa Flow werd intussen operatief gemaakt. De opening naar de Pentland Firth* werd de ingang. De rest van de zeestraten en nauwe doorgangen zouden worden dichtgemaakt. Het versperren gebeurde via onderzeese stalen kabels en netten, maar ook door het leggen of totzinken brengen van oude schepen (blockships). Zodoende kwamen de oude slagschepen 'Hannibal' en 'Magnificent' respectievelijk terecht in de Hoy Sound en Hoxa Sound. De oostelijke zeeëngten werden afgesloten door het laten zinken van oude vrachtschepen. De Kirk Sound werd afgesloten door de 'Numidian', de 'Aorangi', de 'Thames' en de 'Minieh'. De Skerry Sound sloot men af door 'Teeswood', de 'Elton', de 'Rheinfeld', de 'Almeria' en de 'Argyle' te laten zinken. De East Weddel Sound werd dicht gemaakt door de 'Gartshore', de 'Lapland', en de schoener 'Reginald'. De Water Sound ging dicht met de 'Clio', de 'Lorne' en de 'Pontos'. De Burra Sound werd geblokkeerd door de 'Budrie', de 'Urmstone Grange', de 'Rhonda', de 'Gobernador Bories' en de 'Rotherfield'.

Twee Duitse onderzeeboten probeerden, respectievelijk op 23 november 1914 (U-18) en op 28 oktober 1918 (UB-116) Scapa Flow aan te vallen: ze dolven het onderspit. Toen de vijandelijkheden stil vielen na een matrozenopstand in de Duitse vloot (november 1918), moesten de Duitsers hun Hochseeflotte uitleveren aan de geallieerden vooraleer verder kon worden onderhandeld over vrede. Eind november voeren 5 slagkruisers, 11 slagschepen, 7 kruisers en 50 torpedobootjagers via de Pentland Firth Scapa Flow binnen, zonder munitie en met onklaar gemaakt geschut. De onderhandelingen te Versailles duurden lang. De geallieerden stelden een ultimatum (21 juni 1919). Onwetend over hetgeen aan de hand was en denkend dat de Duitse vloot bij het uitbreken van de nieuwe vijandelijkheden in Britse handen zou blijven, gaf de Duitse vice-admiraal L. Von Reuter bevel alle schepen tot zinken te brengen. De meeste verdwenen naar de bodem van Scapa Flow.

In 1924 kocht Ernest Cox de gezonken Duitse schepen op, bracht ze tussen 1924 en 1939 naar de oppervlakte en verkocht ze als schroot. Als laatste kwam de 'Friedrich der Grosse' (2) naar boven. De vissers van de Orkaden vroegen om ook de versperringsschepen op te ruimen. De Britse Overheid weigerde wegens te duur. Slechts nadat drie vissers er omkwamen werd de

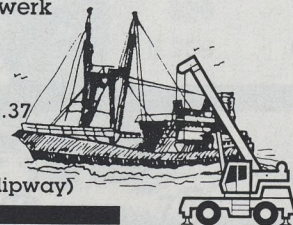


Verheye Joël

n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaïwerk

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



boel (na 1923) gedeeltelijk geruimd.

Scapa Flow in WO II

Toen WO II naderde begon men Scapa Flow terug in te richten als zeemachtbasis. Een aantal blokke-ringsschepen uit de eerste wereldoorlog lagen er nog. En weer werd de beproefde methode gebruikt. Op 9 september 1939 werd de Kirk Sound afgesloten door de 'Seniano', de Skerry Sound door de 'Cape Ortegale' en de Water Sound door de 'Noga'.

Op 13 oktober 1939 voer de U-47 via Holm Sound Scapa Flow binnen. De Duitsers hoopten er de hele Britse

vloot aan te treffen. Deze was echter door toeval uitgevaren. Enkel het slagschip de 'Royal Oak' lag op zijn ankerplaats. Met twee goedgerichte torpedo's kon de U-47 het slagschip kelderden (833 doden) ... en zeggen dat een inwoner uit een omliggend dorpje de duikboot had gezien, dit meldde op de plaatselijke politiepost waar men hem vierkant uitgelachen had.

