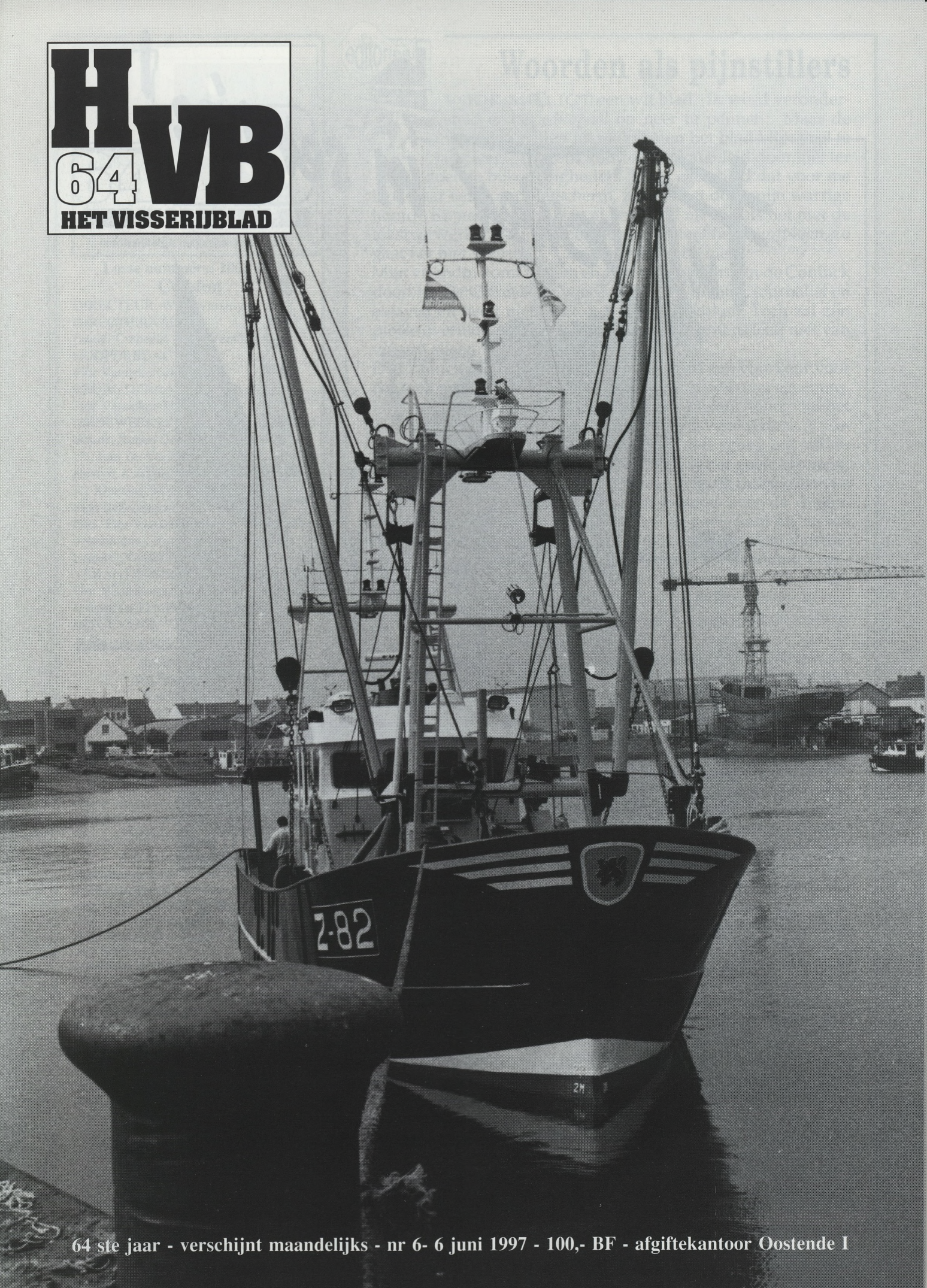
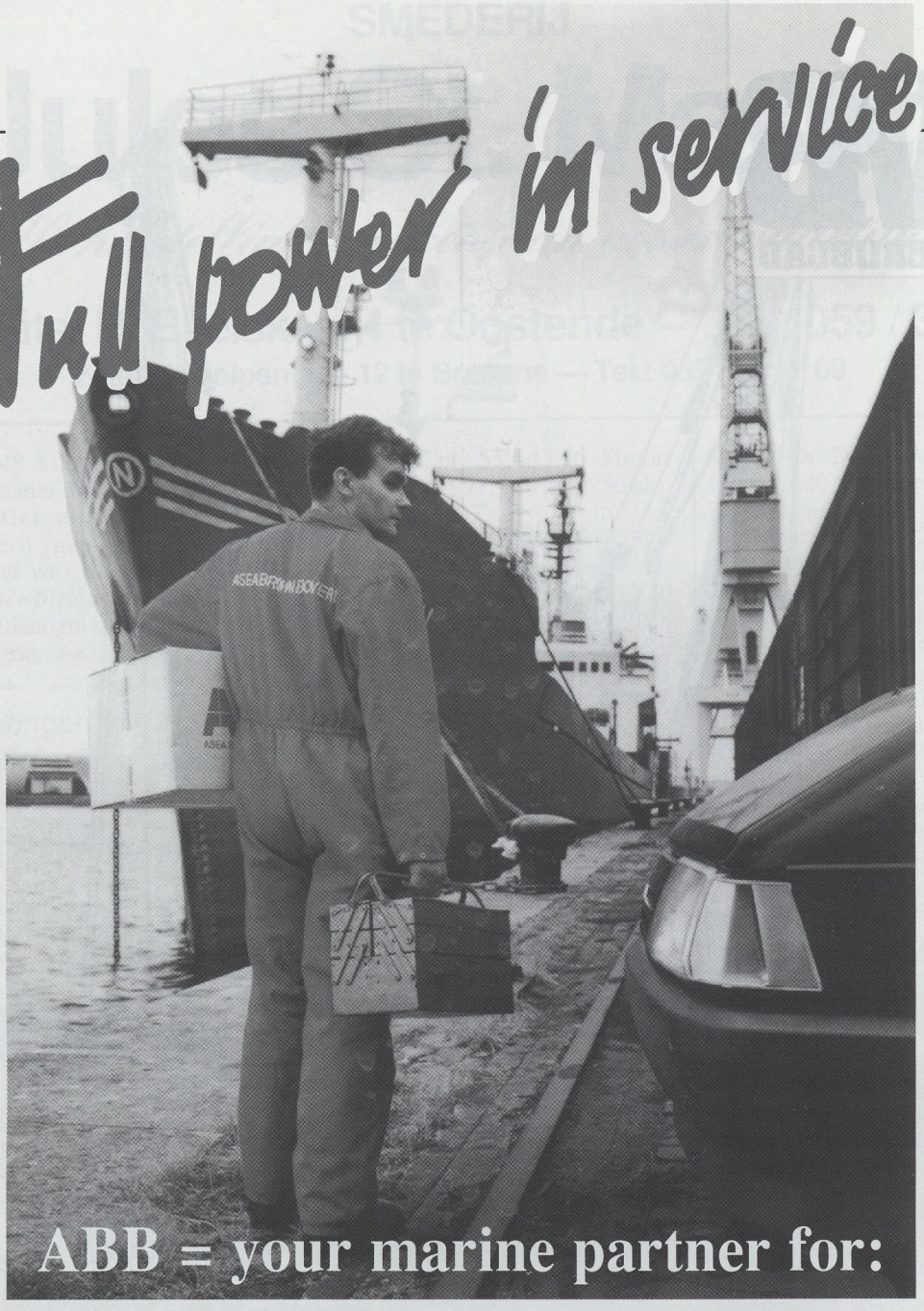
HVB 64

HET VISSERIJBLAD



64 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 6- 6 juni 1997 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende I

Full power in service!



Turbochargers

Exchange basis deliveries	Repair jobs
Spare parts	Examination and quotation
Overhauls	Revamping

24h/24 - 7 days/7

ASEA BROWN BOVERI SERVICE 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

Alycad - Antwerpen

HVB 64 D
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 en Flor Vandekerckhove
MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Annie Vanhee (tekeningen), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
Flor Vandekerckhove,
Dorpstraat 121, 8450 Bredene
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

**Redactie, publiciteit en alle correspondentie naar HVB,
p/a Dorpstraat 121,
B-8450 Bredene.**
Tel. en fax: 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 113 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (Nl)] Vermelding: abo HVB.

Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £ 39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F 89; U.K.: £42, USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.
OMSALGFOTO: GUIDO WALTERS

editoriaal

Woorden als pijnstillers

VOOR ME LIGT een wit blad. Ik word verondersteld er het *editoriaal* op neer te pennen. Maar de woorden willen niet komen en het blad blijft veel te lang leeg. Ik word voortdurend afgeleid door niet ter zake doende bijkomstigheden. Dit is geen blad dat voor me ligt, maar een computerscherm, zo gaat het door mijn warrige hoofd. En neerpennen is er al helemaal niet bij als het met de tekstverwerker gaat, zo denk ik prompt ter afleiding. Neen, zo gaat het niet vooruit... Concentratieproblemen.
Mijn vriendin komt binnen en zegt me dat Herman de Coninck dood is. De Coninck is/was een Vlaams dichter, journalist en essayist en heeft niets met de visserij te maken. Toch zal zijn plotse overlijden dit *edito* kleuren, want een mens leeft niet van visserij alleen.
De Coninck dood! De man, zo weet ik, had een voorkeur voor een welbepaalde kleur: lichtgrijs. Dat zegt al iets over een mens. Hij was zo'n beetje de specialist van de melancholie, van het zachtjes kreunen om te laat ontdekte misverstanden... Gemoedstoestand waartoe ook ik me maar al te graag laat verleiden. En daarvoor is het hier toch echt niet het goeie moment, want dit editoriaal moet er komen en ik krijg de indruk dat van ons verwacht wordt dat we vooral positief over de dingen beginnen schrijven. Het gaat allemaal de goeie kant uit, zo wil men ons horen zeggen. De Vlaamse minister-president Van den Brande verwacht dat van de dagbladpers en de kleine presidentjes van de visserij verwachten dat van ons. Ze willen positieve berichten horen over de tewerkstelling, over de toekomstverwachtingen, over de ontwikkelingen, over de visserij. Tja.
Laat me eens op zoek gaan naar enig houvast bij de Coninck, zo besluit ik dus. Ik denk dan aan een essay dat de man nog niet zo lang geleden schreef over poëzie en journalistiek. Probeer in een gedicht één goed idee te vinden, zo gaf hij de penneridders als raad mee. Schrijf je stuk over dat ene goed idee en... hou het vooral bij dat ene.
Het stuk had me erg geboeid, want zo moet je ook een *editoriaal* van een visserijblad schrijven. Je moet uit de visserij één idee pikken en je vooral bij dat ene idee houden en daarrond moet je dan je stuk schrijven. En je moet vooral je best doen om aan dat ene idee geen honderd andere te willen koppelen. Maar... dat is even moeilijk als het gemakkelijk lijkt. [Vandaar dat ook gezegd wordt: *een schrijver is iemand die het moeilijk heeft met schrijven*. (Die laatste zin is een citaat. Ik weet niet meer waar ik die woorden gelezen heb, het kan bij Herman de Coninck geweest zijn, maar ik weet het niet meer. Wel weet ik zeker dat het een schrijver is die zoiets zegt; iemand die *verrekt* goed weet hoe moeilijk het allemaal is.)]
Maar ik dwaal af. Laat ons vooral positief blijven, optimistisch en welgezind, en onze ogen hoopvol op de einder richten. Dat we de indruk krijgen dat het vooral dàt is dat van ons verwacht wordt, daarover gaat het natuurlijk in dit edito. Dat we de sector op een positieve manier in het nieuws horen te brengen; dat men dat als onze taak ziet, dat is het ene idee waarrond dit stukje geschreven wordt.
Hoop, Optimisme, Positief, Toekomst... Mmm.
'Er is grote vraag naar nieuwe waarden, naar alle pijnstillende middelen trouwens.' Dat zijn woorden van mijn lievelingsfilosoof Peter Sloterdijk. Aan die woorden zit ik nu al heel de tijd te denken.

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

— lage verzekeringspremies;
franchise 150 bef per brutoton;
— volledige dekking van de risico's;
— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

Dit blad heeft een lange traditie waarin 'de mensen' aan het woord komen. Wie in de visserij werkt mòet ten minste een keer in HVB het hoge woord gevoerd hebben. (En als we iemand vergeten, laat dan vooral niet na ons dat te zeggen.)
Is het niet op die manier dat interessante thema's aangebracht worden?
Het interview met de schipper van het schoolschip 'De Broodwinner', dat elders in dit blad afgedrukt wordt, gaf alvast stof tot enige discussie. Dat komt ervan wanneer je 'oneliners' gebruikt als:

'Zandwinning in de kustwateren, dat is als moord in een materniteit'

OVERBEVISSING IS MAAR één probleem waarmee de vissers in hun dagelijkse werk geconfronteerd worden. Bij schipper René Vandecasteele moet je bijvoorbeeld maar het woord 'zandwinning' laten vallen en hij ontploft zowat. *'Zandwinning'*, zo drukt hij plastisch uit, *'dat is zoiets als een gek die met een mitrailleur aan het werk is in een materniteit'*.

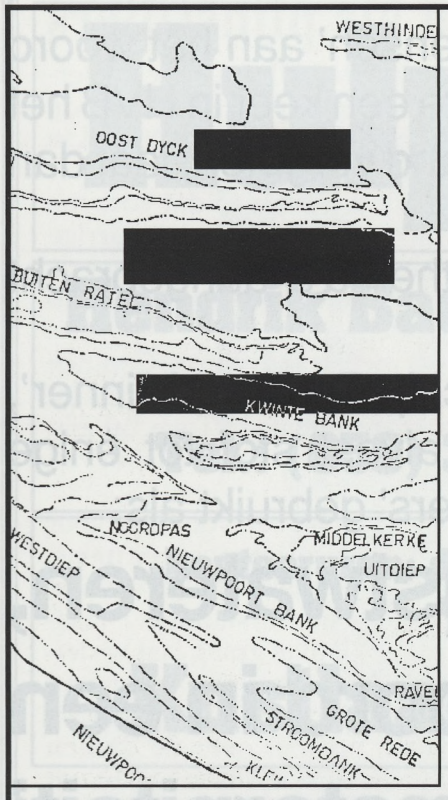
Moet er geen zand zijn?

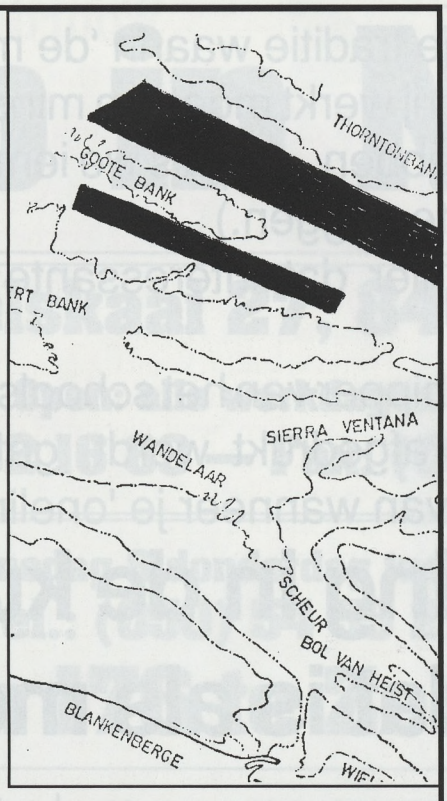
Waarover gaat het eigenlijk? De tijd dat de zandontginningen-te-land nog aan de marktvraag konden voldoen ligt al heel ver achter ons. Overigens: land is inmiddels bouwgrond geworden of uitsluitend aan de landbouw voorbehouden. Als het al geen natuurgebied is. Hoe dan ook, om sociale, economische of ecologische redenen worden zandontginningen te land zoveel mogelijk vermeden. Anderzijds neemt de vraag naar zand almaar toe. Het wordt dan maar uit zee gehaald.
Voor de Vlaamse kust wordt al vele jaren zand en grint gewonnen ter hoogte van de Kwinte- en de Gootebank. Maar de 'dredging'industrie wordt steeds gulziger. Onlangs werden vijf nieuwe winzones in de kustwateren toegestaan (zie kaartjes op volgende bladzijde).
De Vlaamse kustvissers zijn er woedend om. Dat valt te begrijpen, want waar zand gewonnen wordt kunnen zij niet vissen. Maar er valt meer over te zeggen.

Goed kwaad

Dus maakten wij een ommetje langs de ☛

SMEDERIJ
Jules St. Martin
Alle herstellingswerken aan visserswaartuigen
Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende — Tel.: 059 / 32 25 23
Zetel: Schelpenlaan 12 te Bredene — Tel.: 059 / 32 17 69





De nieuwe kustzones voor zandwinning

	ED 50 Latitude	Longitude	UTM Northing	Easting
Winzone 1A				
1	51°26.0'	2°48.6'	5698150	486792
2	51°29.1'	2°59°1'	5703879	498958
3	51°28.4'	2°59.1'	5702581	499421
4	51°25.4'	2°25.4'	5697036	487252
Winzone 1B				
1	51°28.9'	2°47.5'	5703528	485533
2	51°31.2'	2°56.0'	5707773	495374
3	51°32.7'	2°59.5'	5710552	499422
4	51°32.1'	3°03.0'	5709441	503468
5	51°30.4'	2°57.0'	5706290	496560
6	51°30.4'	2°48.1'	5702044	486223
Winzone 2A				
1	51°14.5'	2°33.1'	5676912	468703
2	51°18.0'	2°38.2'	5683366	474669
3	51°21.0'	2°40.2'	5688916	477018
4	51°20.8'	2°41.0'	5688541	477945
5	51°17.7'	2°38.9'	5682806	475479
6	51°14.2'	2°33.7'	5676352	463948
Winzone 2B				
1	51°16.2'	2°27.8'	5680104	462560
2	51°21.7'	2°32.7'	5690260	468320
3	51°21.1'	2°35.1'	5689132	471099
4	51°15.7'	2°29.0'	5679167	463948
Winzone 2C				
1	51°17.9'	2°25.6'	5686274	460026
2	51°20.5'	2°28.4'	5688069	463314
3	51°20.1'	2°29.4'	5687370	464470
4	51°17.5'	2°26.6'	5682524	461183

Oostendse vistrap waar wij vissersvrouw Christa Bogaert-Vandromme (O 62) tegen het lijf liepen. En omdat we weten dat Christa geen blad voor de mond neemt is zij de geschikte mens om het vlakaf te vragen: waarom zouden de mensen in zee geen zand mogen halen?

'Weet je wat mij kwaad maakt' zo gaat Chista — la passionaria — van start. Neen, wij weten het niet, maar vol verwachting klopt ons hart.

'Dat zand wordt zo dicht bij de kust weggehaald omdat dat veel goedkoper is dan er verder in zee om te moeten. Het transport en het personeel kosten dan te veel. Maar dat wij die kustwateren óók nodig hebben om ons brood te verdienen, daar denkt uiteraard weer eens niemand aan.'

Is het dan zo'n probleem om ròndt die zandwinningsgebieden te vissen?

'Was het maar dat! De kustwateren zijn broedplaatsen van vis. Waar de zandwinners aan de gang geweest zijn is geen broedsel meer. Meer zelfs, daar is geen plankton meer. Bij zandwinning maakt men gebruik van zuigbuizen die in een straal van tien meter ALLES opzuigen: vis, broedsel, plankton, alles. Waar de zandwinners geweest zijn is GEEN LEVEN meer. Waarom zou daar later weer vis komen broeden? Als er voor hen geen eten is?'

