HVB 62

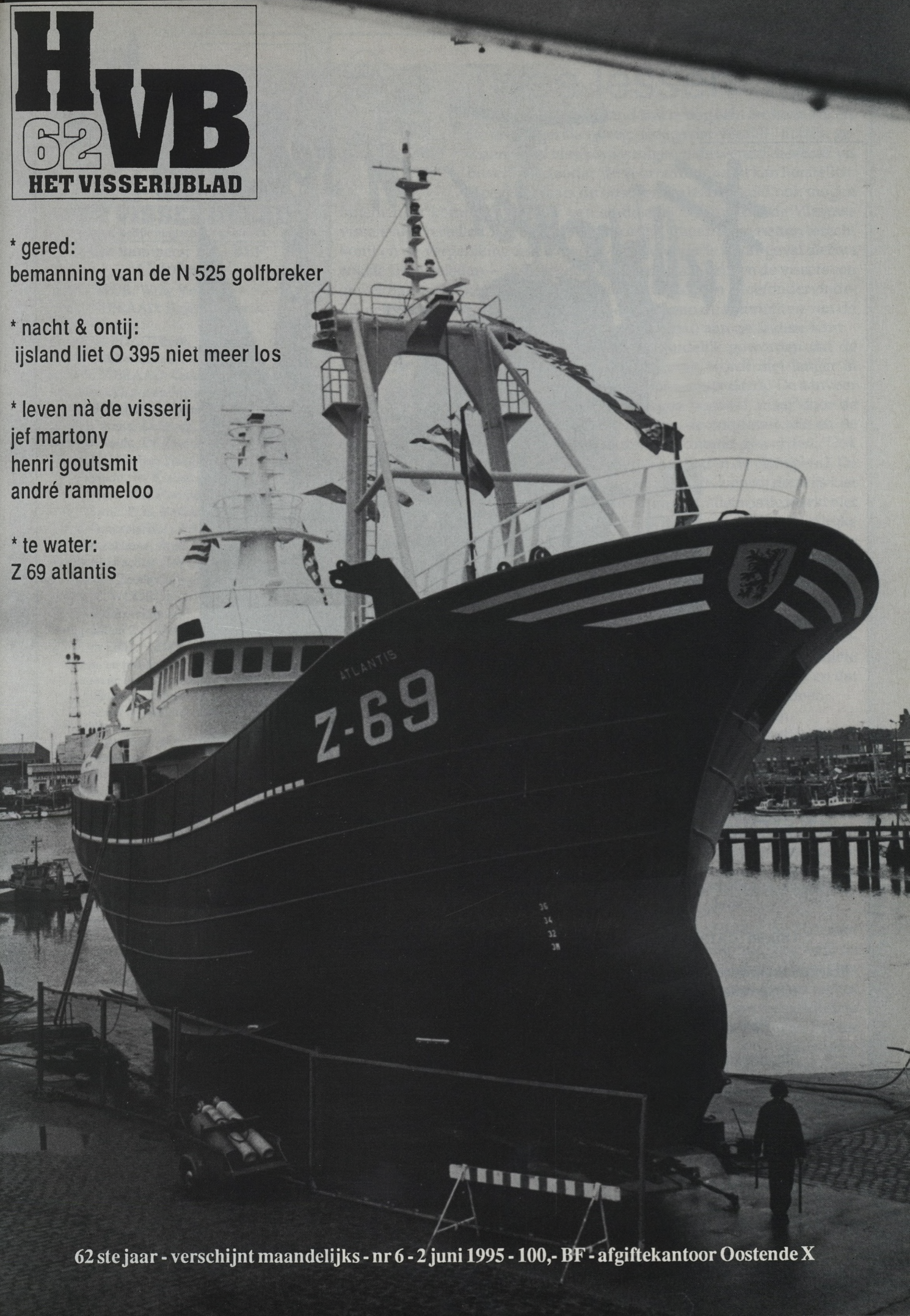
HET VISSERIJBLAD

* gered:
bemanning van de N 525 golfbreker

* nacht & ontij:
ijsland liet O 395 niet meer los

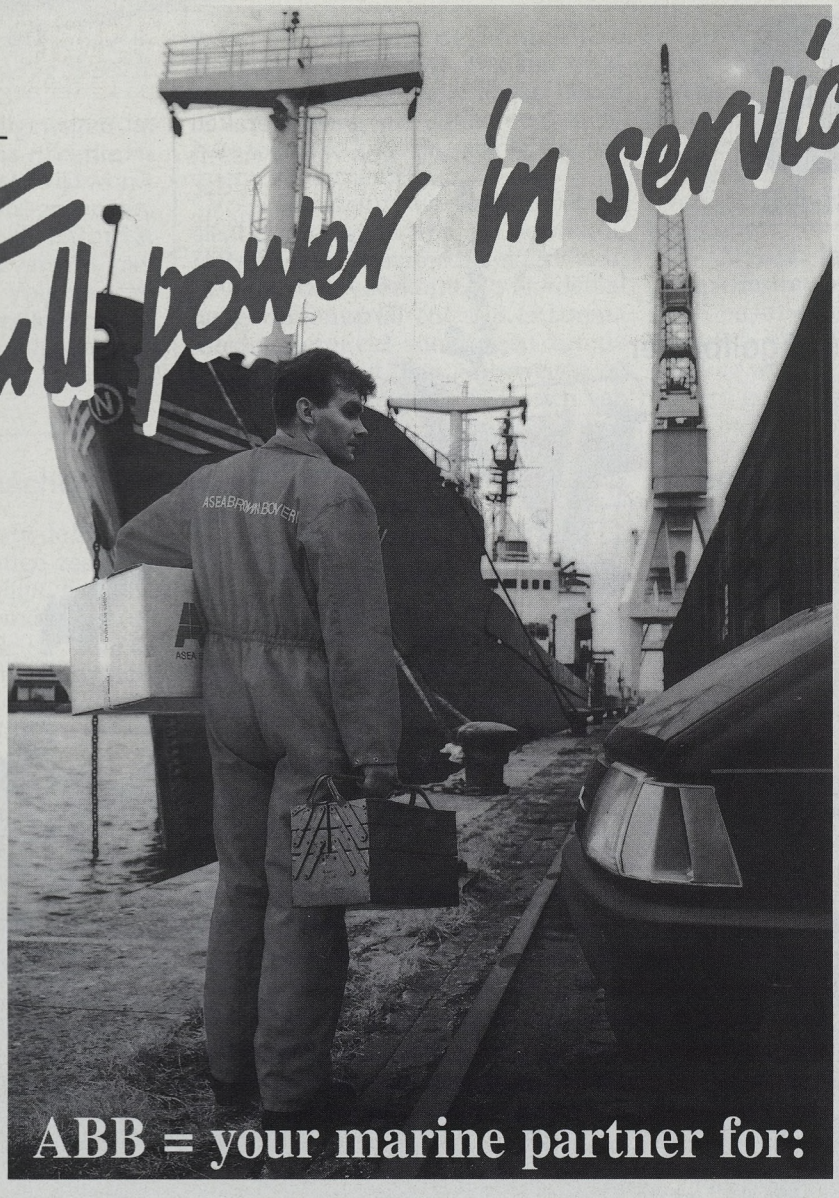
* leven nà de visserij
jef martony
henri goutsmit
andré rammeloo

* te water:
Z 69 atlantis



62 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 6 - 2 juni 1995 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Full power in service!



Refrigeration

Technical knowledge on an expert level

Official STAL dealer

Practical experience with all types of refrigeration systems

Spare parts

Maintenance/Service

Modifications to more environmental friendly media

Electro-Technical Service

Rotating Machines

Revision and rewinding

Electrical drives

Generator control and switchgear

Ship automation

Predictive maintenance

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

Alycad - Antwerpen

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

ABB
ASEA BROWN BOVERI

HVB 62

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR: Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en Marc Loy
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Roger Decleer, Juul De Vocht, De Zetduivel, John Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, 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 (Nl] Vermelding: abo HVB.

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

Omslagfoto: Guido Walters



Twee lessen

Een eerste les. Niemand kan er nog echt omheen kijken. De zeeën geraken leeg: leeggevist vooral! Er zijn gewoon *teveel* vissersvaartuigen in de wereld die *teveel* vis bovenhalen zodat 'de voorraad' zich niet kan herstellen. Hoeveel plaats de oceanen op deze wereld ook mogen innemen, er komt wel degelijk een einde aan. Dat moet je de Vlaamse vissers niet vertellen. Zij zien met eigen ogen wat er in hun netten terecht komt en de vergelijking met vroeger — en vroeger is in dit geval slechts enkele jaren geleden — is vlug gemaakt. Zodoende hebben de vissers een geweldige ecologische ervaring opgedaan: zij hebben proefondervindelijk geleerd dat er een wisselwerking bestaat tussen de activiteiten van de mens aan de ene kant en de omgeving (het milieu) aan de andere kant.
Een tweede les. Het is ook in de visserij duidelijk geworden dat de economie grenzeloos geworden is. De tongprijs wordt niet langer in bijvoorbeeld de veiling van Zeebrugge gemaakt, maar *elders*. De aanvoer wordt niet door de Belgische vissersvaartuigen bepaald, maar door de *invoer*. Door de ontwikkeling van het vervoer, de communicatie en de computers is de visserij onderdeel van de wereldmarkt geworden. Ook dat moet je de vissers niet vertellen. Vraag & aanbod in de vismijnen? De Vlaamse vissers brengen minder vis aan wal en toch zien zij de prijs niet stijgen! Het marktmechanisme speelt meer dan ooit; alleen is de markt niet langer onder het dak van de vismijn te vinden, maar in de talrijke cijfergegevens in al even talrijke computers, die via weer andere, maar even talrijke faxtoestellen tot bij de klant komen... Is de wereld een dorp geworden? Het ziet er alvast naar uit dat ze een vismijn geworden is.
Overbevissing langs de ene, uit de markt geconcurreerd langs de andere kant: de twee grote visserservaringen van de jongste jaren! Die twee ervaringen zijn meer dan ontmoedigend voor hen die letterlijk in-het-zweet-hun-aanschijns het werk moeten doen. Terwijl ze zich afbeulen, weten ze dat er ecologische redenen zijn om het *niet* meer te doen en dat er zogezegd geen economische redenen zijn om het *wel* nog te doen.
Zo te zien moet de Vlaamse visserij maar ophouden te bestaan.
Wie deze conclusie trekt bewijst echter dat hij niets geleerd heeft; ook niet uit de twee ervaringen die hierboven beschreven worden. Want als de ecologie ons leert dat de mens in staat is onherstelbare schade aan het milieu toe te brengen, dan moet het toch even duidelijk zijn dat de mens evengoed in staat is onherstelbare schade aan de samenleving toe te brengen. Als de ecologie ons leert dat het verdwijnen van vis uit de zeeën een verarming voor het milieu betekent, dan is het toch evengoed zo dat het verdwijnen van Vlaamse vissers een verarming voor de samenleving betekent. Er bestaat niet alleen een voedselketen, er is ook een samenlevingsketen van degenen die dat voedsel produceren.
Onze critici zeggen (deels terecht) dat we het al lang hadden moeten zien afkomen: de globalisatie van de economie, de achteruitgang van de visstand. We hebben kortzichtig geredeneerd en gehandeld, zo heet het in die hoek. Kan zijn. We moeten dus nu maar oppassen dat we niet in dezelfde fout vervallen. Ook wat de economie betreft, kunnen we immers alleen maar een foto maken van de huidige situatie. Maar het leven is meer dan een foto. Het leven is een film waarin die foto maar een momentopname is. Het zou kortzichtig zijn om de visserij aan de hand van dat beeld van de kaart te vegen. En de dingen veranderen snel vandaag de dag. Over pakweg tien jaar kan je wellicht een hele andere foto maken. Hoe zal de voedselvoorziening van dit land er dan uitzien? Welke rol zullen vis en visserijprodukten in die voedselvoorziening spelen? Welk soort visserij zal er dan bedreven worden? We hebben er geen antwoord op. We zullen het dus alleen maar weten wanneer we ermee doorgaan, met die visserij van ons.

Flor Vandekerckhove

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



Niet voor niets geeft 70% van de reders ter visserij het vertrouwen aan HULP IN NOOD. Daar vindt men immers een waaier van voordelen, zoals:

— lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;

— volledige dekking van de risico's;

— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;

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

— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

100ste vissersvaartuig verwacht ter gelegenheid van halfeeuwfeest van Scheepswerven De Graeve in 1996

Tewaterlating en doop van nieuwe Z.69 Atlantis



Z.69 Atlantis
Tonnemaat: 385 brt
Motor: ABC 8DZC
Motorvermogen: 1.200 pk
Lengte over alles: 38 m.
Breedte: 8,5 m.
Diepgang 4,80 m.
Schroef: 3.200 mm Van Voorden in straalbuis
Stuurmachine: Brusselle
Koeling: Promac

Foto boven: De eigenaars en bemanning van de Z.69: reder Bart Schiltz, Remi Carton (schipper), Bernard Körner (motorist), Daniël Rosseel, Ringo Declercq en Lino Vidal-Garcia (matrozen) en Sören Couwyzer (scheepsjongen). Op de achtergrond de nieuwe Z.69 Atlantis. (Foto gw)

Vraag: waar worden in België nog vissersvaartuigen gebouwd? Zeebrugge is het juiste antwoord. Niets wijst erop dat daar in de toekomst verandering in komt. Voorlopig is de nieuwe Z.69 *Atlantis* nummer 99 in de lange reeks vaartuigen die bij de Scheepswerven De Graeve van stapel liepen. Het dossier voor bouwnummer 100 is nog niet volledig rond, maar in de ateliers worden de eerste segmenten voor het volgende vissersschip al gelast. De doop van het jubileumschip zou dan kunnen samenvallen met het halfeeuwfeest van de Scheepswerven De Graeve. Vader Leon De Graeve begon immers in 1946, volgend jaar precies 50 jaar geleden, met zijn scheepswerf.

OP 17 MEI was er veel volk op de been in de Zeebrugse vissershaven. Aanvankelijk gebeurde de begroeting van de genodigden onder regenschermen. Maar de hemelsluizen gingen geleidelijk dicht naarmate het waterpeil in het visserijdok naar zijn hoogste stand steeg. De tewaterlating en de doop van de nieuwe boomkortreiler Z.69 *Atlantis* werd verder door de weergoden niet meer verstoord.
Het was minister-president van de Vlaamse Gemeenschap Luc Van den Brande die als peter optrad, bijgestaan door mevrouw Celie Dehaene, meter van het schip. De nieuwe Z 69 is de vervanger van de vorige Z 69 *De Kaper*, een paar jaar geleden naar Grimsby uitgevlagd (nu GY.269), van de vennoten *Bart Schiltz* en *Remi Carton*.
Voor Schitz, neef van de Antwerpse politicus *Hugo Schiltz*, is het de vierde keer dat hij beroep doet op de De Graeve. De Z 289 *Jan Breydel* liep in 1980 van stapel (en is vergaan in april '85), in 1982 volgde de ☞



Foto onder: Mede-eigenaar en schipper van de Z.69 *Atlantis* Remi Carton en zijn echtgenote. (foto gw)



Z 89 *Sandra* (telkens met *Medard Vandenbroucke*, nu O 89). De Z.69 *De Kaper*, in 1986 gebouwd, was de derde in de reeks. Voor de bouw van de Z.69 *Atlantis* werd dus opnieuw beroep gedaan op de ervaren Zeebrugse scheepsbouwer. De nieuwe boomkortreiler vergde een flinke investering. De kostprijs van het vaartuig ligt immers ergens tussen de 125 en 130 miljoen frank.
Voor de bemanning van de nieuwe Z 69 werd beroep gedaan op *Remi Carton* (schipper), *Bernard Körner* (motorist), *Daniël Rosseel, Ringo Declercq* en *Lino Vidal Garcia* (matrozen) en *Sören Couwyzer* (scheepsjongen).

Dubbelfeest

Het zal nog niet dikwijls gebeurd zijn dat de *tewaterlating* en de *doop* van een vissersvaartuig samenvielen. Dat laatste gebeurt immers maar als het nieuwe vaartuig vaarklaar is. Het was echter een ideale gelegenheid om minister-president Van den Brande, net voor de parlementaire verkiezingen, in Zeebrugge te krijgen. Geen slechte zet van Rederscentrale-voorzitter Bart Schiltz, nu Van den Brande een tweede ambtstermijn tegemoet gaat. De Vlaamse Gemeenschap speelt immers een belangrijke rol bij de toekenning van de scheepskredieten die kunnen oplopen tot maximaal veertig procent van de bouwkosten. Aangezien er in de visserij nog wat op stapel staat zijn goeie relaties met de overheid altijd meegenomen. Het was visserijaalmoezenier Dirk Demaeght die het vaartuig rijkelijk besprenkelde vooraleer het feilloos van de helling gleed. Scheepsbouwer Roger De Graeve was na de spannende momenten opnieuw een gelukkig man, die echter de toekomst niet uit het oog verliest. Hij bevestigde dat er onderhandelingen lopen voor twee nieuwe vaartuigen, goed voor anderhalf jaar werkzekerheid op de Zeebrugse werf. Over de identiteit van de opdrachtgevers wil hij voorlopig niets kwijt. Maar zoals steeds in het kleine visserijmilieu worden al namen genoemd.
Vermelden we nog dat de Z 69 *Atlantis*, een zusterschip van de Z 121 *Deborah*, tegen einde juni volledig afgewerkt zal zijn. (gw)



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

Een stuk over reders die ermee opgehouden zijn

Is er leven na de visserij?

HET MOET ONS al een tijdje van het hart: de visserij is een ondankbare gemeenschap! Zolang je in de sector aktief bent, lopen ze je deur plat, maar de dag dat je er niet meer bij hoort, laten ze je links liggen. Er zijn er veel — en niet van de minste — die dat al moeten ervaren hebben. Redenen genoeg voor HVB om ook dáár eens iets aan te doen. Zo links en rechts liepen we dan ook moedwillig een oudgediende tegen het lijf: *'Zo, da's lang geleden,'* zegde onze Zeedierenjager dan langs zijn neus weg, *'en wat voer jij allemaal uit, vandaag de dag?'*. Intussen haalde hij zijn notitieboekje uit en schreef er onderstaande zinnen in.

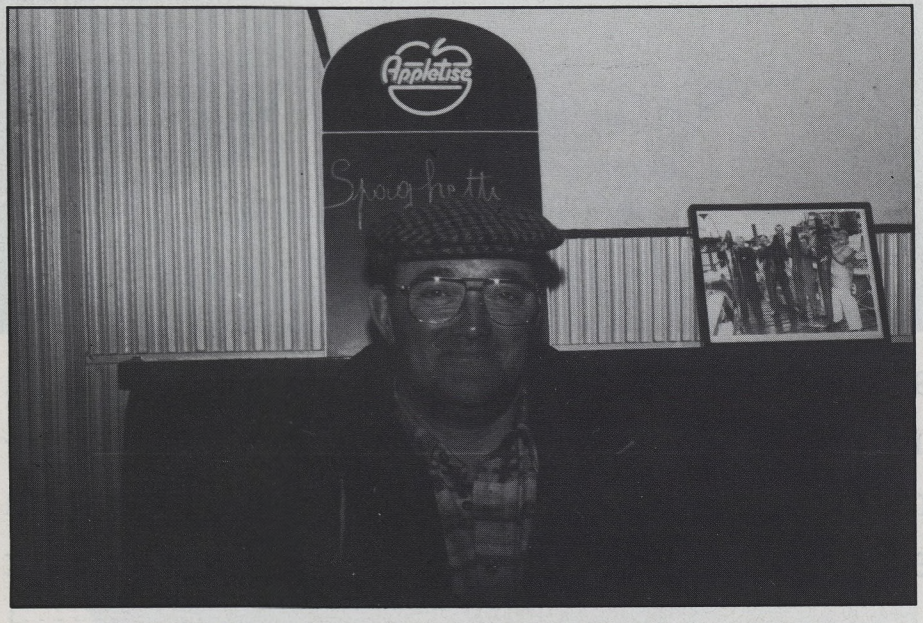
Witvis

Jef Martony (52) verkocht twee jaar geleden zijn kustvissersvaartuig, Z 430, aan een Oostendse reder. De stiel was hem gewoon te zwaar geworden en op doktersavies is hij ermee gestopt, met het varen en meteen ook met de rederij. Hij moest ophouden met *'vechten'* — tegen het weer, tegen het lot, tegen defecten, tegenslagen, tegenvallende vangsten, tegen al die dingen die het dagelijkse leven van een visser uitmaken. Hij voer op dat moment nog graag, maar hij mòest het gewoon kalmer aan doen. Hij steekt het ook vandaag niet onder stoelen of banken: *'Ik voer toen nog zeer graag en waren er geen gezondheidsprobleem geweest, dan voer ik vandaag wellicht nog steeds'*. Jef viste 35 jaar waarvan hij er vierentwintig als schipper rond maakte. Hij heeft dus in de visserij de goeie en de slechte tijden meegemaakt. De goeie waren deze van de grote vrijheid op zee. *'De laatste tijd schoot daar haast niets meer van over. Veel schippers kunnen die situaties trouwens nauwelijks aan'*, zo weet Jef, en hij weet het uit de eerste hand.

Wanneer hij vandaag naar de visserij kijkt, is hij enigszins tevreden dat hij ermee gestopt is. Het is er niet beter opgeworden. *'Toch deed het ontzettend 'raar' het schip waar je heel je leven voor gewerkt hebt, op te moeten geven'*.

Hij vist vandaag nog, maar dan wel te land. Hij hengelt twee dagen per week op karper en witvis (grootste vangst was een karper van 14 kilo). Jef Martony: *'Hengelen, dat is ontspanning, vissen op zee (en al de rest die erbij hoort) daarentegen, dat is stress'*.

Mist hij dan de zee niet? Neen, maar hij zou toch niet ver van de kust kunnen wonen. Martony: *'Ik mag dan al niet meer de behoefte voelen de zee op te trekken, ik moet er wèl regelmatig naartoe kunnen kijken.'*.



Martony: 'Het doet ontzettend 'raar' je schip op te moeten geven'.

De wetenschap

Henri Goutsmit is een 62-jarige Oostendenaar, vroeger eigenaar van de O 127 *'Okeanos'*. Bij hem lag het ☞

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)



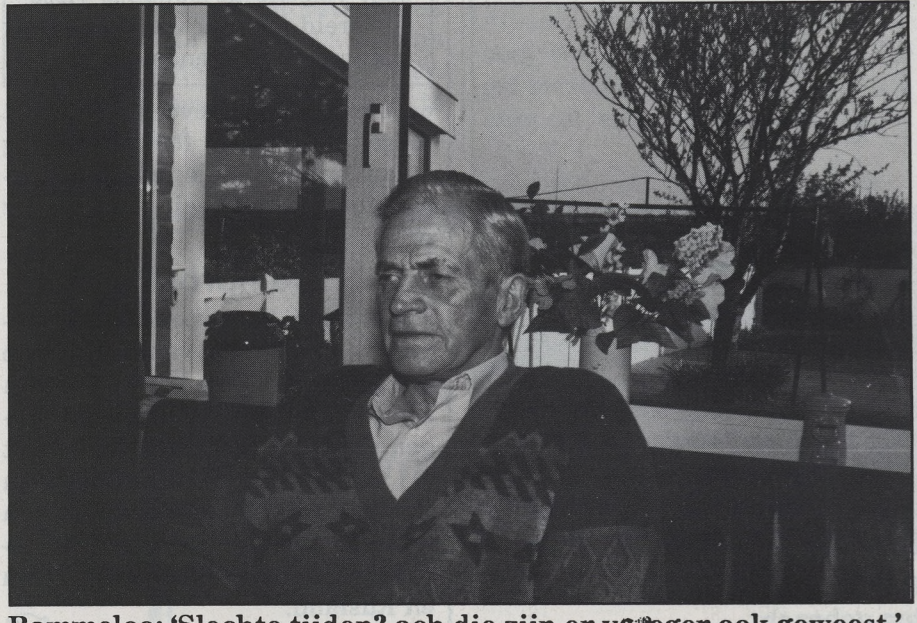
Goutsmit: 'Je schip zien slopen: pijn dat zoiets doet'

einde anders. Hij had de indruk dat er geen vissers meer te vinden waren die nog respect konden opbrengen voor het materiaal aan boord van zijn schip; een bemanningsprobleem dus. Op die manier was het te moeilijk zijn vaartuig (650 pk) nog rendabel te maken. En ook hij geraakte moe. Henri Goutsmit: *'Schepen met goede bemanningen brengen ook vandaag nog op, maar als je die goeie bemanningen niet meer vindt, dan mag je er een punt achter zetten. In 1986 stopte ik met varen en ik verkocht mijn schip in 1991 in Zeebrugge'*. Later is het schip gesloopt. Goutsmit: *'Jongen, je kunt het niet geloven. Pijn dat zoiets doet. Het is gelijk een kind dat je naar zijn graf brengt'*.

Vijf, zes jaar nadat hij het varen achter zich gelaten had, voer hij nog een enkele keer mee als schipper op een vissersvaartuig. Bij een controle van de Zeemacht had hij echter niet minder dan vijf overtredingen. Hij was de routine kwijt... de routine om logboeken in te vullen bijvoorbeeld.

Is men Goutsmit al vergeten? Henri: *Vergeten? Wat ik in elk geval ondervind is dat wanneer je uit de stiel stapt, je opeens geen contact meer hebt met degenen die gisteren nog je collega's waren. Er zijn er zelfs die je niet meer willen kennen'*.