Vanaf 21 oktober 1939 werden nog meer schepen tot zinken gebracht om alle mogelijke doorgangen af te sluiten: de 'Lake Neuchatel', de 'Buch', de 'Tobacha', de 'Redstone', de 'Gambhira'...

Op het eiland Lamp Holm werd een Italiaans krijgsgevangenenkamp opgericht. De gevangenen kregen opdracht de doorgangen tussen de kleinere eilanden tussen Mainland en South-Ronaldsay* vol te gooien met betonblokken en dammen te maken. Daarop kwamen verbindingswegen. De dammen en de wegen liggen er nog steeds.

Vandaag

Wie Scapa Flow nu bezoekt vindt er in de sounds nog wrakken en de resten van de 'Inverlane', de 'Carron', de 'Pontos', de canadese 'Collingsic', de 'Reginald', de 'Empire Seaman', de Duitse 'Morea', de 'Mantis', de 'Lycia'...

De getorpedeerde 'Royal Oak' ligt nog op de bodem. Het is een erkend monumen: het graf van de 883 soldaten.

Tot 1970 leefden de Orkaden in hun roemrijke verleden. Nadien begon het toerisme een rol te spelen en kwam de oliebusiness. Op Flotta* is een olieterminal gebouwd.

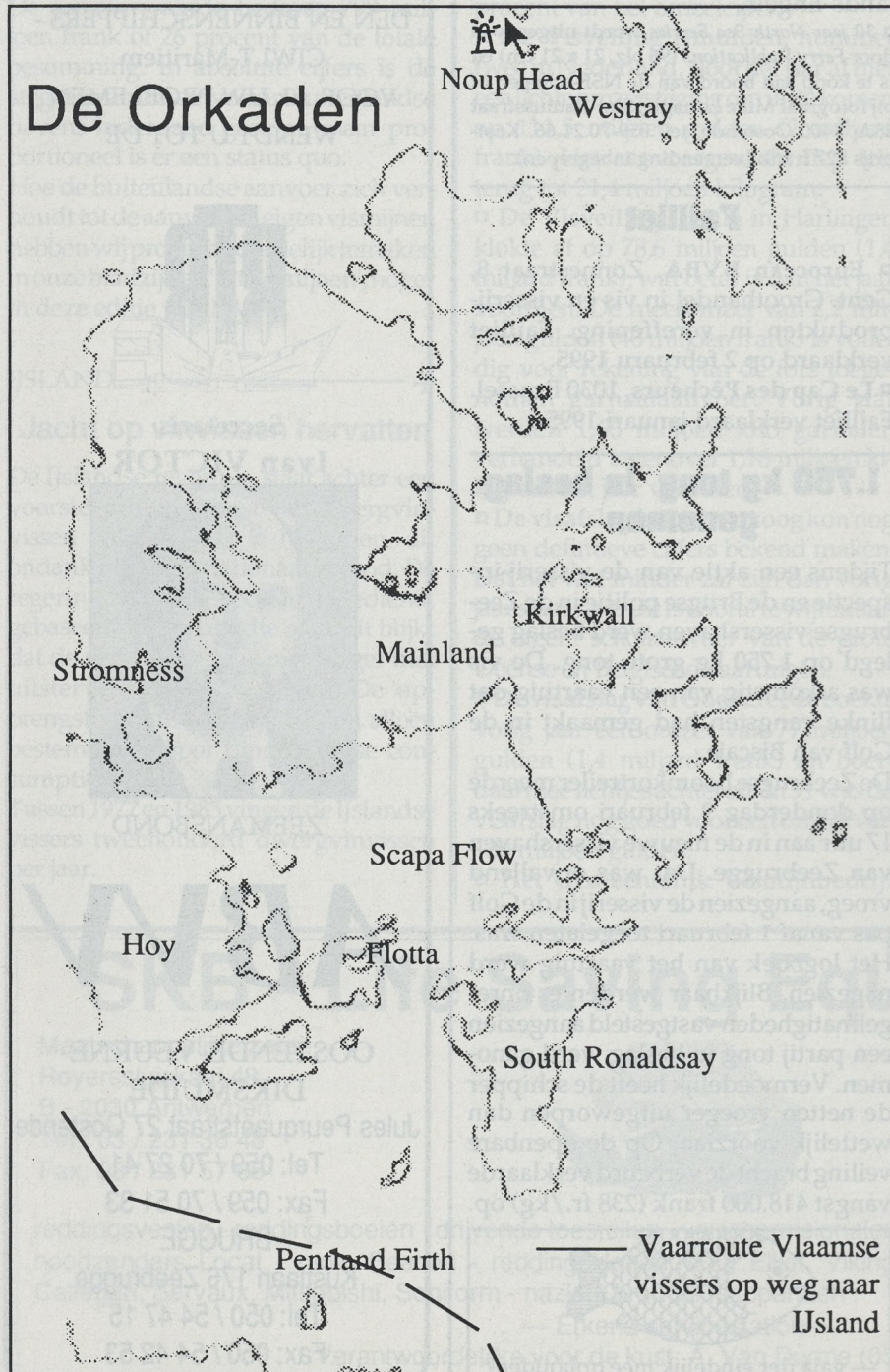
De visserij liep er eerst sterk terug. Sedert 1985 kent ze een heropleving. De twee voornaamste plaatsen, Stromness* en Kirkwall*, zijn ook de meest gebruikte vissershavens. De volledige vloot is te Kirkwall (K) geregistreerd. Naast de kustvaartuigen, worden er de laatste jaren veel grote pusesseiners en kleinere, maar zeer geavanceerde, hektreilers (pocketfreezers) in gebruik genomen.