Milieuprobleem

'Wetenschappers beweren verder wel dat die zandlagen zich vlug herstellen, en dat kan best zijn, ☛

Vissers slaken noodkreet over zandwinning

want ik kan niet onder water kijken, maar niemand stelt zich de vraag waar die nieuwe zandlaag dan wel vandaan komt. Hoe lang duurt het vooraleer schelpen, stenen enzovoort zand geworden zijn? Je moet geen bioloog zijn om te weten dat dit niet in enkele dagen gebeurt. En je moet je dan toch de vraag stellen of er geen verband is tussen het ontzanden van het strand voor De Haan en de zandwinning voor de kust. Bij mijn weten waren er vroeger ook stormen, maar moest dat strand nooit opgespoten worden.'
Is dat niet een beetje vergezocht? zo proberen wij nog te vragen, maar onze weerstand is gebroken als Christa stelt: *'Vergezocht? Waarom hebben Nederlandse milieuverenigingingen het dan voor elkaar gekregen dat zandwinning voor de Nederlandse kust verboden werd? En welke firma's zijn het, denk je, die de nieuwe winzones voor de Vlaamse kust zullen exploiteren?'* Zij wacht niet op ons antwoord, want ze weet het zelf: *'Nederlandse firma's zijn het!'*
(fv)

'Dredging'industrie groeit zienderogen

Zandwinning: probleem van de internationale vissersgemeenschap

SCHIPPER MARNIX VERLEENE (O 369) was de eerste die het onder onze ogen bracht: de zandwinning op zee is weer grote sprongen aan het nemen. Het wordt hoe langer hoe meer een ernstig probleem voor àlle vissers. (HVB #II, 1977, p. 36). De visserij moet op internationale schaal reageren of het wordt een catastrofe, zo blijkt uit tal van tekenen.
Engelse collega's hadden schipper Verleene ervan verwittigd dat ten zuiden van Bullock Bank (oostelijk Kanaal) proeven ondernomen werden om daar een grootscheepse zandwinning te organiseren. Ook Verleene vreest daar voor zijn broodwinning: *'Wij plegen in die zone negen maanden per jaar actief te zijn. Dat is onze visgrond voor de jacht op gullen. Wanneer ze daar zand winnen dan mogen wij er een kruis over maken'*.
Op de BBC werd ook al uitgebreid aandacht besteed aan zandwinningactiviteiten. De televisieploeg volgde daarbij een vissersvaartuig in de 'Wash'. Uitgebreid aan het woord kwam schipper David Bryant die zich hevig verzet tegen de 'dredging' in zijn garnaalvisgronden. Voor de televisie toonde hij aan dat sectie 107 (waar de zandwinning gebeurt) op de weg ligt van alle garnalenmigraties die de Wash binnen komen. Dat het Engelse ministerie MAFF desalniettemin toestemming gegeven heeft om tot die zandwinning over te gaan, maakt op de schipper geen indruk: *'Het ministerie is recordhouder in het ontkennen van problemen'*, zei hij, en hij verwees openlijk naar bekende precedenten waarbij de Britse overheid solmonella- en gekke koeienziekteverschijnselen ook gedurende jaren doodzweeg.

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

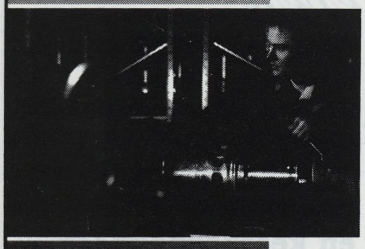
- **leidingwerk**
- **Slibwaywerken**
- **las- en brandwerk**
- **opspuiten van assen**
- **kraanverhuur**
- **schroefassen**
- **roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen**
- **plaatsen en herstellen van *alle dieselmotoren***
- **scheepselektriciteit en -koeling**
- **steeds! bereikbaar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

BOLNES
BRONS
CATERPILLAR
CUMMINS
DAF
DETROIT
DEUTZ
INDUSTRIE
KROMHOUT
LISTER
MAK
MAN
MERCEDES
MTU
MWM
PERKINS
SCANIA
STORK
SULZER
VOLVO
WERKSPOOR

Motorische kwaliteit

Persoonlijke service

In de voortstuwing van uw schip of als aandrijving van uw generator speelt de dieselmotor de hoofdrol. Daar moet u altijd op kunnen vertrouwen. Bogenda weet dat en heeft zich op basis van een ervaring van tientallen jaren ontwikkeld tot dieselspecialist.
In de eerste plaats motoren, maar ook keerkoppelingen, generator-sets, turboblowers en andere toebehoren op dit gebied.
Bogenda is als onafhankelijk leverancier niet aan één merk gebonden en kan u dus elk gewenst merk en type leveren en u daarbij desgewenst objectief adviseren.



BOGENDA MOTOREN

Bogenda Motoren B.V. Mandenmakersstraat 4, 3334 KE Zwijndrecht, Holland.
Telefoon +31 78 610 15 11. Telefax +31 78 610 03 70.

Willy Versluys:

'Vlaamse visveilingen gaan samenwerken'

DE NIEUWPOORTSE WEEK van de visserij (zie ook elders in dit blad) werd dit jaar geopend met een toespraak van Willy Versluys. Deze reder, die tal van mandaten in de sector bekleedt, had het daar over de nieuwe mogelijkheden die ter beschikking gesteld worden en waarmee de reders de sprong naar de XXIste eeuw willen wagen. Willy Versluys wil niet klagen, maar heeft het over een 'hersteld vertrouwen' en een 'nieuw optimisme'. Zijn er dan lichtbakens voor de Vlaamse visserij? Versluys telt er alvast vijf in onderstaande tekst die hij op 16 mei in Nieuwpoort uitsprak.

WANNEER WIJ OVER de huidige visserij spreken moeten wij de romantische sfeer en de ideeën van weleer aan de kant zetten. De visserij is vandaag een keiharde economische realiteit. Daarbij spelen niet alleen nationale belangen een rol, maar ook de onomkeerbare invloed en de reglementering van de Europese Unie. De visie die we vandaag moeten hanteren is er dan ook een van toekomstgericht denken, los van tradities.

IK ZAL HET nu niet hebben over de problematiek van quota, een jaarlijks toenemend probleem, evenmin zal ik het

hebben over het Meerjarig Oriëntatieplan dat de afbouw van onze vloot regelt; afbouw die onze minister op de Europese top gelukkig een halt kon toeroepen.
Wel zal ik het hebben over de nieuwe kansen die er zijn om ons beroep en dat van de randsectoren veilig te stellen.

Nieuwe impulsen

Waar er vorig jaar rond deze tijd weinig goed nieuws te vertellen viel, en velen in de visserij de moed lieten zakken, ervaren wij vandaag opnieuw positieve impulsen waarop wij ons kunnen oriënteren. Er is weer geloof in de toekomst. Er is zelfs opnieuw belangstelling voor nieuwbouw, er worden nieuwe schepen gepland ter vervanging van onze sterk verouderde vloot.
Welke zijn de oorzaken van dit vernieuwd optimisme en het herstelde vertrouwen?
Vooreerst is er de wil van de overheid om samen met de verantwoordelijken uit de sector een plan, met de nodige financiële ondersteuning, op te stellen ter vrijwaring van het visserijgebeuren.
Het FIVA (Financieringsfonds voor visserij en aquicultuur) waarvan het decreet reeds door de Vlaamse volksvertegenwoordigers werd goedgekeurd, speelt hierin een sleutelrol. Wij hopen dat de uitvoeringsbesluiten nu niet lang meer op zich laten wachten. Dat FIVA zal jonge schippers en motoristen de mogelijkheid bieden, via staatswaarborgen voor de leningen, eigenaar te worden van een eigen vaartuig.
Het fonds zal tevens voor de bestaande rederijen interessante investeringskredieten en subsidies voor modernisering inhouden. En hier, tussendoor, past het toch een oproep tot de visserij te lanceren om zo vlug mogelijk in het kader van het Europese steunprogramma voor visserijgebieden in moeilijkheden, het zogenaamde 5b, visserijgebonden projecten in te dienen. Tot op heden zijn alleen nog maar programma's i.v.m. de landbouw goedgekeurd. Wij mogen niet achterblijven!
Ten tweede, en ik heb het reeds aangehaald, werd dank zij de houding van onze federale minister vanwege de Europese Unie bekomen dat wij onze vloot niet verder dienen af te bouwen. Het principe van de *ondergrens* — het recht van België om niet onder een absoluut minimale vlootcapaciteit te moeten gaan — werd aanvaard. Aan onze minister is het om deze afspraken ook in de toekomst veilig te stellen.
Ik wil hier echter onmiddellijk aan toevoegen dat het geen zin heeft akkoord te gaan met het principe van een minimale vlootcapaciteit als tegelijkertijd ook niet de nodige quota gegarandeerd worden. Zonder voldoende quota zal ook deze minimale vloot geen rendabele visserij kunnen bedrijven. Er moeten dus minimumquota voor de resterende vloot voorzien worden.
Ten derde: in maart zagen we de geboorte van de *Vlaamse Visserijcoöperatie* waarbij voor het eerst vaartuigen uit de drie vissershavens en reders van vaartuigen van diverse grootte (van garnaalvaartuig tot de grootste bokker) de handen in elkaar sloegen om een organisatie van samenaankoop op punt te stellen.
Het rendement van een visserssvaartuig kan maar op een beperkt aantal manieren verbeterd worden:
- als er meer vis gevangen wordt;
- als de prijsvorming hoger wordt;
- als de uitbatingskosten verlagen.
Op de eerste twee factoren hebben de vissers weinig impact gezien de quotabeperkingen en de Europese markt van vraag en aanbod.
Maar aan de uitbatingskosten kan nog flink wat gesleuteld worden.
De Vlaamse Visserijcoöperatie heeft ter zake in de korte periode van haar bestaan reeds opmerkelijke resultaten geboekt. Ook door samenwerking met Nederlandse coöperaties (want volumevergroting geeft betere prijsafspraken) konden aan de leden van de coöperatie nu reeds interessante aanbiedingen gedaan worden. (...)
De coöperatie heeft overigens nog meer pijlen op haar boog en is vastbesloten om ten voordele van de Vlaamse visserij alle mogelijke denkpistes tot kostenverlagende initiatieven te onderzoeken en te realiseren.

Samenwerking visveilingen

Wellicht als primeur — en zo ben ik bij mijn ***vierde*** punt gekomen — kan ik u vandaag melden dat twee van de drie Vlaamse visveilingen op dinsdag 13 mei een *charter* voor samenwerking hebben ondertekend. Ook hier werd baanbrekend werk verricht. Waar de diverse veilingen in het verleden soms elkaars bloed konden drinken, en een harde concurrentieslag leverden voor het binnenhalen van elkaars klanten-aanvoerders, werd de strijdbijl met dit samenwerkingsakkoord begraven. Er is de vaste wil om, met behoud van de eigen identiteit, zowel technologisch, commercieel, als op het vlak van de kwaliteitszorg en de promotie samen te werken.
Deze nieuwe feitelijke vereniging nl. de *Verenigde Vlaamse Visveilingen* , zal dan ook als gesprekspartner optreden niet alleen naar de overheid toe, maar eveneens in andere diverse beleids- en adviesorganen. Het ogenblik om de krachten te bundelen ten voordele van de Vlaamse aanvoerders is hiermee aangebroken. Ik hoop dan ook dat het Schepencollege van Nieuwpoort eerstdaags eveneens dit samenwerkingsakkoord zal ondertekenen, zodat de Vlaamse visserij hierdoor nog meer aan slagkracht wint.
Ten vijfde en tenslotte wil ik hier nog ingaan op het belang voor de Vlaamse visserij van het *Vlaams Visserij Informatiecentrum* dat zijn zetel hier te Nieuwpoort heeft. (...) In de korte tijd van zijn bestaan werd daar o.l.v. coördinator Dirk Florizoone reeds enorm veel werk verricht. Dat werk gebeurt niet alleen in functie van ☛

de Europese steunprogramma's 5b en Pesca. De bedoeling is ook informatie te verstrekken aan alle reders en visserijgebonden bedrijven over nationale en Europese richtlijnen die van nut zijn bij de uitbating van het bedrijf en/of het schip. Daarnaast wordt daar ook het secretariaatswerk verricht voor het *Vlaams Visserijcomité* dat ook hier in Nieuwpoort zijn zetel heeft.

Creativiteit

Dit zijn de middelen die ons ter beschikking gesteld worden. Aan onze mensen uit de visserij is het om deze nieuwe impulsen aan te wenden en daarbij cretief te werk te gaan. Momenteel is de visserij gunstig door de hoge prijsvorming, maar wij moeten ons nu wapenen om het gevaar van de quotastop te kunnen opvangen door:

- het uittesten van nieuwe visserijtechnieken;

- het opzoeken van nieuwe visgronden of het bewerken van bestaande visgronden met alternatieve vismethodes;

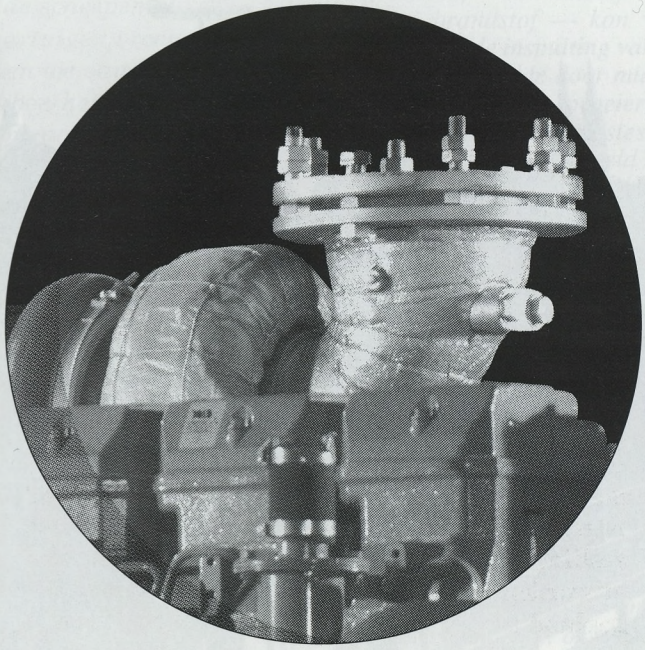
- het promoten van het produkt van onze eigen Vlaamse vloot.

De door mij aangehaalde initiatieven, samen met het dynamisme van onze reders en vissers, houden dus hoop in voor de toekomst en ik ben ervan overtuigd dat, als wij de handen in elkaar slaan, en voldoende creatief blijven, er voor ons visserijbedrijf nog een mooie toekomst weggelegd is.

Willy Versluys

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.: +31 187 491766. Fax: +31 187 491623. Magazijn-Fax: +31 187 491375.

BRUINISSE:
Havenkade 12, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 481551. Fax: +31 111 481317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

De vissers en hun scheepsmotoren

DE OOSTENDSE SASMEESTER Pascal Deckmyn is al enige tijd bezig om in dit blad het verdwijnende Oostendse vissersvolk te portretteren. We mochten al bijdragen lezen over de zeden & gewoonten van de vissers uit de koningin der badsteden, over de vissers en de taxi's, de vissers en de cinema's en over de vissers en de vrouwen. Maar ook met hun scheepsmotoren hadden die vissers indertijd stabiele verhoudingen.

☛

VIA VIA KWAM ik in het bezit van een — schrik niet — *'etnografische schets als inleiding tot een etnografisch onderzoek op het terrein'*. Vraag me niet om bovenstaande zin ook nog eens uit te leggen, maar uit het stapeltje papier kon ik afleiden dat een universiteitsstudent zich in de tachtiger jaren naar de Oostendse Baelskaai begeven had om er de Vlaamse vissers aan een volkerenkundig onderzoek te onderwerpen.

EN WAT DOET zo'n student dan? Hij gaat in een visserskroeg zitten en luistert er de gesprekken af. Lees wat hij daar te horen krijgt. Ik citeer: *'Twee vissers (reders?) voeren een bewogen gesprek. Eén gaat deze middag een proefvaart maken met zijn vaartuig voorzien van een nieuwe motor. De gedachtewisseling behandelt de kwaliteit van het afgeleverde produkt. Beiden zijn het er roerend over eens dat vroeger kwaliteit geleverd werd, materiaal dat de huidige nieuwe produkten lang zal overleven.'*
Tja, zo dacht ik onmiddellijk, als dat het niveau van zijn studiewerk is dan zal die student waarschijnlijk het einde van het jaar niet gehaald hebben.
Maar Pascal Deckmyn sprak mij tegen:
— *'En waarom niet? Hetgeen die jongen zegt is juist. In de visserij zijn velen de mening toegedaan dat de scheepsmotoren vroeger wel degelijk beter waren dan nu!'*
— *'O.K.'*, zei ik toen maar, *'ga je gang.'*

Vroeger was het ... anders

Deckmyn: *'Langs de kaai wordt vandaag soms nog de vraag gesteld: waren de scheepsmotoren op de vissersvaartuigen vroeger beter dan hetgeen we vandaag kennen. Ze hebben het dan over de tijd van de Bronsmotor en de gouden jaren van Deutz, twee merken die door het Oostendse Valcke geleverd werden. Zelf herinner ik me vooral de motors van de Oostendse bootjessjowers. Eéncilinders of tweecilinders. De scheepjes daverden onder het geweld van die cilinders. Alles schudde en beefde aan boord. Je tanden rammelden zowat uit je mond. Dat was nogal een lawaai daar aan de trap. Dat hoorde je tot binnen in de huizen.*
Op de Kaai, in de Cirkelstraat en op de Vindictivelaan waren goeddraaiende reparatiebedrijfjes. Regelmatig waren er ook tentoonstellingen in het oud-station op de wijk Hazegras. Daar werden dan motoren getoond en aan reders verkocht.'
En? Waren ze beter die scheepsmotoren? *'Ach, het is als met zoveel dingen in het leven: er is daar geen eenduidig antwoord op te geven en de meningen lopen nogal uiteen. Ik heb het daar soms over met mijn vader, een gepensioneerde schipper van de hele oude stempel.'* We hebben het begrepen. Dit wordt een lang gesprek.

Gloeikop

'In de kustvaart was het gebruik van gloeikopmotoren indertijd algemeen. Die dingen moest je, zoals de naam het zegt, verwarmen om ze op gang te krijgen (zie ook kadertje). *Dat gebeurde met een gloeilamp met petrol of benzine. Ze waren erg bedrijfszeker en heel eenvoudig voor wat het onderhoud betreft. Dat laatste was erg belangrijk want het kuisen van de motor gebeurde door de bemanning. Daarbij werd de motor gedemonteerd, alle onderdelen op dek gelegd, gekuist en teruggeplaatst. Soms lukte dat niet helemaal. Wanneer je voor het eerst een nieuwe motor uit elkaar gehaald had bijvoorbeeld en daarbij het instructieboekje niet al te best gelezen. Dan kreeg je die delen niet meer in elkaar en moest je hulp buiten het schip zoeken.'*
'In de middenslagvisserij waren het natuurlijk hogedrukdiesels die de dienst uitmaakten. Deutz was er erg gewaardeerd. Maar aan de kust waren het dus gloeikop- of middeldrukmotoren. De ABC-gloeikopmotor van 60 pk, twee cilinders, dat was in die tijd werkelijk van het beste dat er te koop was. Dat kon een heel scheepsleven mee gaan. Die motoren werden door de bootjesjowers-reders dan ook gekoesterd.'
'Gloeikopmotoren hadden ook een enorm succes in Nederland en in de Scandinavische landen. Denk verder maar niet dat het hier uitsluitend over kleine motoren ☛

Gloeikopmotor

'In 1890 boekte de Brit Herbert Akroyd Stuard enorme vooruitgang met het uivinden van de gloeikopmotor, die de ruwe olie, later gasolie genoemd, — een moeilijk ontvlambare brandstof — kon verbranden. (...) de inspuiting van de brandstof geschiedde door middel van een pomp en een sproeier, op het einde van de compressieslag. De gloeikop — een ongekoeld stuk in het cilinderdeksel — werd vóór het aanzetten verwarmd (ongeveer 400 ° C) door een blaaslamp, terwijl de opeenvolgende verbrandingen de kop op temperatuur hielden. Dergelijke machines kregen na enige tijd de naam semi-diesels en vonden als tweetaktscheepsmotoren buitengewone bijval.
De compressie bij deze gloeikop- of middeldrukmotor bedroeg ongeveer 7 kg/cm2 waardoor de samengedrukte lucht een temperatuur verkreeg van ongeveer 310 à 340 ° C. Deze temperatuur was te laag om de zware brandstof te ontsteken. Het inspuitstuk, of sproeier, spoot omstreeks het einde van de compressie de brandstof tegen het gloeistuk waar ze verdampte, zich vermengde met de warme lucht en zo de ideale omstandigheden schiep voor de ontsteking en verbranding. De druk schoot steil naar ongeveer 18 kg/cm2 en de zuiger werd krachtig naar beneden gedreven, in een arbeidsleverende slag.' (Roger Decleer in HVB # VI 1992, p. 15).
We spreken dan nog steeds over een motor die al functioneerde nog voor Diesel een patent op zijn uitvinding aanvroeg (1892).

gaat. In Denemarken werden ééncilinders geproduceerd die 100 pk sterk waren. Die cilinder kon je niet met beide armen omvatten en het vliegwiel was gigantisch groot. Toen de sneldraaiende motoren in de visserij hun intrede deden was het vooral die noordelijke landen dat er weerstand tegen deze innovatie geboden werd. In verafgelegen oorden was er immers geen servicestation voor handen en een sneldraaiende motor bij -20 graden starten is ook niet gemakkelijk. Na enige tijd moesten de fabrikanten daar dan ook weer op de produktie van gloeikopmotoren overschakelen. Ook vandaag zijn er in Zweden en Denemarken nog gloeikopmotoren op vissersvaartuigen te vinden.'