Na zijn visserscarrière gaat hij nog regelmatig de zee op. Hij is schipper aan boord van een sportvissersvaartuig of hij vaart met de onderzoeksschip *'Belgica'* (over de taken die de *A 962 Belgica* uitvoert, zie HVB 5, 1993 pag 38), zo volgt hij van nabij de wetenschappelijke experimenten die aan boord uitgevoerd worden... en zo heeft hij ook nog regelmatig contact met de zee.



Rammeloo: 'Slechte tijden? ach die zijn er vroeger ook geweest.'

Miniatuurkorren

André Rammeloo (62) uit Nieuwpoort heeft in 1992 al gevraagd om zijn twee schepen (N 708 en N 709) te slopen. André stopte uiteindelijk met de visserij toen hij 60 was. De N 708 werkte toen met verlies. André: *'Je hebt dan niet zoveel keuze meer. Als je op je zestigste een spaarpotje hebt en je wilt er toch mee doorgaan dan moet je dat potje leegmaken of je moet nieuwe schulden maken. Neen, dan liever de korte pijn!'*

Maar André Rammeloo heeft *topjaren* gekend. Er komen pretlichtjes in zijn ogen als hij erover verteld: *'De tijd van de haringvangst en gullenvangst, dàt waren gouden jaren'*. Niet dat André Rammeloo het pessimisme over de toekomst van de visserij deelt. Maar voor de kinderen moest hij het niet meer doen. Zijn zoon werd geen visser maar een universitair geschoold kaderlid van een bank. Rammeloo: *'De slechte periode die de visserij nu doormaakt is er één zoals er vroeger ook wel geweest zijn, zij het dat die minder erg waren; maar de visserij moet er nu ook weer door. Op de tanden bijten! en dan opeens wordt alles weer anders'*. Hier spreekt een man uit ondervinding.

En hoe vult zo'n mens zijn dagen? Rammeloo schetst een idyllisch tafereel: *'Wel, ik ga bijvoorbeeld kijken naar het voetbal van de jeugdreeksen van S.V Nieuwpoort, club waarbij ik ook ooit nog gespeeld heb. Daarna ga ik graag een pintje drinken en 's middags gaan we op wandel, de vrouw en ik. Regent het, dan maak ik miniatuurnetjes van allerlei bestaande modellen van korren'*.

Een aanpassing? Rammeloo: *'Ach, een schipper is het gewoon om zich aan te passen. Op zee ben je schipper naast God. Maar van zodra je aanlegt blijken opeens allemaal mensen boven je te staan.'*

Tekst en foto's Zeedierenjager

Spaanse vissers sleuren EU mee in visserijoorlog (deel 2*)

Spaanse woede ondermijnt broos heilbotakkoord

NA ZES WEKEN politieke strijd kwam er een broos visserijakkoord tot stand tussen Canada en de Europese Unie (EU). Breekpunt was telkens de verdeling van de 27.000 ton zwarte heilbot die dit jaar nabij het Canadese Newfoundland mag worden opgevist. Het visserijconflict dat op 9 maart escaleerde, werd pas op Paaszondag 17 april afgevlagd met een compromis waarmee de Spaanse vissers zich evenwel niet kunnen verzoenen. Formeel is het conflict wel bijgelegd, maar de uitvoering van het akkoord verloopt niet rimpelloos.

Volgens het ontwerp-akkoord zouden Canada en de EU ieder 10.000 ton heilbot krijgen. De EU zou haar quotum tussen Spanje (8.000 ton) en Portugal (2.000 ton) verdelen. In een radiogesprek schoot de Spaanse premier het akkoord onverbiddelijk af. *'10.000 ton is voor de Spaanse vissers te weinig en strookt helemaal niet met onze historische rechten.'* Het visserijconflict was al die tijd een belangrijk thema in de Spaanse verkiezingstrijd. Geen enkele Spaanse politicus kon het zich veroorloven in deze kwestie een verzoenend standpunt in te nemen.

Vorig jaar toen de heilbotvisserij in de zone, net buiten de territoriale wateren van Canada, nog volledig vrij was werd 60.000 ton heilbot gevangen, waarvan 44.000 ton door Spaanse en 4.000 ton door Canadese vissers.

Onderhandelingen

De onderhandelaars in Brussel vonden dat Spanje hoog van de toren blies, maar dat ook Canada niet vrijuit ging. De EU eiste dat Ottawa zijn onwettige beslissingen introk, met name het ingrijpen buiten de territoriale wateren en het eenzijdig verbod op heilbotvangst in internationale wateren.

Op 13 april leek er toch een akkoord mogelijk. De onderhandelaars geraakten het eens over een lijst van twaalf punten. Om het heilbotgeschil op te lossen werd voorgesteld dat Rusland 3.200 ton heilbot zou afstaan aan Spanje in het gebied tussen Canada en Groenland. Maar toen ook Portugal zich beklaagde over de geringe hoeveelheid die het toegewezen kreeg (de verruiming kwam enkel Spanje ten goede) geraakten de besprekingen opnieuw in het slop.



Het gecharterde Britse vaartuig Kommandor Amalie waarmee de EU-waarnemers ter plaatse worden gebracht.

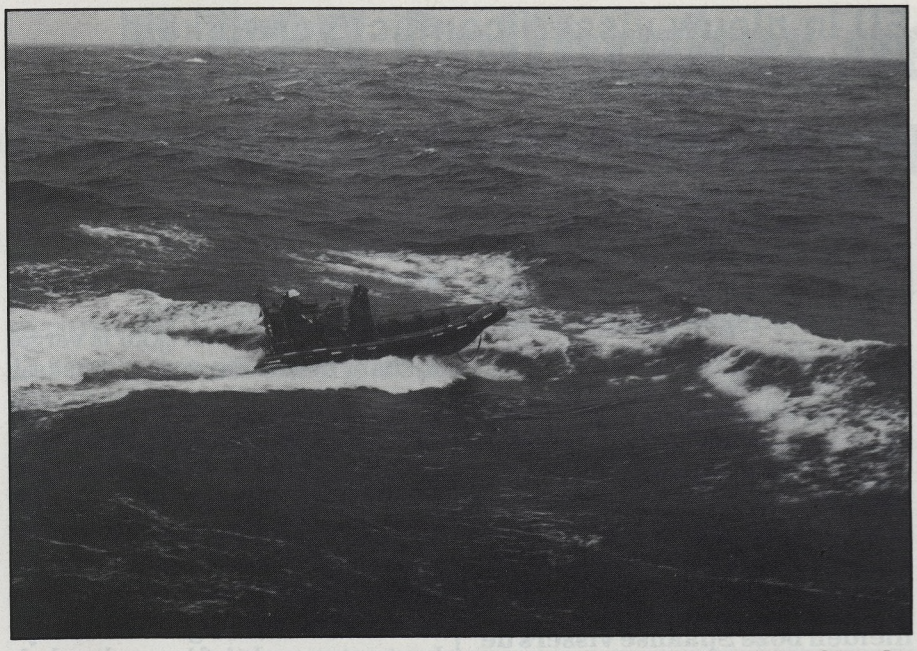
Compromis

Tijdens het Paasweekend, zes weken na de entering van de Spaanse treiler *Estai*, kwam het toch tot een compromis. Canada en de EU krijgen elk 41 procent van de heilbot (11.070 ton). De EU (dus Spanje en Portugal) mag dit jaar nog 5.013 ton heilbot vangen. De overige 18 procent is bestemd voor Japan, Polen en Rusland. ☞

Britten en Ieren jagen op Spaanse vaartuigen

Voor de Spanjaarden bestaat er geen twijfel over waarom de Britten en de Ieren in het visserijconflict de kant van Canada kozen. Volgens afspraken binnen de EU moet de Spaanse vloot vanaf volgend jaar toegang krijgen tot de Europese viswateren. Twintig jaar geleden hebben de Britten en de Ieren hen uitgesloten. Volgens de Spaanse vissers laat het optreden van beide landen geen twijfel bestaan over hun opvattingen. Dat wordt trouwens bevestigd door dat de voorbije weken een tiental Spaanse vissersvaartuigen werden aangepakt door de Britse en de Ierse kustwacht.

In Ierland verschenen intussen de Spaanse kapiteins van twee in Ierland en Groot-Brittannië geregistreerde vaartuigen voor de rechter. Hun vaartuigen werden op borgtocht van 18 miljoen frank vrijgelaten. De beschuldigingen van illegale visserij binnen de territoriale wateren en andere overtredingen worden later behandeld. Dat het hier om zogenaamde *'vlaggeschepen'* gaat doet volgens de Spaanse visserijwereld niets af van de intenties van de Britten en de Ieren.



De EU waarnemers worden met rubberboten aan boord gebracht van Spaanse en Portugese vissersvaartuigen. Vaartuigen die geen waarnemer aan boord willen of kunnen nemen (bv omwille van de gebrekkige accomodatie) worden weggestuurd.

Het compromis omvat echter veel méér. Zo wordt de controle op de vaartuigen verscherpt en krijgt elk schip een neutrale waarnemer aan boord, de netmaaswijdte moet minimaal 130 mm bedragen, een aantal vaartuigen moet uitgerust zijn met apparatuur die satellietcontrole toelaat, sabotage wordt gesanctioneerd, maar de Canadese kustwacht mag geen vaartuigen meer enteren buiten zijn territoriale wateren.

Overwinning?

De EU toonde zich opgetogen en voor Ottawa was met de bescherming van het heilbotbestand het doel bereikt. In Vigo en La Coruna dacht men er helemaal anders over. Een oproep om het compromis te boycotten liet niet lang op zich wachten. Begin mei demonstreerden in Santiago de Compostela, de hoofdstad van Galicië, 20.000 vissers (met de steun van de regionale regering, politieke partijen en vakbonden) tegen het akkoord. De EU werd beschuldigd van medeplichtigheid aan de moord op de Spaanse visserij. *'Het hele conflict heeft ons al 200 miljoen frank gekost en 10.000 arbeidsplaatsen staan op de tocht'*, luidde het protest.

De Spaanse vissers vrezen verder dat andere landen het Canadese voorbeeld zullen volgen om hen uit hun viswateren te verdrijven. *Luis Atienza*, Spaans minister voor visserij, reageerde genuanceerder. Hij gaf toe dat de overeenkomst op termijn zal leiden tot een aanzienlijke inkrimping van de Spaanse visserijvloot en berust in het feit dat er volgens hem niet meer uit te halen was. (gw)

Deel 1: zie HVB nr4 van 7 april 1995

Belgische ambtenaar als waarnemer naar Canada

Vorige maand vertrok EU-inspecteur en ambtenaar van het Ministerie van Landbouw *Guy Devleeshouwer* voor twee maanden naar Canada. Hij maakte deel uit van een groep neutrale waarnemers die moeten toezien op de controles aan boord van Spaanse en Portugese vissersvaartuigen. Door ziekte en een maagbloeding geteisterd moest de Oostendenaar evenwel vroegtijdig afhaken. Na verzorging in een Canadees ziekenhuis keerde hij terug naar ons land.

De EU had de lidstaten verzocht zestig waarnemers te leveren die in een beurtrolsysteem zouden ingeschakeld worden. Dat aantal werd niet behaald. Uiteindelijk vertrokken 28 waarnemers, waaronder één Belg en een paar Nederlandse AID-ers. De neutrale waarnemers moeten ondermeer de vangsten verifiëren, netmaaswijdten controleren en toezien op de posities van de Spaanse en Portugese vaartuigen. Hun opdracht loopt af wanneer het heilbotquotum opgevist is.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Amerikaanse kustwacht entert Japanse vissers

De Amerikaanse kustwacht enterde twee Japanse vissersvaartuigen in de Stille Oceaan. De Japanse vissers, beschuldigd van illegale visvangst, werden overgebracht naar de marinebasis op het eiland Guam.
Delen van de wateren ten zuidoosten van het Japanse eiland Minami Iwojima (1.100 km ten zuiden van Tokio) en de Noordelijke Marianen worden zowel door de Washington als Tokio opgeëist.
Volgens de Amerikanen bevonden de vaartuigen zich binnen de 200 mijlszone onder Amerikaans beheer. Het Japanse ministerie van Buitenlandse Zaken betwist die visie en houdt vol dat de vissers zich in internationale wateren bevonden.
Ook op andere plaatsen gaat het er hard aan toe. In wateren ten noorden van Japan vuurde een Russische patrouilleboot schoten af op zeven Japanse vissersvaartuigen. In dit gebied zijn Moskou en Tokio al vijftig jaar in een visserijconflict verwikkeld.



Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de krantenwinkel op vrijdag

7 juli

EU in nieuw visserijconflict verwikkeld

Marokkaanse wateren gesloten voor Spaanse en Portugese vissers

De Marokkaanse wateren zijn sinds 1 mei verboden gebied voor Spaanse en Portugese vissers. Dit is het gevolg van de mislukte besprekingen tussen de Europese Unie (EU) en Marokko over de verlenging van een bilateraal akkoord. De maatregel treft honderden Spaanse vaartuigen, hoofdzakelijk uit Andalusië. De Spaanse vissers kondigden dan ook een nieuwe visserijoorlog aan. Om meteen de daad bij het woord te voegen, hielden boze Spaanse vissers de invoer van Marokkaanse produkten tegen.

Op zondag 21 mei blokkeerden protesterende Spaanse vissers de douanepost van Algeciras. Vrachtwagens geladen met Marokkaanse produkten die per schip uit Tanger aankwamen werden niet doorgelaten. Met deze aktie willen de Andalousische vissers druk uitoefenen op de Spaanse regering om niet toe te geven aan de Marokkaanse eis om drastisch te snoeien in de visquota.
Het visserij-akkoord met Canada was dus nog maar net afgesloten toen de EU opnieuw verwikkeld zat in een ander visserijconflict. Deze keer gaat het tussen Marokko (dat overbevissing in zijn viswateren wil tegengaan) en de Spaanse en Portugese vissers. De bestaande overeenkomst met een looptijd van drie jaar verliep eind april. De onderhandelingen voor een verlenging van het visserijakkoord geraakten niet van de grond. Rabat vaardigde daarop een visverbod uit voor Spaanse en Portugese vissers. De maatregel treft in de eerste plaats 650 Spaanse vaartuigen.
Het conflict met Marokko is vergelijkbaar met de Europees-Canadese ruzie. Ook Marokko eist dat de aktiviteiten van de Iberische vissers aan banden wordt gelegd om het visbestand te beschermen. De EU gaat in principe akkoord met een vermindering van de vangsten, maar vindt dat Rabat zich te veeleisend opstelt. Marokko wil immers dat het aantal vaartuigen dat in zijn kustwateren aktief is wordt gehalveerd. Volgens het afgelopen akkoord (getekend in 1992) waren 716 Europese boten toegelaten. Marokko wil ook de visquota met 35 tot 65% verminderen. Bovendien sturen de Marokkanen aan op een stevige prijsverhoging voor de visvergunningen en de verplichting om de vangsten in Marokko te verkopen.
De Europese Commissie vindt die Marokkaanse eisen dus buitensporig en onaanvaardbaar. Voor het toekennen van visserijrechten aan Europese vaartuigen kreeg Marokko jaarlijks meer dan vier miljard frank.
EU-Commissaris *Emma Bonimo* hoopt in de komende weken alsnog een akkoord in de wacht te slepen. De hervatting van de onderhandelingen is voorzien in Brussel op 1 juni. Ze zal wel moeten afrekenen met een harder standpunt van de Spaanse en Portugese vissers die nog niet bekoeld zijn na de afspraken over de heilbotvangst voor de Canadese kust.

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

N 525 Golfbreker gezonken, driekoppige bemanning gered

HET NIEUWPOORTSE KUSTVAARTUIG N 525 *Golfbreker* (22,60 m., 275 pk) is op vrijdag 19 mei gezonken voor de Engelse oostkust, en niet tussen Duinkerke en Calais zoals sommige media wisten te melden. De drie bemanningsleden redden zich met het pneumatisch vlot. Enkele dagen later werd de bemanning van de LT 187 *Fortissimo* die de schipbreukelingen oppikte, in Nieuwpoort gul en dankbaar ontvangen.



De geredde bemanning van de N 525 samen met de redders van de LT 187 met de Nieuwpoortse schepen voor visserij Antoon Van Hooreweghe. (Foto gw).

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Voor schipper-mede-eigenaar *Noël Dugardein* uit Nieuwpoort en de bemanningsleden *Bart Locqueneux* en *Patrick Vandewoude* uit Middelkerke liep de schipbreuk goed af. De boomkortreiler was aan het vissen voor de Engelse kust, acht mijl verwijderd van *Lowestoft*, bij een matige zuid-oostenwind, toen omstreeks 17 u.25 het bakboordnet vastsloeg. Even later viel de motor uit omdat het schip snel water maakte. Naar de oorzaak van het lek blijft het nog gissen. Enkele minuten later kapseisde het vaartuig. De vissers hadden nog net de tijd om met het reddingsvlot te ontkomen. Ze moesten lijdzaam toezien hoe de Z 525 om 17 u. 30 onder het wateroppervlak verdween. Het vaartuig zonk naar een diepte van veertig meter.

Op het ogenblik van het ongeval waren verschillende vissersvaartuigen en een zandzuiger in de buurt. Het was de LT 187 uit *Lowestoft* die onmiddellijk reageerde op de vuurpijlen en de schipbreukelingen aan wal bracht. Ondertussen hadden ze wel veertig minuten in het vlot rondgedobberd. Er was gezorgd voor vervoer naar het hospitaal van *Great Yarmouth* waar de Nieuwpoortse vissers een onderzoek ondergingen en enigszins tot rust kwamen na hun traumatische ervaring. Toen bleek dat ze aan het ongeval geen verwondingen overhielden, werden ze overgebracht naar Ramsgate om per RMT-ferry huiswaarts te varen. *Noël Dugardein* en zijn bemanning waren vol lof over de inzet van de plaatselijke vissers. Ze kregen droge kleren en voldoende geld om thuis te geraken.

Houten vaartuig

Schipper-eigenaar *Dugardein* is een ervaren visser die in 1968 als scheepsjongen aanmonsterde op de N 704 *Girona* en de stiel leerde van *Roger Calcoen*. Zonder opleiding aan een visserijschool bracht hij het toch tot schipper. Hij kocht begin 1985



De N.575 Golfbreker (nog met achtermast) een paar jaar geleden in de haven van Oostende. (Foto gw)

de Z 525 weg uit Zeebrugge en bracht het in de Nieuwpoortse vloot. De eerste - toen nog een vijfkoppige - bemanning bestond uit de jonge schipper *Noël Dugardein*, motorist *Bernard Ballet*, de matrozen *Luc Vantroyen* en *Ronny Smagghe* en lichtmatroos *Gino Germonprez*.

De N.525 is het laatste houten vaartuig van de Nieuwpoortse vloot. Het werd gebouwd in 1968-'69 door de scheepswerf *Gustaaf Haerinck* in Zeebrugge. Het was meteen de laatste houten vaartuig dat de werf verliet. Houten constructies waren te duur geworden in vergelijking met metalen schepen, die bovendien ook goedkoper in onderhoud waren.

De N 525 was een vast klant in de Nieuwpoortse vismijn, niettegenstaande de vangsten de voorbije jaren een zeldzame keer in Oostende werden geveild. Tijdens de haringkampagne, visserij die nu tot het verleden behoort, viste de N 525 in span met de N 590 Horizon van *Gilbert Desaever*. Tijdens de jaarlijk huldiging van de verdienstelijke reders op Pinkstermaandag 5 juni zou de bemanning van de N 525 trouwens gehuldigd worden.

Dankbaar

De LT 187 is in Nieuwpoort geen onbekende. Het vaartuig kwam vorig jaar reeds enkele keren naar de IJzerhaven. Woensdag 24 april kwam het Lowestoftse vaartuig - Canadese vlag in top - voor de tweede keer dit jaar voor de kaai. Ze lieten er hun vangst veilen: veertien bennen gullen, enkele manden platvis en wat hondshaaitjes. Na de verkoop bood het stadsbestuur een receptie aan. De bemanning van de N 525, nog duidelijk onder de indruk van de gebeurtenissen, bedankte de Engelse vissers *Nick Whittingstall, Charlie George* en *Neil Gibbens* met enkele kilo's Belgische pralines en andere geschenken. Namens het stadsbestuur overhandigde burgemeester *Crabbe* een aandenken aan de redders. De burgemeester drukte de hoop uit dat zijn stadsgenoten de schok snel te boven komen en de moed en wilskracht vinden om opnieuw aan de slag te gaan. (gw)

Er zijn grenzen!

De parlementsverkiezingen mogen dan al achter de rug liggen... de problemen van de Vlaamse visserij zijn er nog steeds. *Verkozenen des volks* die nog een aantal eigenzinnige argumenten t.v.v. het behoud van een eigenzinnige gemeenschap willen lezen, bestellen het 12 bladzijden tellende pamflet *'Er zijn grenzen!'* van HVB-redacteur Vandekerckhove.
Schrijf 50 (vijftig) frank over op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad (vermeld: pamflet) en het wordt u dezelfde dag nog toegestuurd.

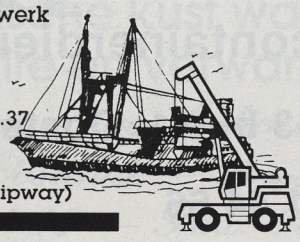
HISTORIEK N 525

1969 Z 525 Golfbreker
eig. Leon Savels, Heist
(motor Deutz, 330 pk)
1972 Z 525 Golfbreker
eig. Leon Savels, Heist
(motor Deutz, 275 pk)
1974 Z 525 Golfbreker
eig. Rosa De Groote
(wed. Leon Savels) en kinderen
1978 Z 525 Golfbreker
eig. De Golfbreker PVBA, Heist
(motor MAN, 280 pk)
1984 Z 525 Golfbreker
eig. Vantroyen-Mestdagh PVBA, Heist
1985 N 525 Golfbreker
eig. Noël Dugardein-Van Elverdinghe, Nieuwpoort
1990 N 525 Golfbreker
id. (motor Baudouin, 275 pk)
1995 N 525 Golfbreker
gezonken op 19 mei 1995

Verheye Joël n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk

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





Nieuwe drukkingsgroep van reders?

Tot en met 26 mei hield de zgn. *Maritieme Ombudsdienst* van visserstelg Geert Deman *'Het grote visserijreferendum'*. Alle Vlaamse reders kregen een vragenlijst toegestuurd. De antwoorden zullen door Deman en de zijnen onderzocht en daarna voorgelegd worden aan de nieuwe minister die verantwoordelijk wordt voor de visserij.
Omdat Geert Deman zo stilaan een bekend VLD-politicus aan het worden is en omdat het referendum past in de tactiek van deze partij, is de politieke rubriek van HVB de meest geschikte plaats om er verslag over uit te brengen. (Overigens is het visserijreferendum ook voor VLD-watchers interessant. Merkwaardig is bijvoorbeeld dat de vragen alleen aan de reders bezorgd werden. Hebben gewone vissers geen recht van spreken? Moeten hun verlangens niet overgemaakt worden aan de minister? Of verraadt Geert Deman op deze manier dat zijn partij 'au fond' nog steeds die goeie ouwe PVV is, vooral geïnteresseerd in de verlangens van het patronaat?)
Maar er is meer aan de hand.
De *'Maritieme Ombudsdienst'* is een vereniging geworden die ook daadwerkelijk reders recruteert. Geert Deman blijkt dus de VLD-afkeer van drukkingsgroepen niet te delen, want hij heeft volgens eigen zeggen aan de oostkust reeds 34 reders achter zich geschaard, die *'het wettelijke verplichte [aanzienlijk] bedrag hebben gestort'* (sic) en: *'De wervingscampagne blijft lopen en start in de loop van de maand juni ook aan de midden- en westkust. Ons streefdoel is de kaap van de 100 (ongeveer 2/3 van de vloot) reders behalen wat ons in staat zou stellen om bij de onderhandelingen mee rond de tafel te gaan zitten'*. Dat er daarnaast nog een *Rederscentrale* bestaat die toch ook ministens 2/3 van de vloot organiseert en op basis daarvan sinds jaar en dag rond de tafel zit, is voor de *'Maritieme Ombudsdienst'* blijkbaar geen punt. De nieuwe vereniging wordt in de visie van Deman immers: *'... één groot blok in het belang van de visserij en daarbij het enige alternatief'*.
Van Geert Deman kan dan ook hetzelfde gezegd worden als van zijn partijvoorzitter: hij geeft het niet gemakkelijk op!

Milieu

Dat er in de vroegere Sovjetunie iets aan de hand is met het milieu, is duidelijk. Langs de ene kant is er een florerend maffiamilieu, maar daarover hebben we het niet. Langs de andere kant is er het natuurlijke milieu dat naar de haaien gaat. En rap. En ook met gevolgen voor onze eigen gewesten. Senator Manu Desutter weet erover mee te spreken: *'In de streek van het Russische Komi stroomden eerder dit jaar duizenden tonnen ruwe olie door grote lekken in de pijpleiding. Daar deze leiding niet onderhouden of hersteld wordt, zou er nog meer olie wegstromen in de bostoendra'*. Wat heeft een Vlaams senator daar nu mee te maken? Desutter: *'Reeds werd vastgesteld dat rendieren kampen met geboorteafwijkingen en blindheid, als gevolg van blootstelling aan olie. Ook de visvoorraden in de Kolva- en Bolsynyarivieren zijn bijna volledig verdwenen. Dat dit gevolgen zal hebben voor de rijke visgronden in de Barenszee, wordt door niemand betwijfeld'. Schuld van de domme Russen? Neen, want 'Westerse oliemaatschappijen gaan echter gewoon door met het pompen van olie door de lekkende pijpleiding en werken aldus mee aan een verdere bezoedeling en vernietiging van fauna en flora in deze gebieden, wat op termijn ook gevolgen kan hebben voor de Noordzee'*.
Manu Desutter stelde daarover vragen aan de minister van Buitenlandse zaken, maar ook aan deze van Leefmilieu, die later niet zullen moeten komen zeggen dat ze het nooit geweten hebben.