De Orkaden baden in de relieken. Kirkwall heeft een 850 jaar oude kathedraal, overal vind men neolithische opstaande stenen, waarvan die uit Stennes de beroemste zijn. Shara Brae is een dorp uit het steentijdperk en de Tomb of Maxhow is een uniek 3.000 jaar oud graf.

Prettig detail: om de inwoners van de eilandengroep financieel te gerieven, richtte de 'National Commercial Bank', in plaats van elk eiland van een filiaal te voorzien, een klein passagiersschip, ('Otter Bank') in als drijvend bankkantoor. Volgens een beurtrol vaart het schip alle bewoonde eilanden af.

Daniël Pots

De Orkaden



(1) Sommige bronnen vermelden 75 eilanden
(2) Op dit vaartuig begon de Duitse matrozenopstand die meteen een einde maakte aan WOII.

De HVB-kalender voor Visserij

MAART

1-30 Dubbeltentoonstelling Potvissen en Walvisvaart, Visserijmuseum Oostduinkerke en Duinenabdij Koksijde (tot 15.6.95)

1-30 Oostende en de binnenvaart, tentoonstelling in het Heemmuseum De Plate, Wapenplein, Oostende (tot 28.04.95)

4 Garnaalbal (Feestzaal Ten Stuyver) en uitreiking Garnaaltrofee 13 - 17 14de Visserijweek van de Azoren te Horta (meer info in HVB 2,1995 pag. 42).

14 - 16 The Boston International Seafood Show (USA). Meer info in HVB 2,1995 pag. 42.

23 - 25 Fishing 95. Jaarlijkse visserijbeurs te Aberdeen. Meer info in HVB 2, 1995 pag. 42.

31 Banket Oostendse Haven-gemeenschap

APRIL

1-2 Tentoonstelling Verleden en toekomst van Oostendse Havens

1-28 Oostende en de binnenvaart, tentoonstelling in het Heemmuseum De Plate, Wapenplein, Oostende

4 - 6 Sasmex International 95. Conferentie en tentoonstelling over veiligheid op zee. Baltimore USA (meer info in HVB 2,1995 pag. 42).