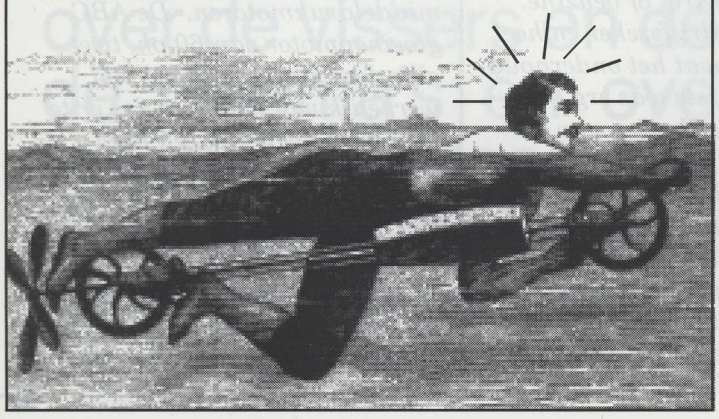
Over het nut van conservenpotjes en van klompen

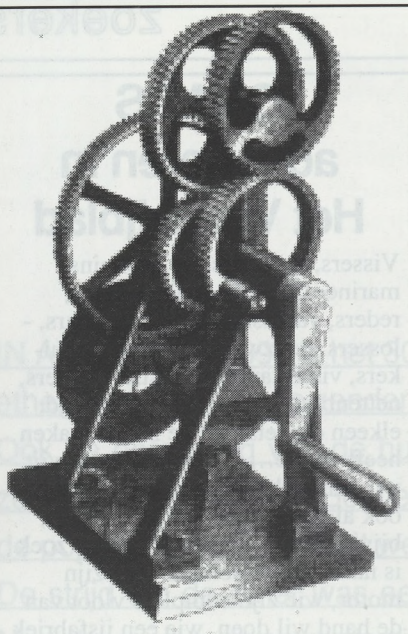
Tijd voor een anekdote: *'De bemanning had dan zo'n motor gekuist en weer gemonteerd en dan smeet die motor de eerste dagen nogal wat olie weg. De vissers stonden daar in weer en wind in die uitlaat, zodat ze bij terugkomst vol 'teersproeten' stonden. Sommigen hadden die dingen weggewassen met... mazout. Zij waren dan zo bruin als een neger . Dat viel dus nogal op als ze voet aan wal zetten. Vandaar dat sommige bootjessjowers de bijnaam 'negertje' kregen.'*
'Over olie valt nog wel meer te zeggen. Elk scheepje had in die tijd minstens één leiding die lekte; meestal een kleine tiental. Met ijzerdraad en concervenblikjes werden dan de nodige recipienten gemaakt en de eerste en de laatste taak van de motorist bestond er dan ook in om al die potjes op tijd en stond te legen.'
Maar of dat allemaal nu zoveel beter was? Deckmyn: *'Ach, het was ànders. Als je vandaag aan boord van een garnaalvaartuig stapt en als je ziet hoe de motor daar gewoon gestart wordt door het contact om te draaien... Ik weet niet... Dan denk ik toch terug aan vroegere tijden. Toen werden alle scheepsmotoren nog met lucht gestart. Wanneer je fles lucht opgebruikt was werd op een ander schip gewacht die hopelijk wel nog luchtflessen mèt inhoud had. Met zelf aangebrachte leidingen werd die lucht dan van het ene naar het andere schip gepompt. Soms werd het heel complex. Dan lag men met wel drie garnaalvissersvaartuigen naast elkaar te wachten op een vierde, vooraleer er kon gestart worden.'* Waarmee de vraag niet echt beantwoord werd of die scheepsmotoren beter waren.
Intussen weten we wel dat je meer geduld moest hebben. Maar hoe moeten we ons dat eigenlijk concreet voorstellen dat luchtstarten met een gloeikopmotor.
'Als de motor lang stilgelegen had, was er wel een probleem. Dan was het starten inderdaad nogal omslachtig. Eerst drenkte je een fakkel in de mazout, je stak die aan en tornde de motor. In het gat van de lonthouder goot je een hoeveelheid ether uit de medicijnkast. Vervolgens stak je de lont — de sigaret — aan en dan schroefde je de fles samengeperste lucht open. Met een oorverdovende knal kwam de motor dan op gang.' We geloven onze oren niet. En waarom zijn er dan mensen die denken dat de motoren vroeger beter waren?
Deckmyn: *'Maar dat zou je met een motor van heden niet meer moeten doen. Die zou volledig vernield zijn.'*
Ook moest je sterk zijn, zo blijkt. *'Een keerkoppeling kan je vandaag met de vingers bedienen. Vroeger had je soms twee man nodig om de keerkoppeling op gang te krijgen.'*
En kordaat moest je ook al zijn. *'Een Bronsmotor had geen kleppendeksel. De kleppen zag je in het dakje boven het motorruim zo over en weer gaan. Soms bleef zo'n klep haperen, dat was alom bekend. De vissers gaven er desgevallend een klap op met hun klomp zodat de klep weer begon te functioneren. Vandaar dat er van dat type steeds gezegd werd: een Brons is een motor die moet gestampt worden.'*

Nòg volkse wijsheid

Dat een Bronsmotor — genoemd naar zijn Nederlandse uitvinder Brons — er een was die moest gestampt worden, dat weten we dus al. Nog zo'n volkse visserswijsheden? *'Ach, dat waren er niet weinig. Elke motor heeft , zoals je weet, zijn dagtank. Bij het slingeren van het schip kwam het nogal eens voor dat er bij halfvolle dagtank lucht in de leidingen terecht kwam. Dan sputterde de motor en verloor hij aan kracht. In de visserij was er bijgevolg een algemeen gezegde: als je goed wilt lopen dan moet je zorgen dat je een volle dagtank hebt. Ten aanzien van de motorolie gold onveranderlijk: hoe dikker hoe beter! Dat ging soms zover dat er olie gebruikt werd die zo dik was dat we ze eerst op het kacheltje (duveltje) moesten opwarmen om ze lopend te krijgen. Overigens waren die motoren soms zo erg versleten dat het gebruik van zo'n dikke olie absoluut nodig was om compressie te krijgen.'*
Maar hoe komt het dan dat er mensen zijn die beweren dat die motoren vroeger beter waren? *'Wel dat komt doordat je veel reparaties en onderhoud zelf kon uitvoeren. De kosten waren dus veel lager. Een 'warmloper' was in die tijd schering en inslag. Vandaag is dat een kleine ramp: stilliggen en gespecialiseerd volk dat erop afkomt. Vroeger was dat geen probleem. Waren de krukaslagers versleten en liep de motor daardoor vast, dan haalde je die* ☛

Eerste gloeikopmotoren volstonden niet om tot IJsland te varen.





Dit tafelmodel gebruikte omzeggens geen brandstof

lagers eraf. Je smolt zelf een metaallegering ('antiman') en met een potje goot je het in een zandvorm die je ook al zelfgemaakt had. Als alles afgekoeld was paste je het nieuwe lager aan en je deed dat met je mes! Moet je nu niet meer doen! Soms liep dat allemaal goed af, en soms minder. Dan zegde men: ze hebben er de pistons vanop de kaai ingesmeten.'

Oorlog

Opeens valt het me op dat we het nog niet over de oorlog mochten hebben. Maar daar komt nu verandering in. *'De motoren die in de oorlog gemaakt werden, die waren heel zeker NIET beter. Het spreekt vanzelf dat je op dat moment aan geen Duitse motoren geraakte. De Belgische fabrikanten deden dan ook bijzonder goeie zaken. Maar het waren erg onzekere tijden. Dus: wie een motor kocht moest die cash betalen. Dat kan een normale zaak lijken, maar in de visserij was men gewoon de motoren af te betalen. Valcke gaf krediet aan de vissers en je kan dus rustig stellen dat het, inmiddels opgedoekte, Valcke welstand in de visserij mogelijk gemaakt heeft. Goed: cash dus! Maar dat was niet alles. Je moest ook het totale gewicht van de motor in oud metaal verzamelen. Zelfs vorken en lepels werden op een hoop gelegd om aan het gewicht te geraken. Pas daarna werd die motor geleverd.'*

Een goed journalist weet wanneer hij moet stoppen... en als ze over de oorlog beginnen is wel het gepaste moment. Rest nog één vraag: waren die oude motoren nu al dan niet beter dan de nieuwe. Pascal Deckmyn: *'Natuurlijk niet, maar we moeten toch ook iets hebben om over te spreken hé'.*

Flor Vandekerckhove
Foto: Guido Walters

Dit is Belgisch

Over de geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren verscheen in HVB een meerdelige reeks. Voor de geïnteresseerden vertellen we erbij dat die reeks in 1992 verscheen en wel in de nrs VII, VIII, X, XI en XII en in 1993 in de HVB-nummers II, III en IV. Uitgebreid wordt daarin het reilen en zeilen verhaald van de Belgische scheepsmotoren A.W.A., A.B.C., Carels, Moës, La Meuse en Claeys.
Volledige jaargangen van HVB worden o.a. bewaard in de stadsbibliotheken van Oostende en Knokke-Heist waar ze door het publiek ingekeken kunnen worden.

Het Citaat

'In 1989 werd Kramer gearresteerd wegens fraude bij Visveiling Insula (...) Kramer loog er niet om: "De sector was door de overheid in de problemen gebracht. Tijdens eerder overleg met alle Urker predikanten, was er aanvankelijk slechts één die zei dat het illegaal wegwerken van vis niet kon. Ons is brood en water beloofd en niet meer, zei de betreffende dominee. Maar die was een jaar later ook om (...)"
In de Friese cel zette Kramer de zaken op een rijtje. Er was bijkans geen schipper meer zonder strafblad en de ene na de andere bestuurder verdween achter de tralies. Daarnaast was er met sjoemelen ook geen financieel voordeel meer te behalen, daar zorgden de steeds hoger wordende boetes wel voor. Kramer kwam tot de conclusie: "Zo kunnen wij niet doorgaan, alle aangevoerde vis moet in de boeken."
Visserijnieuws 25 april 1997, bij het afzwaaien van voorzitter Klaas Kramer van de Federatie van Visserijverenigingen.

O.V.A.

ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN:

* het veilen van UWvis... 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

nieuw!

Tel.: 059 / 33 90 90 — Fax: 059 / 32 04 46

TE KOOP. Uitpelmachine. Nieuw. Aan halve prijs. Z.w. Kasteelstraat 56 te 8700 Tielt. Niet op donderdag.

TE KOOP. 36 jaargangen (1946-1982) 'Nieuwsblad van de Kust / Het Visserijblad'. P.O.T.K. Tel. 059 / 33 23 86 (na 19 uur).

TE KOOP. Sportvissersboot 9,5 m x 3,6 meter. Dafmotor 145 pk. Radar. Dieptemeter. Tel.: 050 / 54 67 06.

BOD GEVRAAGD. Belgisch kustvissersvaartuig te koop inclusief licentie = vangstrechten, uitgerust voor de garnaalvisserij. 200 pk, 57,18 brutotonnemaat. Contacteer de Vlaamse Vissersbond tussen 10 u en 12 u en vraag naar Liliane of Christa. Tel.: 059 / 33 04 35. Vanuit Nederland: 00/32/59/33 04 35.

TE KOOP Kettingen, Lister 13 pk, luchtpistool schekkels. Alles aan zeer lage prijs. Inlichtingen op tel: 059/32 13 34.

CV Dobbelaere Zeebrugge. Algemene voeding, brood, groenten & fruit. Alle leveringen aan boord.

VISSERSVAARTUIG + licentie te koop. 300 pk. Inlichtingen tel.: 050 / 51 38 95 of 059 / 32 35 03.

POLYESTER VISBOOT te koop. Viksond. Lengte 10,6 m, breedte 4 m, diepte 1,70 m. 120 pk Ford. Radar. VHF. Dieptemeter. Tel.: 059 / 50 03 21.

STEVIGE BOOT te koop. Vlet 7 m. 2.3 d 85 MAN 19 pk t: 3000. Intercooler. Tel.: 050 / 42 68 03.

LIJNVISSERSBOOT in polyester te koop. 7,50 m x 2,50 m. Compleet in orde. Volvo TDI 130 pk. Tel.: 057 / 46 86 89.

KANTKRUISNET TE KOOP. Prijs 9.000 frank. 059 / 33 12 55.

MOTORSLOEP EX-BOU 157 te koop. 9,46 x 3,25 x 0,77 m. 108 pk Volvo PRM keerkoppeling. 5 slaapplaatsen. Volledig uitgerust, zeer solide. Werfgebouwd. Geen kosten aan. 350.000 frank. Eventueel met Scheldenummer. Fax of tel.: 09 / 373 80 15.

STALEN CASCO te koop. Vis- of werkboot, nieuw in afbouw. 10 x 4 meter. Tel.: 03 / 771 45 98.

GROOT PAKHUIS te huur, gelegen Victorialaan Oostende. Z.w.: H. Baelskaai 16 te 8400 Oostende. Tel.: 059 / 32 13 34.

LISTER TE KOOP met keerkoppeling en reductie. 12 pk. Inlichten op tel.: 059 / 33 12 55.

TE KOOP : Grote stock 1ste klas scheepsverven: Rode meni, teer, anti-roestverf, zink & loodverf, antifslipverf, lage prijs 050/3145 54

Maritiem patrimonium

Bescherming OD 1

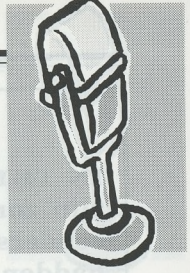
In het kader van het Monumentendecreet heeft de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen gunstig advies verleend aan het beschermingsvoorstel van het kustvissersvaartuig OD 1 '*Martha*' te Koksijde. Het vaartuig wordt in het advies een goed bewaard voorbeeld van een houten kustvaartuig genoemd. Het garnaalvissersschip werd in 1942 in eikenhout gebouwd op de Oostendse werf van Crabeels en was eigendom van de Oostduinkerkse familie Seys. Het is het enige overgebleven vaartuig van de Vlaamse maritieme vloot uit de Tweede Wereldoorlog en staat opgesteld aan de buitenzijde van het visserijmuseum van Oostduinkerke.
De Bestendige Deputatie hoopt nu dat de bevoegde Vlaamse minister Martens met dit gunstig provinciaal advies rekening zal houden. Het is Martens die ter zake een eindbeslissing neemt.

GRATIS adverteren in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marineofficieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars, -lossers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elkeen die iets met de zee te maken heeft en die... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; bijvoorbeeld: wie hopeloos op zoek is naar een wisselstuk voor zijn motor, wie zijn complete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiend te houden, wie de zeemeermin van zijn dromen zoekt... al deze mensen mogen een gratis zoekertje plaatsen in HVB.
Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren.
Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Vergeet je naam + adres niet te vermelden, vergeet a.u.b. ook niet om de postzegel op de omslag te plakken. Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam.....
Straat & nr
.....
postnr en gemeente
.....
tel.....

Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd, alleen wat in de rooster staat verschijnt in de advertentie



IN AUGUSTUS 1997 is het 30 jaar geleden dat de radiopiraat Radio London — The Big L — uit de ether verdween. Deze zender is trendsetter geweest voor alle drijvende radiopiraten uit de 'sixties'. Ook de oorsprong van de huidige *popmuziekprogramma's* is dáár , midden op de Noordzee, te zoeken. En verder: The Beatles, The Stones, The Kinks, The Animals en de andere grondleggers van de popmuziek waren nooit wereldvermaard geworden, waren er deze piraten niet geweest.
De strijd om de ether was een echte piratenstrijd uit de XXste eeuw. Ze speelde zich af op de Noordzee, dikwijls op oude vissersschepen. De bevoorrading van de drijvende stations gebeurde door o.a. Vlaamse en Nederlandse vissersvaartuigen.
Vandaar ook dat HVB er vandaag nog een oog voor heeft.

Radiopiraat na 30 jaar terug in de ether?

De terugkeer van Swinging Radio London

30-jaar geleden! Een viering waard, zo denkt de Britse groep *East Anglian Productions* die daarom de radiozender even wil laten herleven vanop een oud lichtschip. Radio London zou van 18 juli tot 14 augustus weer te horen zijn. Het lichtschip wordt dan ergens in de Noordzee verankerd, waarschijnlijk voor de Theemsmonding. Het zou zo getrouw mogelijk de oorspronkelijke programma's nabootsen. Sponsoring moet het startkapitaal binnen brengen. Reclame, de verkoop van gadgets en boottochten moeten de werkingskosten dekken.

IN DE SIXTIES was er nog geen sprake van Europese wateren. Ieder land had enkel zijn drie zeemijlen om de wet te stellen. De rest van de zee was vrij voor vissers en voor... radiopiraten. Dit is nu geschiedenis. De radiopiraat-in-spe heeft dus een officiële licentie nodig om uit te zenden. Er wordt nu gewacht op de nodige vergunning. De organisatoren verwachten daarbij geen moeilijkheden, vooral omdat het gaat om een viering en een project van korte duur.

Het einde

Alhoewel *Wonderful Radio London* een trendsetter was, was hij een van de eerste piraten om de boeken te sluiten. Op het einde van de zestiger jaren kreeg Big L het dan ook zeer moeilijk om in de illegaliteit te blijven bestaan. Big L had het daarbij extra moeilijk omdat het zich niet mee liet slepen in een net van intriges, oplichting en misdadige concurrentiepraktijken, waar vele andere radiopiraten zich wel aan misgrepen.
De oorzaak van het opdoeken van de vrije Noordzeeradio's is te vinden in de *Marine Offences Act 1967*. Vóór die wet konden de piraten profiteren van de onvolledigheid in de wetgeving. Britse kapitalisten konden investeren, Britse bedrijven konden reclameboodschappen uitzenden, de zender kon zich laten bevoorraden vanop het Britse of Nederlandse vasteland.
Vooral platenmaatschappijen en transistorradiofabrikanten waren de piraatzenders genegen. Zij zagen hun omzetcijfers de hoogte in schieten. Op transistorradio's stonden de namen London, Caroline of Atlanta zelfs op de zoekersband.
Toch schrok iedereen toen bleek dat *Swinging Radio London* en de vanuit het fiscale paradijs Luxemburg opererende *Radio Luxembourg* samen méér luisteraars ☛

Chaos in de ether!

IN THE MOOD willen we blijven. Daarom brengt HVB in zijn zomernummers het verhaal van een aantal piratenzenders. Voor alles interesseert ons daarbij de vraag: wat hadden vissers en vissersvaartuigen hiermee te maken. Niet weinig zo blijkt. Daniël Pots vulde zijn eigen informatie aan met gegevens uit het archief van Stefaan Cornelis en vertelt er ons deze zomer alles over.