Euro-chauvinisten

Senator Michiel Maertens heeft minister *Bourgeois*, waarschijnlijk vlak voor zijn welverdiende rust, nog een resem vragen voorgelegd over de

CREVITS

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

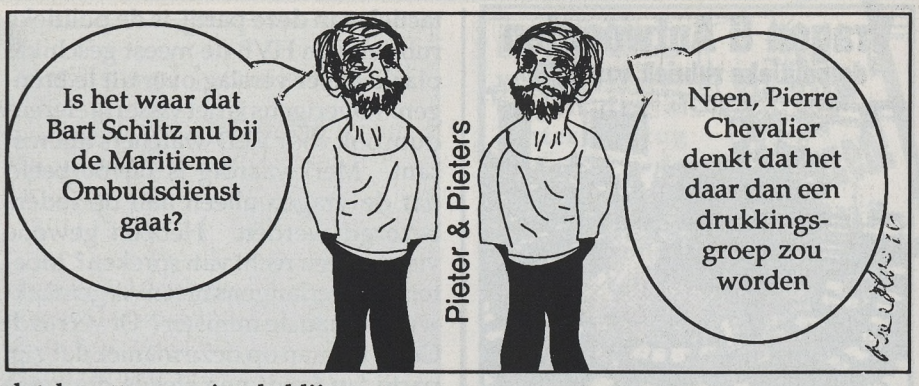
Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33
Fax: 050 / 54 79 11

bevoegdheidsdiscussies tussen federale en regionale overheid, over ecologische randvoorwaarden om het visbestand in stand te houden en over ons standpunt in het visserijconflict tussen Canada en Spanje. Maertens: *'Door het zeer snel dalende visbestand in de E.U.-wateren als gevolg van de enorme pollutie en immense roofbouw door ondermaats vissen (ook hier), discards en industrievisserij (= 80%), komt niet enkel de Belgische visserij in moeilijkheden, maar evenzeer die van de andere Lidstaten, o.m. Spanje. Het opzoeken van "nieuwe" visgronden leidt tot visserijconflicten en roofbouw op voedselvoorraden in de derde wereld, waarvoor het F.A.O. reeds jaren waarschuwt. De Spaanse visserij-methoden (80% op de Estai was ondermaats) staan haaks op het Europese principe van het "sustainable use", door Canada verdedigd. België kan niet langer als Eurochauvinist optreden en Spanje verdedigen, maar moet Spanje en Europa terecht wijzen'*, aldus de senator.

Staande netten

Tijdens het bezoek van de Europarlementsleden aan de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij te Oostende (zie HVB 5, 1995 pag. 38) was het opgevallen: *Bart Schiltz*, voorzitter van de *Rederscentrale*, lichtte er een nota toe over het toegenomen gebruik van staande netten in de visserij. Deze milieu-onvriendelijke manier van vissen is vandaag onderwerp van talrijke aanvallen uit de hoek van de milieubewegingen, waarmee Schiltz blijkbaar goede contacten onderhoudt.

Wat is er dan aan de hand met die staande netten? Het gaat over een systeem van soms meerdere netten die vertikaal in het water opgehangen worden. Ze worden onderaan met gewichten tegen de bodem gehouden en bovenaan zorgen vlotters ervoor



dat de netten mooi recht blijven staan. Ze kunnen tot 30 kilometer lang zijn. 's Nachts gaan die netten mee met het tij en met de wind en vangen zo ongeveer alles wat ze op hun weg tgenkomen. Niet alleen zijn de 'bijvangsten' van niet geviseerde vissoorten bij dat soort visserij zeer groot (ook walvisachtigen...), ook geraken die netten nogal eens verloren, hetgeen (onverslijtbare chemische vezels) meteen wil zeggen dat ze ten eeuwige dage blijven verder vissen!

In de Verenigde Staten hebben zes milieu- en dierenrechtenbewegingen een proces ingespannen om de Amerikaanse regering ertoe te dwingen Italië daarvoor aan te klagen. Het Zuideuropese land zou, zo zeggen de aanklagers, tegen de wil van de Verenigde Naties ingaan, die het gebruik van deze netten uitdrukkelijk willen beëindigd zien. Het persbericht van de zes stelt: *'De Verenigde Naties hebben opgeroepen tot een stopzetting van het gebruik van staande netten in internationale wateren en dat tegen het einde van 1992. De Europese Unie, waarvan italië lid is heeft eveneens staande netten van langer dan 2,5 kilometer verboden ... In weerwil daarvan blijven een groot aantal Italiaanse vissersvaartuigen staande netten van meer dan 2,5 kilometer gerbuiken in de Middellandse Zee'.* Slechts 18% van de vangst bestaat uit hetgeen waarom het de Italiaanse vissers te doen is, *'Het merendeel van de vangst gaat verloren,'* aldus de initiatiefnemers, *'daaronder bevinden zich duizenden walvissen, dolfijnen en haaien die elk jaar weer in de netten gevangen geraken'.*

De persmededeling laat verder zien dat het wel degelijk om grote getallen gaat: *'Met een vloot van meer dan 600 vaartuigen en meer dan 3000 vissers, is de Italiaanse 'driftnet fleet' goed voor 90% van alle staande netten in de Middellandse Zee'.*

Indien de zes verenigingen (*Sierra Club Legal Defense Fund, Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals, Humane Society of the United States, Humane Society International, Defenders of Wildlife, Whale and Dolphin Conservation Society* en tenslotte de *Earth Island Institute*) hun slag thuishalen, zal de Amerikaanse minister van handel verplicht worden daarover met de Italianen een gesprek te hebben. Als deze laatsten negentig dagen later nog niet ingebonden hebben, volgt, zo zegt de Amerikaanse wet, een handelsboycot, waarbij de Verenigde Staten in eerste instantie de Italiaanse invoer van vis en visprodukten stilleggen. Het zou daarbij gaan over een totaal bedrag van 2 miljoen dollar. (fv)



RMT

Oostendse rederij verwerft kwaliteitstabel

De regering heeft de Regie voor Maritiem Transport (RMT) een lening toegekend van driekwart miljard frank, nodig om de uitbating verder te verzekeren. Het is dus niet uitgesloten dat in de loop van het jaar nog meer leningen zullen aangegaan worden zodat de nog uitstaande reserve — nog ongeveer 2 miljard frank — volledig zal opgebruikt worden. Voor de RMT bedraagt het wettelijk vastgelegd leningsplafond 12 miljard BEF. Dit moest de maatschappij toelaten om nieuwe investeringen te financieren, maar wordt nu dus aangewend om de werkingskosten te betalen.

Er is echter ook positief nieuws. Zo heeft de RMT tussen 1 januari en 23 april in totaal 25.200 ro/ro-eenheden het Kanaal overgezet. Tegenover verleden jaar betekent dit een toename van 30 %. Deze groei kwam er ondanks een nooit geziene concurrentie van andere veerdiensten en van de Kanaaltunnel. Het groeipercentage dient toch gerelativeerd te worden. Immers, in het eerste trimester van vorig jaar had de RMT het bijzonder moeilijk omdat de oprijbrug in Ramsgate (G.B.) nog niet volledig operationeel was. In de eerste vier maanden van dit jaar heeft de RMT, die zoals bekend onder de naam *Oostende Lines* een regelmatige veerdienst uitbaat tussen Oostende en Ramsgate, 440.000 Passagiers en 56.000 personenwagens overgezet. Dat is een toename met respectievelijk 14 en 26 %. Het aantal overgezette vrachteenheden beliep in dezelfde periode 27.000 (tegen 21.000 in 1994). Ook bij het vervoer van autobussen werd dit jaar een stijging t.a.v. van de eerste vier maanden van 1994 opgetekend.

De Belgische staatsonderneming, die zopas de 100.000ste vrachtwagen kon begroeten aan boord van de *'Prins Filip'* sinds dat vaartuig in mei 1992 in de vaart kwam, heeft voor haar vrachtafdeling van *Bureau Veritas Quality Internationaal (BVQI)* het *9002-certificaat* toegekend gekregen: een erkenning van een jarenlang doorgedreven kwaliteitsstreven.

CHUNNEL

Kanaaltunnel is veilig

De tunnel onder het Kanaal had niet zoveel moeten kosten als dat nu het geval geweest is, zo berekenden *Patrick Willems* en *Gunther Pauwels*, ingenieurs van de KU Leuven.

Opvallend in de studie die het tweetal maakte is ook dat de Fransen langs de ene kant en de Britten langs de andere kant van de te graven tunnel totaal verschillende technieken hebben gebruikt: er werden niet minder dan 11 verschillende boormachines ingezet; aan Britse zijde zitten de betonsegmenten rechtstreeks in de grond, de Fransen vulden de ruimte tussen het beton en de ondergrond op met een injectiespecie.

De Belgische ingenieurs berekenden de veiligheidsmarge van de constructie. Die blijkt van een grootte-orde 0,000001 te zijn: als je 1 miljoen identieke tunnels zou bouwen dan zal er over een periode van 100 jaar gemiddeld eentje instorten. Dat is bevredigend, aldus het tweetal. Het had daarom geen zin om nog meer te investeren in het materiaal, zo oordeelt *Patrick Willems*. *'Had men daar op voorhand naar onze mening gevraagd dan had de tunnel even veilig gebouwd kunnen worden, maar wel veel goedkoper'*, aldus nog het ingenieursduo.

ZEEBRUGGE

Windmolenpark te koop

De Vlaamse regering heeft besloten het windmolenpark in de Zeebrugse voorhaven te verkopen. Het park bestaat uit 21 turbines met een totaal vermogen van 4.175 kW. Het werd 12 jaar geleden opgezet als experiment met windenergie, maar was nooit echt rendabel. Dit komt omdat het *controlecomité voor gas en elektriciteit* voor alternatieve energie slechts minimale tarieven heeft voorbehouden, in tegenstelling tot andere landen.

Voor het windmolenpark, dat nog een levensduur van 12 jaar heeft, wil de Vlaamse regering minstens 50 miljoen frank krijgen. De oorspronkelijke investering beliep meer dan 300miljoen. Naar verluidt is de electriciteitsleverancier *Electrabel* geïnteresseerd in een overname. De turbines werden geleverd door HMZ uit Limburg. Deze oorspronkelijk volledig Vlaamse KMO maakt momenteel deel uit van de Nederlandse *Begemann*-groep.

GROOT-BRITTANNIE

Bisschoppen tegen vervoer levend vee

De Britse bisschoppen hebben zich gemengd in het debat over de *'humane omstandigheden'* van het vervoer van levend vee. De bisschop van Dover vraagt de Britse regering het voortouw te nemen in het debat door het transport van levend vee eenzijdig te verbieden. Een andere bisschop noemde de bij het vervoer voorkomende wreedheden *'een belediging tegenover God'*. De bisschoppen van Colchester en van Chichester — in wiens diocese zich de 'beestenhaven' van Shoreham bevindt — lieten zich gelijkaardig uit over het vervoer van levende dieren.

Kerkganger C. Barret-Jolly, die *Phoenix Aviation* uitbaat — een luchtvaartlijn die zich bezighoudt met het luchttransport van levend vee vanuit Bristol — zegt echter dat de bisschop van Dover *'niet weet waarover hij praat'* en dat hijzelf als gelovige geen enkel gewetensbezwaar heeft met het transport, omdat het op een waardige manier gebeurt.

ANTWERPEN

Containertrafiek blijft stijgen

In tegenstelling tot een aantal andere havens, waar de containertrafieken stabiliseren of zelfs teruglopen, behandelde Antwerpen in het eerste kwartaal 13 % meer containergoederen. Het gecontaineriseerd stukgoedverkeer steeg er naar 6,41 miljoen ton.

Globaal werden 27,44 mln ton goederen gelost en geladen in Antwerpen in de periode januari/maart van dit jaar. Dat is 2,6 % beter dan een jaar voordien.

DUITSLAND

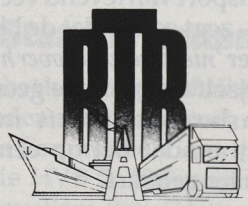
Nieuwbouw geschrapt?

Doordat Bonn niet bereid is een fonds voor goedkope scheepsleningen verder te spijzen, is er kans dat een aantal bestellingen bij Duitse werven, voor een totaal bedrag van 500 miljoen mark, geannuleerd worden.

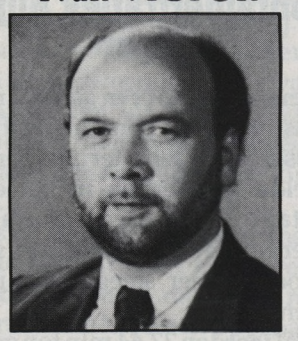
In Duitsland bestaan twee vormen van scheepsbouwsubsidie. De *Wettbewerbshilfe*: een rechtstreekse hulp aan de werven enerzijds en de ☞

Werfthilfe anderzijds, waarmee goedkope leningen toegekend worden aan opdrachtgevers-reders. Dergelijke leningen mogen maximaal 80% van de bouwprijs dekken, terwijl de verlaging van de intrestvoet ten hoogste 2% mag bedragen, tot minimum 8%. Het fonds waaruit de Werfhilfe uitgekeerd wordt, is echter uitgeput. Volgens de Duitse scheepsbouwersvereniging VSM zou 300 à 400 miljoen mark nodig zijn om het fonds weer aan te vullen, maar niets werd voorzien in de regeringsbegroting '95.

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



Secretaris
Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND
ABVV
OOSTENDE-VEURNE-DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 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

Overdracht van het lichtschip 'Westhinder III' aan het Nationaal Scheepvaartmuseum

Op woensdag 26 januari werd het laatste Belgische lichtschip, de 'West-Hinder', definitief uit de vaart genomen. Hiermee verdween het laatste bemande lichtschip dat in West-Europa nog actief was en kwam er een einde aan een brok onvervalste zeemansromantiek. De bebakenings- en waarnemingsfuncties van het schip werden reeds sinds midden november 1993 overgenomen door een elektronisch uitgerust platform bovenop een paal met een diameter van 2 meter die zo'n 16 meter diep in de zeebodem geheid werd. Uiteraard gebeurde dit met het oogtpunt op besparingen: het lichtschip kostte de Vlaamse Gemeenschap telkenjare 42 miljoen, de computer op de paal doet hetzelfde werk voor 6 keer minder! Over al deze 'moderniseringen' hadden we het uitvoerig in HVB nr 2/1994 pag. 5 tot 7.

Einde van een traditie

De traditie van de bemande lichtschepen in België gaat terug tot 1848. Op 5 november dat jaar werd het lichtschip *'Paardemarkt'* ter hoogte van de gelijknamige bank gemeerd. Twintig jaar later werd het schip tot *'Wielingen'* herdoopt en bij de gelijknamige bank gemeerd. In maart 1846 werd de eerste *'Westhinder'* ingezet ter vervanging van een lichtboei op de zuidpunt van de Westhinderbank, terwijl nog eens 18 jaar later de *'Wandelaar'* bij *Cockerill* van stapel liep. In 1920 werd de *'Wielingen'* vervangen door een lichtboei. Van de twee resterende lichtschepen werd de *'Wandelaar'* in 1968 eveneens door een boei vervangen. Het lichtschip vond daarna een onderkomen in het Oostendse Mercatordok, waar het als restaurant fungeerde tot in de tachtiger jaren.
In de loop van anderhalve eeuw werden de vermelde lichtschepen een aantal keer door een nieuwbouw vervangen. Zo liepen in 1992 twee nieuwe lichtschepen van stapel en zes jaar later nog één. De laatste drie lichtschepen, waaronder de *'Westhinder II'* en *'Westhinder III'* werden gebouwd op de Oostendse werf *Beliard-Murdoch* in 1930.
In de loop van zijn geschiedenis kende de *'Westhinder'* dramatische gebeurtenissen. Zo werd het schip op 16 juni 1960 aangevaren, gelukkig zonder dat er slachtoffers vielen. Het vaartuig werd naar Oostende gesleept maar zonk voor de kust. Het schip werd geborgen en kon uiteindelijk bij *Beliard-Murdoch* hersteld worden.
In vroegere tijden was het leven aan boord van een *'vuurschip'* - in de vorige eeuw nog onder zeil! - allesbehalve een pretje. De tienkoppige bemanning vertrok voor één maand naar het schip. Aan boord was er weinig ontspannig: die beperkte zich tot het breien van netten, kaarten, vissen of het bouwen van een scheepsmodel. Rode kool met worst, versgebakken kabeljauwkop en kaken gebakken in traan met aardappelen en soms op zondag pannekoeken: het standaardmenu aan boord. Met de omgedraaide en gekuiste maag van een vers gevangen kabeljauw die hij vulde met visselevers, ajuin en scheepsbeschuit slaagde de kok er in om 'leverworst' op het bord te toveren.
De opdracht van de bemanning is sinds het begin van de lichtschepen weinig veranderd: wacht lopen, de zorg om schip en uitrusting, het noteren van de scheepstrafiek, bijhouden van de logboeken en het noteren van meteorologische waarnemingen. Tijdens de laatste decennia bestond de bemanning nog uit 9 personen, die voor 14 dagen naar het lichtschip vertrok in een drieploegenstelsel. De TV deed zijn intrede en bepaalde de vrije tijd aan boord, naast het vissen. Waar vroeger in één ruimte geleefd, gegeten en geslapen werd, beschikte de bemanning later over aparte verblijven en een afzonderlijke mess voor matrozen en officieren.

Patrimonium

Met de *'Westhinder III'* wordt een hoofdstuk in onze maritieme geschiedenis definitief afgesloten. Toch zal de herinnering aan deze periode levendig houdenworden voor latere generaties. Op initiatief van het *Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap* werd immers besloten het schip over te dragen aan de *Stad Antwerpen* en het onder het beheer te stellen van het *Nationaal Scheepvaartmuseum*.
Verschillende buitenlandse scheepvaartmusea - zoals de musea van *Douarnenez* en *Dunkerque* in Frankrijk - beschikken reeds over een lichtschip, dat een waar baken vormt voor de aldaar aanwezige museumhavens. In deze optiek kan de verwerving van de *'Westhinder III'* ten behoeve van het Nationaal scheepvaartmuseum in Antwerpen een belangrijke stap voorwaarts betekenen bij de geplande uitbouw van het Bonapartedok als museumhaven.

Zeemansliederen XII

Tweede internationaal festival van het zeemanslied

ELF AFLEVERINGEN LANG onderhield René Van Mol de HVB-lezers over het fenomeen van het Zeemanslied. Hij concentreerde zich daarbij op de 'shanties'. Wie al die praktijken nu eens 'in het echt' wil beleven moet op 11 juni zeker naar Oostduinkerke trekken waar vanaf 15 uur, op het binnenplein van het visserijmuseum, het tweede Internationaal Festival van het Zeemanslied doorgaat.
Voor ons betekent dit meteen het einde van deze boeiende HVB-reeks over gangspil- en andere haalliederen.

Een zanger is een groep

De 'fine fleur' van de Vlaamse volksliederen is er in elk geval aanwezig. Vermelden we eerst en vooral '*Sinksenbruid*'. Stichter van de groep -1978- was *Jan Huyghe* die in dat jaar de laatste hand legde aan zijn licentiaatsverhandeling *'Volksliedonderzoek in Groot-Veurne'*. Jan wist in het Veurnse een rijke oogst aan 'oede liedjes' te verzamelen en besloot deze zelf eens uit te testen. Met *André Dequidt* en *Cecile Goens* richtte hij *Sinksenbruid* op. De naam is ontleend aan een typisch folkloregebruik in de lagere kleuterschool van de *Zusters van de Heilige Gehoorzaamheid*. Hierbij komen de kinderen op de laatste schooldag voor Sinksen, getooid met een bloemkroontje op het hoofd, naar school. Wie het laatst op de speelplaats komt is '*de bruid van Sinksen*'. Rond het meisje wordt het lied van Sinksenbruid gezongen en gedanst. Na een rondgang door stad worden deze maagdekens op de markt '*geschouwd*' door het College van Burgemeester en Schepenen vanop de pui van het stadhuis en krijgen ze een traktaat (fruit, snoep, ...) van de middenstanders. Dit gebruik is uniek in Vlaanderen en Nederland.

De groep *Sinksenbruid* bracht aanvankelijk vooral marktliederen, maar gaandeweg werden ook volksliederen aan het repertorium toegevoegd. *Jan Huyghe* ontpopte zich tevens tot een verdienstelijk tekstschrijver van liederen die al dan niet over de grote gebeurtenissen in de Westhoek handelen.

Voor het optreden op het 2de Internationaal Festival van het Zeemanslied bereidde de groep een programma voor met volksliederen over visserij, zee en varen. Ook '*Ashels*' is op het appel. Met hun veelzijdig en steeds wisselend instrumentarium slagen zij erin volksmuziek op een boeiende wijze te brengen. Daarbij wisselen instrumentale en vocale stukken elkaar af en vinden 'dansbare' nummers ook hun plaats. Er wordt steeds gezocht naar een eigen 'sound' voor bestaande melodieën of voor werkjes van eigen hand.

De groep heeft inmiddels een stevige plaats veroverd binnen de wereld van de volksmuziek en wordt ook door een ruimer publiek gewaardeerd.

Dan is er nog '*Fronttaal*', een groep die eind '93 gevormd werd door *Kristien Dehollander, Frank Verdru, Alfred den Ouden* en *Filip Hoessen*. Laatstgenoemde moest in '94 door andere beroepsbezigheden afhaken waarna *Jo Vanhoutte* zijn plaats kwam innemen. De naam *Fronttaal* doet vermoeden dat de groep zich uitsluitend met anti-oorlogsliederen bezighoudt. Niets is minder waar. Er wordt gebruik gemaakt van een grote waaier van thema's, echter alle met een sociale of andere geëngageerde inslag. Op het *Festival van het Zeemanslied* zal de groep vanzelfsprekend zeemansliederen vertolken waaronder enkele nummers uit de *IJslandsuite*. Enkele leden van de groep liggen trouwens aan de basis van deze zeer geslaagde en gewaardeerde produktie. Ook muzikaal staat de groep zijn vrouwtje/mannetje zodat het liederenprogramma afgewisseld wordt met frisse instrumentale stukken.

Naast hogervermelde bijdrage aan de IJslandsuite heeft de groep nog heel wat muzikale referenties: *'We died in Hell, They called it Passchendaele'*, *'Nooit brengt een oorlog vrede'*, *'Blanchefleur'*, *'Bloedend Hart'*, *'Waso'*, *'Panta Rhei'* ... vele platen en CD's, talloze concerten en festivals door heel Europa.

Vermelden we tenslotte ook nog *'Blootland'*. De groep werd in het Franse Duinkerke opgericht om zodoende het Vlaams Maritiem repertorium ook in Frankrijk te bewaren; meer in het bijzonder de Frans-Vlaamse werken met heel speciale aandacht voor de streek van Duinkerke. Getuigenis afleggen van een zeer rijke lokale cultuur, van een taal door taalkundigen beschouwd als één van de oudste Vlaamse dialecten, dicht bij het Vlaams van de XVde eeuw, dat is de betrachting van *Blootland*.

Bij de keuze van de stukken wordt vooral geput uit de verzameling samengesteld door *Charles-Edmond De Cousemacker* (midden 19de eeuw). Andere stukken, instrumentaal of vocaal, komen van *Jan Bols* (eind 19de eeuw) en van *André Dupont*, beiaardier van St.-Omer (einde van de 18de eeuw). Muzikale referenties van Blootland: *'Chants des Population Maritimes des Côtes de Flandre'*, *'Chant des marins de Flandre vol.1 et vol.2'* deelname aan maritieme festivals zoals ondermeer aan deze te Paimpol, Duinkerke, Brest-Doaurnenez, Coudekerque-Branche, Le havre...