6 Nationale Visserijconferentie in Urk (NL)

17 Visserhulde en Dag der Zeelieden in Oostende

23 St.-Georges Day in Zeebrugge

MEI

4 Terugkomst Mercator in Oostende

4-7 Internationale jaarbeurs voor visserijproducten in Tampere, Finland

1 Herdenkingsmis, ereplein Visserijmuseum, Oostduinkerke

9-11 European Seafood Exposition in Brussel (Heizel)

19 Dag van de Zeevis in Zeebrugge

18-21 54ste Internationaal salon voor de visserij en aquacultuur in Ancona (It.)

25 Baron August de Maere Wandeltocht", Torhout-Zeebrugge

30 Veiling eerste vaatje Hollandse Nieuwe in Scheveningen (NL)

30 jaar North Sea Ferries

Het boek *North Sea Ferries - Across Three Decades* rolt deze maand van de persen. Het boek beschrijft de geschiedenis van de Britse rederij die in 1965 werd opgericht en sinds 1974 vanuit Zeebrugge opereert. Barry Michell, ook auteur van *North Sea Ferries - Ships of the night* (1991) werkte mee aan de samenstelling van het boek dat een overzicht jaar per jaar brengt van de geschiedenis van de rederij. Het werk bevat beschrijvingen van alle schepen met technische gegevens, maar vooral veel foto's. Het boek is tweetalig Nederlands-Engels.

□ 30 jaar *North Sea Ferries* wordt uitgegeven door *Ferry Publications* (96 blz, 21 x 21 cm) en is te koop aan boord van de NSF-schepen of bij fotograaf Mike Louagie, Sint-Paulusstraat 38A, 8400 Oostende, tel. 059-70.21.66. Kostprijs 527 frank (verzending inbegrepen).

Failliet

□ Eurocean BVBA, Zonnestraat 8, Gent. Groothandel in vis en visserijproducten in vereffening. Failliet verklaard op 2 februari 1995.

□ Le Cap des Pêcheurs, 1030 Brussel. Failliet verklaard januari 1995.

1.750 kg tong in beslag genomen

Tijdens een actie van de visserij-inspectie en de Brugse politie in de Zeebrugse vissershaven werd beslag gelegd op 1.750 kg grote tong. De vis was afkomstig van een vaartuig dat flinke vangsten had gemaakt in de Golf van Biscaje.

De Zeebrugse boomkortreiler meerde op donderdag 9 februari omstreeks 17 uur aan in de nieuwe vissershaven van Zeebrugge. Dat was opvallend vroeg, aangezien de visserij in de Golf pas vanaf 1 februari toegelaten was. Het logboek van het vaartuig werd nagezien. Blijkbaar werden er onregelmatigheden vastgesteld aangezien een partij tong in beslag werd genomen. Vermoedelijk heeft de schipper de netten vroeger uitgeworpen dan wettelijk voorzien. Op de openbare veiling bracht de verbeurd verklaarde vangst 418.000 frank (238 fr./kg) op.



— gaia der eindelijk mee ophouden?

Volgende maand in HVB:
alles over de voetbalclub
F.C. Vismijn

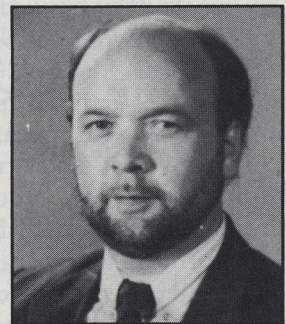
Volgende maand in HVB.
Inteviuw met de Oostendse
vismijnfiguur
Frans De Hamers

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



Secretaris

Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE-VEURNE-
DIKSMUIDE

Jules Pourquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

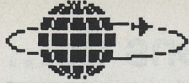
Fax: 059 / 70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53