Op het einde van de zestiger jaren konden een aantal reders hun uitgediende vissersvaartuigen voor een degelijke prijs kwijt aan groepen die een zeezender probeerden op te richten.
Rderij Arie Van der Zwan uit Scheveningen verkocht begin 1966 bijvoorbeeld de oude haringlogger Oceaan 7 (39 m lang, 160 brt) aan een groep die Radio 270 oprichtte. De hardnekkigste Nederlandse piraat Gerard Van Dam kocht na 1974 van de rederij W. Van der Zwan de oude SCH 54 Oceaan 9 (gebouwd te Scheveningen in 1954, 40m lang, 277brt). Toen de Oostendse rederij Pêcheries à Vapeur de O.81 John (gebouwd in 1952, 555 brt) uit de vaart nam wilde de groep van Radio Noordzee het schip kopen. Een zeewaardiger en goed op het water liggend vaartuig zouden ze nergens anders vinden. Hoewel er reeds een bankgarantie was gestort, mocht de koop niet doorgaan. De PV stond officiëel genoteerd op de Belgische Beurs en de eigenaars (de familie Bauwens) hadden bindingen met leden van de Koninklijke Familie. Als respectabel bedrijf mocht de PV uiteindelijk geen zaken doen met een illegale organisatie. Het vaartuig werd daarna gekocht door de rederij Van Lul-Pintelon. Reder A. Van Lul bevoorraadde met kleinere vissersschepen wel een paar maal zeezenders. Hij werd hiervoor trouwens veroordeeld (hierover in het julinummer van HVB meer).
In juni 1966 gonsde het van de bedrijvigheden op oude visserschepen en coasters die die zomer ergens rond het Britse eiland zouden beginnen uitzenden. *Radio 365* wilde het noordelijkste deel van Engeland bereiken, *Radio Caesar* voerde testprogramma's uit, *Radio Channel* had zich al voor Bexhill verankerd, *Radio Mayflower* zou uitzendingen starten, *Radio Freedom* evenzo, *Radio Manchester* zou een zusterstation worden van *Swinging Radio London*, *Radio 390* (vanop het vissersschip Cheetah) maakte kenbaar dat ze nog een zeezender zou in gebruik nemen als *Radio 390 North*, *Swinging Radio London* nam, gevolgd door *Radio England* en *Radio Caroline*, een veel sterkere zender in gebruik... Het werd dus een chaotische toestand : de Noordzee zou bezaaid liggen met verankerde zendschepen die zich om ter luidst in de ether zouden laten gelden. Alhoewel de Britse politici het zeezenderprobleem aanvankelijk niet durfden aan te pakken uit vrees veel kiezers bij de jeugd te verliezen, begonnen ze toch te werken aan een beperkende wet die uiteindelijk de *Marine Offences Act 1967* zou worden.

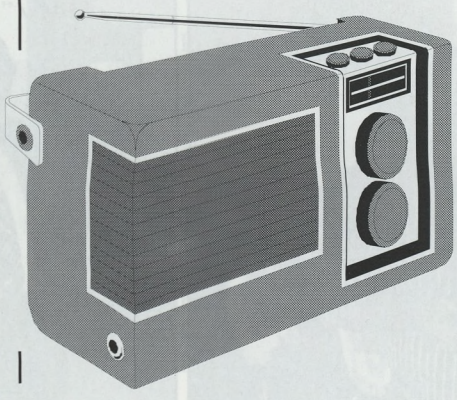
Daniël Pots

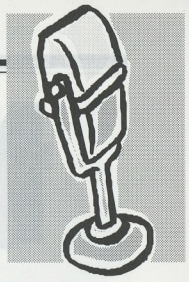
hadden dan de vermaarde Britse BBC. De strijd om de 'luistercijfers' was een feit geworden en nam zelfs fysische proporties aan.
Op een congres voor zendgemachtigden zaten zowel de afgevaardigde van de BBC, *Leslie Turner*, als de beheerder van Radio London,*Philip Birch*, naast elkaar. *Turner* verliet uit protest wel de zaal zolang *Birch* aan het woord kwam.
Na het in voege komen van bovengenoemde wet was niets meer als voorheen. Alle medewerking vanop het Britse vasteland aan de piraten werd strafbaar. Daarbij konden gevangenisstraffen worden uitgesproken van twee jaar! Sponsors stopten dan ook hun bijdrage, reclameboodschappen werden afgezegd, de bevoorrading kwam in het gedrang.
Alle piraten zouden een 'financiële dood' sterven. Sommigen, waaronder Big L, stopten hun activiteiten, anderen verhuisden naar piraatvriendelijke landen, zoals Spanje en Italië (bijvoorbeeld *Radio Sovereign*), de hardsten bleven in de Noordzee. Die zenders omzeilden de nieuwe wet door koepelbedrijven op te richten die in de USA werden geregistreerd en meestal nog werden gecontroleerd door ongrijpbare constructies in Panama. Ze overleefden door het aantrekken van Amerikaans kapitaal. De reclameboodschappen waren deze van Amerikanen die ook in Europa verkochten. Zo lieten de zenders *Radio Caroline* en *Atlanta* zich dirigeren vanuit New-York. De Britten, de Fransen, de Nederlanders... die aan boord werkten als deejee, kapitein, motorist of kok kregen Amerikaanse paspoorten.
Toen op 14 augustus 1967 de laatste disc-jockey (dj) vanaf de zender de legendarische woorden, *Radio London is now closing down*, uitsprak, gingen de andere zenders (o.a. *Radio Atlanta, Radio Caroline, Radio Sutch, Radio City...*) luttele seconden later verder met : *Welcome to all our new listeners!*
Het project Radio London was afgelopen, maar niet failliet. De boeken werden neergelegd met ☛

Radio 270

Dat het radiopiratenschip geen paradijs op aarde was, mag blijken uit het verhaal van Radio 270.
Voor de kostprijs van ongeveer 15 miljoen frank moest op 2 april 1966 *Radio 270* van start gaan vanop de ex-haringvisser *Oceaan 7*. Het visserschip was te Scheveningen gekocht, nog volgens de LLoyds reglementering als vissersschip op zijn zeewaardigheid gekeurd en overgebracht naar het kanaaleiland Jersey (financiëel paradijs) om te worden verbouwd tot zeezender. Al het overtollige werd eraf gegooid. Een zendmast van 44 m hoog verscheen op de plaats van de voormast. Het project werd door 50 Britse aandeelhouders gefinancierd, waaronder drie boeren, drie slagers, een visser, een paardenhandelaar, een showbizman...
De *Oceaan 7* werd verankerd buiten de territoriale zone, vóór het badstadje Scarborough. De nacht voor het uitzenden zou beginnen, sloeg een storm het schip van zijn ankers en blies 30 meter antenne weg in zee. De Oceaan 7 werd dus te Grimsby binnengesleept voor herstelling. Op 9 juni 1966 kon het dan toch beginnen uitzenden nadat het schip weer op zijn plaats was gelegd. Tijdens de volgende maanden ging de zender een paar keer uit de lucht omdat technici die niet op tijd werden betaald stukken van de zender meenamen naar huis. Een cheque moest er dan voor zogen dat het stuk weer op zijn plaats belandde.
Omdat het schip van Radio 270 geweldig te lijden had van de zware zeegang voor Scarborough, werd de *Oceaan 7* tijdens de winter van 1966/67 overgebracht en verankerd buiten de territoriale zone in de baai van *Bridlington*. Het zendschip lag er rustiger en het was er gemakkelijker te bevoorraden. Toch liep de oude haringlogger die winter tijdens Noordzeestormen zware averij op. Radio 270 verdween uiteindelijk wegens financiële problemen nadat de Act 67 was uitgevaardigd. Bij een gedeelte van de jeugd was deze piraat overigens onpopulair: de zeer krachtige zender maakte het geliefde Radio London in sommige streken bijna onverstaanbaar. Vandaar.

Daniël Pots





een winst van 18 miljoen dollar. Come back poging
Begin 1984 werd een project opgezet om Radio London vanop de Noordzee in volle glorie te laten herleven. In het Amerikaanse Arlington, Texas, werd een *big support base* opgezet met als doel de zender op 14 augustus van dat jaar terug in de lucht te sturen. Amerika werd gekozen om de wetten te omzeilen; Texas omdat zich daar 2 bedrijven bevonden die vlot apparatuur en diensten leverden aan alle zenders, nml. *Besco Inc.* uit Dallas (zenders) en *Laser Music Media Inc.* (techniek). Deze laatste was op dat moment ook bezig met het opstarten van *Radio Laser*, vanop het zendschip *Communicator* in het midden van de Noordzee, een zender die het uiteindelijk toch ook een aantal jaren uithield.
Het project rond Radio London viel toen stil. Maar ideeën leiden een hardnekkig leven. Hopelijk lukt de poging van *East Anglian Productions* op 18 juli 1997. Er zou worden uitgezonden op middengolf 226m/1.134 kHz, de vroegere golflengte van Big L.

Daniël Pots

Volgende maand: Radio Caroline vanop het ex-zeilschip Mi Amigo en de GY 718 Ross Revenge, de grootste ijslander die ooit uit een Britse haven ter visserij trok.

N.V. HOSTYN

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

Nieuwpoortse vi

Week van (de landbouw en) de visserij in Nieuwpoort

De kleine vissershaven Nieuwpoort houdt de traditie goed overeind. Tijdens de jaarlijkse *Week van de landbouw en de visserij* wordt nog steeds een tentoonstelling opgezet om de landbouw- (vooral in de deelgemeenten Ramskapelle en St.-Joris) en visserij-activiteit in de belangstelling te schuiven. Het Sinksenweekeinde staat nagenoeg volledig in het teken van de visserij. Na een eucharistieviering in de verkoophal volgt de zegening van de vaartuigen, de ingetogen bloemenhulde aan het vissersmonument en de huldiging van de verdienstelijkste reders.

Verenigd rond het vissersmonument, op 13 juli 1958 onthuld door prins - nu koning - Albert, legden afgevaardigden van de overheidsinstellingen, politieke partijen en uiteenlopende verenigingen tientallen bloemstukken neer. Pas dan kwamen de familieleden van de slachtoffers aan de beurt, een volgorde die al jarenlang wordt volgehouden maar menigeen stoort.

In zijn gelegenheidstoespraak bevestigde burgemeester Crabbe het vertrouwen van het stadsbestuur in de Nieuwpoortse visserij. *"Wij blijven geloven in onze visserij die onlosmakelijk en sinds mensenheugenis met onze stad verbonden is. Het stadsbestuur blijft verder investeren in de stedelijke vismijn. Op de begroting is 5,5 miljoen frank voorzien voor de vernieuwing van het schrijnwerk in de pakhuizen, heraanleg van de vloer in de passage en het plaatsen van een dockshelter. Deze inspanningen zijn nodig om onze visserij leefbaar te houden."* Hij herinnerde de omstaanders aan de invoering van een aanmoedigingspremie voor jonge reders bij aankoop van hun eerste vaartuig.

Tijdens de ontvangst en de uitreiking van de plaketten aan de verdienstelijkste reders sprak de nog steeds niet vervangen schepen voor visserij, Antoon Van Hooreweghe, in dezelfde zin. *"Het stadsbestuur wil de jonge reders stimuleren met een premie van 100.000 frank om voor hun thuishaven te kiezen. Hij drukte de reders op het hart om de slogan 'Nieuwpoortse vis, verse vis' ter harte te nemen. Ook de visverkopers moeten onze goede faam alle eer aandoen door verse vis te verkopen, ook al komt hij niet altijd uit de Nieuwpoortse vismijn."*

Tot slot werden de verdienstelijkste reders gehuldigd en hun echtgenoten in de bloemen gezet. De beste aanvoerders in de verschillende categorieën waren de N.73 Kotje van Gino Calcoen, de N.86 Surcouf van Charles Beuckels, de N.95 Jonas II van Rederij Vanderbeken-Louwagie en de N.723 Pallieter van Arnel Vanthuyne en Alain Aesaert.

Tekst en foto's: Guido Walters

Foto hierboven: "Algemeen laureaat", het vaartuig met de hoogste besomming vorig jaar in Nieuwpoort, was de N.73 Kotje van reder Gino Calcoen (Rederij De Westhoek BVBA) uit Middelkerke.

Foto hiernaast rechts: Bij de garnaalvissers ging de gedenkplaat naar reder-schipper Charles Beuckels van de N.86 Surcouf (Surcouf BVBA) uit Oostduinkerke.

Tijdens de opening van de 'Week van de landbouw en de visserij' in Nieuwpoort maakte gastspreker Willy Versluys bekend dat er een samenwerkingsakkoord getekend werd door de verantwoordelijken van de Oostendse en Zeebrugse vismijnen (zie ook elders in dit blad). Dit leidde tot de oprichting van de 'Verenigde Vlaamse Visveilingen'. Nieuwpoort staat niet afkering tegenover het initiatief, maar burgemeester Crabbe houdt de boot toch nog even af. 'Nieuwpoort wil zijn eigen identiteit kunnen bewaren en daarover moeten garanties bestaan. Wij staan niet van ongeduld te trappelen om toe te treden.' Nieuwpoort wil dus duidelijk nog enige bedenktijd vooraleer scheep te gaan met de twee grotere broers.

sserij in de kijker

Foto links: In de categorie vaartuigen met een motorvermogen van minder dan 210 kw (285 pk) of kleiner dan 50 brt ging de gedenkplaat naar reder-schipper Luc Louwagie van de N.95 Jonas II (Rederij Vanderbeken-Louwagie) uit Nieuwpoort.

Foto rechts: Bij de vaartuigen groter dan 210 kw (285 pk) en 50 brt waren reder Arnel Vanthuyne en rederschipper Alain Aesaert van de N.723 (NV Pallieter) uit Nieuwpoort de gelauwerden. (foto gw)

De Nieuwpoortse vloot

De visserijvloot telt nog 23 in Nieuwpoort geregistreerde vaartuigen, evenveel als het jaar voordien. Het gaat grotendeels over stalen boomkorvaartuigen (B), enkele plankenvissers (Pl) en een polyestervaartuig dat vist met staande netten (St). Amper veertien van die vaartuigen verkopen altijd of toch regelmatig in hun thuishaven. De grootste vaartuigen (N.3, N.36) komen nooit naar Nieuwpoort. Bij de middenslag en kleinere vaartuigen zijn er een aantal reders die nauwe banden hebben met andere vissershavens of bekostigd zijn met Nederlands kapitaal (N.350).

Samenstelling van de "Nieuwpoortse" vloot:

N.3	Patrick (1974)	331 kW	Pl
N.12	Arthur (1966)	210 kW	B
N.22	Zeester (1963)	216 kW	B
N.36	Donia (1981)	883 kW	B
N.52	Sea Hunter (1984)	221 kW	B
N.57	Terry (1986)	221 kW	B
N.58	Pascin (1986)	221 kW	B
N.64	Black Jack (1987)	143 kW	B
N.73	Kotje (1989)	220 kW	B
N.75	Sarvy (1986)	218 kW	B
N.86	Surcouf (1987)	144 kW	B
N.88	Nova Cura (1961)	104 kW	B
N.95	Jonas II (1987)	471 kW	St
N.126	Skylight (1970)	441 kW	B
N.141	Don Bosco (1964)	221 kW	B
N.350	Ingrid (1996)	221 kW	B
N.402	De Norma (1963)	208 kW	B
N.555	Valentino (1954)	110 kW	B
N.563	Zee-Adelt (1964)	221 kW	Pl
N.706	Ster der Zee (1968)	221 kW	B
N.720	André-Jeanine (1963)	219 kW	B
N.723	Pallieter (1969)	221 kW	Pl
N.738	Johan (1965)	219 kW	B

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

De Laatste Vuurtorenwachter

EEN SICK JOKE is het. Onze maatschappij is een grap van het soort waarom niet te lachen valt... zo zit ik hier nu al enkele weken in stilte te denken. En hoe dat komt?

Verleden maand werden we weer met *moederkensdag* geconfronteerd. Nu moet je weten dat dit de moeder van alle andere familiekensdagen is. Zij heeft geboorte gegeven aan *grootmoederkensdag, schoonzusterkensdag, vaderkensdag, secretaressekensdag* en de *dag van het aardeken*, alsook aan *overgrootvaderkensdag*. Verder is ze verantwoordelijk voor de *dag van het zeeke, van het ouderloze kindeken, van het kinderloze koppelken, van de gepensioneerdekens, van het derde leeftijdeken, van de senioorkens, van de vijftig plusserkens en de dag van de maitressekens.*

Laat me je nu iets vertellen over de herkomst van moederkensdag.

Vlak na de Frans-Duitse krijg kwam een schrander vrouwmens op de idee om elk jaar een protestdag te houden waarbij moeders tekeer gaan tegen het bekende moordspektakel dat oorlog heet. En hoe gaat dat: het ene wijf bracht het andere mee en moederdag werd elk jaar een groot hartverwarmend pacifistisch spellement waarachter zelfs ik me had kunnen scharen.

In Amerika was dan weer een ander wijf in de weer dat d'r eigen moer wilde herdenken die ook al actief geweest was in de vredesbeweging, maar dan ten tijde van de Amerikaanse burgeroorlog. Ze deed dat door 500 anjers op te hangen in de plaatselijke kerk. Dat mens wist vervolgens van geen ophouden en startte een campagne om die dag als feestdag voor alle moeders in te stellen.

Zowel in de oude als in de nieuwe wereld waren dus de zaden gestrooid om jaarlijks een massaal moederprotest tegen de oorlog te laten horen. Maar al gauw brak moederdag de stichteressen zuur op. Want de commercie nam natuurlijk vlug de bovenhand. Tegen 1923 was het al zo erg geworden dat de stichteres zelve luidkeels begon te protesteren **TEGEN** de talrijke organisatoren die moederdag voor hun (bloemen)kraam

spanden. De verenigde bloemisten probeerden haar vervolgens om te kopen door haar een percentje te beloven op elke verkochte anjer, maar dat mens was van het soort volk waartegen je niet kunt spreken. Ik begrijp het, want ik ben zelf ook zo iemand.

Op het einde van d'r leven wilde ze van heel dat moederdaggedoe zelfs niets meer horen. Aan d'r huisdeur hing een bordje waarop stond: **'Waarschuwing — Blijf weg'**. Bref: een vrouw naar mijn hart.

De commercie zorgde er vervolgens voor dat het lastige mens gauw vergeten werd en dat moederdag gewoon een ander woord voor Kassa! werd. En sindsdien wordt moeder jaarlijks overvloedig genaaid door de sector van patisserie, de subsector van de kookpotten en vooral door het internationaal heir van floristen.

Geef toe: het is allemaal het overdenken waard. Zeker als je op weg bent naar de visgronden en daar de tijd voor hebt. En terwijl je dan toch bezig bent: heb je er al eens over nagedacht hoe ze het klaarspelen om uitgerekend op die ene dag zo'n produktie te realiseren? Of dacht je dat die bloemen uit het tuintje van de winkelier kwamen? Heb je er enig idee van welk soort chemische cocktails over die bloemen uitgestrooid zijn? Weet je wat de gevolgen daarvan zijn voor het milieu? Heb je nu nòg tijd over om na te denken? Probeer dan dit eens. Heb je al eens gedacht aan de moeders die in de serres werken en al die toxische dampen inademen? Weten jullie dan niet dat vrouwen die daarin werken regelmatig miskramen krijgen? En waarom? Moederkensdag! Een *sick joke* zeg ik.

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-8450 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. TEL.: (059) 70 58 79.

In het Britse Whitby is een prachtig onderwijsexperiment ter zeevisserij aan de gang. Daniël Pots ging kijken hoe het werkt en bracht ondertussen ook enige tijd door in het gezelschap van... Dracula!

Drie redenen om Whitby te focussen

DE BRITSE VISSERSHAVEN Whitby ontstaat in 1.088 in het estuarium van de rivier Esk, ingebet tussen de hoge kliffen van het idyllische Scarborough en het schilderachtige smokkelaarsnest Robin Hood 's Bay, op de oostkust van Groot-Brittannië.
Whitby is één en al visserijsgschiedenis. In de kronijken lezen we dat er reeds in 1394 haring wordt aangeland. Reeds omstreeks 1435 trekken vissersschepen uit Whitby op visvangst naar de Fär-ör en IJsland. Tussen 1753 en 1837 wordt er vanuit Whitby in de noordelijke zeeën op walvissen gejaagd. Maar er zijn ook laagtepunten: In 1820 vissen er welgeteld 9 vissers op de visgronden voor de kust. Vanaf 1850 verdient Whitby dan weer veel geld aan de bezoekende Schotse vloot (drifters), die jaarlijks naar het zuiden afzakt om de haringscholen te volgen. Hetzelfde gebeurt met de vloten uit Cornwall (o.a. Newlyn, Penzance, St. Ives, ...), allen 'Penzancemen' genoemd. Momenteel bevissen een 20-tal middenslagtreilers de Noordzee en een 40-tal kleine kustvissers en *cobles* (vanop het strand) de kustgronden.
Maar wat we zeggen wilden: in 1997 grijpen daar drie belangrijke gebeurtenissen plaats.