(fv)

CAT
CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :
TRECO ENERGY SYSTEMS
(02) 689 24 66
Fax (02) 687 87 63
STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

AUTHORIZED MARINE DEALERS
ARCRET ANTWERPEN
TEL (03) 225 28 12
FAX (03) 225 01 78
I.D.P. OOSTENDE
TEL (059) 32 18 64
FAX (059) 32 08 13
F.S.E. GENT
TEL (09) 251 25 81
FAX (09) 251 39 61
CHANTIERS NAVALS NAMECHE-SEILLES
TEL (085) 82 69 10
FAX (085) 82 73 60

Aktiviteitenkalender voor vissers

JUNI 95

1-30 *CMB 100*, een eeuw Compagnie Maritime Belge, tentoonstelling in het Scheepvaartmuseum, Antwerpen (tot 31 dec.)
2 *Maatjeshappening*, Vismijnkantine, Oostende (18 u.)
2-5 *Weekend van de Landbouw en de Visserij* in Nieuwpoort
3 *Opendeurdag* in stedelijke Visserijschool John Bauwens, Oostende (14-17 u.)
3 *Vlaggetjesdag* in Scheveningen (Nl.)
3 *Uitstap*: Vriendenkring van het Oostendse Noordzeeaquarium naar Scheveningen
5 Zegening van de vissersvloot en *vissershulde* aan het monument te Nieuwpoort
5 *Zeewijding* in Wenduine
7-10 *World Fishing Exhibition* in Kopenhagen (Den.)
8-9 *Noordzee-ministerconferentie* in Esbjerg (Den.)
11 *2de Internationaal Festival van het Zeemanslied*: vanaf 15 uur op het binnenplein van het visserijmuseum te Oostduinkerke (Meer info, elders in dit blad)
15 *Europese raad* voor visserijministers
16 *Bezoek*: Brugse Handelskamer bezoekt de Zeebrugse Visveiling
24-25 *Garnaalfeesten* in Oostduinkerke
25 *Zeewijding* in Oostende

JULI 95

1-30 *CMB 100*, een eeuw Compagnie Maritime Belge, tentoonstelling in het Scheepvaartmuseum, Antwerpen (tot 31 dec.)
2 *Ommeganck* in Oostende
2 *Zeewijding en nachtwake* in De Haan (22 uur)
9 *Dag van de Zeelieden* en Zeewijding in Zeebrugge
11 *Inhuldiging* Flanders Container Terminal in Zeebrugge
15 *Garnaalfeesten* aan de wijk Vosseslag te De Haan (15 uur)

AUGUSTUS 95

1-30 *CMB 100*, een eeuw Compagnie Maritime Belge, tentoonstelling in het Scheepvaartmuseum, Antwerpen (tot 31 dec.)
12-13 *Visserijdagen* in Colijnsplaat (Nl.)
13-14 *Visserijdagen* in Breskens (Nl.)
14-16 *Vlootdagen* in Zeebrugge (Marinebasis)
15-20 *Kermis rond de vismijn* in Zeebrugge
16 *Aankomst grote zeilschepen* in Zeebrugge
16-20 *Cutty Sark Tall Ships' Race* Jubileumviering 100 jaar Haven Zeebrugge (meer info elders in dit blad)
19 *Mosseldag* in Yerseke (Nl.)
31 Sea Fever, *shanty festival* in Hull (GB - tot 3 sept.)

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 beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

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

Roland Brys overleden

Op 2 mei overleed in Oostende Roland Brys (65), gewezen schipper van het opleidingsschip O 29 *Broodwinner*. Als zoon van IJslandvisser Edouard Brys kwam Roland Brys (° 15 april 1930) eveneens in de visserij terecht. In 1946, 16 jaar oud, kwam hij aan boord van de O 282 *Adromie-Kamiel* van reder Christiaens. Later voer hij op verschillende schepen van de rederij Boels en op de O 305 *François Musin*. Hij werd uiteindelijk samen met zijn jongere broer Gustaaf mede-eigenaar van de O 202 *Pelagus* die in januari 1982 voor de IJslandse kust verging en het leven kostte aan twee bemanningsleden en twee hulpverleners. Roland Brys werd in 1983 de nieuwe schipper van de O 29 in opvolging van André Van Craeynest.

Mosselseizoen met recordomzet afgesloten

De Zeeuwse mosselkwekers en -handelaars hebben na drie minder geslaagde seizoenen eindelijk weer eens een goed mosseljaar achter de rug. De aanvoer van 1.045.638 mosselton (van 100 kg) op de veiling was goed voor een recordopbrengst van 104 miljoen gulden (1,872 miljard fr.). De sterke aanvoer uit de twee mosselgebieden (Zeeuwse percelen en de Waddenzee) lag aan de basis van een lager quantum geïmporteerde mosselen (vorig seizoen 176.374 ton en slechts 57.710 mosselton tijdens het seizoen 94-95).

België blijft de grootste afnemer van de zwarte schelpdieren. 288.046 mosselton belandden in België (+ 44.000 ton). Frankrijk volgt op de tweede plaats met 110.516 ton. Het totale exportcijfer kwam uit op 447.016 ton (+ 92.929 ton), nog altijd 67.900 mosselton minder dan in het topseizoen 1989-90.

Naast de handel in verse mosselen worden in Nederland heel was mosselen verwerkt tot conserven (oa zure mosselen) en in andere bereidingen die het hele jaar door verkrijgbaar zijn.

Intussen is sinds 16 mei de voorjaarsvisserij op mosselzaad gestart. De nieuwe Zeeuwse mosselen komen eraan in de eerste helft van juli. De datum voor de eerste veiling in Yerseke wordt later vastgesteld door het Produktschap voor Vis en Visprodukten.

Trouw

Op 19 mei traden Peter Lambregt en Siska Bernard met elkaar in het huwelijk. Peter Lambregt is een telg uit een bekende Oostednse visserijfamilie. Vader en moeder Lambregt zijn uitbaters van o.m. het Oostendse visserscafé The Lighthouse, annex het alombekende 'Vegeetje'.

Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07 / 32 99 57 1

Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

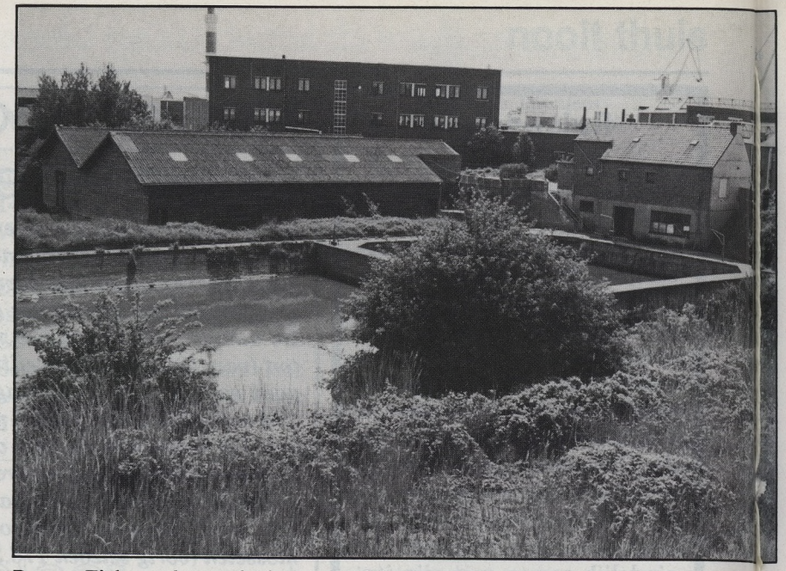
- leidingwerk
- Slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- steeds! bereikbaar per semafoon: 07 / 32 99 57 1

Geen huitrière in het Oostendse havengebied

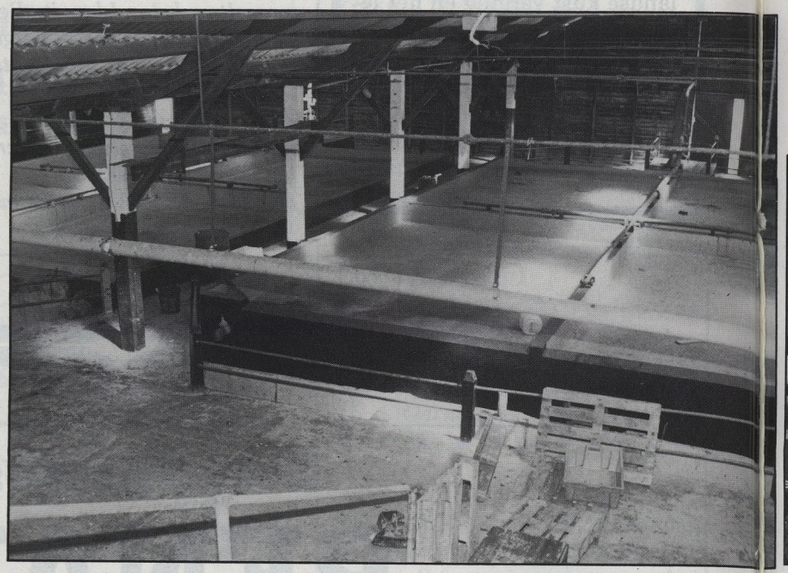
Honderd jaar geleden werden reeds oesterputten aangelegd in het Oostendse havengebied (*). August Stracké legde samen met Max Stichert in 1896 oesterputten aan ten noorden van de Esplanadestraat. Van recentere datum is de oprichting van de oesterkwekerij door Michel Halewyck (1934). In de jaren 1935-36 liet hij eveneens aan de Esplanadestraat oesterputten graven. Pas bij het begin van de tweede wereldoorlog trok de firma Halewyck naar de Schietbaanstraat aan de Spuikom.

Het zijn de oesterputten aan de Esplanadestraat (verscholen tussen de RMT-werkhuizen en de Zeemachtbasis) met bijhorende loodsen en conciergerie die onlangs het voorwerp uitmaakten van een openbare verkoop. Er was belangstelling om er een huitrière op te richten en zelfs om er een buitenverblijf aan te leggen. De procedure werd ingeleid maar stopgezet omdat een nieuw gebruiksrecht hinderlijk kan zijn voor de uitvoering van het renovatieplan van de Oostendse haven.
De putten en gebouwen aan de Esplanadestraat behoren tot de activa van de failliete vennootschap *Ofico* (Ostend Fish Company) met zetel in de Oostendse Langestraat. Ofico, opgericht door een familielid van Raoul Halewyck, nam de aktiviteit over toen de bekende oesterkwekerij in 1992 failliet ging. Twee jaar later, in februari 1994, onderging Ofico hetzelfde lot. De curator bracht de procedure op gang om de conciergerie (tot vorig jaar nog bewoond) en de dubbele loods te gelde te maken. Kandidaat-kopers moesten aan de installaties wel een economische water- of havengebonden bestemming geven. Zij zouden een overeenkomst kunnen sluiten voor één jaar, elk jaar hernieuwbaar. De instelprijs van 300.000 frank, een bod met het oog van de oprichting van een huitrière, moest normaal gevolgd worden door een voorlopige toewijzing op 23 mei, met het oog op een hoger bod. Zover kwam het niet omdat het Vlaamse Gewest de curator (die ook nog een schriftelijk bod ontving) daags voordien per brief op de hoogte bracht dat een exploitatie niet lange gedoogd zou worden. Het terrein is staatsgrond met gebruiksrecht dat steeds intrekbaar is, en ligt binnen de zone voor de havenrenovatie. Het verlenen van een nieuwe vergunning zou een eilandje creëren in de zone, grenzend aan de zeemachtbasis die binnen afzienbare tijd terug in handen komt van het Vlaams Gewest. De nieuwe vergunninghouder zou eventueel moeten instaan voor het herstel van het terrein in zijn oorspronkelijke staat. Dat wil zeggen dat hij een vlak terrein moet afleveren, wat inhoudt dat hij voor het opvullen van de putten en de afbraak van de gebouwen moet instaan. Om dit te voorkomen heeft het Vlaamse Gewest, in overleg met de Oostendse havendiensten, het nuttig geoordeeld om niet langer een exploitaie te gedogen. Het dempen van de oesterputten kan zelfs goed uitkomen, nu er toch reeds een berg afgegraven grond naast de kwekerij ligt. Deze grond is afkomstig van de aanleg van de nieuwe kaaimuur ter hoogte van de RMT-werkhuizen. (gw)

* Over de geschiedenis van de oesterputten in de Oostende (XVIIde en XIXde eeuw, verscheen een reeks artikels van Norbert Hostyn in HVB. In 1988 was dat in de nrs 3, pag. 41; 4,pag. 53 en 5 pag. 49 voor wat de XVIIIde eeuw betreft. De Oostendse oesterputten van de XIXde eeuw kwamen aan de bak in HVB 10,1988 pag. 40; HVB 3,1989 pag. 34; HVB 6, 1989 pag. 28; HVB 8, 1989 pag. 36 en HVB 12, 1990 pag. 52.

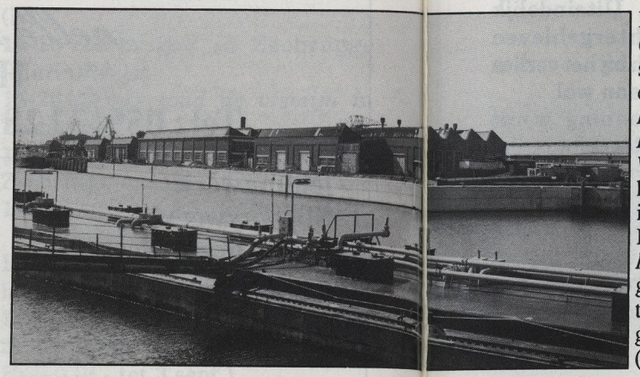


Boven: Zicht op de openlucht en overdekte oesterputten en de conciergewoning aan de Esplanade staat.
Onder: Binnenzicht van de overdekte oesterputten in de dubbele loods.



DE MAAND IN BEELD

Aan het Zeewezendok, ter hoogte van de RMT-werkhuizen, werd een nieuwe kaaimuur gebouwd, een onderdeel van het renovatieplan voor de Oostendse haven. ➪



In Oostende greep de jaarlijkse herdenking plaats rond het Vindictive-monument. In de nacht van 10 op 11 mei 1918 werd het troepentransportschip HMS Vindictive door de Britse marine tot zinken gebracht in de Oostende havengeul, waardoor de haven ontoegankelijk werd voor vijanderlijke schepen. In 1925 werd de boeg van het schip naast de Demeysluis geplaatst als herinnering aan deze gebeurtenis.



De bemanning van de N 525 *Golfbreker* kwam na het kapseizen van hun vaartuig veilig en wel thuis. Schipper *Noël Dugardein* (rechts op foto), *Bart Locqueneux* en *Patrick Vandewouden* mochten enkele dagen later hun redders in Nieuwpoort verwelkomen. De bemanning van de L187 *Fortissimo* uit Lowestoft werd getrakteerd met enkele attenties, waarbij duidelijk de Belgische pralines niet ontbraken. (zie elders in dit blad) ➪



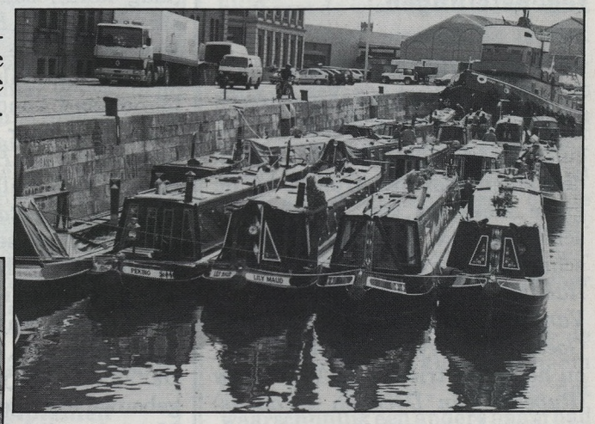
Aan de Oostendse Baelskaai werd vorige maand het houten kustvaartuig O 481 BI-SI-TI van Manfred Van Elslande afgebroken. Het is nog een werkstuk van de Heistse scheepsbouwer Haerinck dat in 1960 als Z 481 Firmin Lievens van stapel liep.





Het Nieuwpoortse bedrijf Marelec bouwt een nieuwe vestiging die in oktober klaar komt aan de Kustweg. Het bedrijf van Piet Rommelaere is gespecialiseerd in de produktie van elektronische onderdelen en in de visserij vooral bekend door zijn trekkrachtbeveiligingssystemen voor de boomkorvisserij. In het nieuwe gebouw worden de kantoren en de werkplaatsen, o.m. bestemd voor de ontwikkeling van nieuwe produkten zoals de elektronisch gestuurde vissorteermachine. ➧

In Oostende werden de voorbije weken 32 narrow-boten ontscheept. Het zijn typische Engelse kanaalboten van 18 meter die in midden-Engeland oorspronkelijk vracht vervoerden op smalle kanalen. De smalle boten worden nu gekoesterd door liefhebbers. De vloot maakt een 250 km lange rondvaart die hen naar Brugge, Gent, Oudenaarde, Kortrijk en Deinze.
Op de Belgische aanlegplaatsen wordt reklame gevoerd voor de britse toeristische waterwegen.





Op dinsdag 30 april mocht de vangst van de Z.586 *Mermaid* in primeur gezeefd worden in de nieuwe Zeebrugse garnaalzeefmachine. Zoals aangekondigd bestelde de ZV als eerste veiling in ons land een garnaalzeefmachine die toelaat garnalen af te leveren volgens de Europese normen (6,5 mm ter hoogte van het borstpantser). De machine is vervaardigd in zeer hoogwaardig roestvrij staal en werd gekonstrueerd door de firma *Maeyaert* uit Oekene. Tijdens de persvoorstelling werden 150 kg garnaal van de Z.586, de enige Zeebrugse kustvisser die op dit ogenblik op garnaal jaagt, gezeefd. Onder toezicht van *René Dhondt*, zoon *Dick* en broer *Christian Dhondt*. De zeefmachine kost anderhalf miljoen frank en werd meegefinancierd door de afdeling Oostkust van de Rederscentrale.

Zuidkust van IJsland liet O 395 'Van der Weyden' niet meer los

IN 1957 WAREN de twee grootste Oostendse rederijen elkaars tegenpolen geworden: de Pêcheries à Vapeur (stoomvisserij) had enkel motortreilers in vaart; de nv Motorvisserij (Crops) daarentegen baatte enkel stoomtreilers uit. Dus: what's in a name?
Het waren jaren van grote tegenstellingen.

De tijd van toen

De eigenaars van de nv Motorvisserij beschikten duidelijk over een ruime culturele belangstelling. Ze zochten de namen voor hun treilers bij de grote meesters van de Vlaamse schilderkunst: primitieven, landschapsschilders en de zogenaamde *Italienisten*. Namen zoals *Van Eyck, Van der Weyden, Memling, Van der Goes, Van Orley, Breughel, Teniers*, en het grote trio uit de 17de eeuw (*Rubens, Van Dyck* en *Jordaens*) sierden de hoge rompen van de vaartuigen. Met *François Musin*, *Artan* en *James Ensor* lieten ze zelfs ook de modernere kunststromingen meespelen.
Van maart tot juni 1957 kende de nv *Motorvisserij* een loonconflict. De vissers vroegen een hoger percentage van de opbrengst; eis waaraan de rederij absoluut niet wou toegeven. De reder, wiens sociale interesse waarschijnlijk merkelijk keiner was dan zijn culturele, speelde het spel hard: telkens een treiler binnenkwam waarop looneisen gesteld werden en waarmee dus *'miserie'* was, kreeg de bemanning prompt de spreekwoordelijke 'zak' en werd de treiler zonder pardon opgelegd. Zo belandden eerst de O.298 *'Van Dyck'*, de O.293 *'Van Eyck'*, de O.297 *'Rubens'* en de O.294 *'Van Orley'* tegen de kaai, vlak voor de rederijgebouwen. (De meeste foto's waar deze treilers 5 à 6 'dik' aangemeerd liggen dateren uit deze periode.) Het loonconflict liep ten einde toen de bemanning uit armoe de treilers kwamen terugvragen om... ermee aan hetzelfde loon weer mee in zee te gaan.

Intussen op zee

Terwijl het loonconflict in Oostende uitbrak, liep op zaterdag 30 maart het nieuws binnen dat de O 395 *'Van der Weyden'* op de zuidkust van IJsland vastzat op het Lèèg Land (laag land); een zuidelijke kuststrook tussen *Hjörleifsholdi* en *Ingolfshofdi*. De kust is er zo vlak dat de vissers kilometers ver in het binnenland konden kijken en bij klaar weer naar het westen toe de actieve vulkaan *Hekla* konden zien. Buiten de 6-mijllijn waren daar 2 visputten: *Skaftar Diep* en *Skeidarar Diep*. De visserij was er, wegens de rotsachtige bodem, gevaarlijk. De visputten werden begrensd door rotsplateaus waarvan Kötlugrunn de grootste was.
De *'Van der Weyden'* was in 1953, gebouwd in Engeland, zoals alle nv Motorvisserijtreilers. Nadat ze eerst een periode voer voor de Britse zusterrederij *Thomas Hamlings* werd het vissersschip op 9 november 1954 ingeschreven te Oostende. Toen (1954) was de O 395 (samen met zijn zustertreilers O 294 *'Van Orley'* en de O 299 *'Van Oost'*) met 940 pk er de grootste treiler.

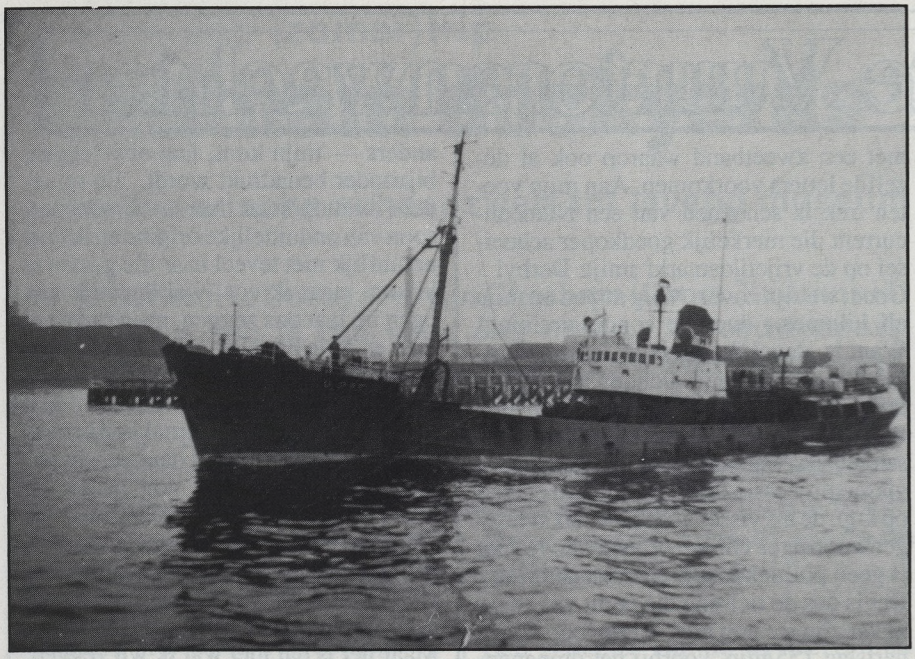
Een verspreking

De *'Van der Weyden'* heeft de inhoud van zijn laatste sleep van de zeereis op zijn werkdek laten uitvloeien. Eens de vis in het ruim zit, spant de bemanning het visnet in de zijden over de *korrepensen*. Ze sjort alles vast voor de terugreis naar de thuishaven. Schipper *Jean*, die zijn tweede reis met het vaartuig maakt, verspreekt zich, door moeheid overmand, en geeft aan stuurman *Victor* een koers aan op full-speed naar het noorden in plaats van naar het zuiden. De stuurman doet nauwgezet wat zijn schipper hem opdraagt. De O 395 vaart weg van zijn collega's, O.83 *'Prince de Liège'* en op de O.397 *'Rubens'*, en houdt koers recht naar de IJslandse kust. Hoofdschuddend denken de schippers van deze twee vaartuigen, *Frans* en *Charles*, dat collega-schipper *Jean* nog een laatste *trek* zal wagen binnen de IJslandse economische 6 mijlszone. Helaas! Het vissersvaartuig stuit met volle kracht op een zich onder water bevindende richel, schuurt er overheen en komt in een lagune terecht waar het niet meer uitkan. Als blijkt wat er aan de hand is, stevent de O 297 *'Rubens'* naar zijn onfortuinlijke 'rederijgenoot' en probeert een lijn te werpen. Doordat de O 297 moet oppassen ook niet op de richel vast te geraken, is het onbegonnen werk. Het tij zakt en de O 297 moet zich uiteindelijk terugtrekken.

Gered

De IJslandse mobiele reddingsbrigade komt ten tonele en schiet lijnen naar het schip. Met reddingsstoelen worden 15 vissers van boord gehaald. Enkel schipper *Jean*, stuurman *Victor*, 1ste motorist *Erik* en telegrafist *Albert* blijven present. Ze houden het vaartuig onder stoom om snel te reageren mocht er hulp opdagen. De IJslandse reddingsdienst is van oordeel dat de O 395 waarschijnlijk nooit meer vrijkomt. Slechts met springtij is er een kleine kans dat het vissersschip zonder schade omhoog gestuwd wordt. Een Britse sleepboot verricht een aantal pogingen om de *'Van der Weyden'* terug over de richel te trekken. Het lukt niet. Uiteindelijk leggen de vier achtergebleven bemanningsleden zich bij het verlies neer en stappen ook aan wal.
De 19-koppige bemanning wordt overgebracht naar Reyckjavik en, na daar te zijn uitgeleid door de katholieke bisschop, op het vliegtuig gezet. Via Kopenhagen landen ze te Brussel. Een autocar brengt hen op 6 april omstreeks 12 uur naar Oostende waar hun familie hen opwacht.

☞



Verloren

De Vlaamse vissers die regelmatig de visgronden aan het Lèèg Land opzoeken, volgen de daaropvolgende maanden wat er met het vaartuig gebeurt. Zo zien ze hoe kort na de ramp een hele resem paardekarren naar het schip trekken en volgeladen met vis weer weg tsjokken. Eens de vangst op die manier gelost, drijft het schip in de lagune rond en ligt de ene keer links, dan weer rechts te dobberen, afhankelijk van de windrichting. De IJslanders brengen het schip regelmatig onder stoom en de Britse sleepboot doet nog een aantal verwoede pogingen om het schip vlot te trekken. Bij het eerstvolgende springtij trekken drie IJslandse visserijwachtschepen tegelijk aan de O 395 in een ultieme poging het schip naar open water te krijgen. Tevergeefs! Tijdens het onder stoom brengen van de turbine breekt tot overmaat van ramp brand uit in de machinekamer.