(Belgen in de) WERELD →

**minder aanvoer
in het buitenland**

Er zou een einde gekomen zijn aan de toenemende aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens. Het aanvoergewicht zou met 8.400 ton ongeveer tien procent lager liggen dan vorig jaar, terwijl de besomming met 30 miljoen verminderde (- 4 %) tot 770 miljoen frank, een bedrag dat toch nog steeds meer dan eenkwart van de totale besomming vertegenwoordigt. In 1993 werd 9.353 ton aangeland in vreemde haven of 29 procent van de totale aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot. De aanvoerwaarde bedroeg 799 miljoen frank of 26 procent van de totale besomming. In absolute cijfers is de stijging van de aanvoer in buitenlandse havens inderdaad gestopt, maar proportioneel is er een status quo.

Hoe de buitenlandse aanvoer zich verhoudt tot de aanvoer in eigen vismijnen hebben wij proberen duidelijk te maken in onze bladzijden 'uit de mijnen', hoger in deze editie van HVB.

IJSLAND →

Jacht op vinvissen hervatten

De IJslandse regering staat achter een voorstel om de vangst van dwergvinvissen volgend jaar te hervatten, dit ondanks een internationaal verbod. De regering heeft een voorstel ingediend, gebaseerd op een studie waaruit blijkt dat de vinvispopulatie niet langer met uitsterven wordt bedreigd. De opbrengst van de walvisjacht zou alleen bestemd zijn voor binnenlandse consumptie.

Tussen 1977 en 1985 vingende IJslandse vissers tweehonderd dwergvinvissen per jaar.

NEDERLAND →

Omzet Urk: 4,3 miljard frank

De Gemeentelijk Visafslag Urk heeft vorig jaar goed gedraaid. Met een totale opbrengst van 238,2 miljoen gulden (bijna 4,3 miljard frank) is dat 10,8 miljoen gulden beter dan vorig jaar (+4,7 %). Ook het aanvoergewicht zat in de lift met een stijging van 43 miljoen kilogram tot 45,9 miljoen kilogram (+6,7 %). De grootste Nederlandse visafslag mocht ook meer aanvoerders ontvangen; ook uit het buitenland, maar hun aandeel in het totale resultaat nam niet toe. De aanvoerwaarde van de buitenlandse aanvoerders was goed voor 29 procent van het omzetcijfer.

▣ De Visveiling IJmuiden, nummer twee in Nederland, sloot het jaar af met een lichte omzetzijging om uit te komen op 111,5 miljoen gulden (2 miljard frank). Het aanvoergewicht liep iets terug tot 21,4 miljoen kilogram.

▣ De Visveiling Insula in Harlingen klokte af op 78,6 miljoen gulden (1,4 miljard frank), wat beter is dan het jaar voordien. De meeromzet van 2,2 miljoen gulden (40 miljoen frank) is volledig voor rekening van de fors toegenomen garnaalaanvoer. Vorig jaar werden 1,66 miljoen kilo garnalen verhandeld tegenover 1,16 miljoen kilogram het jaar voordien.

▣ De visafslag in Lauwersoog kon nog geen definitieve cijfers bekend maken. Dat het wat minder zal zijn dan vorig jaar staat vast. Dit is vooral te wijten aan de lagere scholaanvoer van de grote Deense en Belgische vaartuigen.

▣ De visafslag van Goedereede boekte vorig jaar een omzet van 77 miljoen gulden (1,4 miljard frank) en boert daarmee lichtjes achteruit. In '91 was de visafslag nog goed voor een omzet van 100 miljoen gulden.

▣ Het Gemeentelijk Vismijnbedrijf

in Vlissingen kwam vorig jaar uit op bijna dan 51 miljoen gulden (ruim 915 miljoen frank), iets hoger dan het jaar voordien. De 9.591 ton verhandelde vis betekenen een toename van 100 ton.