Kapitein Cook

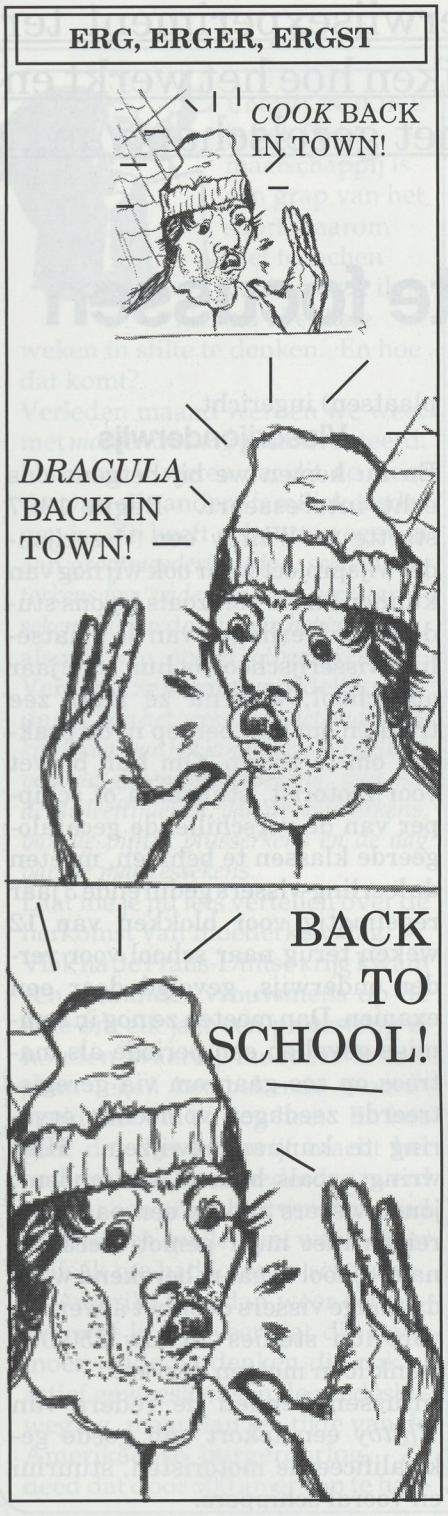
De ontdekkingsreiziger *James Cook* wordt in het dorpje *Marton* geboren op 27 oktober 1728. Als jonge knaap gaat hij in de leer bij een kruidenier in *Staithes*, dicht bij *Whitby*. Hier ontdekt hij de zee en alles wat ermee te maken heeft. Het duurt niet lang of *Cook* aanvaard een job bij een scheepvaartbedrijf uit *Whitby*. Hij wordt matroos op de steenkoolbrik *Freelove*. Op 27-jarige leeftijd neemt hij dienst bij de zeemacht. Hij leert er de stiel tijdens de *Zevenjarige Oorlog* met Frankrijk. Hij klimt snel op tot stuurman. Met de fregatten *Endeavour* en *Resolution* onderneemt hij na de oorlogen ontdekkingsreizen naar Australië, Nieuw-Zeeland, Tahiti en Hawaï. Op 14 februari 1779 wordt *Cook* op Hawaï vermoord door de plaatselijke bevolking.
In Australië werd een exacte copie vervaardigd van het fregat *Endeavour*. Heel 1997 onderneemt het fregat een reis naar Engeland en de USA. Vorige maand was het schip te bezoeken te London. (De hoogste mast had nog net 25 cm over om onder *London Bridge* door te varen.) Om *James Cook* te eren is de *Endeavour* te *Whitby* op bezoek.

Graaf Dracula

In 1997 is het 100 jaar geleden dat schrijver *Bram Stoker* de bestseller over ene *Graaf Dracula* schreef. Alhoewel het verhaal zich hoofdzakelijk in Transsylvanië situeert, vertoeft de kist met *Dracula* zich gedurende 2 hoofdstukken van het boek te *Whitby*. *Dracula* daalt er o.a. de 199 trappen van de abdij af naar de vissershaven. Om het evenement toeristisch uit te baten werd een *Dracula Experience* (statische show) en de *Dracula Trail* (wandeling langs alle in het boek geciteerde plaatsen) ingericht.

Visserijonderwijs

En nu komen we bij hetgene ons echt interesseert. Begin 1997 startte te *Whitby* een visserijonderwijsproject waar ook wij nog van kunnen leren. Net zoals bij ons studeren de leerlingen van de plaatselijke visserijschool tot hun 16de jaar op school, waarna ze naar zee trekken om hun beroep in de praktijk om te zetten. Om hun brevet voor motorist, stuurman of schipper van de verschillende gecatalogeerde klassen te behalen, moeten de leerling-vissers gedurende 3 jaar regelmatig voor blokken van 12 weken terug naar school voor verder onderwijs, gevolgd door een examen. Dan moeten ze nog in sommige gevallen een periode als matroos op zee gaan om via geregistreerde zeedagen voldoende ervaring te kunnen bewijzen. Hier wringt, zoals bekend, de schoen : jonge vissers zijn na een paar zeereizen niet meer gemotiveerd om naar school te gaan: berekend werd dat jonge vissers door het afwerken van hun studies algauw 250.000 frank loon moeten derven.
Intussen kenden de reders van *Whitby* een tekort aan goede gekwalificeerde motoristen, stuurlui en vooral schippers.
De reders van *Whitby* staken dus de koppen bijeen en deden in 1995 een voorstel aan de bevoegde instanties. Het voorstel werd in 1996 goedgekeurd. Begin 1997 start dan, gesteund door het *North Yorkshire Training and Enterprise Council* (onderwijsinstantie), het *Modern Apprenticeship in Sea Fishing*. Dat houdt in dat eens het onderwijs in de klassieke visserijschool achter de rug ligt, de rest van hun opleiding zich op zee afspeelt. Om dit mogelijk te maken is er wel een brede vorm van samenwerking nodig tus- ☛



sen de visserijschool, de leerling-vissers, de reders en de schippers. Daarvoor is nodig dat: schippers en motoristen zich ter beschikking stellen en een opleiding aanvaarden in het begeleiden van jonge vissers; reders aanvaarden dat hun schipper of motorist tijdens een zeereis tijd besteedt aan opleiding en uitleg aan leerling-vissers; een leerling-visser aanvaardt een aantal jaren op hetzelfde schip te varen; een leerling-visser aanvaardt om eerst 6 maanden te varen, vooraleer de opleiding kan beginnen. Dit om zeker te zijn dat de leerling-visser zich schikt in het beroep vooraleer tijd, energie en geld wordt besteed aan de opleiding; een leerling visser aanvaardt om op een aantal zaterdagen bijkomende cursussen te volgen.

Het voordeel van deze vorm van visserijonderwijs is dat een leerling-visser wordt opgeleid vanuit de werkelijke praktijk; hij tijdens zijn opleiding, door een lid van de bemanning te zijn, een loon verdient; de leerling-vissers veel sneller hun brevetten kunnen worden verleend; leerling-vissers niet meer ongemotiveerd een aantal weken weer naar de schoolbanken moeten; de slotfase van het visserijonderwijs veel aantrekkelijker wordt; de leerlingen een grotere kans hebben om visser te blijven en niet over te stappen naar andere beroepen.

Momenteel worden te Whitby op deze manier 8 leerling-vissers opgeleid tot schipper.

Daniël Pots

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op eerlijke kwaliteit en daar een eerlijke 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 11369 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 11369 5229

Twee jaar geleden overleed Pierre Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij

En de zee, zij klotste voort

SAMEN MET ONDERGETEKENDE was wijlen Pierre Hovart àlle zee- en visserijgedichten aan het verzamelen waarop wij ook maar de hand konden leggen. Het was daarbij de bedoeling om onder ons beider redactie een bloemlezing uit te geven waarin het beste ter zake gebundeld werd.
Eerlijkheidshalve moet ik eraan toevoegen dat het vooral Hovart was die het werk vooruitstuwde. Hij legde de steekkaartenbak aan, fotocopieerde de gedichten, hield de uitdeinende verzameling bij, legde contacten met potentiële uitgevers, maakte afspraken met bibliotheken... Ik was al blij als ik eens een gedicht kon ontdekken dat hij nog niet bleek te hebben.
Op donderdag 22 juni 1995 hadden Pierre en ik nog een ontmoeting waarop wij de afspraak maakten om ons een dag in het Gentse poëziecentrum te gaan onderdompelen. Het mocht echter niet zijn. In de daaropvolgende nacht van vrijdag op zaterdag overleed, totaal onverwacht, Pierre Hovart.
Na diens dood heb ik nog een zwakke poging ondernomen om het 'poëziewerk' verder te zetten. Deze en gene vroeg ik of ze niet eens wilden kijken of de poëziemap en de steekkaarten van Pierre te recupereren waren. Allen beloofden ze dat te doen. Geen enkele die het echter ook deed. Uiteraard, want: *'De Zee, de Zee klotst voort in eindeloze deining'* (Kloos)

Bloemlezingen

Pierre Hovart sterft. De vrienden vergeten hun beloftes. Het poëzieproject wordt ook al vlug vergeten en de zee klotst voort in eindeloze deining.
En nu is het ook niet echt meer nodig, want er zijn onlangs twee verzamelbundels verschenen waarin de beste Nederlandse zeegedichten opgenomen werden. En er bestond natuurlijk ook al iets ter zake: *'De muze op zee'* geselecteerd door Adriaan Morriën en de bundel *'De dichter en de zee'* dat door Vasalis samengezocht werd. Ook is er *'Poëzie en zee'* (F. Cornelis) en *'Het blanke waaien'* van Guy Luyten. En nu dus de twee nieuwe: *'Dat schitterende water, Nederlandse poëzie over de zee'* samengesteld door Dirk Kroon en *'Soms raakt de zee van liefde puur verstild. 100 mooie gedichten over de zee'* samengesteld door zeeman-dichter Bart Plouvier.
Ze liggen in de winkelrekken die boeken. Ik moet terugdenken aan Pierre Hovart. En aan onze stijgende verwondering over het aantal schrijvers dat ook bleek gevaren te hebben: de al genoemde Plouvier, en natuurlijk de grote Slauerhoff, maar ook Vestdijk, Nooteboom, Speenhof... En over de onvermoede *zeepoëzieparelтjes* die je bij de allergrootsten kon ontdekken: Judith Herzberg, Gezelle, Van Ostayen. Ook blijken Buddingh', Willem Jan Otten, Erik Spinoy, Tom van Deel, Koos Geerts, natuurlijk Paul Snoek en de onlangs overleden Herman de Coninck zeegedichten geschreven te hebben.

Dichters en zeelui

Dichters en de zee, ze blijken iets gemeen te hebben. Dat komt doordat dichters een soort zeemannen zijn. De zee blijkt voor beiden een soort minnares te zijn waarmee een haat-liefdeverhouding aangegaan wordt. Je kunt niet mèt haar leven en je kunt niet zònder.
'-Waarom zijn dichters eiglijk nergens thuis, noch op een schip, noch in een koffiehuis?' zo zegt de dichter Jan van Nijlen het.
Maar laten wij bloemlezer Plouvier zelf aan het woord: *'Een flink deel van de gedichten in de bloemlezing drijft ook op het gevoel dat de zee een tijdloos mysterie verbergt waarin je je angst, verwachting en hoop kunt projecteren. Levend water is een oerkracht. De zee confronteert je met een werkelijkheid die al lang voor jou bestond en ook na je futiele intermezzo gewoon doorgaat met gebeuren (...).'*

Zo'n artikel over poëzie, over mensen en over de dingen die voorbijgaan moet stoppen met een vers — dat kan niet anders. Ik kies voor een stukje Marsman en wel voor het laatste gedicht dat hij ooit schreef... vlak voor hij op zee aan zijn einde kwam.
'Wie schrijft, schrijv' in den geest van deze zee
of schrijve niet; hier ligt het maansteenrif
dat stand houdt als de vloed ons overvalt
en de cultuur gelijk Atlantis zinkt (...)'
Marsman heeft het in dat gedicht over de Middellandse Zee, maar dat mogen we — zoals het dichters en zeelui past — hier nu even compleet negeren.

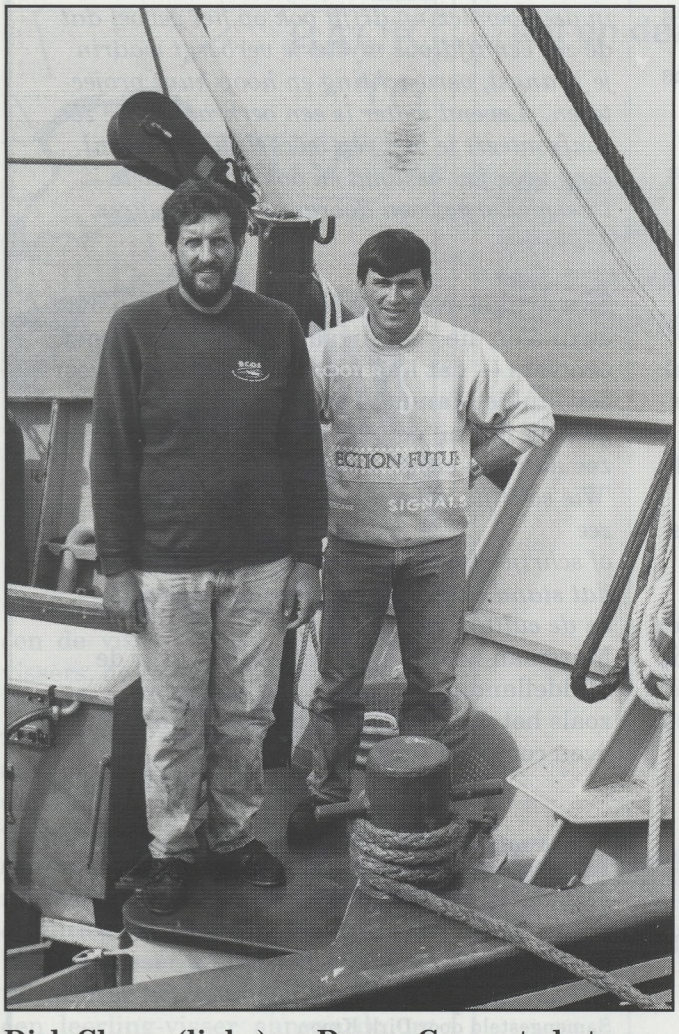
Flor Vandekerckhove

Soms raakt de zee van liefde puur verstild
100 mooie gedichten over de zee
Samengestld door Bart Plouvier
ANTWERPEN, ICARUS 1996.
155 p. / 595 fr.

Dat schitterende water
Nederlandse poëzie over de zee
Samengesteld door Dirk Kroon
'S-GRAVENHAGE, BZZTôH, 1996.
160 p. / 550 fr.

Z.82 Nautilus, nieuwkomer in de vloot

Het kustvaartuig Z.82 Nautilus is al een paar weken aan vissen toe. Het vaartuig (zie omslagfoto HVB) is eigendom van Danny Gevaert en Dirk Claeys (BVBA St.-Antonius uit Brugge). Het tweetal dat ook de bemanning uitmaakt heeft het vaartuig met de nodige vertraging toch in de vaart gekregen. De Z.82 is een polyvalent vaartuig van 18,35 m. lengte, 5.40 m. breedte en een holte van 2,75 m. Als motor werd gekozen voor een MTU (Mercedes) van 300 pk. Het vaartuig is uitgerust met bomen van 4,15 voor de visserij op garnaal en platvis en heeft een zestrommelwinch. De Z.82 is gebouwd (op een Pools casco) door de Scheepswerf van Zelzate aan het kanaal Gent-Terneuzen. Het bedrijf zorgde samen met BSM uit Breskens voor de afwerking en het optuigen. Het redersduo nam het vaartuig voorlopig zonder veel plichtplegingen in gebruik. Eind juni zal de nieuwkomer met een feestelijk tintje aan het gebruikelijk doopritueel worden onderworpen. (gw)



Dirk Claeys (links) en Danny Gevaert, de tweekoppige bemanning van de Z.82 Nautilus. (foto gw)

Z 510 Albrecht Rodenbach

Toen de Z. 510 *Albrecht Rodenbach* aan 't vissen was in de Liverpool Baai van de Ierse Zee, kruiste het vissersschip de koers van de CN 444 *Gleaner* (ex-*Beryl*) uit Campbelltown, 500 meter achter de achtersteven van de Schotse treiler. Hierdoor raakte een net van de Z. 510 verward met dat van de CN 444. De veel krachtiger *Albrecht Rodenbach* trok hierbij de *Gleaner* (19,8m lang, 6,5m breed, 2,5m diepgang, Kelvinmotor van 395pk) achteruit met zich mee. De *Gleaner* was aan het vissen met een treilnet, alhoewel het ook is uitgerust om de seinenetvisserij te beoefenen. De schipper van de *Gleaner* probeerde eerst contact op te nemen met de Z. 510. Zowel op noodkanaal 16 als op andere frekwenties antwoordde de *Albrecht Rodenbach* niet.
Omdat de CN 444 bij het achteruit trekken lelijk te keer ging en de schipper vreesde voor de veiligheid van zijn bemanning, liet hij de kabels van zijn net doorkappen. De *Gleaner* is eigendom van Tommy Finn uit Campbelltown. Campbelltown is gelegen op een schiereiland (Kintyre) in de provincie Argyll op de westkust van Schotland. (dp)

O 33 Marbi

De Oostendse boomkortreiler O.33 *Marbi* van de reder Vanbillemont uit de Oostendse Vuurtorenwijk, lag een tweetal weken tegen de H. Baelskaai voor een volledig nazicht. De lier werd grondig vernieuwd. Er kwam een nieuwe lierhut omheen gelast. De bomen werden op een verlaten stuk duin gezandstraald. Het schip kreeg een volledig nieuwe verflaag. Een paar nieuwe korren vervolledigden het werk. De O.33 is ondertussen al een paar weken terug op zee. (dp)

Facelift voor Z.96 Jan van Gent

Wie oog heeft voor de activiteiten in en rond het Oostendse visserijdok heeft het opgemerkt. De Z.96 *Jan van Gent* heeft aan een grondige facelift ondergaan. Op de slipway werd de huid van de grote boomkortreiler gezandstraald en opnieuw in de verf gezet. Het was meteen ook de kans om een nieuwe en krachtigere boegschroef te plaatsen en vervangingswerkzaamheden aan het roer uit te voeren. Daar houdt het niet bij op. Ook het visruim, de koelinstallatie, de hulpmotoren en de electrische bedrading zijn aan verniewing toe. Al bij al een forse investering. Reder-eigenaar Roger Casier (Rederij BVBA Jacomina) heeft nagenoeg alle werkzaamheden toegewezen aan Oostendse bedrijven (o.m. aan Smederij St.-Martin, Renaud Diesel, schilderwerken Lauwereyns e.a.). De Z.96 *Jan van Gent* — de opvolger van de Z.196 *Jan van Gent* (nu Z.196 *Zeeduivel*) — is van kiel tot mast gebouwd door de verdwenen coöperatieve scheepswerf Scap. Toen de Z.96 op 12 april 1986 in bedrijf kwam was het met zijn l.o.a. van 37,15 m. en een MaK-motor van 1200 pk het grootste (en ook ☛

het duurste) boomkorvaartuig dat ooit in ons land gebouwd werd. (gw)

Maaswijdtemeting

In het kader van een praktijkgericht Europees project i.v.m. de algemene problematiek van de maaswijdtemeting van vistuig, wordt er een hoorzitting georganiseerd waarop alle reders en schippers uitgenodigd worden.
De hoorzitting wordt gezamenlijk georganiseerd door het Rijksstation voor Zeevisserij en de Dienst Zeevisserij, in samenwerking met de Rederscentrale.
De bedoeling van die hoorzitting is de standpunten van het bedrijf te leren kennen om nadien concrete voorstellen en aanbevelingen te kunnen maken aan de Europese Commissie.
De inbreng van de deelnemers zal gevraagd worden om de problemen, ervaringen en suggesties van elkeen in verband met de maaswijdtemeting te overlopen.
Datum en plaats: vrijdag 20 juni 1997 om 14.00 uur in het Rijksstation voor Zeevisserij.