Op 14 juni 1957 zijn alle mogelijkheden uitgetest en wordt het vaartuig als verloren opgegeven. Het blijft bijna onbeschadigd ronddrijven in de lagune, niet zo ver van de bewoonde kern *Alvidruhamrar*, dicht bij de monding van de rivier *Küdofljot*.

De volgende maanden zien onze vissers de O 395 aftakelen. Het schip blijft met de wind meewaaien, eerst nog met mast, uiteindelijk zonder. De stuurhut verdwijnt, een achterstuk is weg, een voorstuk ook... tot de vissers door hun verrekijkers niets meer van het schip bemerken. Schipper *Jean* verlaat de visserij en gaat als stuurman varen op de Kongoboten van de CMB. Opmerkelijk is ook dat er voor de Onderzoeksraad voor de Zeevaart nimmer een proces volgt.

Dit is dan het trieste einde van de O.395 met de mooi klinkende naam *'Van der Weyden'*; vaartuig dat waarschijnlijk een andere naam had gedragen als de schilder die oorspronkelijk uit Doornik kwam en *Roger de la Pasture* heette, zijn naam niet veranderd had in *Rogier Van der Weyden* toen hij zich in het toen nog Vlaamse Brussel kwam vestigen.

Daniël Pots

Op de foto: De O.296 'Van Oost', een zusterschip van de O.395 'Van der Weyden'

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

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

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



40 40

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



'... bepaalde sectoren reageren kortzichtig. Kijk naar de boeren. Hoewel ze het grootste gedeelte van de begroting voor hun rekening nemen, zijn ze vaak ontevreden. Hetzelfde geldt voor de vissers. Als je de vissers zegt dat ze wat minder moeten vissen want dat anders de stocks uitgeput geraken, horen ze niet aan die kant. Zo krijg je een opeenstapeling van allerlei weerspannige, negatieve of terughoudende reacties...

Karel van Miert in Humo, 4 mei 1995

De Laatste Vuurtorenwachter



A DE VOORBIJE verkiezingen doe ik er waarschijnlijk goed aan niet teveel meer over politiek te schrijven. Dus vooruit dan maar: een bijdrage over sex & drugs. Onderwerp dat ervoor gezorgd heeft dat deze column een beetje lang uitgevallen is.

Het zal mijn kleine, maar trouwe lezersschare al opgevallen zijn: De Laatste Vuurtorenwachter beschikt over een gezonde geest. Wat de lezers — een beperkt aantal lezeressen niet te na gesproken — niet weten is dat ik tevens over een uitermate gezond lichaam beschik. En wat al helemaal niemand weet is dat ik dit lichaam niet zomaar van de Here cadeau gekregen heb. Neen, driewerf neen, ik heb ervoor moeten werken, om het zover te krijgen en ik werk er dagelijks & gestaag aan verder.

Ik zou meer zeggen. U kent wellicht het verhaal van de krantenjongen die in het in Amerika tot krantenmagnaat geschopt heeft; wel zoiets vertegenwoordig ik ook, maar dan op het gebied van de lichaamshygiëne. Heel mijn stijve jeugd heb ik op de reservelijst gestaan van de — toch al niet zo schitterende — voetbalploeg die ik geheel ten onrechte de mijne noemde; en van de basketbalploeg, en van de atletiekloeg en van de tafeltennisploeg... Maar nooit heb ik een match gespeeld, nooit een wedstrijd gelopen. Dat ik op die reservelijsten mocht staan, had steevast alleen maar te maken met subsidieregelingen die mij nooit geheel duidelijk gemaakt zijn.

Door al die tegenslagen ben ik later aan de drank geraakt, aan de nicotine en aan de taartjes: de ene drug al harder dan de andere, maar alle binnen het wettelijke kader en dus enigszins te betalen door een gewone jongen zoals ik. Als ik over Coke sprak dan had ik het over het flesje!

Maar nu. Hedentendage. Vandaag de dag. Geen enkele harddrug kruist nog mijn gehemelte. En Mede Daardoor En Wel Daarom! Dagelijks hijs ik me in een spannende uit chemische vezels samengestelde sportbroek, alsmede in een katoenen hemd waarop mijn lief het onverstaanbare, maar in sportmiddens veel voorkomende '*Nike*' geborduurd heeft. Mijn hersenen omgord ik met een zweetband waarop ook al dezelfde letters voorkomen. Aan mijn voeten trek ik schoenen van een Nikeconcurrent die merkelijk goedkoper schoeisel op de vrijetijdsmarkt smijt: Derby!

Goed, we zijn zover. Volg mij nu op mijn elf kilometer durende conditietraining! Want ja, dagelijks sla ik de laatste vuurtorendeur achter mij dicht en ik loop het dijkje op, richting Bredene: *zijn strand, zijn duinen, zijn park* met pseudo-vissershuisjes, waarlangs jaarlijks de speudo-vissersprocessie trekt, met daarin en wel op kop: de als visser verklede volksvertegenwoordiger Gilbert Vanleenhove [dat is geen politiek, dat is een constatering]. Dat is dus de richting die ik uit wil, maar zover zijn we nog niet. Eerst loop ik aan hartslag 155/min. voorbij het duinengebied dat Bredene geheel terecht van Oostende scheidt.

Het is over dit gebied dat ik het hier vandaag met u wil hebben. Neen, niet over het Fabiolatehuis — bij de ouderen nog steeds bekend als Het Militair Hospitaal en volgens de plaatselijke afdeling van het Zwart Blok bevolkt met winkeldieven [dat is geen politiek, dat is een situering]— maar over het gebied dat een weinig verder ligt, daar vlak voor het toeristisch centrum van dat welvarende Bredene alwaar VLD-bouwheren een atlantiekwal van flatgebouwen optrekken vlak vóór de huizen die de Bredenaars om onduidelijke redenen *de villaatjes* noemen. Terloops weze opgemerkt dat de kritiek op deze VLD-bouwheren in Bredene niet uit Agalevhoek komt (die hebben daar geen hoek), maar uit de rangen van plaatselijke VLD-jongeren die in afwachting dat ze zelf bouwheer worden die grond natuurlijk liever onbebouwd zien [dat is geen politiek, dat is business]. Maar het is dat niet wat ik wil zeggen.

Ik wil het hebben over dat stuk duin waar op iedere top een manspersoon genoteerd wordt. Zelfs bij een stevige noordenbries staan die mannen daar op die duintoppen. Als het even kan zijn ze dan ook nog schaars gekleed. Voor degenen aan wie deze fijnzinnige schets niet besteed is (of voor wie het betreffende duinengebied niet zegt te kennen) voeg ik er maar aan toe dat die duinen een soort vrijplaats zijn waar homoseksuele mannen elkaar plegen te kruisen en desgevallend waarschijnlijk dingen te doen die zo'n mensen plegen te doen.

Vraag me verder maar niets.

En ik... ik loop daar voorbij. Zwetend. En wel in dit inmiddels getrainde, en dus gespierde, lichaam. En wel in een spannende en van chemische vezels samengestelde korte broek, waarin — het kan niet anders — mijn kont, laat ons zeggen, bijzonder benadrukt wordt. En op iedere duintop staat daar zo'n manspersoon van onduidelijke origine en ik durf natuurlijk niet teveel naar die gasten te kijken, maar ik voel wel degelijk hun ogen in, laat ons zeggen, mijn rug priemen en mijn hartslagmeter verraadt dat ik daardoor gestresseerd geraak. Zonder mijn loopritme te versnellen gaat dat ding dan immers gemakkelijk over de 165/min. en ik word daar zo zenuwachtig van dat ik ook nog harder ga lopen waardoor mijn hartslag naar de 170/min. gaat. Sinds enige tijd houd ik in dat stuk dus maar een intervaltraining waardoor ik als ware ik een hazewind dat stuk duin achter mij laat liggen.

Maar het is dat niet wat ik wil zeggen. Eens ik die duinenrij voorbij ben, kan ik daar natuurlijk allemaal rustiger over redeneren. Dat gaat dan weer aan 155/min., toch goed voor 11 km/h., en ik loop daar zo'n beetje te denken (en natuurlijk ook te zweten, maar in tegenstelling tot hetgeen de volksmond zegt, gaan die twee zeer goed samen). En dan denk ik dat het toch maar prachtig is dat zo'n duin bestaat: een vrij stuk land waarop mensen met gelijke sexuele interesses elkaar kunnen ontmoeten. En geen markttoestanden! Geen vitrines! Geen betalingen! Geen champagne voor en kater na! Zelfs geen entreegeld! Om nog maar van andere verplichtingen te zwijgen! Bijvoorbeeld: geen schoonmoeders!

Dan kom ik tussen Bredene en De Haan aan de wijk Hippodroom, waarvan alleen de ouderen nog weten waarom dat stuk daar ooit zo genoemd werd. Daar heb ik alreeds 5,5 kilometer in de benen en ik keer dus op mijn rasse schreden terug. Na negen kilometer loop ik weer door dat stuk duin dat ik hierboven zo uitvoerig beschreven heb. Van paniek is dan geen sprake meer. Integendeel. Ik loop gezwind voorbij die duinen waar op elke top weer een mens staat, maar nu, zo verbeeld ik me dan, van vrouwelijke kunne. Datzelfde duin is dan overal te lande om soortgelijke praktijken bekend, maar dan omwille van ook voor mij aanvaardbare, dus vrouwelijke, redenen. Dàt, waarde lezers, is het ogenbik waarnaar de eenzame loper streeft. In zijn hersenen wordt het hormoon *epinephrine* gepoduceerd, de zoetste aller drugs. We bevinden ons dan in een Tijdelijke Autonome Zone, waarin alles kan. Free drugs, safe sex en Goldbergvariaties en dat alles aan 11 km/h.

Morgen weer.

Tip voor een (zomer)trip

Chatham dockyards

van historische scheepswerf tot levend museum

Om 'The Historic Dockyard' van Chatham (Groot-Brittannië) te bezoeken heb je een volle dag nodig. De eeuwenoude scheepswerf strekte zich oorspronkelijk uit over 162 hektare. In de 18de eeuw was dit de grootste marinebasis ter wereld met werk voor 1.800 mensen. Er werden meer dan vierhonderd schepen gebouwd, waaronder de oorlogsbodem 'Victory', het vlaggeschip van de Britse zeeheld admiraal Nelson (over Nelson zie HVB 3/1994 pag. 47). Deze omgeving is er sinds de tijd van Nelson overigens nauwelijks veranderd.

Chatham (Rochester/Kent) ligt op een uurtje rijden van *Ramsgate* en evenver van *Londen*. Het stadje aan de *River Medway* (circa 50.000 inwoners) heeft zijn bekendheid te danken aan de immense werf die er tijdens de regering van *Hendrik VIII* (1509-1547) werd opgericht en door de eeuwen heen dienst deed als belangrijke oorlogshaven van de Royal Navy.

Chatham Royal Dockyard sloot in 1984 de deuren. De grootste *Georgian dockyard* ter wereld is nu een stuk nationaal patrimonium. Op de site staan niet minder dan 47 historische monumenten.

Een gedeelte van de werfterreinen kreeg een bestemming als nieuwe woonwijk *Chatham Maritime*. De installaties en de barakken van de *Royal Navy* kwamen in handen van een stichting (*Chatham Historic Dockyard Trust*) die de restauratie van het erfgoed op zich nam. De historische site is nog steeds 40 hektare groot en intussen al enkele jaren voor het publiek toegankelijk.

In de historische gebouwen zijn waardevolle collekties scheepsmodellen en kanonnen ondergebracht, een masten- en zeilmakerij, een atelier voor vlaggen en andere ambachtelijke werkplaatsen waar de 26 ambachten uit de scheepsbouw aan bod komen. Dit alles kan de ware *shiplover* niet onberoerd laten.



De duikboot Ocelot met zicht op de River Medway, het laatste oorlogsschip voor de Royal Navy dat op de werf werd gebouwd. (foto gw)

Admiraal Nelson zeeziek zeeman

Admiraal Horatio Nelson (1758-1805), de éénarmige held van Aboukir (1798) en Trafalgar (1805), staat te boek als een immer zeeziek man. Nelsons schepen waren zo gebouwd dat zij zonder kapseisgevaar snelle duels op zee konden uitvechten, maar ze gedroegen zich erg 'maagonvriendelijk'. Een student van de universiteit van Plymouth analyseerde onlangs het rol- en stampgedrag van de kanonbodems met 74 geschutstukken die een rol speelden bij de *Slag van Trafalgar* waar Lord Nelson de heldendood stierf.

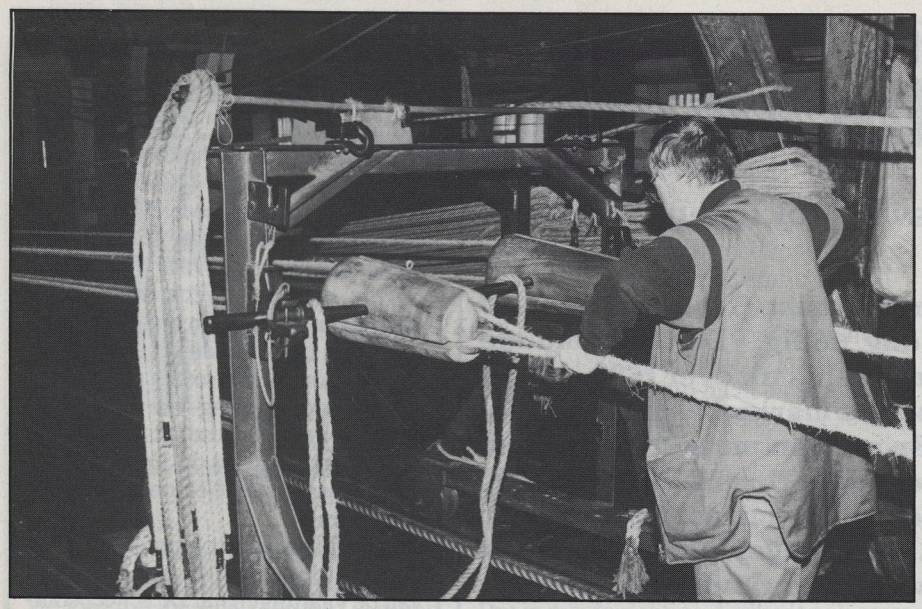
Aan de hand van computermodellen ging hij (de student dus) de stabiliteit van de vaartuigen na. De scheepsontwerpers wisten in die tijd wel hoe ze het schip overeind moesten houden. Het gevaar bestond immers dat kanonneerboten langs de (kanons)luiken water zouden maken. De boeg van de houten schepen werd daarom zo geconstrueerd dat ze zich zeer snel weer oprichtten nadat ze uit evenwicht waren geraakt door kanonsalvo's. Dat bij het afschieten nogal wat krachten vrijkwamen is evident; zeker bij schepen die met 74 of meer kanonnen waren uitgerust.

Het voordeel van de constructie was dat kapseizen vrijwel uitgesloten was. Groot nadeel was dan weer het zeer grillig gedrag van de vaartuigen. Zeelieden ondervonden in die tijd buitengewoon veel last van zeeziekte.

De *Victory* van Nelson was niet bij het onderzoek betrokken. Het vlaggeschip was immer nog groter dan de rest en voerde 108 kanonnen.

Van galjoenen tot duikboten

De *Royal Navy* maakte voor het eerst gebruik van de oevers van de River Medway in 1547. Het begon met een bescheiden opslagplaats. Pas in 1586 liep het eerste oorlogschip, de *Sunne*, er van stapel. De indrukwekkende touwslagerij uit 1618 is nog steeds in gebruik. Het pronkstuk van de werf heeft een lengte van 500 meter. Ook de eerste droogdokken werden in die periode gegraven. De echte ontplooiïng van de werf kwam pas in de 17de eeuw goed op gang. De gebouwen uit die

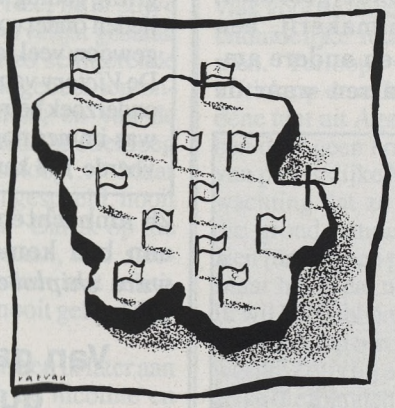


Demonstratie met een van de oude apparatuur in een immense touwslagerij. (Foto gw)

tijd zijn nu geklasseerde monumenten.
Enkele bekwame scheepsontwerpers ontwikkelden de schepen en lieten een indrukwekkende serie schaalmodellen bouwen. De collectie kon tijdens de *Slag bij Chatham* (zie verder) door de toenmalige *resident commissioner Peter Pett* in veiligheid worden gebracht, terwijl het koninklijk vlaggeschip *Charles* in handen van de vijand viel, waarop *Peter Pett* promt in de gevangenis van de *Tower* in Londen belandde.
In de 18de eeuw werden *Portsmouth* en *Plymouth* ingeschakeld als vlootbasis voor de oorlog tegen Frankrijk. Chatham bleef belangrijk als werf voor de bouw en herstelling van zeilschepen. Tussen 1700 en de val van *Napoleon* in *Waterloo* (1815) liepen in Chatham meer dan honderd schepen van stapel, waaronder vijf belangrijke *first-rate bodems* zoals de *Queen Charlotte* (vlaggeschip van *Black Dick*) en, zoals gezegd, de *Victory* van admiraal *Horatio Nelson*. Enkele belangrijkste gebouwen en verbouwingen in Chatham dateren uit die periode.
Tussen 1817 en 1856 werden de acht slips en dokken overdekt. Een van de imposante houten constructies is een ander gerestaureerd pronkstuk.
De industriële revolutie ging aan Chatham niet voorbij. Het eerste ☞

De Slag van Chatham

Onder *Oliver Cromwell* (1599-1658); opperbevelheber van het leger, wilde Engeland de wereldhandel monopoliseren. Deze *mercantilistische politiek* werd vastgelegd in de, tegen de Hollandse scheepvaart gerichte, *Eerste Akte van Navigatie* (1651). De wet hield in dat geen land in Engeland andere waren mocht invoeren dan die welke werden voortgebracht in dat land zelf en die waren mochten het eiland alleen maar binnen met eigen of met schepen van Engelse compagnieën. De wet wilde op die manier de handel op zee in Engelse handen houden. De maatregel lag aan de basis van de eerste tweejarige Engels-Hollandse oorlog die in het voordeel van Engeland werd afgesloten met de *Vrede van Westminster* (1654).
De *Tweede Akte van Navigatie* (1660) bepaalde dat alle koloniale goederen alleen met Engelse schepen mochten worden vervoerd. Daarnaast verbood de *Stapelwet* (1663) de aanvoer van waren naar Engelse koloniën door buitenlanders. Voor de Republiek der Nederlanden was dat weer reden om op oorlogpad te gaan. Deze keer liep de strijd minder fortuinlijk af voor de Engelsen. Zij verloren de *Vierdaagse Zeeslag* (11 tot 14 april 1666). Onder leiding van admiraal *Michiel De Ruyter* trok de Hollandse vloot vervolgens naar Chatham, waarbij een een groot deel van de Engelse vloot evenals de dokken en werven op 12 en 13 juni 1667 werden vernietigd. Het vlaggeschip *Royal Charles* van koning *Charles II* werd in triomf meegevoerd. De Engelse regering moest toegevingen doen waardoor Hollandse schepen opnieuw produkten uit de Zuidelijke Nederlanden en Duitsland mochten aanvoeren.



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

stoomschip van de Koninklijke Marine was de kleine raderboot *Phoenix* (1832). Het duurde echter niet lang vooraleer de stoommotoren en staalconstructies een toepassing vonden op de oorlogsschepen. Raderschepen waren niet aangewezen als oorlogstuig. Het raderwiel was een te kwetsbaar doelwit. Vanaf1840 vond de schroef steeds meer toepassingen, terwijl ook de lengte van de vaartuigen toenam. De bouw van zeilschepen daarentegen werd volledig stilgelegd. De *Horatio*, het eerste fregat met schroefaandrijving, verliet de werf in 1850. Voor de bouw van *Merrimac-class* fregatten van meer dan 300 voet (91 m.) waren ook nieuwe dokken nodig.

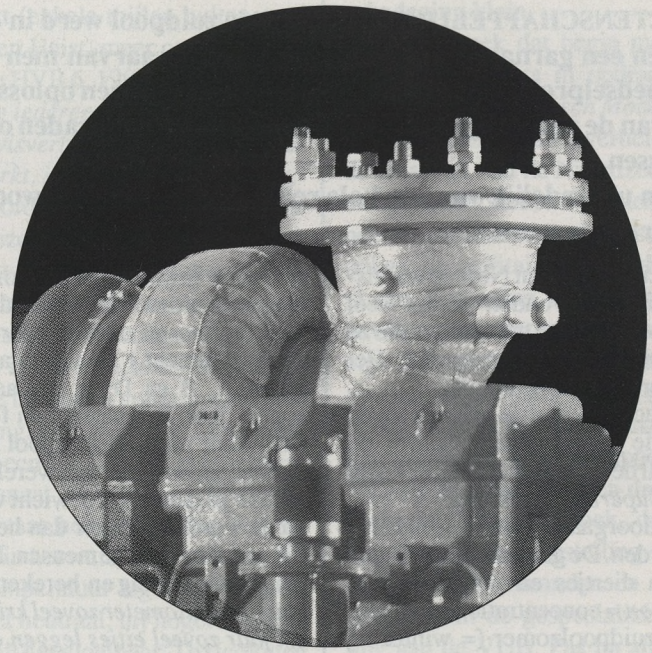
In 1905 kwam het gevechtschip *HMS Africa* (129,5 m.) tot stand. Intussen waren reeds de eerste duikboten voor de *Royal Navy* gebouwd. Chatham nam deel aan de ontwikkeling van de nieuwe technologiën die daarbij ontstonden. Van een bestelling van 38 kustduikboten werden er zes aan Chatham toegewezen. In totaal werden er 45 duikboten voor de *Royal Navy* en drie voor de *Royal Canadian Navy* in Chatham gebouwd. De *Ocelot* (1966) was het laatste oorlogschip dat Chatham leverde. Dertig jaar later, op 12 juli 1992, vond de onderzeeër een rustplaats in de *Historic Dockyard.*

Chatham Royal Dockyard bouwde vierhonderd van de grootste Britse gevechtsschepen, waaronder de allerbekendste houten oorlogsbodems als de *Victory*, *Revenge*, *Temeraire* en *Leviathan*. Daarnaast werden honderden vaartuigen hersteld en onderhouden op de werf. Vooral tijdens beide wereldoorlogen was dit dé belangrijkste aktiviteit. Alleen al tijdens de tweede wereldoorlog passeerden er 1.360 schepen, waaronder de kruiser *HMS Ajax* en Lord Mountbattens destroyer *HMS Kelly*. Na 1966 bleef de werf aangewezen op herstelling en onderhoud tot de sluiting in 1984.

¤ "The Historic Dockyard" in Chatham is dagelijk toegankelijk van 1 april tot 29 oktober. Toegangsprijs £5.60 (kinderen £3.60, familieticket £ 15.00). Info: The Historic Dockyard - The Visitor Manager, Chatham, Kent ME4 4TE, tel. (01634) 812551.

DE STUWENDE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID



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

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

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

eerst onuitroeibaar , nu beschermd

Krill

OP DE WETENSCHAPPELIJKE bases aan de zuidpool werd in de omringende zeeën een garnaalsoort (krill) bestudeerd waarvan men dacht dat deze het voedselprobleem in de derde wereld zou kunnen oplossen. Tegen het einde van de zestiger jaren werd dan ook sterk aangeraden om op krill te gaan vissen.
Men kwam uiteindelijk van een kale reis terug. Het spreekwoord is hier haast letterlijk te nemen.

Krill kreeg zijn naam van Noorse walvisvaarders. Zij ondervonden vooral veel hinder van de ontelbare garnaaltjes die ze als '*vuil*' en '*lastgoed*' ervaarden. Het Noorse woord daarvoor is *krill*.
Het garnaalachtig kreeftje behoort tot de grote familie '*Euphausia*' waarbij de zuidpoolkrill de wetenschappelijke naam '*Euphasia Superba*' meekreeg.
Krill wordt doorgaans 4 cm lang en kan 7 jaar oud worden. De garnaalachtigen eten alle soorten diertjes en plankton (vnl. *phytoplankton* = concentratie van algen). Tijdens de zuidpoolzomer (= winter bij ons) leven ze in de bovenste waterlagen. 's Winters leven ze dieper waar ze overleven op planktonafval. Bij acuut voedselgebrek gaan ze elkaar te lijf.
Van januari tot maart zet krill het broedsel af. Na 10 dagen zakken de eitjes naar dieper water, waar onderstromingen ze meevoeren naar de rand van het zuidpoolcontinent, waar de larven uitkomen. Nadat deze verschillende ontwikkelingsfasen doorlopen hebben, komt de krill als volwassen garnaal aan de oppervlakte. Krill leeft in scholen, met miljarden bij elkaar, in gebieden waar oceaanwervelingen voorkomen. Er zijn scholen waargenomen van 2 miljoen ton krill over een oppervlakte van 450 vierkante kilometer. Vanuit vliegtuigen of kraaienesten van vissersschepen ontwaart men de krillschool als een rode vlek. Door hun fluoriscerende organen ziet men de krill ook 's nachts als een zilveren glinstering.
Krill is in zijn verschillende levensstadia, en afhankelijk van de verschillende zuidpoolseizoenen, zelf een bron van voedsel voor vijf soorten walvissen (vnl. baleinwalvissen) (*), drie soorten robben, twintig vissoorten, drie soorten pijlinktvissen en vele soorten poolvogels, waarvan de miljoenen pinguins (o.a. twee miljoen koningpinguins) de grootste verorberaars zijn.