▣ Breskens sloot het jaar af met 21,8 miljoen gulden (393 miljoen frank) waardoor voor de eerste keer de kaap van 20 miljoen gulden werd overschreden. De oorzaak van de omzetzijging ligt bij de Belgische aanvoer. De overstap van twee grote Zeebrugse vaartuigen heeft het verschil gemaakt.

**Visfraude in Vlissingen naar
rechtbank verwezen**

Ruim een jaar geleden, in februari vorig jaar, voerde de Algemene Inspectiedienst (AID) onder het oog van een televisiecamera huiszoeken uit in de kantoren van de visafslag, het gemeentehuis en in particuliere woningen in en rond Vlissingen. De AID vermoedde dat grote hoeveelheden vis buiten de veiling werden verhandeld om de beperkingen van de vangstquota te omzeilen. Verwacht wordt dat de zaak nog voor de zomer voor de rechter komt.

**Visafslag Lauwersoog
ontslaat directeur**

Direkteur Gomarus van de Coöperatieve Visafslag Lauwersoog is aan de deur gezet. Volgens de aandeelhouders is het vertrouwen zoek. De visafslag deed het vorig jaar minder goed en moest een aanzienlijke omzetzijging ondergaan. De oorzaak werd gezocht in de goedkope invoer van vis uit het oostblok en het wegblijven van vissers uit België en Denemarken. Ook de slechte bereikbaarheid van de haven door het dichtslibben van de Westbank zou een rol kunnen spelen in het slechte resultaat.

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)

In voorgaande afleveringen zongen we al over de onmogelijke liefde voor Sally Brown en over de muijterse vlucht uit een wormdoorwreten romp... Wat kan de Shanty-man nog meer bieden? *'Paddy Furlong was the natural and accepted leader in any company of seamen at work, as his qualities were outstanding. Het was always at the head of a line of men, bracing up or squaring in the yards, and providing the sing-song 'chanty', to which all pulling on ropes was done, sung in his deep an melodious voice, which made work seem much easier...*

As acknowledged chanty-man, Paddy had an extensive repertoire of lengthy songs, with endless variations, for hoisting the heavy yards. Among these chants were Sally Brown, I love your Daughter, A Yankee Ship came down the River, Good-bye Fare thee well, Blow the Man down, and others, often unprintable, which all helped to keep the men in good heart, and above all working in unison to the rhythm of the songs.'

(The Cape Horn Breed, Capt W.H.S.Jones, Master Mariner, 1956)

(Red. André Baert)

Zeemansliederen (IX)

Nog Capstan-Shanties

VAN DE CAPSTAN-SHANTY Santi Anno wordt aangenomen dat het in de Mexicaanse oorlog (1846-47) is ontstaan. In deze strijd tussen de V.S. en Mexico kozen Britse zeelui meestal de zijde der Mexicanen. Dit verklaart waarom generaal Santa Anna in deze shanty vaak als overwinnaar wordt afgeschilderd, terwijl hij in realiteit in *de slag van Buena Vista*, Monterrey aan Gene-

raal Zachary Taylor moest afstaan, zodat Texas en Californië USA-bezitwerden en bleven.

- 1 Oh, Santiana gain'd the day, away Santiana!
Santiana gain'd the day, All across the plains of Mexico!
- 2 He gained the day at Molley-del-rey,
an 'General Taylor ran away.
- 3 All of his men were brave an' true,
Every soldier brave and true.
- 4 Oh, Santiana fought for fame,

- Oh, Santiana gained a name.
- 5 An' Zachary Taylor ran away,
He ran away at Molley-del-rey.
- 6 Santiana's men were brave,
Many found a soldier's grave.
- 7 'T was a fierce an' bitter strife,
Hand to hand they fought for life.
- 8 An 'Santiana's name is known,
What a man can do was shown.
- 9 'T was on the field of Molley-del-rey,
Santiana lost an leg that day.
- 10 Oh, Santiana fought for his gold,
What deeds he did have oft been told.
11. Oh, Santiana's day is o'er,
Santiana will fight no more.
- 12 Oh, Santiana's gone away,
Far from the field of Molley-del-rey.