Gezocht voor buitenlandse kopers

TWEE BOOMKORKOTTERS

(zonder licentie)

A. Max. 24 meter
Motor 300 PK
Bouwjaar 1975 - 1985

B. Rond 32 meter
Motor ca. 1000 - 1200 PK
Bouwjaar rond 1980 - 1985

Aanbiedingen gaarne aan
MARITIEM BUREAU J. APPELBOOM
Regenwulp 19
1991 VD Velserbroek
Nederland

Telefoon/fax: 0031 23 539 24 89

'London Dockland Guide'

Het meest recente boek over de *Docklands* werd geschreven door Prof. S.K. Al Naib van de Universiteit van East London. Het mag zonder schroom een miniatuur-encyclopedie worden genoemd. *'London Dockland Guide'*, geïllustreerd met meer dan 400 oude prenten en foto's, beschrijft de geschiedenis van de *Docklands* vanaf de Romeinse tijd tot vandaag. Het boek besluit met de toekomstplannen voor dit belangrijke deel van de Britse hoofdstad.

De tekst is, door de talrijk opgenomen anekdotes, uiterst leesbaar. Naast het ontstaan van de vakbonden van de havenarbeiders heeft Professor Al Naib ook aandacht voor de oprichting van de *Port of London Authority*. Maar niet alles wat besproken wordt speelt zich in het verleden af. De recente ontwikkelingen over de bouw van *Canary Wharf*, met het hoogste gebouw van Londen, en het *National Maritime museum* met bijhoren in Greenwich komen uitvoerig aan bod.

Naib noemt zijn boek een saluut aan allen die in de *docks* geleefd en gewerkt hebben, van de vroegste tijden tot vandaag.

Wijzen we er tenslotte op dat HVB ook al op bezoek ging naar de Londense *Docklands* (HVB # IV 1995).

'London Dockland Guide' (ISBN 1_ 874536-03-1) is verkrijgbaar bij Research Books, PO Box 82, Romford, Essex RMMM66 5BYY. Kostprijs £4,99

'Significant ships of 1996'

Wie op de hoogte wil zijn van de meest recente technische evoluties in de scheepvaart moet zich zeker *'Significant Ships of 1996'* aanschaffen. Het is de meest recente jaarlijkse uitgaven van *The Royal Institution of Naval Architects (RINA)*. De publicatie geeft een overzicht van de laatste ontwikkelingen op het vlak van de scheepsbouw. Het boek bevat technische details van 47 geselecteerde handelsschepen van alle klassen en van alle types die in 1996 op verschillende scheepswerven in alle uithoeken ter wereld werden gebouwd. Naast ferry-schepen, vindt men er ook de HSS-catamaran van Stena Lines gebouwd bij Finnyards, 's werelds grootste containerschip, de grootste LNG-tanker, de nieuwste bulkcarriers, cruiseschepen, chemicaliëntankers, cementcarriers... Naast een foto in kleur van elk besproken schip volgt er een gedetailleerde bespreking van de technische gegevens en een *'general arrangement plan'*.

Deze waardevolle 120 pagina's tellende softback kost £ 28.

De uitgave is enkel te krijgen bij The Royal Institution of Naval Architects (RINA), 10 Upper Belgrave Street, London SW 1X 8 BQ, tel +44 171 235 4622 of fax +44 171 245 6959/

'Commercial Management for Shipsmasters'

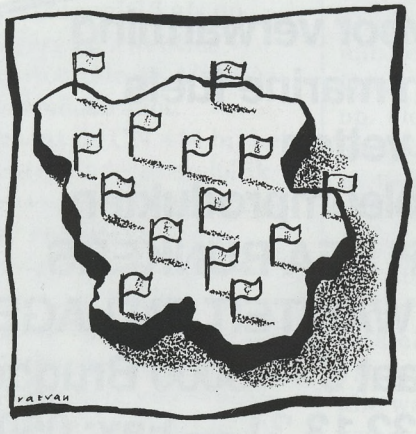
Nautical Institute, met de steun van de *UK P&I Club*, heeft onlangs *'Commercial Management for Shipmasters'* gepubliceerd, waarschijnlijk de meest volledige uitgave op dit vlak.

Geschreven door Capt Robert Tallack, verstrekt het boek advies bij de diverse commerciële taken die een kapitein van een handelschip worden opgelegd. Onderwerpen als budgetering, elektronische gegevensverwerking, handelstermen, cognossementen, het wettelijk kader rond scheepvaarttransacties, charterparties, verzekeringen, contacten, veiligheid, vormen slechts een greep uit de besproken onderwerpen. Het boek moet de kapiteins in staat stellen de organisatie aan boord te verbeteren, de bemanning nauwer te betrekken bij het 'uitreden' van het schip, en de belangen van de scheepseigenaar beter te verdedigen. Het boek heeft door de deskundige uitleg ook bijzondere waarde voor studenten en allen die zich voor de scheepvaart interesseren.

'Commercial Management for Shipmasters' telt 204 pagina's en talrijke bijlagen. Het boek (ISBN 1 870077 33 4) werd uitgegeven op A4 formaat met harde kaft. Het kost £ 60, exclusief p&P.

Voor informatie of bestellen kan men terecht bij The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London, SE 7L UK, Tel +44 171=401 28 17.

Boekbesprekingen: Frank Neyts



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

De schipper van het vissersvaartuig O 29 is nooit zomaar een visser. Hij voert immers 'De broodwinner', het opleidingsschip van de Belgische visserij. Dat maakt van hem een schipper die niet onder druk staat om per zeereis het maximum aan vis uit de zee te halen. Dat betekent meteen dat hij een visser met een opvoedingstaak is. Hij wijst de nieuwe generatie niet alleen op het gebruik van de radar. Hij wijst haar ook op de toestand waarin de zee verkeert; vingerwijzing die gewicht krijgt omdat de schipper het zegt aan de volgende generatie van... broodwinners.

Op volgende bladzijden zegt hij het nu ook aan òns en hij doet dat ongezouten.

Schipper René Vandecasteele:

'Fairplay tussen jager en wild moet hersteld worden!'

VANDECASTEELE HEEFT VELE watertjes doorzwommen vooraleer hij op de O 29 terecht kwam. IJsland, het Kanaal, maar bovenal de kustvaart, de alombekende Oostendse *bootsjowerie*. Die laatste visserij kreeg van hem zelfs een exclusiviteit toebedeeld nadat hij in 1970 voor het eerst als schipper op een vaartuig van wal gestoken was.

Eerst in de weer op 'echte' vissersvaartuigen en nu op het schoolschip: wij wilden wel eens weten of René Vandecasteele aan dat nieuwe leventje went. Het antwoord: *'Nooit gedacht dat het zo zou meevallen. Acht jaar werk ik nu met de leerlingen, en ik moet zeggen, het is een prachtig werk'.*

Broodwinner-schipper René Vandecasteele (50) komt uit een vissersfamilie. Zijn grootvader langs moeders kant komt bij de legendarische rederij 'Crops' als kok aan de bak. Renés vader is ook visser — komt overigens in 1955 met de O 315 door verdrinking om het leven — en van de zes zoons in het gezin van vader Vandecasteele zijn er vier die voor de zee kiezen. René Vandecasteele: *'Het is alvast merkwaardig te moeten vaststellen dat er van die vier maar één is die vandaag nog in de visserij actief is... en dat ben ik. Ik denk trouwens dat zo'n vaststelling meer is dan een fait divers uit de familie Vandecasteele. Het is tekenend voor een sector die ooit heel belangrijk was maar die vandaag toch wel heel klein geworden is.'*

Leven in de visserij

De visserij mag dan klein geworden zijn, je kunt je er nog perfect in onderdompelen. Ook je vrije tijd krijgt er gestalte door, want René is ondervoorzitter van de Vrienden van het Oostendse Noordzeeaquarium, de vereniging die in die stad alles en iedereen groepeert die de visserij genegen is.

Vyviane, de levensgezellin van René, werkt aan de Oostendse vistrap en heeft ook nog eens twee broers die ter zeevisserij varen.

Zij houdt het interview aanschouwelijk: *'Kijk, dit is een koningsvis'.* Uit de spoelbak haalt ze een klein stevig, en perfect gekuist, visje. *'Vroeger gingen de kustvissers één week op jacht naar deze delicatesse. Moet je vandaag niet meer doen. Je mag al van een uitzondering spreken als je er eens eentje in het net ziet.'*

Waarmee de toon van het gesprek gezet is.

René: *'Zo is het. En pas op: ik ben niet iemand die over de tijd van vóór de oorlog spreekt. Maar ik heb wel veel zien veranderen. Hoe lang is het geleden dat wij jaarlijks één maand op jacht naar inktvis — 'schijters' — togen? Twintig jaar geleden gebeurde dat. Moet je nu ook niet meer doen. In die tijd was de kustvisserij trouwens een heel afwisselende bezigheid. Gedurende een periode in het jaar zag je er die het op inktvis gemunt hadden, anderen waren dan gullenjagers, een deel viste op tongen... vandaag is het allemaal tong dat de klok slaat. Weet je dat er vandaag nog reders zijn die nog al het materiaal hebben om in span op gullen (kleine kabeljauw) te gaan vissen. Maar niemand moet dat vandaag nog doen. Die visserij rendeert niet meer.*

In 1989 visten wij nog op gullen, er was toen al niet meer die massale hoeveelheid, maar het rendeerde nog. En daarna is alles gewoon in elkaar gestort. Als je het mij vraagt: dit is een verarming voor het beroep!

O ja, is het beroep zo veranderd? *'De verandering is enorm. 1970. Het eerste schip dat ik als schipper voer was de O 111. Dat vaartuig was 14 meter lang. De motor was — schrik niet — goed voor 75 pk. Visborden van nauwelijks 100 kilo. Een loodzeiltje, de dikte van je pols. We voeren gewoonlijk uit om drie uur 's nachts en kwamen weer binnen rond één uur 's middags. En we visten toen toch wel vijf keer zoveel als ze nu halen met schepen van 300 pk, met wekkers, kettingen en zware boel, kortom met alles erop en eraan!'*

Straffe taal, want als Vandecasteele gelijk heeft, kan dat meteen betekenen dat de vooruitgang in de visserij ten koste van de visser zelf gegaan is.

Het zou met andere woorden kunnen betekenen dat alle duurbetaalde moderne technologie zich uiteindelijk tégen de vissers gekeerd heeft. Vandecasteele: *'Je zal mij dat niet horen tegenspreken. De overbevissing is in elk geval een feit. En als ik me mag beperken tot de kustvisserij, waarin ik toch veel ervaring heb, dan is het toch duidelijk wat daar gebeurd is. Stel je zo'n kustvissertje voor, enige jaren geleden. Hij is al bij de grote als hij een vaartuig van 50 ton heeft met een motor van 240 pk. Wel zo'n boten blijven in de haven als er storm is. Die gedwongen rust heeft zo zijn gevolgen voor de visstand. Op de dagen dat de kustvissers niet uit kunnen varen heeft de visstand tijd om zich te herstellen. Zo was het dus in het verleden.'*

Vandaag

En hoe is het vandaag? *'Ach vandaag... Je kunt de klok niet terugzetten, maar op een zeker moment zijn onder Europese impuls de zogenaamde eurokotters in de vaart gekomen. Vaartuigen die, o.a. in België en Nederland, met veel overheidssteun gebouwd zijn en aan bepaalde voorwaarden moesten voldoen: motoren van hoogstens 300 pk sterk en scheepslengtes van maximaal 24 meter. Nu moet je geen vijftig jaar gevaren hebben om te weten dat alle zogenaamde eurokotters die langer zijn dan 20 meter ook motoren van meer dan 300 pk in zich dragen. Als je de visboel van die vaartuigen bekijkt, of de dikte van de buizen, dan weet je ook al of die al dan niet voortgetrokken kunnen worden door motoren van 300 pk. Een eurokotter die volgens de regels gebouwd is kan per kant een visboel trekken die maximaal 800 kilo weegt. Wel, de Nederlandse eurokotters die hier voor de kust te zien zijn hebben visboelen van 1500 kilo. Langs elke kant. En wat is dan het probleem? Wettelijk mogen die eurokotters binnen de 12-mijlszone vissen. Als ze op vis jagen mogen ze tot op 3 mijl van de laagwaterlijn varen, als ze op garnaal vissen mogen ze tot op 200 meter van de laagwaterlijn komen. En dat gebeurt! Hierna moet je je niet meer afvragen hoe het komt dat de aanvoer* ☛

van de kustvissers de jongste jaren ineengeschrompeld is.'
En als je de klok niet kan terug zetten, want kan je dan wel doen?
Vandecasteele: *'De controle op de motorsterkte van de vissersvaartuigen is een zwak punt. Veel van die vaartuigen dragen zwaardere motoren, hetgeen op zichzelf niet verboden is, maar ze moeten wel afgesteld staan op maximaal 300 pk. Maar de techniek is vernuftig vandaag de dag. Hetgeen vandaag 300 pk is kan morgen 600 pk worden. Dat is in veel gevallen niet meer dan een kwestie van een druk op de knop.'*
Wat moet je dan doen? Al die zware motoren de zee in kieperen?
'Neen, dat is niet realistisch. De overheden moeten de wet gewoon verfijnen. Een vaartuig dat in de kustvisserij actief is mag een motor hebben die maar 300 pk sterk is. OK. Daar moet wel een en ander aan toegevoegd worden. De visboelen van die vaartuigen mogen maximaal 800 kilo's wegen. Hoogstens vier wekkerkettingen daaraan met schakels van een maximale diameter van 16. Bokken van vier meter lang. Garnaalboelen mogen maximaal 750 kilo wegen en maximaal 8 meter lang zijn. Zo'n dingen zijn gewoon met het blote oog te zien, zodat de controle veel efficiënter wordt en zodat er eindelijk een halt toegeroepen wordt aan de uitroeiing van de visstand voor de kust. Om het enigszins in een beeldende taal uit te drukken: de fairplay tussen de jager en het wild is verbroken en moet dringend hersteld worden.'

Interview Flor Vandekerckhove,
foto Guido Walters

Manfred Van Elslande gaat het debat aan:

'Officiële erkenning kustvisserij is absolute voorwaarde voor behoud visstand'

Schipper Manfred Van Elslande (O 700) blijkt dan weer niet erg onder de indruk te zijn van het voorstel van René Vandecasteele om de controle op de motorkracht van eurokotters te verfijnen. Van Elslande: *'Hetgeen René zegt is natuurlijk wel juist. De moderne eurokotters die de klok rond op de kust vissen, zijn mee oorzaak van het verschralen van de visstand. Ook al omdat die vaartuigen uiteindelijk veel sterker geworden zijn dan de overheid ze gepland had. De fraude die met de motorsterkte gepleegd wordt bestaat dus echt en de controle is niet van die aard om het probleem op te lossen. Het is allemaal wáár en elke visser kan dat bevestigen. Maar René zal ook wel beseffen dat èlke wet te omzeilen is. Zijn voorstel om de wet te 'verfijnen' is bijgevolg óók te omzeilen. Overigens moeten we eerst nog zeggen dat de meest moderne eurokotters motors hebben die ècht hoogstens 300 pk sterk zijn. Je moet vandaag geen mastodonten van zeven- of zelfs achthonderd pk meer aan boord hebben om toch de zee te pluimen. Achter die hypermoderne eurokottermotor van 300 pk staat dan wel een reductiekast van enorme omvang en de schroef achteraan het schip is ook merkwaardig groot.*

Wel, zo zou het ook gaan met de andere beperkingen die René voorstelt. De techniek gaat almaar vooruit en de vindingrijkheid van de mens om de wet te omzeilen gaat daarmee hand in hand. De lengte van de bokken is trouwens al bij wet vastgelegd. Dus blijft alleen over: het gewicht en de samenstelling van de visboel... Maar dan ben je weer bij af. Als de controle van de motorsterkte zo moeilijk is, wie zegt dan dat de controle van de visboel beter zal zijn?'
Zo? Moeten we er dan maar mee ophouden?
Manfred Van Elslande: *'Ermee ophouden? Neen! Maar we moeten weten waar het schoentje echt wringt. Het probleem is dat de Europese Unie, evenmin als de Belgische als de Vlaamse regering, het fenomeen van de Belgische kustvisserij erkent. Officieel zijn hier maar twee soorten kotters: deze tot 300 pk en deze erboven. Nergens wordt officieel erkend dat er een immens verschil is tussen een kustvisser die dagelijks uitvaart en daarna weer thuiskomt en een eurokotter die gedurende vele dagen aan een stuk de zee uitkamt. Zolang die erkenning er niet is, zijn wij — en de natuur! — het kind van de rekening.'* (fv)

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI
Bredene Oostende

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3). Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.
De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

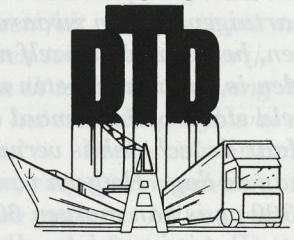
De foute visser

Visser is een hard maar eerbaar beroep; Althans! Er zijn ook vissers die hun 'waar' niet aan de man brengen, maar aan de kip, de koe, het varken, enz.. Ooit een haan gezien die tot zijn vlerken in zee huppelt om aldaar garnaaltjes en jonge vis op te pikken? Ook die kudde koeien gezien die met hun horens scharretjes vangen ? Nee ? Nou deze vissers wel, en om al die dieren te helpen halen zij met hun netten zoveel mogelijk uit de zee om zo op een slinkse manier 'ondermaatse' vis te vangen die dan rechtstreeks aan de vismeelindustrie wordt doorverkocht en dan door het veevoeder wordt gemengd. Vele wetenschappers staan zeer sceptisch tegenover deze vorm van vervalsing van de voedselketen! Deze hele grote jongens van de visserij zijn de moordenaars van vispopulaties, samen met de reders die in opdracht varen voor o.a. Unilever (die van dat weke stukje vis in een dikke jas van deel ' de visstick'. En lekker dat de mensen dat vinden! Ja, als je geen smaak hebt! Of gaat dit samen met luiheid? Ze stelen zo ook het brood uit de mond van de eerlijke visser!
In plaats van visquota op te leggen die vooral de kleine visser treft, zou de Europese Unie deze grote schepen aan de ketting moeten leggen! En zware boetes voor vissers en reders die met te kleine mazen 'ondermaats (laten) vissen'. Deze vissers èn reders zijn te dom te begrijpen wat zij aanrichten in de zee! Visjes die uit een eitje komen zijn blootgesteld aan vele gevaren. Naast al hun broertjes en zusjes die al als eitje tot voedsel hebben gediend, maken ook zij deel uit van de voedselketen in de zee! De natuur heeft dat zo beslist, de sterkste zal volwassen worden. Zo blijft het leven in de zee op een natuurlijke wijze voortbestaan! Vissen en andere zeedieren houden met deze overvloed aan ' broed' andere soorten in stand. En hun eigen soort vitaal!
Waar de natuur geen rekening mee heeft kunnen houden is een gewetenloos op geld en macht belust wezen, de mens! Die vangt jonge nog niet volwassen visjes voor zij de kans hebben gehad voor nakomelingen te zorgen, uit de zee op en laat ze vermalen tot vismeel! Hier begint het vernietigen van hele populaties wat zelfs tot uitsterven kan leiden! Zij verstoren heel ernstig het evenwicht in de zeëen!
Meer dan 35 jaar geleden stond er in de Zeewacht d.d. 24-11-1961 al een artikel over *'pufvisserij'* door de Nederlanders, die ondermaatse sprot opvisten, en zo, dit voor Oostende economisch belangrijke visje, zo goed als uitroeide! Jullie zijn toch wel hardleers Heren (!?) in die pluschen zetels; heren (!?) Euro-betweters in Brussel! als U echt om visjes geeft haal dan al die gewetenloze jongens van de zee af! En laat het vissen over aan mensen die er verstand van hebben, de kleine visser! Die weet, wanneer een bepaalde vissoort vol met kuit zit, en zal deze bewust minder bevissen! Alleen op deze manier zal de visstand zich herstellen, en zo het hele leven in de zee! Hij weet ook dat men het opvissen van ondermaatse vis de latere vangsten minder worden!