Bron van eiwitten

Resultaten van onderzoeksteams toonden in de late zestiger jaren aan dat krill 16% eiwitten bevat en 7% vet. Na waardetoevoeging door verwerking kan het eiwitgehalte oplopen tot 50%. (Krill is te klein en te zacht om te pellen zoals wij dat met onze grijze of Britse roze garnalen plegen te doen. Ze wordt daarom verwerkt tot *pastei* of in *poedervorm* op de markt gebracht.) Krill bevat veel vitamines A, B en D; is rijk aan calcium, koper, ijzer, magnesium en fosfor.
Krill kent rond de zuidpool de grootste dierenconcentratie ter wereld. Het geschatte gezamenlijk gewicht van alle krill op de wereld is groter dan het gezamenlijk gewicht van alle mensen. De biologen gingen aan de slag en berekenden dat *één vierkante kilometer zoveel krill bevat, die elk jaar zoveel eitjes leggen en dit zeven jaar aan een stuk. De nieuwe larven leggen dan weer zoveel eitjes en ook zeven jaar aan een stuk...* Zelfs bij intense bevissing, zo was de redenering, zouden de scholen zich snel herstellen en zou de krillstock niet stuk te krijgen zijn. Er was, zo leek het wel, een voedselbron ontdekt die vele mensen van de hongersnood kon redden. Er volgden dan ook de nodige oproepen: vele treilers moesten op krill komen opvissen, visverwerkers moesten deze kreeftachtigen tot voedsel verwerken en distributeurs moesten de waar aan de man brengen in arme Afrikaanse en Oosterse landen.
Vele sterke hektreilers uit *Rusland, Japan, Korea, Taiwan, Zuid-Afrika, Noorwegen, Polen, Argentinië* en *Spanje*, die hun traditionele visgronden leeggevist of gesloten zagen, gingen op de uitnodiging in om, met fijnmazige netten, ongeremd tijdens de 3 tot 5 maanden durende zomerkampanje, op krill te vissen. De vangst bereikte een piek in 1981 (528.000 ton), zakte in 1983 naar 128.000 ton en steeg terug in 1985 en 1986 (respektievelijk 436.500 ton en 377.000 ton).
De krillvangst in 1994 eindigde in het Antarctisch gedeelte echter met amper 88.000 ton. Wat was er gebeurd?

Fout

De wetenschappelijke vorsers hadden een grote fout begaan en een aantal zaken verkeerd ingeschat. Ten eerste lustte de modale mens de krillpastei niet en wist evenmin wat hij met het poederprodukt kon aanvangen. Ten tweede ontdekten de wetenschappers te laat dat krill die niet ogenblikkelijk (op -20°) wordt ingevroren, snel ontbindt en... een fluoridegehalte krijgt die giftig(!) is voor de mens.
Daarnaast zagen de wetenschapslui de scholen krill zo snel verminderden dat de voedselketen aan de Zuidpool danig werd verstoord: de zeedieren die krill nodig hadden om zich te voeden (= *predatoren*) verhongerden. Het gehele ecosysteem dreigde er in duigen te vallen.
Nieuwe onderzoeken brachten de wetenschappers ook tot de bevinding dat krill een *regresserende* diersoort is. Dit wil zeggen dat volwassen krill zes cm lang wordt, éénmaal broedsel legt, daarna lichtjes ineenschrompelt tot vier centimeter en vervolgens nogzes jaar verder leeft *zonder* nog nakomelingen af te leveren.
De oorspronkelijke berekeningen klopten dus helemaal niet. De in het vooruitzicht gestelde vangsten van 200 tot 300 miljoen ton, moesten in het rijk der fabelen ondergebracht worden. In het kader van een internationaal beschermingsprogramma legde de CCAMLR (*Conservation of Antarctic Marine Living Resources*) nu de jaarlijkse quota vast van de te vangen krill. Op vele plaatsen werd de krillvisserij zelfs verboden.

Visserij

Sedert 1981 wordt dus massaal op krill gejaagd. Vandaag zijn wat dat betreft vooral *Russen* en *Japanners* rond de Zuidpool te vinden. Sedert 1990 heeft Rusland er vloten die het jaar rond op krill vissen (en op Patagonische pitvis [*pogonophryne marmoratus*], verschillende soorten ijsvis en op een kabeljauwachtige die anderhalve meter lang wordt [*dissostichus mawsoni*]). De meeste visgronden bevinden zich rond de eilanden van *South Georgia, de Sandwich Isles, South Orkneys en South Shetlands*. De beste ligt ten zuiden van *South Orkneys* en wordt begrensd door *Drake Passage*.
Tijdens de kampanje van 1991 waren er naast enkele *Poolse* en *Japanse* hektreilers maar liefst 16 Russische aan het werk. De grootste (120 meter) konden de vangst aan boord inblikken. Ze deden korte trekken om de krill onbeschadigd aan boord te krijgen. De kleinere (80 meter) deden lange trekken met grote netten om de (dikwijls tot moes geplette) krill achteraf tot veevoeder te laten verwerken. De schepen die industriëel visten vingen ongeveer 80 ton krill per visdag (met een 370/70 net met een netmaaswijdte van slechts 10 milimeter). Voor krill die buiten Rusland werd aangeboden kregen ze 550 dollar per ton (= 16.500 frank).
De Russen hebben altijd een 'scoutschip' bij zich die de krill (of andere vissoorten) opspoort en de coördinaten doorgeeft aan de hektreilers. Eens per maand laden de hektreilers hun vangst over op transportschepen. Om de drie maanden lopen de schepen naar Buenos Aires (Brazillië) en wisselen daar van bemanning. De beste vangstperiode loopt van januari tot april ☞



krill

Hevige stormen met huizenhoge golven beletten daarna een regelmatige visserij. Als er geen krill te vangen valt, richten de treilers zich op scholen *lantaarnvis* (komt massaal voor tussen *South Georgia* en de *Shag Rocks*), die ze ook tot dierenvoer verwerken.

Nog steeds halen Japanners en Russen dus veel krill op. Jaarlijks wordt er momenteel een kleine 300.000 ton binnengehaald. Volgens FAO (Wereldvoedselorganisatie) is er nog steeds, door het niet respecteren van de quota, overbevissing. In de economische zones (200 zeemijl) rond de hierboven genoemde eilanden (die behoren tot de Britse eilanden Commonwealth) is de controle via '*surveyships*' (meestal omgevormde hektreilers van *J.Marr* uit Hull) adequaat. Daarbuiten zijn de logboeken van de schippers en de controles onbetrouwbaar.

Er is een vloot Oekraïnse treilers, met als thuishaven *Sebastopol* aan de Zwarte Zee, aktief. Andere Russische treilers opereren vanuit *Punta Arenas, Chili*, in jointventurevennootschappen met Chileense reders.

Nog steeds onderzoek

Er wordt nog steeds gezocht naar een doeltreffende manier om de krill tot menselijk voedsel te verwerken. Men probeert nu de staarten machinaal te pellen en in blik te bewaren. Het grootste gedeelte van de opgeviste krill gaat echter naar de visfarms en de kippen-, rund- en varkenskwekerijen. Maar vooral voor zalmfarms is krill een goede oplossing. Zalm dankt immers zijn karakteristieke rode kleur aan het (door de tijden heen) eten van garnalen en kreeftjes. In Europa en Canada zijn er daarvan te weinig om het menu in de zalmfarms aan te vullen.

Krill brengt dus in een oplossing op de boerderij, maar dan ook weer niet want... teveel krill in het kweekvoedsel is af te raden: de dieren worden er ziek van. Bij runderen bijvoorbeeld zijn veel krillpreparaten oorzaak van de veel voorkomende vruchtafdrijvingen. Een juiste dosering van krillmeel in de zalmfarms is een hoeksteen om lekkere en mooiogende zalm op de markt te brengen. Dit is overigens één van de redenen waarom nieuwsgierige toeschouwers van de *farms* worden geweerd: fabrieksgeheim!

Daniël Pots

(*) In het zuidpoolgebied voorkomende walvissen zijn de dwergvinvis, de gewone vinvis, de potvis, de blauwe vinvis, de zuidelijke butskop, de bultrug, de orka, de noordse vinvis en de zuidkarper.

Belgica onderzoekt gifgas op Paardemarkt

Duikers van de Zeemacht hebben onlangs de 35.000 ton toxische munitie onderzocht die te hoogte van de Zandbank Paardemarkt (enkele mijlen buitengaats Zeebrugge en Heist, meer over de Paardemarkt, zie HVB 6, 1994 pag. 22) in zee ligt. '*Zolang iedereen zich houdt aan het anker- en visverbod te hoogte van de Paardenmarkt, is er geen enkel gevaar*,' zegt de woordvoerder van de minister van Volksgezondheid. Rond de zandbank Paardemarkt liggen in een zone van ongeveer twee vierkante kilometer minstens 17 stortplaatsen met munitie.

Mosterdgas is een kleurloze, olieachtige vloeistof die langzaam verdampt en ogen en ademhalingswegen aantast. Twee gram volstaan om een dodelijk effekt te hebben. Als een granaat in het water begint te roesten, bestaat het gevaar dat het gas vrijkomt en in het water gaat zweven. Bij een watertemperatuur lager dan 14 graden blijft het neutraal, bij hogere temperaturen wordt het vloeibaar. Toxicologen zeggen dat het gevaar voor de mens en milieu '*enorm*' is als de gasdeeltjes aanspoelen op het strand. Het kabinet van Volksgezondheid deelde vorige week mee dat de obussen weinig erosie vertonen. Ze liggen in een zuurstofarm sediment begraven en bijgevolg is de kans op beschadeging klein.

Het onderzoek dat begin mei aangevat werd vindt plaats in opdracht van het *Belgisch Mathematisch Model Noordzee (BMM)*, een federale overheidsdienst die de kwaliteit van de Noordzee analyzeert en beheersmodellen voorstelt. Vanaf het oceanografisch onderzoeksschip *Belgica* doken de militairen naar de bergingsplaats. Bedoeling is na te gaan wat de gevolgen van het stort op lange termijn zijn. Zo wordt de afbreekkans van *mosterdgas* in zeewater en de concentratie ervan onderzocht. Vooral het *picirinezuur* interesseert de wetenschappers.

Tijdens de zomer worden de staalnames herhaard. Het onderzoek, dat ook voor buitenlandse belangstelling zorgt, loopt gedurende 15 maanden en de analyses gebeuren in de gespecializeerde instelling aan de VUB. Pas na afloop van de staalnames zullen een inventaris van en een beheersvoorstel voor het stort worden bekendgemaakt.

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

Zeebrugge '95

De haven: een eeuw oud

VAN 16 TOT 20 augustus komen de grootste zeilschepen ter wereld op bezoek naar Zeebrugge. Er is dan ook reden tot vieren. Precies een eeuw geleden besliste het Belgische parlement een nieuwe haven aan zee uit te bouwen. Van een bescheiden vissers- en ferryhaven ontwikkelde deze kusthaven zich tot de tweede belangrijkste haven van het land, één van de belangrijkste ro-rohavens van Europa en tot draaischijf in het aardgastransport.

Brugge en de zee: het is een eeuwenoud verhaal. De middeleeuwse torens en historische gebouwen in het oude stadscentrum getuigen nog van de culturele en economische bloei die de verbinding met de zee Brugge bracht. Vanaf de vijftiende, zestiende eeuw liep het echter mis. *Het Zwin*, de zeearm waarlangs de schepen tot Brugge voeren, verzandde geleidelijk; *Maximiliaan van Oostenrijk* trof de Bruggelingen zwaar met een aantal economische strafmaatregelen omdat ze hem een paar weken hadden gevangen gezet. En in 1604 werd *Sluis*, de tweede voorhaven van Brugge, na *Damme*, door Noord-Nederland bezet en was de stad volledig van de zee afgesloten. Eeuwenlang kwijnde de Brugge weg in de schaduw van haar eigen roemrijk verleden. Maar de Bruggelingen bleven dromen van een nieuwe verbinding met de zee. Eind vorige eeuw ging die droom door een beslissing van het Belgisch parlement in vervulling.

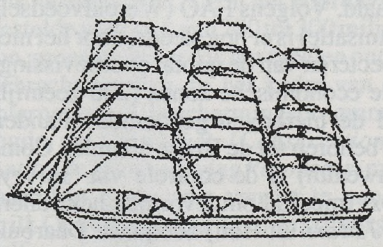
Nadat het parlement eerder zijn goedkeuring had gegeven voor de bouw van een totaal nieuwe zeehaven aan de kust, een nieuw *Brugge aan zee*, werd in 1885 ook de *Maatschappij van Brugse Zeevaart- inrichtingen* (M.B.Z.) opgericht: precies 100 jaar geleden dus. En in die eeuw is die haven de economische hefboom geworden voor een in de 19de eeuw erg verpauperde reiestad. Vandaag is Zeebrugge de tweede belangrijkste haven van ons land met een goederenoverslag van ca. 32 miljoen ton, de belangrijkste ro-rohaven tussen het Europese vasteland en Groot-Brittannië en de snelst ontwikkelde haven in het voorbije decennium inzake goederenoverslag in de range Hamburg-Le Havre.

In de beginne was er haast niets

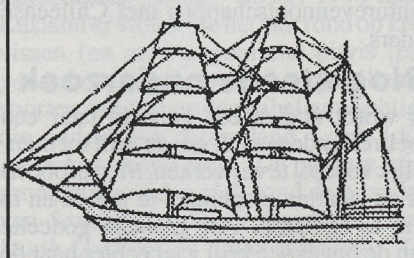
Het begon allemaal relatief modest. In juli 1907 opende Leopold II de eerste haven die bestond uit de ca. 2,5km. lange kwartcirkelvormige in zee uitstekende strekdam, een zeesluis die in verbinding stond met een paar dokken in de achterhaven en het 11 km lange Boudewijnkanaal dat Brugge met Zeebrugge verbond. Er was ook een dok voorzien voor de vissersvloot. Tijdens de twee wereldoorlogen werd de haven erg toegetakeld en de wederopbouw duurde dan ook ettelijke jaren.

Vanaf 1950 begon een langzame opbloei en werd de haven uitgebreid. Maar de definitieve spectaculaire ontwikkeling kwam er pas vanaf 1970. De Suezkrisis had in de voorbije decennia gezorgd voor een schaalvergroting in de scheepvaart en de haveninfrastructuur bleek ook niet meer aangepast aan de nieuwe types die in de vaart kwamen: de klassieke vrachtcargo's dienden te wijken voor ro-ro- en containerschepen en -ferry's. De haven moest dus dringend vergroot worden. In de voorbije twintig jaar hebben grote Belgische waterbouwkundige bedrijven als *Decloedt, Franky, Demeyer, Denul, Dredging International* een totaal nieuwe haven geconcipieerd. Een economisch drieluik is Vlaanderens maritieme poort op open zee inmiddels geworden: een in zee uitgebouwde ***'voorhaven'*** tussen twee indrukwekkende strekdammen met o.a. de *L.N.G.-terminal* en de onlangs in gebruik genomen *Sea Ports Terminal* voor

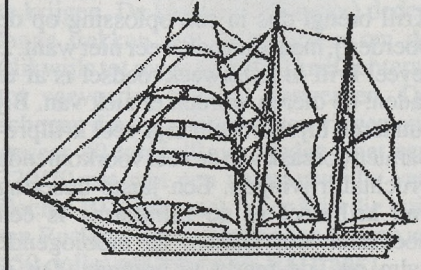
Je weet (niet) wat je ziet



Fregat of volschip: een zeilschip getuigd met drie masten, alle voorzien van ra's en boegspriet. De namen van de masten zijn in volgorde van voor- naar achterschip: fokke-, grote en kruismast.

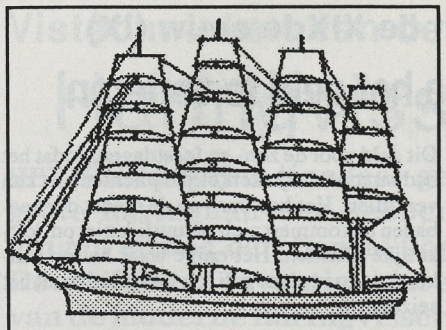


De **bark** is evenals het fregat voorzien van drie masten en een boegspriet. De fokke- en grote mast zijn op overeenkomstige wijze als bij het fregat getuigd, dus voorzien van ra's. De derde mast, die hier niet kruismast, maar bezaansmast heet, is alleen langsscheeps getuigd.

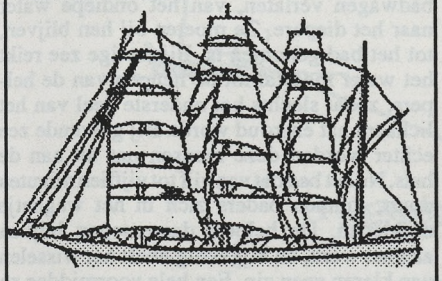


De **barkentijn** wordt ook wel schoenerbark genoemd. Dit schip heeft eveneens drie masten. Alleen de voorste (fokkemast) is vierkant getuigd; de grote mast en de bezaansmast voeren alleen langsscheepse zeilen (gaffelzeilen met gaftopzeilen).

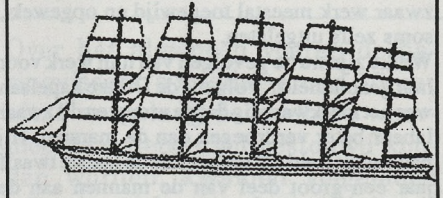
☞



Het **viermastvolschip** is een vaartuig met boegspriet en vier vierkant getuigde masten; op de boegspriet, al dan niet verlengd met kluiverboom worden de gebruikelijke kluivers gevoerd; tussen de masten de stagzeilen; aan de achterzijde van de jagermast vaart de bezaan.



Bij de **viermastbark** is de vierde mast (de jager) alleen langsscheeps getuigd. Aan deze vierde mast vaart een bezaan met gaftopzeil



Het **vijfmastvolschip** voert vijf volledig vierkant getuigde masten met een boegspriet. Er is slechts één dergelijk schip in de vaart geweest. Ook zijn er wel vijfmastbarken gebouwd (waarbij de vijfde mast alleen maar langsscheepse zeilen voert).

containertrafiek; de nieuwe *'zeesluis'*, één van de grootste ter wereld, zorgt voor een vlotte verbinding met de achterhaven voor schepen tot 125 000 ton; in de *'achterhaven'* domineren aan het Noordelijk insteekdok de fruitterminals en aan het zuidelijk insteekdok de steenkool- en ertsoverslag.
Maar vooral het ro-roverkeer in voor- en achterhaven is de troefkaart voor Zeebrugge. Jarenlang al is deze haven de belangrijkste ro-rohaven tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland. Vermelden we nog dat het transport van personenwagens in de voorbije maanden opvallend toeneemt.

Ambiance

Vorig jaar was Zeebrugge goed voor een goederenoverslag van ruim 32 miljoen ton. Reden tot vieren dus. En dat doen ze in Brugge-Zeebrugge met een elan dat verwijst naar een trotse maritieme traditie geworteld in de Middeleeuwen. Daarom komen nu al voor de derde keer in tien jaar tijd de grootste windjammers die momenteel nog de wereldzeeën bevaren naar de kusthaven. De komst van de zeilvloot kadert ook in de *Cutty Sark Tall Ships Race* van de *Sail Training Association* die dit jaar hun wedstrijd varen van *Edinghburg* naar *Bremerhaven* en vervolgens naar *Frederikshavn*, *Amsterdam* en *Zeebrugge*. Grondgedachte van de wedstrijd is de internationale vriendschap bevorderen tussen jongeren van 16 tot 25 jaar.
Net als twee jaar geleden bij *Sail Antwerpen '93* zullen de geïnteresseerden — wellicht een paar miljoen — in vijf dagen tijd de trots van de zeeën kunnen bewonderen in de Zeebrugse achterhaven en in de binnenhaven van Brugge zelf. Ze komen van overal: de Libertad (Argentinië), de Kruzenstern, Sedov en Mir (Rusland), de Sagres (Spanje), Amerigo Vespucci (Italië), Alexander von Humbolt (Duitsland), Lord Nelson (Engeland), Eendracht, Oosterschelde en Europa (Nederland), Tovarish (Oekraine), Sorlandet (Noorwegen), Belem (Frankrijk)... En onze eigenste Mercator, ooit nog winnaar tijdens een etappe van de *Cutty Sark Tall Ship Race* verlaat uitzonderlijk zijn meerplaats in het Oostendse gelijknamige dok om in Zeebrugge naast de *Zenombie Gramme* van de Zeemacht de maritieme eer van ons land te vertegenwoordigen.
Naast de spectaculaire komst en afvaart van de schepen zelf zijn er tal van evenementen gepland in Brugge-Zeebrugge. Een greep uit het gevarieerde aanbod: de driejaarlijkse reiefeesten (17 en 18 aug. om 21u. in Brugge), optocht bemanningen met scheepskoren en fanfares van het Zand naar de markt waar een happening plaats heeft (17 aug. 15 u.), Admiraalzeilen in Zeebrugge (18 aug.15 u.), Banket van de Witte Roos in het Belfort ter ere van de kapitein (18 aug. 19.30u), vredestoet 'Karel V en de humanisten' (19 aug. 15 u. in Brugge), Nacht van Zeebrugge met vuurwerk en megaspektakel (19 aug. 22 u.), zeilparade voor de kust van Knokke-Heist en vertrek zeilschepen (20 aug. 17 u.). Zeebrugge '95 wordt hét maritieme topevenement aan de kust in augustus.
In Zeebrugge hebben ze weer reden om *niet* op reis te gaan.

Marc Loy

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

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

'Allen willen profiteren van het seizoen, om daarna het geld te verteren'

ZO ONGEVEER HALVERWEGE de vorige eeuw mocht de Oostendse (uiteraard toenmalige) havenkapitein regelmatig de Duitse priester Kolping op bezoek krijgen. De man kwam naar Oostende om er tot rust te komen en was er een van de eerste buitenlandse toeristen. Van zijn Oostendse reizen bracht hij telkens verslag uit in het tijdschrift (*Rheinische Volksblätter für Haus, Familie und Handwerk*) dat hij in Duitsland uitgaf. John Gheeraert zocht het allemaal op en maakte er voor HVB een samenvatting van.

De kapelaan schrijft:

Zaterdag, 26 augustus 1865 — Ja, dit is opnieuw de oude, vertrouwde kamer, waarin ik reeds dikwijls verbleven heb na langdurig, moeizaam werk, en na een hittige, lastige reis van de oevers van de Rijn naar de Noordzeekust om naar geest en lichaam uit te rusten en van de frisse zeelucht te genieten en in de kostbare golven van de zee te baden. Hoe stil en huiselijk is het in het oude huis, bijna zoals in een klooster. De 85 - jaar oude kapitein zit beneden in de achterkamer, die terzelfdertijd zijn werkkamer is, en bidt zijn morgengebed. De oude, maar nog altijd werkzame huishoudster is reeds druk bezig in de keuken het ontbijt klaar te maken. Alles gebeurt echter zo rustig dat boven in mijn kamer niet het minste lawaai gehoord wordt. Het is nog heel vroeg in de morgen. De lieve zon staat weliswaar reeds meer dan een uur aan de hemel, die er vandaag zuiver uitziet, alsof hij gedurende de nacht schoongemaakt was. Het stadje zelf ligt met de grote meerderheid van zijn bewoners en gasten er nog zo rustig bij, alsof de nieuwe dag te vroeg gekomen was.

Het waren tot vandaag echt warme dagen, en de verzwakkende hitte zit nog in mijn ledematen. Dus, naar buiten! Zo vroeg mogelijk! En laten we eens zien of de frisse zeelucht geen verkwikking brengt.

In de grote straat die het stadje van het station tot aan de zeedijk ongeveer in het midden doorsnijdt, heeft men zich opnieuw op het seizoen voorbereid. Er zijn bijna geen huizen, waar geen gemeubelde kamers te huur zijn. De winkels zijn van frisse waren voorzien. Parijs en Brussel zenden hun verleidelijke artikels. De oude en de nieuwe hotels strekken overal hun lange armen uit, om de gasten op te vangen.

Allen willen profiteren van het seizoen, om daarna het geld te verteren. Men is nog aan de voorbereiding toe, want het seizoen is eigenlijk nauwelijks begonnen. Hier en daar komt het stadje tot leven. De markt is een burcht vol ezelskarren. De talloze grote en kleine korven met groenten, eieren, boter en gepluimde kippen staan in het gelid opgesteld. De marktkramers moeten reeds van vóór zonsopgang op de been geweest zijn.