Van dit lied bestaan nog twee opvallend afwijkende versies. In de *hauling song 'General Taylor'* gaat het over de mythische schipper en verpersoonlijking van de wind, *Mr. Stormalong*, en beschrijft ondermeer een recht uit de negrofolklore gegrepen ceremoniële begrafenis. In een tweede, zeer lyrische balladeversie is *Santa-Ana* een Indiaans meisje wier ongelukkige liefdesrelatie met een zeeman duidelijk verwijst naar het populaire *'Shenandoah'*.

In één adem kunnen we hier twee, zowat even befaamde thuisvaartshanties vermelden. Waar *'Rolling home'* (bij de Duitse zeelui bekend als *'Segler Heim'*) het geijkte lied was bij het vertrek uit Australië, was *'Goodbye Fare-ye-well'* de standaardshanty die werd aangeheven bij de thuisvaart vanuit de Chileense salpeterhavens. De avond voor de afreis werd een houten kruis met 4 lampen, dat het Zuiderkruis moest afbeelden, aan de ra gehesen. Het was niet ongebruikelijk dat vlak voor de afvaart zeelui van andere schepen aan boord het lied kwamen meezingen.

Rolling Home

Call hands to man the capstan.
See your sheets and cables clear.
For tonight we'll ship our anchor.
And for England's coast we'll steer.

Chorus: Rolling home, rolling home.
Rolling home across the sea.
Rolling home to merry England.
Rolling home to land and thee.

Many maids of differing colors, harbor minds of



De Britse topzeilschoener 'Malcolm Miller' vaart de Oostendse haven binnen (foto Mike Louagie)

sailor men.

As they head their ships to sea, memories sweet shall ever be.

You may talk about your Spanish Donnas, with their dark and silky hair.

But there's better girls in England, twice as true and just as fair.

I have kissed Columbia's beauties, underneath a wide spruce tree.

I have loved the girls of Oregon, while I was dreaming of the sea.

I have hugged Australia's daughters, underneath the bleu gum tree.

I have courted Indian maidens by the shore of Java's sea.

I have talked of home and marriage with the girls who loved me true.

I have thought I could be happy in the land I never knew.

Still our thoughts they keep returning to our sweethearts 'cross the sea.

And we long to see Saint Katherine with old England on our lea.

(Banks of the) Sacramento

Deze shanty is het onderwerp van een eigenaardige polemiek. Het lijkt geen twijfel dat het lied ontstond op die grote Amerikaanse clippers (als de 'Flying Cloud') die tijdens de Californische Goldrush rond Kaap Hoorn joegen naar de Sacramento River nabij San Francisco. Het lied is echter zodanig identiek aan *Stephen Fosters* overbekende 'Camptown Races', dat niemand nog weet wat nu eigenlijk het originele is. Wel schijnt het reeds in 1849 aan de kaapstanders gezongen te zijn, waar *Foster* pas één jaar later de auteursrechten van zijn lied kreeg.

In the Black Ball Line I served my time

With a hoodah, and a Hoodah,

In a full rigged ship and in her prime

With a hoodah, hoodah day.

Chorus:

So it's blow, boys, blow

For California

There's plenty of gold

So I've been told

On the banks of the Sacramento

O we were the boys to make her go...

Around Cape Horn in the frost and snow...

Around Cape Stiff in seventy days...

Around Cape Stiff is a mighty long ways...

When we was tacking 'round Cape Horn...

I often wished I'd never been born...

O the mate he whacked me around and around...

And I wished I was home all safe and sound...

O when we got to the Frisco docks...

The girls were all in their Sunday Frocks.

René Van Mol

Vervolgt

Het
eerstvolgende
nummer van HVB
ligt in de
krantenwinkels
op 7 april

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op kwaliteit en daar een redelijke prijs voor over heeft

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf
Colijnsplaat

Tel 00 31 1199 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 1199 5229



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 62 jaar het geval.

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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