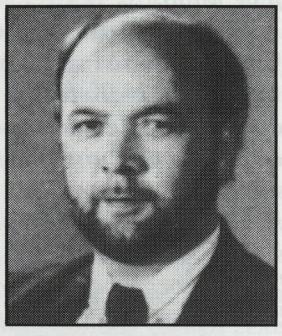
Henk de Bruin, Rotterdam

Wij vernamen het overlijden van RMT-matroos op rust Fernand Clement, echtgenoot van Simonne Bals. Fernand Clement werd geboren te Oostende op 26 januari 1927 en overleed er op 11 mei. De begrafenis greep plaats op 15 mei.

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

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Frans Hallemeesch, kapitein ter zeevisserij op rust, lid van de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden. Hallemeesch werd te Oostende geboren op 29 januari 1912 en overleed er op 11 mei 1997. Frans Hallemeesch was schipper op de O.318 *Belgian Sailor* waarmee de Vlaamse schrijver Karel Jonckheere in 1947 een 18-daagse reis naar IJsland meemaakte.

Uitspraken Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Het zinken van de N 525 Golfbreker

De houten N 525 (gebouwd in 1969, 70 ton, 175 pk) verliet op 16 mei 1995 de thuishaven. Aan boord bevonden zich schipper-reder Noël Dugardein, matroos Bart Locqueneux en Patrick Vandewoude.

Tijdens de visvangst, op 19 mei, sloeg de N 525 plots vast aan een wrak. Wanneer de vissers het drielingennet wilden winden, stelden ze vast dat de bakboordkabel van het scheerbord gebroken was, zodat men de netten moest winden met de stuurboordkabel. Toen bleek echter de spanning te groot zodat besloten werd om het keren van het tij af te wachten.

Tijdens dat wachten sloeg het alarm aan in de machinekamer en werd de bilgespomp gedurende een vijftal minuten in werking gesteld tot al het bilgeswater uitgepompt was. Na één uur wachten begon men opnieuw de netten te winden. Toen het middenste net aan boord was ging het alarm voor een tweede keer af. De schipper moest vaststellen dat het water in de machinekamer reeds boven de motor stond. Hij stelde ook vast dat het water in het logies naar binnen stroomde door een opening van een halve meter groot. Naar alle waarschijnlijkheid had die schade te maken met het vastslaan aan het wrak. Een huidplank van het schip zal eerst gedeeltelijk losgekomen zijn. Nadat men opnieuw is beginnen winden zal de structuur van het vaartuig onder een grote spanning zijn komen te staan. Op dat moment zal de huidplank volledig gelost zijn.

Daarop is de bemanning in het reddingsvlot gestapt. Ze werden later opgepikt door het Britse vissersvaartuig *Fortissimo* dat de vuurpijlen opgemerkt had die vanaf de N 525 werden afgeschoten.

De bemanning kan bij dit alles niets ten laste worden gelegd, zo luidde het besluit van de Onderzoeksraad.

De uitkijk op de Z 548 Flamingo

De politieboot P 12 keek op 26 augustus 1996 eens goed naar de Z 548 die voor de kust garnaal aan het vissen was. De ambtenaren zagen dat drie bemanningsleden op het dek aan het werken waren. Ook noteerden zij dat niemand op de brug aanwezig was en dat het schip geen dagmerk van vissend vaartuig voer. De radiooproepen van de politieboot bleven onbeantwoord.

Schipper André Vantorre (°1953) probeerde uit te leggen dat hij in die periode 24 uur op 24 voer. Dat er derhalve altijd één bemanningslid moest uitrusten en dat hij dus wel moest bijspringen bij het dekwerk. Daar had de Onderzoeksraad evenwel geen oren naar. De schipper werd voor twee dagen geschorst.

Het logboek van de Z 494 Lucky Star

De Nederlandse schipper Johannes De Groote van de Z 494 wordt ver- ☛

Sas verslaggever

Jan Sas (° 11 juli 1943) werd op 25 april benoemd tot bijzitter verslaggever bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart. Sas heeft als dekofficier gevaren bij de Belgische koopvaardijmaatschappij C.M.B. van 1966 tot 1972, waarna hij in dienst getreden is als adjunct waterschout te Antwerpen. Tussen '80 en '90 was hij eerste waterschout in Gent en Antwerpen. Sinds 1990 is hij nautisch directeur op het hoofdbestuur van het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart. Verder is hij o.m. Belgisch afgevaardigde bij de internationale scheepvaartorganisatie I.M.O. en wel in de werkgroepen belast met navigatie en veiligheid van de scheepvaart.

Jan Sas zal bijzitter verslaggever zijn in de zaken van de Onderzoeksraad die lopen onder voorzitterschap van Donckers, terwijl de Oostendse havenkapitein Vermandel dezelfde taak uitvoert in de zaken die door voorzitter Guffens geleid worden.

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

weten dat hij ten onrechte in het logboek geschreven heeft dat hij op 27 oktober 1995 de haven van Zeebrugge binnengelopen was om er 24 uur later opnieuw uit te varen. Niets ergs aan de hand, zo stelde de schipper. Belgische vissersvaartuigen zijn verplicht per zes maanden minstens drie keer 24 uur in een Belgische haven door te brengen. Sinds 1 juli 1995 had hij één keer aan die regeling voldaan. Hij had toen evenwel vergeten dat in het logboek te noteren. Om de Belgische wetgeving niet te overtreden heeft hij dat verblijf dus op een latere datum ingeschreven.
Op de Onderzoeksraad tilden ze daar zwaar aan. De schipper neemt het immers niet zo nauw met de wettelijke voorschriften en werd overigens reeds gestraft voor gelijkaardige feiten. Hij wil, zo zegt men daar, blijkbaar niet begrijpen dat het logboek het enige bewijskrachtig document is, waaruit de activiteiten aan boord moeten blijken voor latere vaststellingen; dit document vervalsen is dan ook een zwaarwichtig vergrijp. Toen kreeg hij daar al een schorsing van zes weken voor. Deze keer verbood de Onderzoeksraad hem om gedurende een periode van twee maanden als schipper aan boord van Belgische vissersvaartuigen te varen.

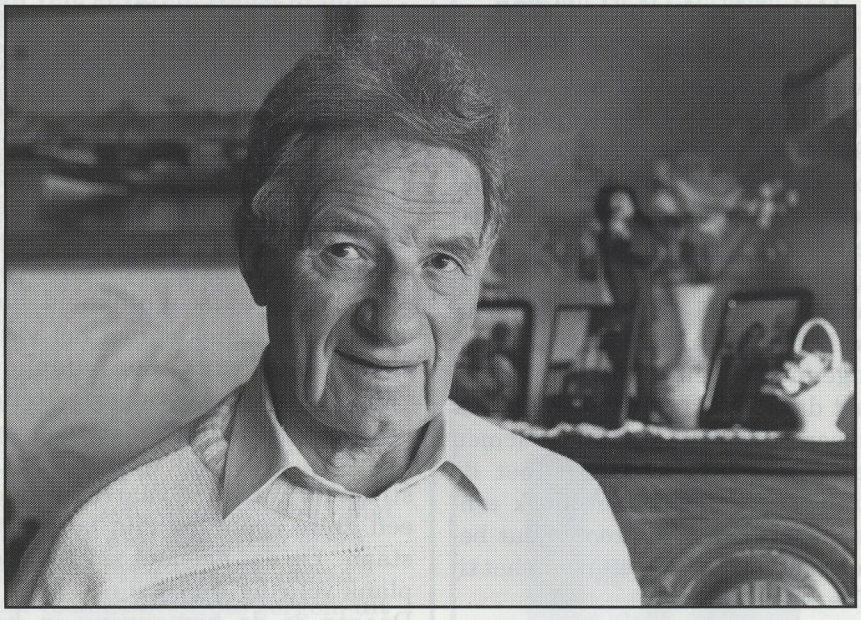
Verkeersscheidingsstelsel

Schipper Ivan Gilden (Z 470 Odin) werd voor twee dagen geschorst omdat hij op 4 mei 1996 in overtreding genomen werd in het verkeersscheidingsstelsel van Dover Strait. Dezelfde lichte straf kreeg schipper Antoine Vlietinck (Z 59 Gudrun) toebedeeld. Hij werd op 2 februari 1995 door de Franse overheid in overtreding genomen toen hij bij het opstomen naar de visgronden van de Golf van Biscaje de zone van het kustverkeer gebruikte. Mag niet, want de Z 59 is 34,9 meter lang en moet dus de passende verkeersbaan gebruiken.

Robert Coelus

ZOEKT VISSERSBOOT te koop. Schrijf naar SECOM, Verbrandendijk 152 te 2070 Zwijndrecht. T.a.v. Anja.

Leopoldsorde voor Theofiel De Groote



Theofiel De Groote, sinds 1958 bijzitter in de Onderzoeksraad voor de zeevisserij, ontving uit handen van voorzitter Jacques Guffens het ereteken van ridder in de Leopoldsorde.
De 82-jarige Heistenaar Theofiel De Groote begon zijn vissersloopbaan in 1928. Als schipper voer hij voor het eerst in 1936 op de Z 7. Reder van de Z.508 Pharaïlde werd hij in 1946, vaartuig waarmee hij tot 1956 als schipper voer.
Het ereteken werd hem toegekend voor zijn verdiensten in de Onderzoeksraad waaraan hij nu 39 jaar meewerkt.
Herinneren we er tenslotte aan dat wij schipper Theofiel De Groote interviewden in HVB # II 1990 p. 14 e.v. (Foto gw)

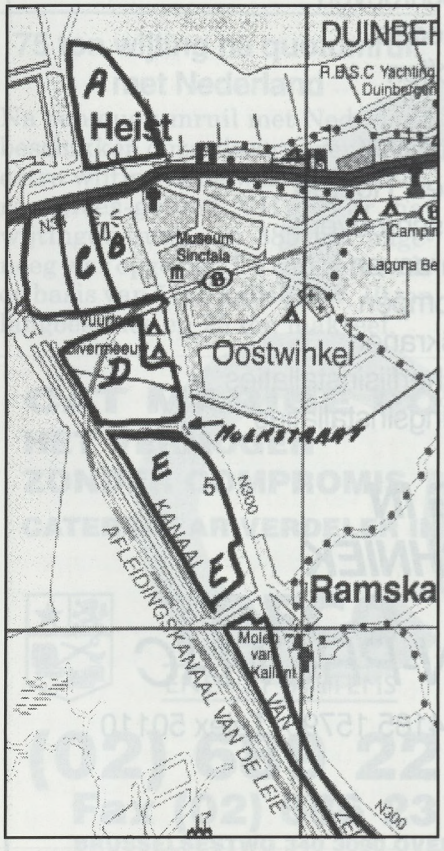
C.V. VLAAMSE VISSERSBOND
Producentenorganisatie
H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende
Secretariaat open elke dag van 7 tot 12 u
Tel: 059 / 33 04 35 en 059 / 33 24 04
(Privé: 059 / 33 12 22)
Fax:059 / 33 24 04

HEIST

Een groene as voor Heist-West

De overheid heeft een visie ontwikkeld voor de realisatie van het buffergebied tussen het havengebied van Zeebrugge en Heist-Ramskapelle. De toekomstige groene as omvat van zee naar binnenland: de strandzone (A) bij de oostelijke strekdam, de natte weiden en het opgehoogd terrein nabij de oude vuurtoren (B), het moerasgebied 'de Kleiputten van Heist' (D) en de strook reliëfrijke polderweiden tussen Heist en de Zelzatebrug.

Een vanaf de strekdag 500 meter brede strook strand zou als natuurreservaat worden ingericht. De zogenaamde 'Baai van Heist', is immers van grote natuurwetenschappelijke waarde omwille van de aanwezigheid van slikken en embryonale duinen en de eraan verbonden flora en fauna die momenteel op de overige Vlaamse stranden niet of nauwelijks voorkomen. Mascotte van het toekomstig natuurreservaat wordt de strandplevier, een zeldzame vogelsoort, die mits de nodige rust wordt gewaarborgd, in de 'Baai van Heist' (Tekening, zie A) een optimaal broedbiotoop kan vinden. Een veertigtal meter brede strook droog strand blijft niettemin als zon- en speelterrein permanent toegankelijk voor het publiek. Bovendien zal een afgebakend wandelpad de zeedijk verbinden met de zee. Er zullen ook regelmatig geleide wandelingen door het natuurreservaat georganiseerd worden.



Voor het opgehoogd terrein (C) nabij de oude vuurtoren (B), heeft de Aminal-afdeling Natuur opdracht gegeven aan het studiebureau WITAB een natuurinrichtings- en landschapsplan te ontwerpen. Het gebied moet kunstmatig herschapen worden tot een duinlandschap, waarin zowel de wandelaar als de natuur hun gading vinden. Het moerasgebied 'de Kleiputten van Heist' (D) wordt een natuurreservaat. Ook het gedeelte van het gebied dat eigendom is van de AWZ-afdeling Waterwegen Kust wordt ingelijfd in het door de Aminal-afdeling Natuur te beheren natuurreservaat. De eerste beheersdaden worden de aanleg van een wandelbosje tussen de kampeerterreinen en de Isabellavaart en het laten beweiden door een Shetlandponny van de reliëfrijke weidjes rond de eigenlijke plassen.

Voor het herstel van het zowel cultuurhistorisch als ecologisch waardevol polderlanschap van vochtige, reliëfrijke weiden tussen de Moerstraat en de Zelzatebrug, de zogenaamde 'Palingpotweiden' (E) wordt gehoopt door de afdeling Natuur dat in de toekomst beheersovereenkomsten zullen kunnen afgesloten worden met de plaatselijke landbouwers. (jd)

OOSTENDE

Instituut van de Zee komt naar Oostende

Volgend jaar wordt in Oostende het *Vlaams Instituut van de Zee (VIZ)*opgericht. Dat kondigde Vlaams minister-president Van den Brande vorige week woensdag aan in het Vlaams parlement. Van den Brande beantwoordde daarmee de vraag van het Bredense CVP-parlementslid Van Leenhove. Het VIZ moet een multidisciplinair instituut worden dat de activiteiten van alle zeewetenschappelijke instellingen coördineert. Voor de werking van het instituut beloofde Van den Brande jaarlijks 30 miljoen frank, onder meer voor het betalen van de lonen van een vijftiental medewerkers.

Eind '95, tijdens de bespreking van de Vlaamse wetenschapsbegroting, stelde de minister-president de oprichting van het VIZ in '97 in het vooruitzicht. Het *Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO)* dringt al jaren aan op de oprichting van het ZIV.

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende -

Tel: 059 / 32 34 91 - Fax 059 / 33 05 50

Zaakvoerders:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.
André Baert - Van Waes, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.
Ploegbazen - sorteerders:
Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene. Tel.: (059) 32 49 00 // GSM 075 34 18 18
Jan Trotteyn, Nieuwe Steenweg 71, 8377 Zuienkerke.
Tel.: 050/42 43 67 // GSM 075 83 19 75

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.

Aktiviteitenkalender voor vissers

JUNI

1-8 *Scheepjes onder glas*, tijdelijke tentoonstelling Heemkundig Museum De Plate, Wapenplein, Oostende

4-7 *Polfish '97*, internationale visserijbeurs in Gdansk (Polen)

20 *Hoorzitting i.v.m. maaswijdteproblematiek*. Org.: Dienst Zeevisserij en Rijksstation Zeeviserij Oostende waar de hoorzitting doorgaat om 14 uur.

20-22 *Volendammer dagen* (uiteraard) in Volendam (Nederland)

21 *Havendag* in Stellendam (Nederland)

23 *Ministerraad voor visserij*ministers in Brussel

28 *Dag van de Nederlandse Zeevisserij* in Den Helder (Ned)

29 *Garnaalstoet* in Oostduinkerke

JULI

3-6 *Sail '9* in Den Helder (Ned.)

4 *Zeewijding* In Oostende (21 u.30)

4 *3de Festival van het Zeemanslied*, Visserijmuseum, Oostduinkerke

5 *Feest van de Zee* in Bredene (Paelsteenveld)

6 *Zeewijding* in Blankenberge (10 u.)

13 *Zeewijding* in Zeebrugge (10 u. 15)

17-19 *Visserijdagen* in Bruinisse (Ned.)

AUGUSTUS

8-9 *Visserijdagen* in Colijnsplaat (Nederland)

15 *Zeewijding* in Heist (10 u.)

16 *Mosseldag* in Yerseke (Ned.)

16-17 *Visserijdagen* in Breskens (Nederland)

SEPTEMBER

17-20 *Itech'Mer*, vakbeurs voor de visserij en visverwerking in Lorient (Frankrijk)

DEN HELDER

'Sail '97'

Voor 'Sail '97' (3-6 juli) verwacht Den Helder meer dan 50 grote zeilschepen en 300 tot 400 historische vaartuigen. Bij de aangekondigde *tall ships* zijn o.m. de '*Khersones*' (110 m.), de '*Mir*' (109 m.) en de Amerikaanse driemastbark '*Eagle*'. Het is de eerste keer dat dit zeilend opleidingsschip van de *US Coast Guard* Nederland aandoet. Met een masthoogte van 50 meter en een bemanning van 210 Coast Guard-kadetten is de '*Eagle*' alvast de publiekstrekker.

Naast de Tall Ship-vloot en marineschepen uit binnen- en buitenland verwacht De Helder voor de Nationale Vlootdagen nog honderden historische schepen, variërend van antieke stoomsleepers tot klassieke botters en andere nautische monumenten. Deze vaartuigen worden afgemeer in de grachten rond de voormalige Napoleonistische marinecomplex nabij het centrum van Den Helder.

VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.
Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.
Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.
Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Waterbehandelingsinstallaties

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 04185 - 71200 Fax 04185 15790 Telex 50110

OVERZICHT 1ste TRIMESTER 1997

Aanvoer op dieptepunt

TIJDENS HET EERSTE trimester '97 werd maand na maand een lagere aanvoer genoteerd ten opzichte van vorig jaar. Na vier maanden geeft deze evolutie een vermindering van het totale aanvoergewicht met 13,6 procent. Dat cijfer is belangrijk, want het blijkt over een echt dieptepunt te gaan in vergelijking met de voorgaande jaren.
Onderverdeeld per aanvoerhaven wordt duidelijk dat de Oostendse vismijn de grootste achteruitgang boekt en het minste profiteert van de betere prijzen.

DE LAGE AANVOER wordt nog steeds ruimschoots gecompenseerd door aanhoudend betere visprijzen. De besomming benadert de beste opbrengsten van het eerste trimester gedurende de voorbije tien jaar. De drie belangrijkste vissoorten (tong, schol en kabeljauw) leveren 75 procent van de totale besomming op (tong: 62 procent, schol: 8 procent, kabeljauw: 5).
De lage aanvoer wordt in elk geval niet veroorzaakt door de tongaanlandigen. Die zijn in verhouding tot de toegewezen quota uitzonderlijk hoog. De sluiting van het eerste tonggebied is dan ook niet meer veraf. Het quotum in het oostelijk Kanaal (Ices VIId,e) van 1.435 ton moet immers intussen zowat opgevist zijn. De tongvangsten in deze zone waren reeds beperkt tot twee kilogram per uur aanwezigheid.
De scholaanvoer lag eind april een derde lager dan vorig jaar. Betere prijzen waren echter niet in staat om de besomming van vorig jaar te evenaren. De scholopbrengst voor het eerste trimester ligt dan ook 15 procent lager.
De kabeljauwaanvoer verminderde met een derde terwijl ook de opbrengst 13 procent lager uitvalt dan vorig jaar.
Het eerste trimester was ook goed voor een betere aanvoer van schelvis, schar, tongschar (voor de 'vis van het jaar' was er in april een verdubbeling van de besomming tegenover vorig jaar) en hondshaai. Tarbot, griet, rog en zeeduivel kwamen dan weer minder voor. Voor als deze vissoorten werden betere prijzen betaald, behalve voor hondshaai.
Schaal- en weekdieren
De garnaalaanvoer liet echt te wensen over. Slechts 16 ton werd aangeboden en bracht 3,2 miljoen op (206 fr./kg). Vorig jaar was het eerste trimester goed voor 40 ton en een opbrengst van 8,9 miljoen (225 fr./kg). Er waren iets minder langoustines maar de gemiddelde prijs voor het eerste trimester steeg van 255 frank naar 300 frank.
Bij de weekdieren valt vooral de grotere aanvoer van St.-Jacobsschelpen op (+ 48 %) waarvoor uiteindelijk ook meer werd betaald (van 60 naar 68 frank).(gw)

Nieuw telefoonnummer OVA

Door het ingebruiknemen van een nieuwe telefooncentrale is het telefoonnummer van de CV Onderlinge Visafslaf (OVA), Vismijn 71 in Oostende gewijzigd. Het algemeen nummer is voortaan **059-33.90.90**. Het faxnummer bleef ongewijzigd (059-32.04.46).

75 ton wijting na quotumruil met Nederland

Na een quotumruil met Nederland beschikken onze vissers over 75 ton extra wijting in de westelijke wateren (ices-gebied VII) waar het wijtingquotum van 385 ton nagenoeg was opgevist. De ruil gebeurde op basis van 5 ton kabeljauw, 10 ton langoestines en 25 ton makreel.

Verzelfstandiging van NV Visafslag Urk een feit

In het zicht van de voltooiing van de nieuwe visafslag aan de Westwal in het Nederlandse Urk, is op donderdag 1 mei de NV Visafslag Urk officieel opgericht. Daarmee is de belangrijkste stap in de verzelfstandiging van de nieuwe Urker visafslag gezet. Overeenkomstig het besluit van de gemeenteraad van Urk op 22 juli 1993 , is door de gemeente een bedrag van 100 000 gulden gestort in het aandelenkapitaal van de nieuwe NV Visafslag Urk.
De zelfstandige status van de Visafslag Urk zal vooral tot doel hebben dat sneller dan in het verleden ingespeeld kan worden op ontwikkelingen die zich in zowel de nationale als de internationale markt voordoen. Daar is ook de nieuwbouw van de NV Visafslag Urk op geënt. Het is met name de logistieke verwerking van de vis die een belangrijk vernieuwend element zal zijn en waardoor snel en efficënt gewerkt kan worden.
De verzelfstandiging van de NV Visafslag Urk is een mijlpaal in de visserijsector van de Urker gemeenschap.
De nieuwbouw ligt geheel in lijn met een traditie die zich in bijna honderd jaar in Urk heeft ontwikkeld. Al op 19 mei 1904 besloot de toenmalige gemeenteraad van Urk over te gaan tot de oprichting van het gemeentelijke visafslag bedrijf. Dat was toen gericht op de intermediaire handelsfunctie voor de op de Zuiderzee gevangen vis. De afsluiting van dit water tot het latere IJsselmeer heeft de Urker visserij niet kunnen indammen. Integendeel zelfs, want de ontwikkelingen gingen met een stormachtige groei gepaard. Een belangrijke kentering voor de visafslag in Urk kwam in 1962, toen twee Urker vissers van de UK 59 en de UK 87 besloten de op de Noordzee gevangen vis weer op Urk aan te landen, met een omzet van ruim 3,3 miljoen gulden. Dat was tevens het begin van de groei van de Urker visafslag en daarmee de groei van de totale visverwerking op Urk. In oktober van datzelfde jaar werd de 10 miljoen al gepasseerd. Het bood de visafslag tevens de mogelijkheid om zich sterker te manifesteren dan enkel een plaatselijk visafslag. De visafslag van urk groeide uit tot een internationaal gewaardeerd centrum van de visserij, waar zowel Engelse, Schotse, Ierse, Noorse, Deense, Duitse en Belgische vissers aanlanden. De jaarlijkse omzet bedroeg achtereenvolgens in 1994 235 miljoen gulden, in 1995 232 miljoen en in het afgelopen jaar 213 miljoen gulden.

CAT MARINE POWER
HET VERMOGEN
ZONDER COMPROMIS
CATERPILLAR VERDELER IN BELGIË
TRECO
ENERGY SYSTEMS
(02) 689 22 94
Fax (02) 686 23 94
BRUSSELSESTWG 340 3090 OVERIJSE

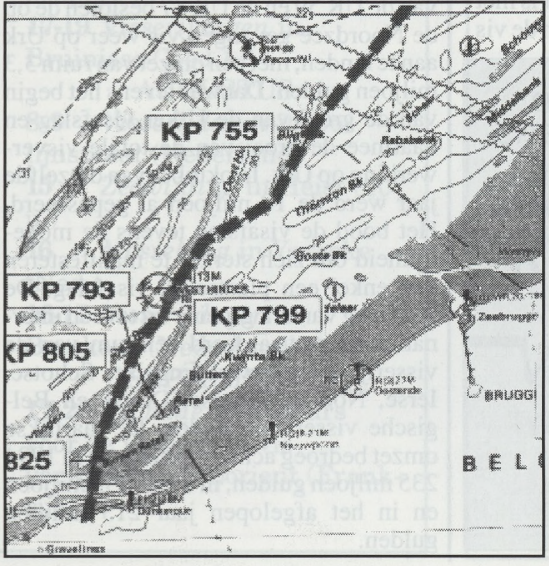
AUTHORIZED
MARINE DEALERS
LONGUEVILLE-MOTOREN N.V.
MEXICOLAAN 7 B-2030 ANTWERPEN
TEL 03/231 08 39
FAX 03/231 46 89
I.D.P.
OOSTENDE
TEL 059/32 18 64
FAX 059/32 08 13
CHANTIERS NAVALS
NAMECHE-SRILLES
TEL 085/82 69 10
FAX 085/82 73 60

Hoorzitting rond Norfra Pipelineproject in Rijksstation

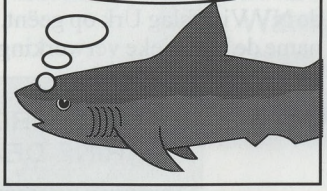
Van rederszijde was er weinig belangstelling voor de hoorzitting van Statoil. Slechts een zestal rederijen waren vertegenwoordigd. (foto gw)

Alle reders en schippers werden uitgenodigd naar een hoorzitting rond het Norfra Pipeline-project van het Noorse overheidsbedrijf Statoil in het Rijksstation voor de Zeevisserij. De pipeline voor aardgas van het Draupner-platform naar Duinkerke loopt voor een stuk over het Belgisch Continetaal Plat (Westhinder shipping lane) en aan de grens met de Franse wateren zelfs een stukje binnen de 12 mijlszone. De *pipeline* heeft een totale lengte van 840 km, waar 55 km door Belgische continentale wateren. De leiding met een diameter van 1,06 m. wordt over het Belgische traject op een diepte van 20 tot 30 meter volledig ingegraven. De werken zorgen onbetwistbaar voor een verstoring van het milieu en de paaiplaatsen van jonge schol en tong waarvan de vissers gedurende enkele jaren nadeel zullen ondervinden. In overleg met Statoil is een wetenschappelijke begeleidingsprogramma afgedwongen om de toestand voor, tijdens en na de werken te analyseren. Ook de dumping-site is bij het onderzoek betrokken. Die wetenschappelijke begeleiding was er niet voor het Zeepipe- en het Interconnectorproject. Het onderzoek, uitgevoerd door medewerkers van het Rijksstation voor Zeevisserij met behulp van de Belgica en De Broodwinner, omvat sedimentanalyse (korrelgrootte), macrobenthosanalyse (microfauna), epibenthosanalyse (bodemfauna), visbestandsanalyse en onderwater video-opnamen van de pipeline. (gw)

Dikke stippellijn op kaartje hieronder. Het Belgische traject loopt van KP755 tot KP805, een afstand van 55 km.



Neem toch 'n abonnement op HVB!



TE KOOP Sportvissersboot met dieselmotor van 45 pk. Lengte: 9 meter. Breedte: 2,80 m. Met of zonder apparatuur. Tel.: 059 / 32 44 04.

In Scheveningen bent u beter uit!

Dat steeds meer aanvoerders kiezen voor de Scheveningse Visafslag is niet verwonderlijk. Waarom? Simpel:
- de gunstige ligging ten opzichte van belangrijke visgronden
- de uitstekende verbinding met de autosnelwegen naar het achterland
- de loskade aan zeer diep water
- optimaal gekoelde ruimten
- gunstige prijsvorming.

Kortom, voor een volledig gecomputeriseerde verwerking van alle transacties bent u in Scheveningen aan de juiste kade. Ook voor uw bijvangsten, groot of klein, zes dagen per week!

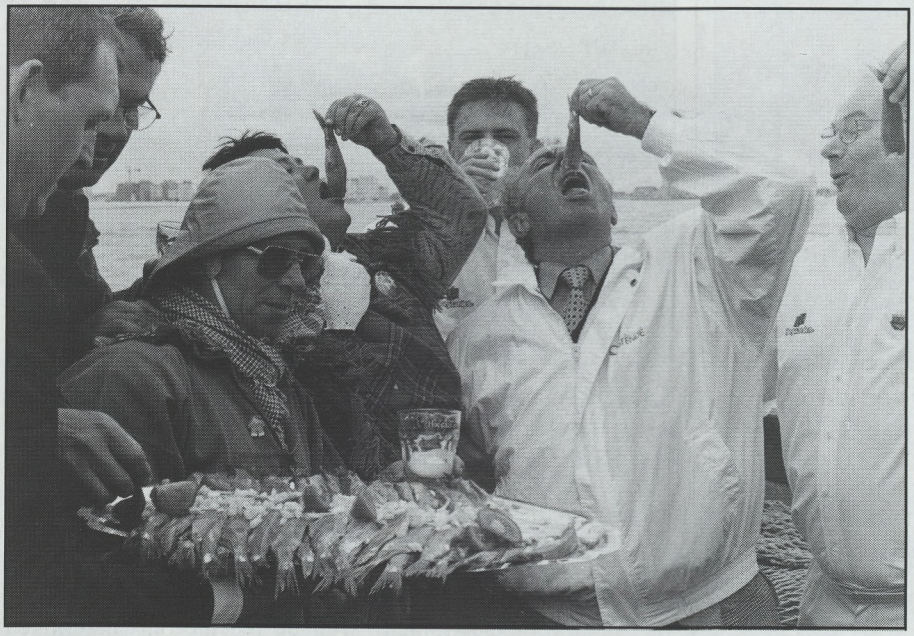
VISAFSLAG SCHEVENINGEN

Visafslag Scheveningen
Visafslagweg 1, 2583 DM Den Haag
Tel. (070) 352 78 00, Fax (070) 350 57 64
24-uurs service 06 527 05 898

Vergunningssysteem Algemene Eetwareninspectie

De Algemene Eetwareninspectie herinnert er de fabricanten en handelaars in voedingsmiddelen aan dat een vergunningsaanvraag voor hun activiteit moest ingediend zijn voor 1 januari 1997. Alle winkels waar voedingsmiddelen worden verkocht (zelfs in kleine hoeveelheden), restaurants, cafés, fabrikanten, grootkeukens enz. moeten in de loop van 1997 over een vergunning beschikken voor hun handel of fabricage. Wie een dergelijke vergunning nog niet heeft aangevraagd loopt kans op gerechtelijke acties vanwege de Eetwareninspectie. Vlug reageren en de vergunning aanvragen is dus de boodschap. Inlichtingen en aanvraagformulieren zij te bekomen bij de Algemene Eetwareninspectie van de provincie West-Vlaanderen, Sint-Jorisstraat 15, 8000 Brugge (tel. 050-33.30.15) of bij het Hoofdbestuur van de Algemene Eetwareninspectie, Rijksadministratief Centrum - Esplanade, Pachecolaan 19 bus 5, 1010 Brussel (tel. 02-210.48.43).

'Hollandse Nieuwe' goed ontvangen in Oostende



Aan boord van de O.321 St.-Carolus lieten de opvarenden de nieuwe maatjes gretig door de keel glijden. (foto gw)

Voor de 6de keer zorgden het Nederlands Visbureau, de stad Oostende en de Brouwerij van Hoegaarden voor de presentatie van de nieuwe maatjes en een 'Maatjeshappening' in de Oostendse vismijn. Tijdens de persvoorstelling in het casino omschreef *haringprofessor* Kees Weber, haringspecialist en gewezen medewerker aan het Instituut voor Visserijproducten in IJmuiden (TNO) de haringkwaliteit als degelijk. *"Ik weet dat dat ook vorig jaar gezegd is. Dat was in het begin correct maar dra bleek dat veel kleine haring met onvoldoende vetgehalte werd aangevoerd. Het was fout om de haringvisserij zo vroeg aan te vatten. De handel heeft niet ongestraft vier tot vijf gulden per maatje aangerekend. Het resultaat was een omzetdaling met twintig procent."*
De ontwikkeling van de haring is inderdaad sterk afhankelijk van klimatologische omstandigheden. De beste kwaliteit wordt in juni geoogst.
De jaarlijks weerkerende aandacht voor de haringmaatjes is geen zaak meer van de Nederlandse visserij. Steeds meer blijkt de visserij op haring die de Nederlandsers verwerken, eten en exporteren een goede zaak voor voor de Deense collega's. Tachtig procent van de haring wordt aangevoerd door Deense vaartuigen. Zelfs de verwerking met de kaakmachines komt steeds meer aan Deense bedrijven toe die ook steeds meer het zouten, emmeren en invriezen voor hun rekening nemen. De detailhandel blijft echter een belangrijke omzetmaker voor Nederlandse ondernemingen. Maatjes zijn meer dan ooit een kwetsbaar product omdat het zoutgehalte onder druk van gezondheidstrends de laatste jaren van 6 naar 2,5 procent gebracht werd. Het verlaagde zoutgehalte tast het conserverend effect van de pekel aan waardoor een goede temperatuurbewaking noodzakelijk is.
160.000 frank
Maatjesproeven kon ook aan boord van de O.231 St.-Carolus van Norbert Hennaert die genodigden meenam op de deining van de Oostendse rede. 's Avonds was er opnieuw veel belangstelling voor de gratis proeverij in de vismijn. Zoals de vorige jaren werd opnieuw een vaatje "Hollandse Nieuwe" per Amerikaans opbod verkocht ten voordele van het Zeemanstehuis Godtschalck. Het vaatje werd een stuk na middernacht toegewezen aan de Brugse verzekeraar Vincent Dugardyn die de som van 160.000 frank rond maakte. Alvast een stuk meer dan de 86.000 frank die vorig jaar werd opgehaald. (gw)

BREDENE

Sociale onrust bij United Foods

Bij het personeel van het Bredense inblikbedrijf (krab, garnalen) United Foods-Captain Byrd-Globus aan de Prinses Elisabethlaan heerst de laatste weken grote ongerustheid over de gevolgen van een mogelijke verhuis van het bedrijf naar de Europese steunzone rond Charleroi of naar reconversiezones in Noord-Frankrijk op Engeland. De werknemers van het bedrijf legden vorige week het werk neer en namen deel aan de nationale betoging in Brussel.
Staatssecretaris Moreels en Vlaams volksvertegenwoordiger Vanleenhove hebben reeds stappen gezet bij de Vlaamse regering. Moreels pleitte bij minister-president Van den Brande voor GIMV-subsidies en Vanleenhove klampte economieminister Van Rompuy aan om de delocalisatie te verhinderen.
Bij United Foods werken een zestigtal mensen. Tot in 1991 waren dat er nog meer dan honderd. United Foods startte eind '91 ook twee nieuwe bedrijven op in Chili.
In 1980 was United Foods het grootste visverwerkende bedrijf van België met een omzet van meer dan 1 miljard frank. De omzet zakte tot 671 miljoen in '89 en zit de laatste jaren onder de 500 miljoen. Vooral ten gevolge van de verliezen in de periode '91-'93 werd het personeelsbestand afgebroken.

N.V. WILLEMS
Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst
Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende
Tel (059) 51 44 66

Schelpenrubriek

Plaatsgebrek is er verantwoordelijk voor dat de 'Schelpenrubriek deze keer niet in HVB opgenomen werd. Sorry!

Seminarie over veiligheid op zee en FIVA in De Haan

Er was heel wat belangstelling voor de studiemiddag over veiligheid op zee en FIVA in het conferentiecenter van Sun Parks. (foto gw)

In het kader van een preventieprogramma werd in samenwerking met de Gemengde Commissie ter voorkoming van Arbeidsongevallen, het Fonds voor Arbeidsongevallen (FAO), het Zeevisserijfonds, het provinciebestuur en de Rederscentrale op zaterdag 31 mei een seminarie georganiseerd in Sun Parks De Haan over veiligheid aan boord en het voorkomen van ongevallen. Uitgangspunt waren de statistieken van het FAO waaruit een toename blijkt van het aantal ernstige arbeidsongevallen in de zeevisserijsector in de jaren '91-'94, een tendens die in '95-'96 niet doorliep. Wel gebeurden er in '96 niet minder dan vijf van de dertien dodelijke ongevallen gedurende de beschouwde periode. Het FAO kreeg de laatste vijfjaar ('91-'96) 1.263 aangiften van arbeidsongevallen binnen. 789 ongevallen hadden een arbeidsongeschikt van drie of meer dagen tot gevolg.

Sprekers tijdens de studiemiddag waren hoofdingenieur-directeur van de Zeevaartinspectie R. De Lembre (Technische aspecten van de veiligheid aan boord), administrateur-generaal van het FOA Depoortere en voorzitter van de commissie veiligheid van het Europees Paritair comité Michel Claes (Zin en onzin van preventie), visserijaalmoezenier Dirk Demaeght (Het menselijke aspect). Gedeputeerde G. Naeyert wees in zijn slotwoord op de betoelaging door de provincie voor veiligheidsvoorzieningen. Tot slot bracht Van Den Bremt, afdelingshoofd van de afdeling Structuur en Investering van de administratie Land- en Tuinbouw een stand van zaken over het Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en Aquicultuur, beter bekend als het FIVA-decreet, waarvan de uitvoeringsbesluiten onlangs werden goedgekeurd. Het dossier zit nu bij de Europese instanties die uiteindelijk het licht op groen moeten zetten voor de toepassing. (gw)

Feest bij Hostyn te Oostende

Talrijk waren de genodigden die op 30 mei een kijkje kwamen nemen in het nieuwe gebouw van NV Hostyn. (foto gw)

Bij het installatiebedrijf Hostyn had men reden tot feesten toen op 30 mei het nieuwe gebouw in de Fortstraat geopend werd. Het nieuwe complex in het Oostendse visserijkwartier krijgt een functie als onthaal-, bureel-, vergader- en personeelsruimte. Een labo voor electronica zal er de recente ontwikkelingen uittesten op het vlak van de climatisatie en automatisatie.

Alhoewel Hostyn met zijn twintigtal werknemers voornamelijk buiten de visserij opereert is het geen onbekende in de sector. De bouwcrisis in de jaren tachtig voerde het bedrijf immers naar de visserij. Dank zij scheepswerven De Graeve uit Zeebrugge werd de sector het nieuwe werkdomein voor Hostyn.

Momenteel heeft Hostyn een produkt in ontwikkeling die mogelijk moet maken om thuis op een eenvoudige manier een technische installatie te beheren. Voor reders is het daarbij belangrijk te weten dat bij dit Oostendse bedrijf nu reeds de technologie aanwezig is om vaartuigen technisch te beheren vanaf de wal. (fv)

Casco Z.35 Ora et Labora volgende maand te water

Bij de Scheepswerf De Graeve staat momenteel de nieuwe Z.35 *Ora et Labora* in de steigers. De 38 meter lange boomkortreiler, een zusterschip van de Z.97 *Jeanne* en Z.54 *De Bounty*, is bestemd voor de *NV Jacobus* van de familie De Graeve. De werken zijn reeds dermate gevorderd dat het casco wellicht volgende maand te water gaat. De oplevering zou in september geprogrammeerd zijn.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen
(tot 50 ton, gieklengte tot 57 m)

Verheye Joël n.v.

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)