Er is nog een korte afstand, en dan kan men langzaam over een aantrekkelijke brug gaan, die slechts enkele jaren geleden opgericht werd en nu reeds overbodig wordt. Die gekke, nutteloze gracht moet binnenkort gevuld worden, zodat de stad rechtstreeks bij zee kan liggen. Ook in dit land kan men dus door kostbare, maar nutteloze openbare werken waardevol geld verkwisten. Er is in de badstad verder weinig veranderd, behalve het kursaal, waar een groot, ruim, glazen huis aangebouwd werd, zodat de voorname lui zich behoorlijk tegen het slechte weer kunnen beschermen en zich kunnen laten bewonderen.

Maar kijk eens! Daar ligt de grote, geweldige zee in de heerlijke morgenzonneschijn aan onze voeten, een onmetelijke spiegelvlakte, die nauwelijks hier en daar door een briesje bewogen wordt.

Kleinere en grotere vissersschuiten met hun gelijkvormige zeilen rusten tot aan de horizon op de schitterende warervlakte. Lusteloos slaan de wijkende strandgolven -het is ebbetegen de oever.

En toch geurt de zee op deze morgenstond zo fris en verkwikkend, en zendt de nauwelijks waaiende zeewind de luchtgolven zo zacht en koel over, dat men onwillekeurig blijft staan, zich om de zee verheugt (wie ziet haar terug en begroet haar niet met vreugde?) en met begeerte de morgendrank opslurpt, die de hand van God hier zo rijkelijk uitdeelt. Men ademt diep, altijd dieper. Het is alsof men lichaam en ziel wil volzuigen van deze heerlijke lucht, en alsof men terzelfdertijd alle onzuivere stof, geur en walm die men tot nu toe heeft moeten inslikken, uit zich wil drijven.

Men begint zich zelfs langzamerhand altijd maar hoger op te richten. Het is tenminste alsof de frisse, vochtige zeelucht aan het lusteloze lichaam reeds de juiste, natuurlijke veerkracht terugschenkt.

Dit is zeker: wie in de vroege morgenstond een behoorlijke wandeling aan zee maakt, en dan voor het ontbijt terugkeert, brengt een andere eetlust mee, en een frisser geest dan degene die zich uit het warme bed naar de koffietafel moet loodsen en die de eerste gave Gods van de dag met een slaperig gezicht aankijkt.

(...)

Er is nauwelijks één mensenziel verschenen om van deze heerlijkheid te genieten. Ach, de meesten hebben gisteren waarschijnlijk tot diep in de nacht genoten, en verteren nog moeizaam de restanten. Laten we verder het strand opwaarts gaan. Het gaat immers, of men nu naar het zuidwesten of naar het noordoosten gaat, altijd opwaarts.

Misschien treffen we bij de bekende badplaatsen bekende gezichten aan. Die vier- tot vijfhonderd badwagens, die het seizoen nodig heeft, zijn in 't gelid opgesteld met het rondreizend bureau en de magazijnen voor de badpakken. De 'zeewijven' ('*Meerweiber*'), de badvrouwen in hun lange donkerblauwe rokken, en witte kappen, en ook de baders in hun rode broeken en truien, die door een gordel samen gehouden worden, zijn reeds ter plaatse. Het reglement schrijft de badvrouwen voor dat ze ' s morgens reeds om vijf uur op het strand moeten zijn. Ze moeten er zo lang blijven, als de baders hun dienst wensen. Dit geld voor de zon- en feestdagen, zodat het badpersoneel zijn kerkelijke plichten niet kan vervullen. Het bestuur van de dienst der zeebaden bekommert zich natuurlijk niet om kerkelijke plichten. Het enige waar het op aankomt, is zo veel mogelijk winst te halen uit het seizoen.

Prachtexemplaren

Tot zover Kolping. Deze 'zeewijven' en 'zeemannen' (*) waarover hij het heeft lonen wel de moeite om even van naderbij in ogenschouw te nemen. Het moeten wel gezonde, en sterke mensen geweest zijn.

Dit blijkt uit hun werk. Ze begeleiden namelijk de baders die het verlangen, zodra deze de badwagen verlaten, van het ondiepe water naar het diepere. Ze moeten bij hen blijven, tot het bad genomen is. Bij rustige zee reikt het water meestal tot de heupen van de helpers, zodat slechts het onderste deel van het lichaam nat en koud wordt. Bij golvende zee echter worden deze mensen nat tot aan de hals. Na het bad dat van vijf tot vijftien minuten duurt, kunnen baders zich in het wagentje omkleden. De helpers daarentegen blijven aan het werk, en bijgevolg heeft het wisselen van kleren geen zin. Een hele voormiddag zo rondlopen zou volgens de schrijver voor normale mensen noodlottig zijn. Hun winst noemt Kolping behoorlijk. Een verfrissing is voor de badvrouwen een kopje koffie, voor de mannen een borrel. Deze mensen zijn bij hun zwaar werk meestal toegewijd en opgewekt, soms zelfs uitgelaten.

Welke zijn nu de gevolgen van hun werk voor hun gezondheid? Volgens de Duitse kapelaan was het merkwaardig dat de vrouwen dit zwaar labeur beter verdroegen dan de mannen. Hij had vastgesteld dat gedurende de laatste twaalf jaar een groot deel van de mannen aan de gevolgen van het werk bezweken was. Het mannelijke deel van het personeel was reeds volledig vervangen.

Deze badvrouwen (Kolping blijft hen '*Meerweiber*' noemen) hadden wonderlijk genoeg stand gehouden. Er waren er zelfs nu nog bij die, zodra het werk voorbij was, even opgeruimd in een kring op het strand dansten als vóór acht of tien jaren. Er waren, prachtigexemplaren bij. Ze hadden een bronskleurige huid, alsof ze jaar in jaar uit in de zee waren blijven wonen. Hun leeftijd lag tussen 30 en 50 jaar. Wie jonger was, zou de nadelen voor de gezondheid nog minder kunnen verdragen.

De toewijding van al deze mensen vond Kolping merkwaardig. Hij zelf kwam telkens als een herborene uit water. Na het bad maakte hij meestal nog een strandwandeling. Daar tussen de duinen en de ruisende branding te lopen, zonder mensen in het rond, was voor hem een buitengewone ervaring, die tot zingen of tot bidden aanzette.

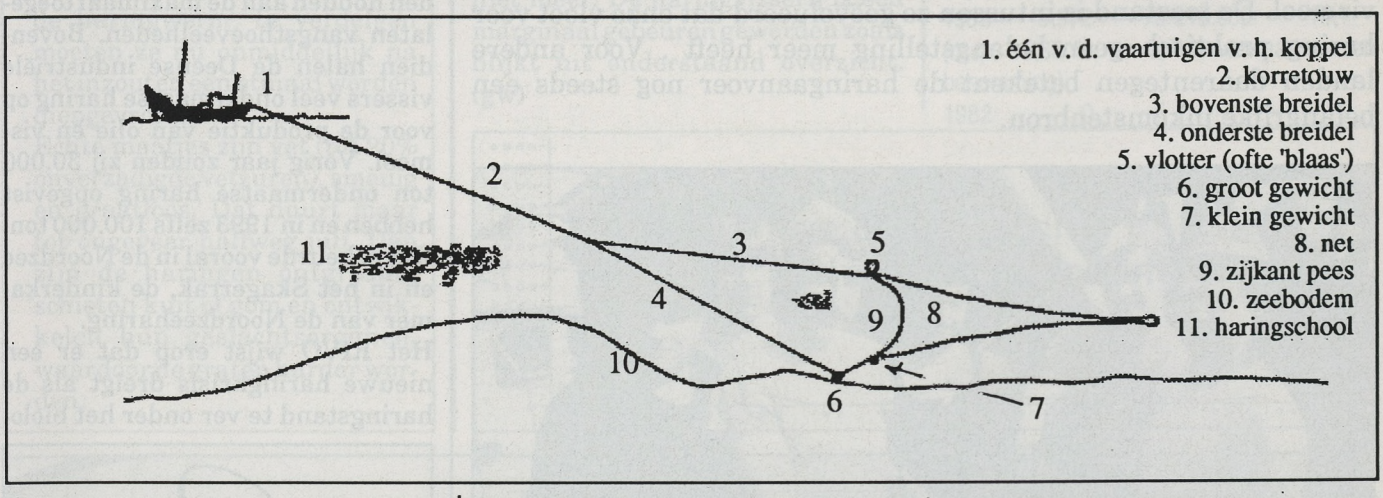
Tijdens zijn terugweg viel het op dat de vertegenwoordigers van '*de voorname wereld*' op dit vroege uur nog niet op stap waren. Van een frisse vroege morgen aan zee wisten deze mensen meestal niets te vertellen. Zij hadden het immers 's avonds tot diep in de nacht zeer druk, zo vermoedde Kolping.

(*) personeel voor baden

Vistechnieken van de Vlaamse vissers (XII)

Haringvisserij in span

HET IS NU al bijna tien jaar geleden dat we in België nog een grote haringaanvoer hebben mogen bekijken. Toentertijd gingen er nog een tiental koppels op de vluchtvissen jagen. De zestiger en zeventiger jaren waren dan ook hoogtepunten van de moderne haringvisserij. Koppels vaartuigen kwamen de haven binnen met soms wel 70.000 kilo haring aan boord. De prijs varieerde toen tussen 8 en 20 frank per kg. De laatste jaren is de haringvisserij voor de Vlaamse vissers altijd maar minder interessant geworden. Toch zijn er nog steeds enkele haringvissers in Nieuwpoort te vinden.



Over het algemeen voeren de haringvissers 's middags rond 15 uur uit. Naargelang de snelheid waarmee de schepen vol gestouwd konden worden, kwamen volgeladen schepen en hun 'trekmaats' dan 's nachts of in de vroege morgen weer in de haven binnen. Als een koppel dus rap een grotet school haring op zijn weg ontmoette, kon het gauw weer in de haven zijn en een vroege — gunstige — markt krijgen. Grote vangsten later op de nacht of tegen de morgen betekenden dus omgekeerd dat de vaartuigen làter binnen voeren, en op de markt later, aan hun trekken kwamen. Het kwam er dus vooral op aan snel een school haring te vinden. Maar vroeg of laat in de haven, 's anderendaags werd er toch weer uitgevaren rond 3 uur in de middag.

Het is overigens de haringvisserij die aan de basis ligt van de verhalen van oudere vissers die hun ongelovige jonge collega's vertellen van lange slierten vissersvaartuigen die moeten aanschuiven om aan de bak te komen: voorbije tijden!

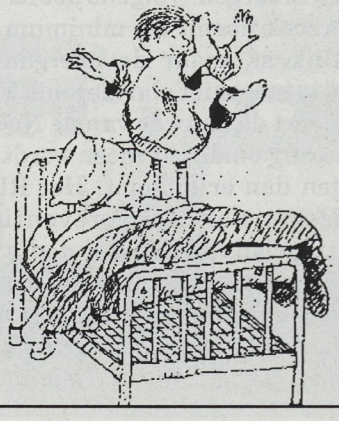
De schepen visten met motoren van 375 tot 400 pk en hadden bij afvaart elk vijf man een boord. Het 'vissende schip' kreeg dan twee man overgebracht van het 'meetrekkende schip', zodat men gedurende de visserij op het ene met zeven en op het andere met drie man aan boord zat. Het 'werk' werd vanzelfsprekend verricht op het vaartuig dat het net aan boord haalde.

Details over het haringvissen vroegen we aan ex-reder *Rammeloo* uit Nieuwpoort, een bijzonder succesrijke haringvanger uit die 'hoogdagen'. Het haringnet was, kuil meegerekend,112 meter lang. De peeslengten bedroegen 54 meter. Een haringkor heeft een vierkante netopening, zodat er logischerwijze vier pezen waren van dezelfde lengte.

De schepen lagen al korrend 90 tot 100 meter van elkaar verwijderd, dit volgens de lengte van de *'breidels'*. (over de betekenis van deze term, zie 'gullenspanvisserij' in HVB 5, 1995 pag. 42.) Men viste met *breidels* van 50 of 60 vadem, dit naargelang de diepte van het gebied in zee waar men aan het vissen was.

De grote gewichten die op het einde van de onderste breidels zaten, wogen ongeveer 400 kg. Tussen deze en de hoeken van de kor zat nog een grondlijn van zachte staaldraad met een lengte van 22 voet. De kleine gewichtjes die op de onderste korhoeken gesjikkeld waren wogen 25 kg. (zelfde systeem als gullenspanvisserij). Op beide bovenste korhoeken kwamen vlotters die elk ongeveer 120 liter luchtinhoud hadden.

Zeedierenjager



Het eerstvolgende nummer van Het Visserijblad verschijnt op vrijdag 7 juli

DE 'HOLLANDSE NIEUWE' IS ER

Stevent haringvisserij op nieuwe crisis af?

GAAN WE TERUG naar toestanden zoals in 1977? Toen werd de haringvangst in het Kanaal en de Noordzee door de Europese Commissie volledig stilgelegd. Het bestand herstelde zich in de daaropvolgende jaren dermate dat de haringvisserij in 1983 opnieuw, zij het in beperkte mate, werd toegelaten. De totale hervatting van de haringvisserij had uiteindelijk tot gevolg dat de vishandel de aanvoer niet meer kon slikken. Het grootste deel van de vangsten werd verkocht tegen bodemprijs en afgevoerd voor verwerking tot vismeel. De toestand is intussen zo geëvolueerd dat onze vloot voor haring praktisch geen belangstelling meer heeft . Voor andere landen daarentegen betekent de haringaanvoer nog steeds een belangrijke inkomstenbron.



De aanvoer van de eerste haring in Oostende was destijds een foto waard. Hier een beeld van de bemanning van vermoedelijk de N 3 Frederick-Patrick, die in span viste met de O 232 Luc-Peter. Wie kan er nog namen op plakken?

Indien de voorspellingen van de biologen uitkomen dan zit het er opnieuw in dat de haringvisserij aan banden wordt gelegd. Volgens schattingen van het Nederlandse *Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek* (RIVO) neemt het haringbestand sinds 1990 opnieuw af. De voorraad geslachtsrijpe haring in de Noordzee en aangrenzende delen van de Atlantische Oceaan wordt geschat op minder dan 800.000 ton. Deskundigen beschouwen deze hoeveelheid als een biologisch minimum. Het biologisch minimum is de hoeveelheid volwassen haring die nodig is om voor voldoende nakomelingen te zorgen. Volgens het RIVO-onderzoek neemt dit minimum geleidelijk af, maar de neergaande trend is (nog) niet alarmerend. Toch stagneert de aanwas van de Noordzeeharing omdat er meer wordt gevangen dan er bijkomt. Het RIVO adviseert dan ook preventieve maatregelen. *'Het is wel nodig om met beleid te vissen, want voor een stabiele en duurzame visserij mag het haringbestand best wat groter worden. De Europese Commissie moet daarom de haringkwota verlagen'*, stelt RIVO-directeur dr. J.W. Henfling.

Overbevissing

Er is dus weer sprake van overbevissing op haring. In het verleden werden vooral de Denen met de vinger gewezen omdat zij zich niet zouden houden aan de maximaal toegelaten vangsthoeveelheden. Bovendien halen de Deense industriële vissers veel ondermaatse haring op voor de produktie van olie en vismeel. Vorig jaar zouden zij 30.000 ton ondermaatse haring opgevist hebben en in 1993 zelfs 100.000 ton. Dat gebeurde vooral in de Noordzee en in het Skagerrak, de kinderkamer van de Noordzeeharing.
Het RIVO wijst erop dat er een nieuwe haringkrisis dreigt als de haringstand te ver onder het biolo-

JOOREN
SCHEEPSSCHROEVEN B.V.
REPARATIES VAN ALLE SOORTEN SCHROEVEN
LEVERING NIEUWE SCHROEVEN
Sinds 1959
Papendrechtsestraat 2a
Tel 078 - 133 831
Fax 078 - 311795
(vanuit België: eerst 00 31)
DORDRECHT
HOLLAND

Niet alle haringen zijn *maatjes*

'Hollandse Nieuwe', zeg maar *maatje*, is tweejarige, niet geslachtsrijpe, groene (waarmee bedoeld wordt: nog niet ontgroende ofte maagdelijke, in het Engels *virgin herring*) haring, op zee gekaakt (van kieuwen en ingewanden ontdaan) en opgelegd in een zoute oplossing, waardoor een *enzymatisch* rijpingsproces tot stand komt. Vroeger gingen ze zo in tonnetjes, maar om parasieten, vooral de haringworm, te verdelgen moeten ze nu onmiddellijk na het inzouten een etmaal worden diepgevroren.

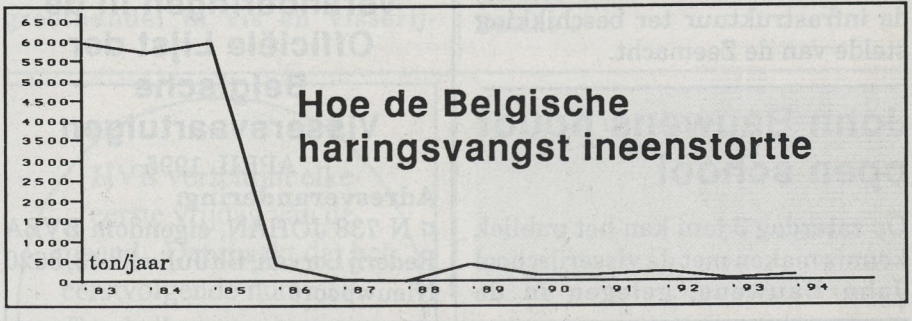
Echte maatjes zijn vet (tot 20% onverzadigde vetzuren), smeuïg en graatloos. Dat duurt maar tot ongeveer halfweg juli. Dan zijn de haringen ontgroend, schieten kuit of gom en ontwikkelen hun geslachtsorganen, waardoor de graten harder worden.

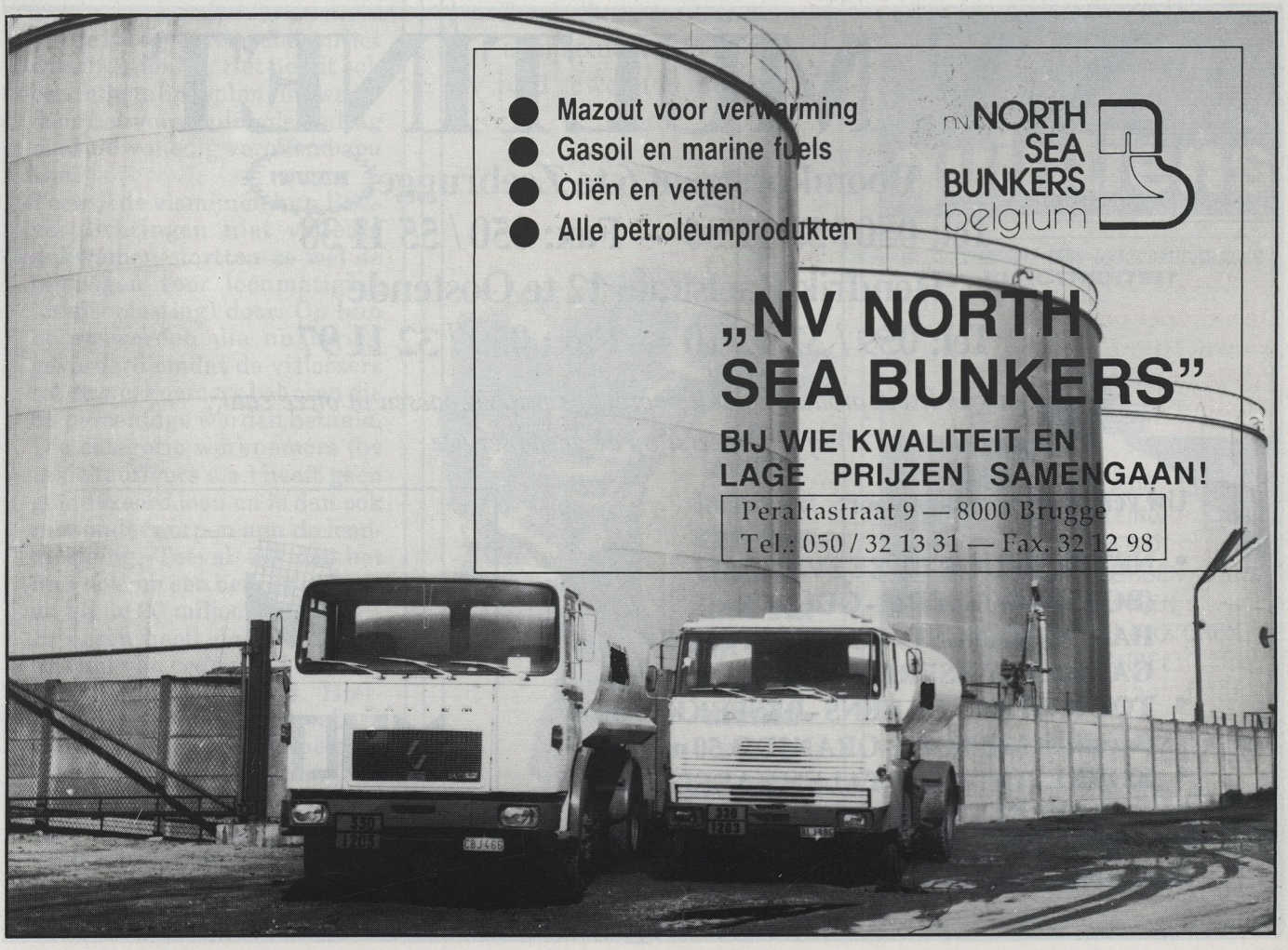
gisch minimum zakt.

Belgische haring

De haringaanvoer was jaren geleden, vooral in Oostende, een belangrijke seizoenactiviteit. Onze vissers vingen geen jonge (groene) haring, maar volle en ijle haring *(Clupea harengus)*. In betere jaren werd de Belgische haringrace door de spanvissers pas in oktober ingezet. De aankomst van de eerste haring kreeg in de jaren tachtig nog enige media-aandacht. De laatste jaren is er nog nauwelijks belangstelling voor de haringvisserij. De opbrengst loont niet meer. De haringvisserij is een marginaal gebeuren geworden zoals blijkt uit onderstaand overzicht. (gw)

	TON	FRANK	GP
1994	144	938.000	6,5
(resp. 0,67 % en 0,04 % van aanvoer en besomming)			
1993	57	353	6,2
1992	242	1.550.000	6,4
1991	163	1.177.000	7,2
1990	178	1.569.500	8,8
1989	432	3.124.800	7,2
1988	4	133.900	33,1
1987	40	390.200	9,9
1986	415	4.417.750	10,7
1985	3.482	37.065.000	10,6
1984	5.080	55.855.500	11,0
1985	5.970	78.175.000	13,1
1984	5.710	52.594.000	9,2
1983	5.972	78.216.000	13,1
(resp. 15,83 % en 3,4 % van aanvoer en besomming)			
1982	0	0	0





Duikers-ontmijners in 1997 weg uit Oostende

Met het sluiten van de marinebasis in Oostende eind 1997 verhuizen ook de duikers-ontmijners naar Zeebrugge. Dat was het antwoord op een parlementaire vraag van de Oostendse volksvertegenwoordiger Fernand Ghesquière aan minister van Landsverdediging Karel Pinxten.

Dit jaar moeten het nieuwe administratieve gebouw en de werkplaatsen voor bewapening en elektronika voltooid zijn. Dit maakt een hergroepering van het commando logistiek mogelijk.

De marinebasis in Oostende wordt dan overbodig en in 1998 teruggegeven aan het Vlaams Gewest die de infrastruktuur ter beschikking stelde van de Zeemacht.

John Bauwens houdt open school

Op zaterdag 3 juni kan het publiek kennis maken met de visserijschool John Bauwens, gelegen in de Mercatorlaan 15 te Oostende. Vanaf 14 uur is er gelegenheid, om de laatste nieuwigheden op het gebied van navigatieapparatuur, telecommunicatie, didactische visserijmiddelen en videodemonstraties te zien. Na het traditionele *Koud Visfestijn*, dat nu voor de 10de keer doorgaat, zal de school in volle bedrijvigheid zijn van 14 tot 17uur. Alle lokalen zijn te bezichtigen en de directie en het lerarenkorps zijn dan ter beschikking om de vragen te beantwoorden. Om 11u30, na de jaarlijkse bloemenhulde aan de op zee overleden vissers en zeelui, is er een aperitiefconcert, opgeluisterd door de Oostendse groep *The Broadway Jazz Gang*.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

APRIL 1995

Adresverandering:

▫ N 738 JOHAN, eigendom BVBA Rederij Lorvan, Elf Juliwijk 43, 8620 Nieuwpoort

Geschrapt:

▫ O 129 AMANDINE, eigendom Rederij Versluys BVBA, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Geschrapt: 6.4.95

Verandering van pk en kW:

▫ Z.47 DE MARIE LOUISE, eigendom BVBA Rederij Saturnus, Vuurkruiserstraat 5, 8301 Knokke-Heist Zeebrief: 28.4.95

Met de nu alom aanwezige eerste maatjes past het aandacht te schenken aan Willem Beukelszoon (tekening) die, ongeveer gelijktijdig met de oostendenaar Jacob Kien, als eerste het kaken van haringen invoerde. Beukelszoon heeft zijn standbeeld in Biervliet, tewijl er in Oostende niets is dat aan Kien herinnert.



N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge NIEUW!

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

RSZ-geschil tissen Van Waes en ZV gedeeltelijk bijgelegd

Eind '93 liep er een RSZ-vordering ten belope van meer dan 17 miljoen tegen Zeebrugse Visveiling NV en de Vislossersbond Van Waes uit Oostende (zie HVB 1.1.94). Volgens de RSZ zijn vismijnen immers niet onder dezelfde werkgeverscategorie onder te brengen als de reders. Voor de sociale zekerheidsbijdragen die de werkgever moet betalen scheelt dat 4,5 procent.

De RSZ eiste dan ook van de ZV en Van Waes achterstallige bijdragen voor het Waarborg- en Sociaal Fonds van de Zeevisserij met terugwerkende kracht tot in '89. Van Waes en de ZV weigerden in samenspraak om de vordering af te lossen. De claim was intussen al opgelopen tot 20 miljoen.

Na lang discussiëren hebben beide vismijnen een akkoord bereikt met de RSZ om hun aandeel te betalen 'in de mate dat de sector beroep doet op het waarborgfonds'. Het houdt ook een afbetalingsplan in waardoor het verschuldigde bedrag eind '96 volledig vereffend zou zijn.

Terwijl de vismijnen hun RSZ-verplichtingen niet volledig nakwamen stortten ze wel de bijdragen voor loonmatiging (crisisbelasting) door. Op hun beurt worden die nu teruggevorderd omdat de vislossers tot de werknemers behoren die op percentage worden betaald. Die categorie werknemers (bv taxichauffeurs e.a.) heeft geen geïndexeerd loon en is dan ook niet onderworpen aan de loonmatiging. Toeval wil dat het hier ook om een bedrag van om en bij de 20 miljoen gaat.

Intussen heeft de ZV ook het statuut van *bedrijf in herstructurering* aangevraagd. Hierdoor kunnen binnen afzienbare tijd een twintigtal werknemers met brugpensioen gaan. Het akkoord met het *Waarborg- en Sociaal Fonds voor de Visserij* omvat een tussenkomst voor de bruggepensioneerden.

FAILLIET

- **'t Zwin BVBA**, rederij (ex-Z.141 Sea Crosser), Noordstraat 117, 8434 Middelkerke. Failliet verklaard op 12 april 1995.
- **Yacht Service BVBA**, Handelskaai 13-15, 8620 Nieuwpoort, bedrijf voor bouwen en herstellen van boten. Failliet verklaard op 19 april 1995.
- **Solea BVBA**, Bondgenotenlaan 4/2, 8301 Knokke-Heist, rederij (ex-BOU.28). Failiet verklaard op dagvaardiging op 4 mei 1995.
- **Rederij Bianca NV**, Doggerstraat 21, Brugge (ex-Z.232 Stormboy). Failliet verklaard op 4 mei 1995.
- **V.D.H. NV** (E. Vandenhende), Tijdokstraat 12 B, 8380 Zeebrugge, groothandel in vis en visserijprodukten. Failliet verklaard op 9 mei 1995.
- **VANTREX NV**, Tijdokstraat 12, 8380 Zeebrugge, groot- en kleinhandel in vis. Failliet verklaard op bekentenis op 17 mei 1995.

NIEUWE ONDERNEMINGEN

- **Okeanos Shipping BVBA**, Eksterstraat 34, 8450 Bredene. Rederij ter zeevisserij, groot- en kleinhandel in visserijprodukten (Henri Goutsmit en Nadine Verbauwe).
- **Jens NV**, Dudenhofenlaan 70, 8620 Nieuwpoort. Groot- en kleinhandel in vis- en voedingsprodukten (Romeo Rau, Ann Bulcke, Willem Bulcke).

HVB verschijnt elke eerste vrijdag van de maand. Dat maakt dat het eerstvolgende nummer... En als ik nu gewoon een abonnement nam en het blad gewoon in mijn bus vond?!



Een zware last zou van zijn schouders vallen! Voor abonnementsvoorwaarden zie colofon op pag. 3!

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

De secte der economisten

Het geloof in de heilige concurrentie

DE MEEST GEHOORDE vraag op deze kaaien luidt wellicht: 'Waar gaan we naartoe?' Niemand schijnt het te weten. Dat is het geval in de visserij en — magere troost — dat is ook het geval in ongeveer alle andere sectoren.
Bij de economisten, in de bedrijven, in de sectoren (en ook bij mij thuis) is onzekerheid troef. Als er al een gevoel is dat met die *onzekerheid* concurreert dan is het wel de *schrik* voor hetgeen de toekomst brengt. En à propos: nu de verkiezingscampagne achter ons ligt, kunnen we rustig ophouden de schuld in het kamp van de politieke tegenstrever te leggen, want diep in ons hart weten we dat deze of gene Vlaamse, dan wel Belgische, regering er ook niets kan aan doen.
Wat is er de jongste jaren dan veranderd? Bestaat er een risico dat we blindelings op een catastrofe afstevenen? Wat moet er dan gebeuren om de maatschappij weer op het goede spoor te brengen? Het zijn vragen die vissers zich stellen wanneer ze voor de zoveelste keer constateren dat er nauwelijks nog vis in zee zit en dat ze er dan ook nog eens geen geld voor krijgen. Het zijn ook vragen die een twintigtal industriëlen, professoren, ingenieurs en ander geleerd volk (waaronder de Belgische economist en professor van liberale huize Philippe De Woot) zichzelf gesteld hebben. Vervolgens schreven ze er een boek over. De samenstellers van dat rapport noemden zich 'De Groep van Lissabon' (stad waar het initiatief ontstond) en het boek heet: 'Grenzen aan de concurrentie'.

Al op de eerste bladzijden maakt deze 'Groep van Lissabon' — die we hier verder gewoon als de Groep zullen aanduiden — duidelijk dat concurrentie *au fond* een goede zaak is: *'De concurrentie ... heeft in sterke mate bijgedragen aan de verhoging van ... het welvaartspeil en de ontwikkeling van een betere kwaliteit van het leven'* (pag. 11). De jongste jaren echter, zo vervolgt de redenering, is concurrentie niet langer een *middel* om welvaart te bereiken, maar een *doel op zich* geworden: *'Hieruit volgt dat in een land als België het concurrentievermogen van lokale ondernemingen en het "structurele" concurrentievermogen van de Belgische economie in zijn geheel de kernprioriteiten zijn van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, een invloedrijke organisatie, samengesteld uit meerdere gesprekspartners, die iedere zes maanden een rapport uitbrengt over het niveau van het concurrentievermogen van Belgische ondernemingen.'* (pag. 12). Ook de visserij is via de *'Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij'*, waarin werkgevers (o.a. de Rederscentrale) en werknemers (vakbonden) broederlijk naast elkaar zitten, ingeschakeld in hetgeen de Groep noemt: een *'ideologie'*, het *'universeel credo'* van het concurrentievermogen. Een soort onaantastbaar geloof dus: *'De "bijbel van het concurrentievermogen" heeft zijn evangelisten, zijn theologen, zijn priesters, en blijkbaar zijn volgelingen. De volgelingen zijn de miljoenen in de ontwikkelde gebieden in de wereld ... De evangelisten zijn die duizenden economen en deskundigen ... De theologen schoten in de jaren zeventig en tachtig als paddestoelen uit de grond en zorgden voor een reusachtige hoeveelheid literatuur ... In hun studieboeken hebben ze uitgelegd dat concurrentievermogen niet alleen een zorg en een doel voor een onderneming is (zij definiëren dit als micro-concurrentievermogen), voor een industriële sector (in dit geval spreekt men over meso-concurrentievermogen), of een land (d.w.z. macro-concurrentievermogen), maar dat concurrentievermogen iedereen aangaat ...'* (pag. 137).

Concurrentie boven alles

Die 'religie' heeft de wereld ingepalmd: *'Industriëlen, politici, economen, financiële leiders, technologen en vakbewegingen hebben de metafoor van concurrentiekracht als hun credo aangenomen. De noodzaak van concurrentievermogen is de kern van hun discussies en voorstellen. In politieke redevoeringen, kranten, boeken, cursussen voor bedrijfskunde en seminaries wordt geen enkel woord zoveel gebruikt als concurrentievermogen ...'*
'Maakt men zich zorgen over werkgelegenheid en werklozen? Het antwoord is: "concurrentievermogen" ... Moeten leerplannen van universiteiten veranderd worden en waarom? Het antwoord is: "om ze aan te passen aan de behoeften van de industrie om deze meer concurrerend te maken". Houden landen zich bezig met een betere ontwikkeling en gebruik van technologie? Het antwoord is "concurrentievermogen"...' (pag. 132-133). Alles dus! Het is een bekend refrein. Ook bij ons is het concurrentievermogen van de Belgische ondernemingen het enige doel waarover overeenstemming bestaat tussen bedrijfsleven, vakbeweging, regering en consument. Het komt er — om maar iets ☞

te zeggen — bijvoorbeeld voor alles op aan dat de Belgische visserij vooral kan concurreren met pakweg de Nederlanders.
Dat mag dus allemaal wel waar zijn, daarmee is nog niet gezegd waarom het daarmee verkeerd af zou moeten lopen. Betekent het ontbreken van concurrentievermogen dan niet het verlies van controle over de toekomst en onderwerping aan de overheersing van de sterkste? Zijn onafhankelijkheid, welzijn en veiligheid dan niet afhankelijk van dat concurrentievermogen?
Volgens de Groep is dat niet het geval, integendeel!

Van concurrentie naar catastrofe

Het wordt vandaag zo'n beetje overal duidelijk dat de internationale concurrentie voor alles zorgt voor verarming. En daar zit logica in: hoe zou een Vlaamse visser ooit kunnen concurreren met Poolse, Senegalese, Viëtnamese collega's die tien, twintig tot vijftig (!) keer minder verdienen. Om dat te begrijpen is niet veel theorie nodig: deel je inkomsten nu gewoon door 10, 20 tot 50!
Niet minder waar is het tweede argument: *'Als iedereen de ander beconcurreert, zal het systeem vroeg of laat ineenstorten. Het systeem heeft, om te overleven, de veelvoud en de diversiteit van spelers nodig. De logica van het concurrentievermogen streeft ernaar om de diversiviteit binnen het systeem te verminderen, door al diegenen, die niet in staat zijn weerstand te bieden aan de overheersende krachten en de sterke spelers te elimineren.'* En dat is natuurlijk hetgeen we met de Vlaamse visserij zien gebeuren.
Verder heeft deze ideologie (zoals alle ideologieën) oogkleppen op: *'Concurrentie en samenwerking ... zijn twee naast elkaar bestaande ... dimensies van de menselijke en maatschappelijke conditie. De ideologie van het concurrentievermogen negeert ofwel devalueert samenwerking, of het arrangeert het naar haar eigen logica...'* (pag. 140).
Niet alleen heeft zij oogkleppen op, zij is ook nog bijziend, zegt de Groep: *'De meeste marktstudies zijn gericht op de welvarende bovenlaag. De markt is meestal blind voor de kansen van de ... miljarden mensen die streven naar een betere kwaliteit van het leven.'* (pag. 141).
In het sluitstuk van het boek gaat de Groep op zoek naar een alternatief. De naties van de wereld moeten een aantal contracten met elkaar sluiten, zo heet het, zodat er een soort *'coöperatief mundiaal bestuur'* ontstaat. Dat is het moment waarop ikzelf dan *'achter mijn oren schart'*. Maar vooruit, wie ben ik om die geleerde bollen tegen te spreken. Ik zeg dus maar: why not!? Voor de rest zal ik me persoonlijk maar houden aan de slogan die ik in '68 ergens gelezen heb: *think globally, act locally*. En ik verhoop van u hetzelfde.

Flor Vandekerckhove

De Groep van Lissabon, onder voorzitterschap van Riccardo Petrella, Grenzen aan de Concurrentie, Brussel, VUBPress, 1994, 198 pagina's, 595 frank.

U hebt een huis, een appartement of bouwgrond te koop?

U hebt schrik om een makelaar onder de arm te nemen wegens de hoge kostprijs?

Speciaal voor lezers van Het Visserijblad

2 %*

commissieloon bij effectieve verkoop

- Geen verkoop = geen kosten
- Professionele aanpak
- Steeds begeleid bezoek
VRAAG ONS OM EEN GRATIS SCHATTING NAAR DE MARKTWAARDE

Makelaarskantoor
Pierre VERBORGH
Rogierlaan 34
8400 Oostende
Tel. 059 / 80 54 09
of 075 / 25 62 04 (liefst op afspraak)

* Mits aanvaarding dossier

WERELD

Top-50 van de vis(serij)naties

In haar rapporten geeft de FAO (Wereldvoedselorganisatie) jaarlijks de totale visvangsten weer van alle landen ter wereld. Op basis van deze cijfers kunnen we ook jaarlijks een top-50 van de visserijnaties publiceren. Vermelden we vooraf nog dat in 1990 al 97.433.500 ton vis gevangen werd, in 1991 liep dat terug tot 97.051.700 ton, in 1992 was dat alweer 98.112.900 ton en in 1993 overschreed de wereldproduktie (visvangst en aquacultuur samen) met 101.417.500 ton voor het eerst de kaap van de 100.000.000 ton. Vermelden we trouwens ook nog dat deze toename vrijwel volledig op rekening van de aquacultuur (zie HVB 5/1995 pag. 43) te schrijven is, aquacultuur die nu al goed is voor 16 miljoen ton.

Land	Plaats '93	Ton '93	plaats '92	plaats '91
China	1	17.567.907	1	1
Peru	2	8.450.600	3	3
Japan	3	8.128.121	2	2
Chili	4	6.037.985	4	5
U.S.A.	5	5.939.339	6	6
Russ.Fed	6	4.461.375	5	4
India	7	4.232.060	7	7
Indonesië	8	3.637.700	8	8
Thailand	9	3.348.149	9	9
Zuid Korea	10	2.648.977	10	10
Noorwegen	11	2.561.771	11	12
Fillipijnen	12	2.263.789	12	11
Noord Korea	13	1.780.000	14	14
IJsland	14	1.718.495	15	19
Denemarken	15	1.534.058	13	13
Taiwan	16	1.415.834	17	18
Spanje	17	1.290.000	16	17
Mexico	18	1.200.686	19	16
Canada	19	1.171.851	18	15
Vietnam	20	1.100.000	20	21
Bangladesh	21	1.047.170	21	20
Argentinië	22	930.59	26	26
Gr.-Brittannië	23	901.025	22	22
Mayanmar	24	836.878	24	25
Frankrijk	25	830.000	23	23
Brazilië	26	780.000	25	24
Maleisië	27	680.000	29	27
Marocco	28	622.441	32	29
Pakistan	29	621.695	31	31
Zuid Afrika	30	563.228	27	32
Italië	31	552.024	30	30
Turkije	32	550.641	34	38
Nederland	33	486.894	36	34
Nieuw Zeeland	34	470.383	28	28
Polen	35	423.029	33	33
Venezuela	36	390.333	41	39
Senegal	37	377.676	40	41
Oekraïne	38	371.343	35	(-)
Ghana	39	371.227	37	37
Zweden	40	347.820	43	48
Tanzanië	41	345.000	39	44
Iran	42	343.888	?	?
Equador	43	330.720	38	36
Namibië	44	329.790	46	54
Duitsland	45	316.373	45	40
Ierland	46	305.021	48	49
Egypte	47	302.829	47	43
Portugal	48	274.174	45	40
Fär Oër	49	261.635	49	47
Nigerië	50	255.499	42	45

SCHOTLAND

Pieters Visbedrijf investeert

Het Brugse Visbedrijf Pieters heeft in Stornoway op de Schotse Hebriden haar nieuwe zalmverwerkingsfabriek (zie hierover ook HVB 12/1994 pag. 46) geopend. Daarin heeft het bedrijf 70 miljoen frank geïnvesteerd. In de komende drie jaar zal Pieters nog eens 180 miljoen frank investeren in de uitbouw van de fabriek en vijf nieuwe kweekplaatsen voor zalm. Dit heeft echter geen gevolgen voor de Brugse vestiging.

Pieters Visbedrijf kocht begin 1991 een zalmkwekerij in Stornoway via Western Isles Seafood Company (Wisco) Ltd. Tot op heden is al 120 miljoen frank geïnvesteerd in drie zalmkweekplaatsen.

Bedoeling is daar ook zalmbereidigen te maken en andere visprodukten te verwerken. Daarnaast zal men nog voor 110 miljoen frank investeren in vijf nieuwe kweekplaatsen, waardoor de jaarlijkse zalmcapaciteit zou worden opgedreven van 2.000 tot 4.500 ton. Pieters Visbedrijf realizeerde vorig jaar een omzet van 3,4 miljard frank en dit jaar wordt een stijging met een half miljard frank verwacht.

NOORDZEE

Dikke laag algenschuim

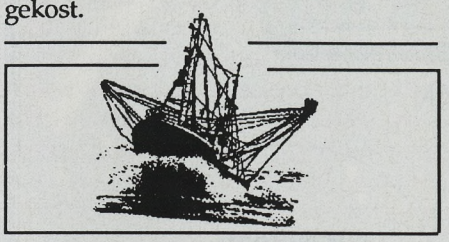
Al een tiental jaar wordt de vloedlijn langs de kust regelmatig omgetoverd in een dikke schuimlaag. Dat was ook in mei weer het geval. De algenresten zijn niet toxisch of schadelijk, zegt marinebioloog Jean-Paul Mommaerts van de beheerseenheid Mathematisch Model Noordzee (BMM). Maar de algenplaag wijst toch op te hoge nitraat- en fosfaatconcentraties in het water. De mest van de landbouwbedrijven komt nog altijd in de rivieren en stromen terecht en zorgt zo, samen met de lozingen van de industrie, voor hoge concentraties in het zeewater. De algen, een verzamelnaam van de plantengroepen die ook wel wieren worden genoemd, voeden zich met deze nitraten en fosfaten. Eén van de zeven algengroepen die we kennen ontwikkelt daardoor een schuimlaag die samen met deze algen aanspoelen op het strand. Die nitraten en fosfaten vernietigen de algen dus niet, ze zorgen alleen maar voor de schuimlaag. We kennen het fenomeen nu al tien jaar en merken af en toe ook schuimlagen op in rivieren. Bij ☞

warm weer komt het vaker voor.
Vermelden we nog dat tijdens de vorige Noordzeeconferentie de lidstaten zich sterk maakten om de nitraatconcentraties in zee ten laatste dit jaar met 50 procent te verminderen. Op de vooravond van de nieuwe Noordzeeconferentie, die begin deze maand in Denemarken wordt gehouden, blijkt evenwel dat ons land alvast die belofte niet haalt. België heeft inspanningen geleverd, net zoals de industrie, die bijvoorbeeld fosfaatvrije wasprodukten produceert, maar een reductie met 50 pct. zal binnen de afgesproken tijd zeker niet bereikt zijn.

FAROER ✈

Gaia: 'boycot vis uit Faroër'

Een drietal dierenrechtenorganizaties heeft de bezoekers van de Brusselse 'European Seafood Exposition 1995' opgeroepen om vis uit de Faroër-eilanden te boycotten, zo blijkt uit een mededeling die GAIA heeft verspreid. Zij hebben ook aktie gevoerd aan de ingang van deze visserijbeurs.
De dierenvrienden zijn verbolgen over het 'wreedaardig, nodeloos afslachten' op de eilandengroep Far Oër van jaarlijks ongeveer 1.500 grienden. Dit zijn kleine, zwarte walvissen.
Vorig jaar doodden eilandbewoners 700 grienden op één dag, 'de grootste slachting sinds meer dan vijftig jaar'. In het communiqué staat dat de boycotacties de Far Oëreilanden sinds 1993 al meer dan 600 miljoen visbestellingen hebben gekost.



Rederscentrale klaagt Britse visserijwachtcontroles aan

Bart Schiltz, voorzitter van de Vlaamse producentenorganisatie Rederscentrale, heeft een protestbrief geschreven naar het Britse MAFF (ministerie voor landbouw en visserij). De heksenjacht op de Belgische treilers en de veelvuldige controles verricht door Britse visserijwachtschepen lopen immers de spuigaten uit, zo zegt Schiltz, en met hem de Vlaamse schippers.
Het Britse visserijblad '*Fishing News*' bracht de aanklacht onder ogen van zijn lezers onder de spektaculaire titel '*Belgians blast MAFF*' (Belgen vervloeken MAFF).
In zijn vlijmscherpe brief wijst Schiltz erop dat de Britse visserijwachtschepen misbruik maken van hun rechten door veelvuldig, zonder reden en soms in gevaarlijke omstandigheden Belgische treilers te controleren en 'muggeziftend' zoeken tot ze een kleinigheid vinden om de schipper toch maar te bestraffen. Schiltz: '*We willen krachtig protesteren tegen de wijze waarop de Britse controlerende instanties de Belgische treilers behandelen die vissen op visgronden in de nabijheid van de Britse kust.*' De brief specifieert: '*Verleden maand verstoorden visserijwachtschepen zonder specifieke redenen voortdurend de Belgische treilers tijdens hun werk. De aanklachten betroffen altijd administratieve randdiscussies over zeer kleine verschillen tussen de in het logboek vermelde en de werkelijke aanwezige hoeveelheden vis.*'
Schiltz verwoordt de klachten van de betrokken schippers als volgt: '*De visruimen van verschillende treilers zijn bij onderzoeken beschadigd, de vangsten worden verkeerd ingeschat, bij het opmeten van de netmazen wordt vanuit een verkeerde basis vertrokken, het visruim wordt in wanorde achtergelaten, er wordt urenlang nodeloos naar kleinigheden gezocht, de bemanningen worden afgeschrikt door een ruwe behandeling, treilers worden zonder aanvaardbare redenen afgeleid naar Britse havens, enz*'.
Schiltz voegde bij zijn brief verschillende verslagen; evenveel voorbeelden van kwellingen die Belgische schippers moesten ondergaan. '*In verschillende gevallen kregen de schippers waarschuwingen zonder juridische motivatie*', zo vervolgt Schiltz, '*En in die gevallen waar de Britse patrouilleboten toch kleine overtredingen opmerken, vragen de Britse rechtbanken schandalig hoge boetes. Het valt tevens op dat de bemanningen van de visserijwachtschepen vooral op vrijdag minutieus en overdreven streng te werk gaan.*' (Als ze dan een schip opbrengen houden ze een schip langer van de visgronden af, of hebben de Britse controleurs een weekend aan wal omdat ze in veel gevallen [open havens] naast het opgeleide schip moeten blijven liggen, NvdR).
De brief gaat verder: '*Deze houding heeft niets te maken met normale supervisie. We beschouwen het dan ook als misbruiken van een wettelijk recht ... De betrokken Belgische schippers worden momenteel geterroriseerd door de bemanningen van de Britse patrouilleschepen.*'
'*De Belgische vloot is eerder klein te noemen. Slechts enkelen daarvan vissen in de nabije Britse waters. Deze enkelingen kunnen niet worden beschouwd als een gevaar tot overbevissing. Waarom molesteren de Britse visserijwachtschepen onze treilers?*'
Schiltz omschrijft daarna 8 gevallen die plaats vonden tussen januari en april '95: '*Deze ingrepen beletten onze treilers in gewone omstandigheden hun werk te doen*'. '*Als de houding van de Britse overheid ten aanzien van de Belgische reders niet verandert, zullen we niet nalaten haar te vervolgen*', zo besluit Schiltz zijn brief.

Daniël Pots

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

AMRC N.V.

NOORDERLAAN 76
2030 ANTWERPEN
TEL 03 - 541.04.63
FAX 03 - 542.61.73

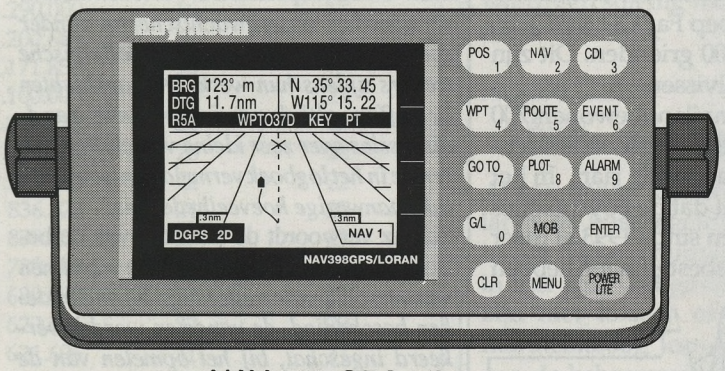
NOORDHINDERSTRAAT 6 - 8
8380 ZEEBRUGGE
TEL 050 - 54. 42.71
FAX 050 - 54.76.78

SPECIALE AANBIEDING VAN PLOTTER MET GPS

1. THE RAP QF300 (Qoudfish)
   GPS RAYTHEON 398 + DGPS — vanaf 375.000,- BEF

2. FISHPLOT
   GPS RAYTHEON 398 + DGPS — vanaf 230.000,- BEF

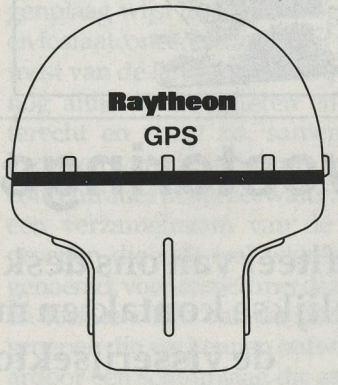
3. CETREK PROFISH INCL. GPS
   KLEUR — vanaf 175.000,- BEF
   MONO — vanaf 130.000,- BEF



NAV 398 GPS/LORAN



CETREK PROFISH



RAYSTAR 108
GPS SENSOR

Onbestelde exemplaren van dit tijdschrift terugbezorgen aan HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende