



- * Flauwe garnaal: de basis spreekt
- ** Visverwerkende bedrijven in top 5000
- *** De aanvaring van de O 231 Sint-Carolus
- **** Samenstelling Belgische vissersvloot in 1995
- ***** Belgische visveilingen: balans & perspectieven

40
38
36
34
32

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN EN NAAR
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

MET DE NIEUWE
TELEFOON

"AUTOLINK"

KAN DIT

Zelfs Scramblen kan !!!

INES N.V.
Wandelaarstraat 1
8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai
8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01

HVB

62

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels,

Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor

Vandekerckhove en (zelden) Marc Loy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock, Roger Decler,

Juul De Vocht, De Zelduivel, John

Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Barbara Simoens

(redactiesecretariaat), Eddy Serie, Flor

Vandekerckhove, René Van Mol,

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters en Zeedierenjager.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor

de standpunten of meningen van redac-

teurs die het artikel met hun naam

ondertekenen.

© IIVB. Artikels, of delen ervan, mogen

alleen maar overgenomen worden na

schriftelijke toestemming van de uitgeve-

rij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding: abo HVB.

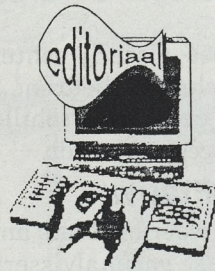
Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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

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

Omslagfoto: Guido Walters

Afgedankte mensen



U ZULT HET waarschijnlijk niet opgemerkt hebben, maar we werden in 1994 verblijd met een economische heropleving. De cijfers zijn er om het te bewijzen: het was in de economie allemaal beter, meer en groter dan in de voorgaande jaren.

Dat het u niet opgevallen is heeft maar gedeeltelijk te maken met de specifieke situa-

tie van de visserij. Want degenen die de visserij ontvlucht zijn, hebben van die heropleving ook al niet veel gemerkt. Wie zonder werk zat, zit nog steeds zonder werk. Wie werk heeft wacht nog steeds met schrik af of hij er bij de volgende reorganisatie uit vliegt. Ondernemers zagen wel dat de vraag weer groter werd, maar constateerden tegelijk dat de concurrentie moordender werd.

De economen zitten er dan ook maar verveeld tegenaan te kijken. Normaal hebben zij geleerd dat als de economie net uit een recessie komt de bedrijven hun winst zien groeien en weer personeel aannemen. De overheid moet dan ook niet zo fanatiek meer bezuinigen omdat er meer belastinggeld binnenkomt terwijl er minder mensen een uitkering nodig hebben. Zo staat het in de leerboeken, zo zou het moeten zijn... maar zo is het niet. Niet meer.

Dat komt doordat we niet alleen meer te maken hebben met wat in België en zijn buurlanden gebeurt. Allerlei technische ontwikkelingen zorgen ervoor dat de rest van de wereld meespeelt met hetgeen er pakweg in Zeebrugge gebeurt. Landen waar we vroeger nauwelijks over hoorden zijn door de ontwikkelingen in de *informatica*, het *transport* en de *communicatie* vandaag medebepalend voor de tongprijs in de vissershaven van Oostende... want verse vis die met het vliegtuig uit Zuid-Amerika naar de Europese Unie getransporteerd wordt: het bestaat! Het is een nieuwsoortige concurrentie die met faxen en computers van over de oceanen komt.

Die nieuwe concurrentie bestaat zowel in de visserij als daarbuiten. En zowel in de visserij als daarbuiten wordt daar op dezelfde manier op gereageerd. De kostprijs moet naar beneden, zo luidt alom het parool. Daarom gaan de reorganisaties ondanks de hogere omzetten gewoon door en leiden de hogere winsten niet tot meer werk.

Intussen wordt er wel onherstelbare schade aangericht, aan havens, aan sectoren, maar vooral aan mensen. In de reorganisaties worden hele sectoren afgebroken die wellicht nooit meer opgebouwd worden. We moeten maar rond ons kijken: de scheepsbouw bijvoorbeeld, ferrymaatschappijen, de visserij ook. Het zijn economische grootheden waaruit de 'know-how' (en dat is niets anders dan de werkkraft van degenen die erin actief zijn/waren!) ei zo na verdwenen is. Ook zijn het bezigheden die in hun kielzog veel mensen uit andere sectoren werk bezorgden. Al die mensen worden afgedankt.

Elkeen die aan de toekomst van zijn kinderen denkt, stelt zich dan ook de vraag: waar zullen al die afgedankte mensen nog werk vinden? En er is wellicht niemand die het antwoord kent.

Flor Vandekerckhove

Flauwe garnaal en zwakke eurokotters

DE ZOGENAAMDE EUROKOTTERS hebben het moeilijk. Het betreft hier een type vissersvaartuig dat voldoet aan de Europese wetgeving om binnen de twaalf-mijlszone te vissen en dat speciaal hiervoor gebouwd werd. Omdat de 'Europese eurokotter-wetgeving' inzake vermogen en afmetingen zeer streng is (beperkt motorvermogen tot maximaal 300 pk...) is het voor deze vaartuigen trouwens niet mogelijk om verre visgronden op te zoeken. De Europese beperkingen hebben immers hun gevolgen voor de bouw van het schip. Bunkermogelijkheden, motorkracht, leefruimte voor de bemanningen, weergevoeligheid van deze vaartuigen laten niet toe diep in zee te gaan.

Zwak

Eurokotters zijn tongvissersvaartuigen. De zware investeringen zouden alleen maar renderen door zich te specialiseren in deze veelgevraagde en dus dure vissoort. Tenminste, zo dacht men! Telkens wanneer het tongquotum echter overschreden wordt (of dreigt overschreden te worden) geraken deze eurokotters in de problemen. Of er wordt van overheidswege ingegrepen met een opgelegde stilligeregeling, met een beperking van het aantal vaartdagen of met een beperking en zelfs het stopzetten van de vangsten. Regelmatig worden dus maatregelen genomen die de rendabiliteit van deze schepen dermate ondermijnen dat het bij de eurokotters wel eens *'faillissementen zou kunnen regenen'*.

Maar als er niet meer volop op tong en andere gequoteerde soorten mag gevestigd worden binnen de 12-mijlszone en als de eurokotters niet ver in zee kunnen... wat moeten ze dan doen?

Er zou bijvoorbeeld een regeling uitgewerkt kunnen worden om op garnaal te vissen. En dat is dan ook hetgene dat nu aan het gebeuren is. Om deze garnaalvisserij voor eurokotters enigszins interessant te ma-

ken moet deze visserij echter op industriële schaal gebeuren. Dat betekent dat er voor verschillende dagen in zee gegaan wordt.

Flauw


En dit is dan weer heel iets anders dan de Vlaamse garnaalvissers gewoon zijn. Deze kustvissers bedrijven een dagvisserij (eigenlijk vooral een nachtvisserij) binnen de 3-mijlszone waarbij dagelijks verse garnaal aangevoerd wordt. De Vlaamse garnaalvissers zijn overigens trots op hun specialiteit die veel smakelijker is dan de *'industriële gevangen garnaal'*. Deze laatste wordt 'flauwe garnaal' genoemd, niet omdat het een andere

soort zou zijn, maar omdat de kookwijze verschilt. Die zoutarme kookwijze is beter geschikt voor de verwerking in garnaalpellerijen.

De overstap naar het vangen van 'flauwe garnaal' is niet evident. De afzetmogelijkheden moeten bekeken worden, er moet door de visveilingen geïnvesteerd worden in een geschikte installatie (eurozeef), Belgische vissers hebben terzake geen ervaring... En de vraag der vragen: zal deze (mogelijke) oplossing voor de eurokotters niet het einde betekenen voor de klassieke Vlaamse garnaalvissers?

Onze Zeedierenjager ging het hen vragen en bracht onderstaande teksten en foto's mee. (fv)



Albert Deramoudt: 

'Altijd maar groter, dat is het wat de zaak kapot maakt'

Albert Deramoudt, 50 jaar, schipper-reder uit Koksijde van de N.555 'Valentino'. Hij heeft geen zo'n goed oog in de ontwikkelingen: *'De kustvisserij zal kapot gaan, doordat altijd maar grotere vaartuigen op garnaal vissen. Het is géén goede oplossing om steeds maar zwaardere motoren in de garnalenvisserij binnen te brengen'*, zo is zijn welover-

wogen mening. Zelf vist hij nog met een 150 pk-sterke motor.

Deramoudt: *'Men spreekt altijd maar over steun voor de kustvisserij, men doet dan zulke dingen. Er is absoluut geen bescherming voor de kustvissers, maar het blijft bij vage beloftes. De wetgeving is er niet naar om het de kustvissers gemakkelijk te maken en een nieuw schip leggen is*




Albert Deramoudt: over twintig jaar zullen er nog enkel sportgarnaalvissers zijn. Zowel eurkoters als kustvissers zullen afgedaan hebben.

al helemaal niet haalbaar. Er mag dan al sprake geweest zijn om een prototype voor een goed klein vaartuig te ontwerpen, daar is uiteindelijk niets van in huis gekomen.

Het argument dat de Belgische eurokoters niets anders zullen doen dan hetgeen de Nederlanders al voor hen deden, kan Deramoudt niet bekoren: *'De Hollanders zijn voor ons al vernietigend geweest, nu nog deze eurokoters erbij! Dat deze readers nu aangemoedigd worden om zware investeringen te doen, betekent gewoon dat de garnaal totaal uitgeroeid zal worden.'*

Maar moeten er dan geen nieuwe wegen bewandeld worden? Deramoudt: *'Iedereen moet zijn brood verdienen, maar laat de komst van eurokoters dat dan maar zeer beperkt gebeuren. Want voor ons is de toestand simpel: al wie erbij komt is er teveel. Nu worden wij al overrompeld door Hollanders. De Eurokoters zullen de rest weghalen en als de garnaal opgevist is gaan zij weer op tong vissen. En wij zullen met de gebakken peren zitten.'*

En wat zal de toekomst brengen. Deramoudt: *'Over 20 jaar zullen er enkel nog sportgarnaalvissers zijn: de eurokoters en de kustvissers zullen dan door afgedaan hebben zijn, net zoals ik.'* (zj)

Manfred van Elslande: 
'Ambachtelijk garnaalvissen zou de grootste reclame moeten zijn'.

Manfred van Elslande, 36 jaar, Oostendse schipper-reder van de O.481, is vurig voorstander van de traditionele kustvisserij. Van Elslande: *'De garnaal zoals de Vlamingen die vissen, dat is een specialiteit en dat moeten we zo houden. Voor een keer dat we een uitzonderlijk produkt kunnen presenteren — dagverse garnaal — zouden we alles moeten doen om dat in ere te houden, te beschermen. Dat wij ambachtelijke vissers zijn, dat is nu juist onze mooiste reclame. Geen industriële garnalen bij ons!'*

Wat Van Elslande betreft, mag iedereen leven, ook de vissers van de eurokoters. *'Euro-koters die gar-*

naalvisser willen worden?


Daar kan ik niets tegen hebben. Maar dat ze in alle weer en wind verder zullen vissen, dat is niet goed voor de garnaalstand, waarvan wij uiteindelijk toch moeten leven.'

Voor Van Elslande is het zonneklaar wat er zal gebeuren als er geen bescherming van de garnaalstand komt: *'De Belgische kust is een broedplaats voor garnaal en vis. Wanneer daar constant op gevist wordt zullen de vangsten in de toekomst achteruit gaan. Indien de eurokoters massaal op garnaal vissen, zal het geen jaren duren vóórdeur de kust leeggevist is. Het is nefast voor ons want wij moeten het van vlak voor de deur hebben en kunnen nergens anders heen.'*

Misschien weet Van Elslande zelfs een oplossing: *'Daarom zou er moeten een bescherming komen voor de garnaalstand. Als er niet onmiddellijk maatregelen getroffen worden, zullen de biologen het in de toekomst doen, en dan hebben wij er geen controle meer over. Dus ook hier geldt: beter voorkomen kan genezen.'*

Van Elslande wil zich niet vastpinnen op één manier om dat te bereiken, maar hij heeft wel een voorbeeld klaar: *'Wie tussen 1 juli tot het einde van het jaar binnen de 3 mijlszone wil vissen mag maar 14 uren in touw zijn en moet vervolgens een haven opzoeken. Dat zou ook voor de Nederlanders gelden die voor onze kust actief zijn en één en ander zou wellicht Europees afgesproken moeten worden. Wenst men langer dan veertien uur op jacht te gaan, dan kan dat, maar dan zou dat wel buiten de drie mijlszone moeten zijn. Zo kan men dan ook een lijst opmaken van vaartuigen die wel en deze die niet binnen deze zone op garnaal mogen vissen. Dan zou de visserijdruk voor de kust afgezwakt worden ten voordele van de garnaalstand. Ik hoop dat de bevoegde mensen dit lezen, want ik wil echt wel een signaal geven opdat zij nu ingrijpen en niet binnen enkele jaren... wanneer het te laat is.'*

De ambachtelijke kustvissers moeten beschermd worden, dat eisen wij overigens al jaren.'

Zeedierenjager 

Norbert Hennaert: 'Garnaal om te overleven'

Norbert Hennaert, 44 jaar, reder van Eurokotter O.187 is voorstander van de regeling waarbij eurokotters op garnaaljacht gaan. Hennaert: 'Sommige reders van Eurokotters staan twee tot drie jaar achter met hun betalingen. Wij zochten in de Rederscentrale een oplossing omdat de visserij voor de eurokotters niet meer rendeert. Voor ons is de garnaal de laatste strohalm, het is gewoon een middel om in leven te blijven. Wij zullen een gedeelte van het jaar op tongvissen, tijdens de belangrijkste garnaalmaanden zal het om garnaal te doen zijn. Maar men mag het probleem ook niet overdrijven. Eurokotters zijn immers ook maar kustvaartuigen, onze schepen zijn niet groter dan andere kustvisserijvaartuigen'.

Volgens Hennaert is het geenszins zeker dat de gevolgen voor de klassieke garnaalvissers nefast zullen zijn, integendeel. Hennaert: 'De aanvoer van flauwe garnaal, voor uitvoer bestemd, zal weinig invloed hebben op de binnenlandse markt. Het geheel kan zelf positief uitvallen voor de kleine schepjes, omdat de prijzen zullen stijgen. Overigens moet ook gezegd worden dat de kustvissers de toekomst al traditioneel zwart zien. Klagen doen ze altijd, maar varen doen ze nog steeds. Kustvissers zullen er wel altijd zijn, spijtig is alleen dat er geen nieuwe bijkomen.'

Voor de rest kent Hennaert ook wel het klappen van de zweep: 'Ach in de visserij hebben we al van alles meegemaakt. Wij moeten wel eens op ons tandvlees bijten. De bijbel spreekt over zeven vette en zeven magere jaren'. Daar hoort Norbert in zijn familie van kleinsafal over praten en uit ervaring weet hij inmiddels ook wel dat het ook zo is'.

Zeedierenjager

Henri Luickx: 'Zondagnacht weg en vrijdag weer thuis'



Henri Luickx: 'Flauwe garnaal is hetgeen de groothandel vraagt en dat is hetgeen dat we zullen aanbieden'.

Henri Luickx, 55 jaar, is reder van de Eurokotters Z.85 en Z.548 en van het grote boomkorvaartuig Z.526. Hij ondervindt aan den lijve hoe moeilijk de eurokotters te rendabiliseren zijn. 'Door quota en lage visprijzen hebben wij het momenteel moeilijk met onze Eurokotters. Koppel daaraan de hoge materiaalkosten voor het vissen met steennetten en we moeten besluiten dat het praktisch onmogelijk is geworden nog met steennetten uit vissen te gaan. Daarom zijn wij trouwens ook overgeschakeld op het gebruik van V-korren (*).

Het voorstel om op flauwe garnaal te vissen is voor ons een zeer goede zaak. Het laat ons toe op tong te vissen tot het quota opgebruikt is en vervolgens over te schakelen op de garnaalvangst. Wij zullen het

Hollands systeem overnemen: dit betekeneert dat we zondagnacht na middernacht uitvaren en de vrijdagmorgen binnenkomen. Ik vermoed dat de bemanning zeer te vinden zal zijn voor dit systeem.'

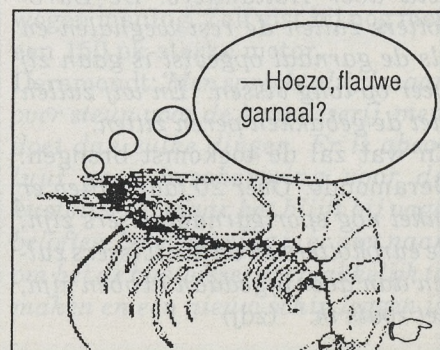
Voor het opzetten van een goede afzetmarkt voor de flauwe garnaal wordt gekeken in de richting van de Rederscentrale en de Hollandse groothandel. Luickx: 'In Zeebrugge heb je maar twee grote kopers; die zullen de grotere aanvoer geen meester kunnen. Flauwe garnaal is hetgeen de groothandel vraagt. We zullen de vangst koken zonder zout, en dus 'flauwe garnaal' binnenbrengen. De gekookte garnaal wordt aan boord in plastic zakken gedaan, toegetrokken en gaat zo het ijs in'.

De vrees van de kustvissers is onterecht. Luickx: 'De kustvisserij zal niet lijden onder onze garnaalvangst. Want bij een kleine aanvoer komen de Hollandse kopers niet; wanneer er daarentegen 5 tot 6000 kilo aangevoerd wordt, zullen ze wel komen en dat kan alleen maar ten goede komen aan de klassieke garnaalvissers'.

Zijn daarmee de eurokotterproblemen opgelost? Luickx: 'Zover zijn we nog niet. We staan eerst nog voor een ander probleem: de omschakelingskosten van ongeveer 5 miljoen. Het schijnt dat de overheid met steun over de brug zal komen.' Maar Luickx is alvast niet van plan er gras te laten over groeien: 'Indien alles goed verloopt zullen we in de komende zomer starten en vissen we voor de Belgische en Nederlandse kust'.

(*). Voor het verschil tussen visvangst met steennetten en V-korren, zie ook de rubriek 'vistechnieken van onze Vlaamse vissers' elders in dit blad.

Zeedierenjager



Luc Bogaert: 'Vooral het probleem niet overdrijven'

Luc Bogaert, 34 jaar, schipper-reder van het kustvissersvaartuig O.62 'Dini', ziet het allemaal nog goed aflopen. Bogaert: *'Als het uitgevoerd wordt zoals het op de vergadering van de Rederscentrale voorgesteld werd, dan komt alles uiteindelijk wel in orde'*.

Het probleem moet niet groter gemaakt worden dan het al is. Bogaert: *'Er zijn nu al zoveel Nederlandse garnaalvaartuigen die voor de Belgische kust vissen, enkele Vlaamse eurokotters erbij zal het verschil niet maken'*. Niet dat Luc het een prettig zicht vindt, al die eurokotters die voor zijn neus komen vissen, *'maar wat kan je eraan doen?'* zo klinkt het berustend.

Bogaert ziet overigens nog een ander probleem. Niet alle eurokotters zullen omschakelen op de garnaalvangst. Sommigen kunnen de nieuwe investeringen niet meer opbrengen. Sommige rederijen zitten al te diep in de schulden. Bogaert vindt het spijtig dat die vaartuigen niet meer zullen doen waarvoor ze gemaakt zijn: vissen. Bogaert: *'Reders van eurokotters die in blijvende moeilijkheden verkeren zouden hun vaartuigen moeten kunnen verkopen aan de kustvissers. Kan daar geen overheidssteun voor verkregen worden?'*

De klassieke kustvissers hebben immers een pluspunt die andere

reders niet hebben: *'Dank zij de 'trap' overleeft de Oostendse kustvisserij enigszins. Onze vrouwen staan aan de 'trap' en brengen levend verse produkten aan de man. Laat ons deze troef vooral niet uit handen geven'*.

Maar Bogaert is niet blind voor de nadelen van de bestaande situatie, ook voor de kustvissers: *'De prijs op de Belgische garnaalmarkt wordt door één firma bepaald. Wanneer we erin slagen Hollandse kopers te krijgen voor de Vlaamse aanvoer, kan dat alleen maar positief zijn. Overigens: als de Hollandse kopers niet naar hier komen, dan gaan wij naar hen'*. (Zdj)



Luc Bogaert: 'De prijs op de garnaalmarkt wordt nu door één firma bepaald. Als de groothandelaars niet naar ons komen, dan moeten wij naar hen gaan'.

Rotsaert, Willemkens en Degroote:

'We zien liever hun hielen dan hun tenen'

Willy Rotsaert, 57 jaar, reder; Dirk Willemkens, 23 jaar schipper van de Z.403; Cyriel Degroote, 46 jaar, ex-schipper-reder, stonden ons te woord. Ze antwoordden als één man: *'De Hollandse kust van ongeveer 300 kilometer hebben de grotere vaartuigen al klein gekregen, nu komen ze op onze kust van pakweg zestig kilometer massaal vissen. Het gevolg laat zich raden. Over de eurokotters die hier op garnaal komen vissen hebben we maar één uitspraak: 'we zien liever hun hielen dan hun tenen.'* Het scepticisme overheerst aan tafel. *'Flauwe garnaal? De eurokotters beginnen aan een project waarvan ze de finesse niet kennen. De flauwe garnalvisserij is al voorbijgestreefd in Nederland, enkel in het Noorden doen ze dit nog'*.

Als we dan toch het voorbeeld van Nederland moeten volgen dan hebben de Zeebrugse garnaalvissers een ander voorstel: *'In Nederland hebben ze een 'kas' om de minimumprijzen in stand te houden, hier hebben we dit niet'*.

Voor de rest zijn de dagen van de kustvissers geteld, zo lijkt het wel:



SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten .

— Erkend servicestation —

Verantwoordelijke voor de kust: A. Van Durme (059 / 70 58 79)



Van links naar rechts: Cyriel Degroote ex-schipper-reder, Roger Declercq ex-garnaalvisser, Dirk Willemkens schipper van de Z 403 en Willy Rotsaert reder van de Z 403. Er heerst pessimisme aan tafel: 'Voor de eurokotters is de garnalenvisserij misschien een oplossing, maar het probleem wordt gewoon verlegd van van de grote visserij naar de kleine. Het tongquotum zal gespaard worden, maar de garnaal zal verdwijnen'.



'Eens de eurokotters goed op gang zullen zijn, kunnen wij onmogelijk nog concurreren... Overigens, de zee zal leeggevisst zijn'.

'Voor de eurokotters is de garnalenvisserij misschien een oplossing, maar het probleem wordt gewoon verlegd van van de grote visserij naar de kleine. Het tongquotum zal gespaard worden, maar de garnaal zal verdwijnen'.

Oplossingen voor het probleem? 'Als de overheid de kust nog een beetje wil vrijwaren moet ze de kustvisserij in bescherming nemen. Dat ze het nu maar eens voor ons opnemen! De Rederscentrale heeft immers nog niet zoveel gedaan voor de kustvisserij. Nooit werd iets ondernomen om jonge kustvissers aan te moedigen. Nochtans zijn er in Zeebrugge genoeg die iets willen beginnen. In de visserij is er altijd wel toekomst, maar men moet ons de mogelijkheden geven. Nu is het de tijd, nu zouden ze iets voor ons moeten doen: beschermen en steunen met projecten. Nu!'

Zeedierenjager

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



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

- lage verzekeringspremies; franchise
150 bef per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling
van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de
netto jaarpremie, afhankelijk van het
jaarresultaat;
- bij totaal verlies wordt de volledig
verzekerde waarde vergoed.

Visverwerkende bedrijven in Top 5000

In de TOP 5000 van de grootste ondernemingen in ons land (boekjaar 1993), jaarlijks opge- maakt door het financieel magzine *Trends*, staat het eer- ste Belgische visverwerkende bedrijf op de 562ste plaats (689ste plaats het jaar voordien) met een omzet van 2,9 miljard frank. Voor de vierde keer op rij voert het Brugse moederbedrijf *Pieters Visbedrijf* de rangschik- king aan, opnieuw gevolgd door *Morubel* uit Oostende.

Omdat er nog niet wordt ge- werkt op basis van groepsreke- ningen of geconsolideerde jaar- rekeningen staan de dochter- ondernemingen van Pieters (*Gilbert Pieters*) afzonderlijk ge- noteerd. Twee dochteronderne- mingen veroverden reeds een plaats in de TOP 5000. Nieuw- komer is *Daniel's Visbedrijf* (*Daniel Pieters*).

De echte groeiers in de sector zitten duidelijk in West-Vlaan- deren. Naast *Pieters* boekten ook *Christiaens* en *Gadus* de laatste jaren meer omzet en toege- voegde waarde, een positief nettoresultaat en de belangrijke ratio *cash flow* wijst op een ge- zonde zelffinanciering.

Onder de noemer visbedrijven staan zowel visverwerkende bedrijven, diepvriesbedrijven, kwekerijen en visgroothandels. (gw)



Naam	Plaats	Toeg. waarde milj. fr.	Omzet in milj. fr.	expl. result.	Netto winst/ verl.	cash flow	aant. pers.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1. Pieters Visbedrijf (Brugge)	93	562	497	2.915	73,1	27,6	203
	92	689	424	2.431	69,1	19,4	195
	91	754	354	2.197	69,5	10,3	176
2. Morubel (Oostende)	93	1.187	254	1.447	-40,7	-107,8	102
	92	1.122	280	1.536	55,4	-21,3	106
	91	1.043	374	1.596	110,6	23,5	110
3. Huysseune (Zeebrugge)	93	2.494	126	686	8,1	-7,4	82
	92	2.186	133	765	15,1	-2,1	90
	91	2.007	122	827	13,0	-2,1	89
4. United Foods (Bredene)	93	3.556	119	466	15,8	-10,3	72
	92	3.153	122	511	0,9	-24,3	80
	91	2.778	118	578	-25,1	-46,8	102
5. Van Den Abeele (Brugge)	93	2.547	106	669	-8,0	-24,8	70
	92	2.273	110	730	1,3	-26,2	90
	91	2.080	100	796	-12,5	-31,7	92
6. Daniel's Visbedrijf (Zeebrugge)	93	2.177	96	784	-32,5	12,4	11
	92	-	-	-	-	-	-
	91	-	-	-	-	-	-
7. Gabriel (Ligneuville)	93	2.689	75	637	16,5	0,5	47
	92	2.841	95	574	23,6	7,6	47
	91	2.642	100	613	39,0	20,1	47
8. Christiaens (Knokke-Heist)	93	2.472	92	693	11,2	1,0	51
	92	2.851	62	573	1,9	-2,5	51
	91	3.170	51	502	6,4	1,1	38
9. ATKA (Londerzeel)	93	2.077	82	828	29,9	0,5	21
	92	2.324	71	713	22,0	0,4	26
	91	-	-	1.036	36,1	4,3	-
10. Gabriel (Malmedy)	93	4.702	75	341	14,7	0,5	50
	92	-	-	242	13,6	1,5	-
	91	-	-	-	-	-	-
11. La Couronne (Oostende)	93	4.111	71	399	3,4	-2,2	35
	92	4.012	57	398	-3,1	-10,7	32
	91	-	-	326	1,9	-1,1	-
12. Gadus (Nieuwpoort)	93	2.323	62	733	9,2	0,6	25
	92	2.564	55	646	9,5	4,0	23
	91	4.036	33	385	6,9	1,7	17
13. Hottlet P. (Kontich)	93	2.346	55	728	25,7	3,6	8
	92	2.522	62	656	16,5	1,0	8
	91	2.367	62	695	19,7	2,4	6
14. All Freez (Maasmechelen)	93	4.864	48	329	10,4	1,7	34
	92	-	-	266	7,6	-0,1	-
	91	5.267	31	281	-	0,6	26
15. Vandermaesen (Lummen)	93	2.941	45	576	2,7	-0,7	32
	92	2.912	43	558	1,1	0,6	31
	91	3.077	38	517	0,8	0,8	27

16. Pieters Visprodukten (Londerzeel)	93 92 91	4.990 4.918 -	43 43 -	319 314 117	4,8 9,9 -0,7	0,0 4,7 -3,4	8,3 13,6 1,0	23 19 -
17. Pieters (Naninne)	93 92 91	5.465 - -	30 - -	288 267 -	2,7 5,9 -	-0,5 1,7 -	3,2 5,9 -	17 - -
18. Galana Seafood (Waregem)	93 92 91	4.725 - -	23 - -	339 239 -	12,9 6,2 -	4,8 1,4 -	8,8 6,3 -	6 - -
19. Setraco (Oostkamp)	93 92 91	4.660 - -	19 - -	345 329 -	13,1 8,5 -	0,3 4,4 -	1,1 4,6 -	3 - -
20. Paulus H. en zonen (Zeebrugge)	93 92 91	3.671 3.601 -	19 20 -	450 446 546	2,8 5,4 4,7	-0,5 -0,3 0,2	2,5 4,4 6,3	4 4 -

α De Zeebrugse Visveiling NV hoort eigenlijk niet thuis in de opsomming van de visverwerkende bedrijven. Maar omdat het toch om een privébedrijf gaat dat zich volledig in de vissector situeert zijn de resultaten van de veiling toch interessant als gegeven. Slechts twee bedrijven hebben een hogere toegevoegde waarde dan de ZV.

Zeebrugse Visveiling (Zeebrugge)	93 92 91	986 - 801	143 - 150	1.743 1.801 2.074	-16,2 -8,3 -	-23,9 19,9 3,8	13,8 39,8 -	99 - 91
--	----------------	-----------------	-----------------	-------------------------	--------------------	----------------------	-------------------	---------------

α De resultaten van de grote vishandel DB Fish/De Bacquer (Ter-nat), in '92 nummer vier qua toegevoegde waarde, zijn niet opgenomen in de "TOP 5000"

α De bedrijven FOCO (Antwerpen, failliet op 18.05.94), Mar Products (Brussel), Levecke (Oostende), Promaritimes (Melsbroek) en De Jager (Antwerpen) die in de vorige "TOP 5000" voorkwamen (zie HVB 3 dec. 1993) komen niet meer in de nieuwe rangschikking voor.

- (1) Rangschikking bedrijven op basis van toegevoegde waarde
- (2) Plaats in de TOP 5.000 op basis van de omzet
- (3) Toegevoegde waarde in miljoen frank
- (4) Omzet in miljoen frank
- (5) Exploitatieresultaat van het boekjaar in miljoen frank
- (6) Netto winst of verlies (-) in miljoen frank
- (7) Cash flow in miljoen frank
- (8) Personeelsbezetting

● Mazout voor verwarming
 ● Gasoil en marine fuels
 ● Oliën en vetten
 ● Alle petroleumprodukten

NV NORTH
 SEA
 BUNKERS
 belgium

**„NV NORTH
 SEA BUNKERS”**
 BIJ WIE KWALITEIT EN
 LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!
 Peraltastraat 9 — 8000 Brugge
 Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax. 32 12 98

Nieuwpoort net boven de 100 miljoen

DE AANVOERWAARDE VAN de in de Nieuwpoortse vismijn geveilde vis bracht iets meer dan honderd miljoen frank op. Dat is 16,5 miljoen frank (-14 procent) minder dan de globale besomming in 1993. Het aanvoergewicht lag dan weer iets hoger dan het jaar voordien, maar dat is grotendeels toe te schrijven aan de toegenomen haringaanvoer, die economisch gezien van weinig betekenis is. Die haring bracht wei-

nig geld in het bakje: gemiddelde prijs: 4,8 frank per kilogram!

De aanvoer van bodemvis is de belangrijkste inkomstenbron voor de Nieuwpoortse vissers. Demersale aanlandingen zijn nog steeds goed voor 93 procent van de besomming en 88 procent van het aanvoergewicht. Voor de garnaal is dat respectievelijk 6,8 en 4,2 procent. Over de haringvisserij valt weinig te vertellen. Drie jaar geleden haal-

de de haringaanvoer nog een gemiddelde prijs van 18 frank. De laatste jaren is dat nog slechts een fractie van dit bedrag. De schijnbaar hoge aanvoer (8 procent van het totale aanvoergewicht) legt zoals gezegd weinig gewicht in de schaal. De opbrengst van de spanvisserij bedraagt amper 0,43 procent van de totale besomming.

Overzicht 1994

Aanvoer:		
Bodemvis	970.008 kg	+ 6.076 kg
Haring	90.017 kg	+ 78.800 kg
Garnaal	46.008 kg	+ 7.145 kg
Totaal	1.106.033 kg	+ 92.021 kg

Opbrengst:		
Bodemvis	92.849.094 fr.	- 17.527.472 fr.
Haring	432.487 fr.	+ 375.364 fr.
Garnaal	6.770.188 fr.	+ 596.373 fr.
Totaal	100.051.769 fr.	- 16.555.735 fr.

Gemiddelde prijs:		
	1994	1993
Bodemvis	95,72 fr.	114,50 fr.
Haring	4,80 fr.	5,10 fr.
Garnaal	147,15 fr.	158,86 fr.
Totaal	90,46 fr.	115,00 fr.

Ook Nieuwpoort had af te rekenen met een prijsdaling voor demersale vissoorten. Vooral de aanlandingen van tong, kabeljauw en wijting brachten minder op. Dat is dan ook de voornaamste oorzaak voor de lagere opbrengst van de Nieuwpoortse vismijn.

Kleinere vloot

Men mag echter niet uit het oog verliezen dat de Nieuwpoortse vloot elk jaar een stukje kleiner wordt. Volgens de *Officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen* waren op 1 januari 1994 nog 22 vaartuigen in Nieuwpoort geregistreerd en per 1 januari 1995 zelfs 24. In werkelijkheid zijn er een aantal vaartuigen die nooit in de IJzerhaven (kunnen) binnenlopen (N.3, N.36, N.126). Dat geldt ook voor de Z.14 *Brandon Star* die in de loop van het jaar vernummerd werd tot N.14 *Boudewijn*. Op papier een aanwinst, maar in werkelijkheid heeft de Nieuwpoortse vismijn daar niets aan. Daarnaast zijn er nog een aantal Eurokotters die hoofdzakelijk in Oostende of elders verkochten (N.22, N.52, N.57, N.706 en in mindere mate N.402 en N.95). Uiteindelijk zijn er maar een zestiental vaartuigen die regelmatig voor de visaanvoer in Nieuwpoort instaan. (gw)



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

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

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110

Omzet Zeebrugse Visveiling opnieuw zes procent lager

ZV: televeilen en flauwe garnaal

DE ZEEBRUGSE VISVEILING (ZV) boekte vorig jaar een totale omzet van 1 miljard 550 miljoen frank. Daarmee werd opnieuw een moeilijk jaar afgesloten met een besomming die zes procent lager uitviel dan de 1 miljard 650 miljoen in '93; een verschil van 100 miljoen frank. Een en ander werd medegedeeld tijdens een persontmoeting, in aanwezigheid van de leden van de Vismijncommissie.

De ZV-directie was karig met cijfers. Uiteindelijk kwamen we toch te weten dat het aandeel van de eigen aanvoer in de totale omzet ongeveer 1,4 miljard bedroeg (1,46 miljard in '93). De overige 150 miljoen (60 miljoen minder dan in '93) is afkomstig van ingevoerde vis. Over hoeveelheden werd niet gesproken (14,7 miljoen kg in '93), er werd trouwens door niemand naar gevraagd.

Maar de ZV-resultaten zitten duidelijk in een neerwaartse spiraal. 1991 was nog goed voor een besomming 1,8 miljard frank (Belgische vaartuigen). In 1992 viel dit resultaat terug op 1,52 miljard. 1993 betekende alweer achteruitgang (1,43 miljard). Ook 1995 belooft geen gemakkelijk jaar te worden. Toch liet directeur Pollet zich verleiden om een voorzichtige prognose naar voor te schuiven: 1,6 miljard (buitenlandse aanvoer inbegrepen) moet haalbaar zijn, zo meent hij.

Prijzdaling

Oorzaken van de terugval zijn te zoeken in de vermindering van het aantal vissersvaartuigen, dalende visprijzen onder druk van de invoer van goedkopere vis uit de gewezen Oostbloklanden en de invoering van nieuwe invries- en ontdooiingstechnieken. Daar kwamen nog de moeilijkheden bij de overschakeling van de manuele sortering naar de nieuwe volautomatische platvissorteer-machine, waardoor een aantal ontevreden reders naar andere veilingen — lees Oostende — trokken. Volgens de directeur is de toestand verbeterd en keerden de uitgeweken reders bijna allemaal op hun stappen terug. Pollet merkte op dat de Zeebrugse vloot vooral getroffen werd door de sloop van kreefteputters (o.a. Z.26, Z.181, Z.597). Het omzetverlies van die vaartuigen schat hij op 80 miljoen frank.

Garnaalmarkt

De ZV wil dit jaar de garnaalopbrengst verdubbelen tot 50 miljoen frank. Dat bedrag moet komen van het uitzetten van een nieuwe garnaalmarkt. Die kan pas in werking treden als een aantal Eurokotters (met Europese steun) zijn omgebouwd tot garnaalvaartuigen gespecialiseerd in machinaal te pellen garnaal. Over deze flauwe garnaal (gewone garnaal die zonder extra toevoeging van zout in zeewater wordt gekookt) hebben wet elders in dit blad. De ZV is ook van plan een horizontale schudzeef te plaatsen met een diameter van 6,5 of 6,8 mm (diameter thorax of borstplaats van de garnaal) en een verwerkingscapaciteit van 8 ton per uur. Het gaat om een verbeterde versie van de apparatuur die in Breskens in gebruik is.

Televeilen

In de tweede helft van dit jaar wil de ZV ook werk maken van het *televeilen*, gevolgd door het *thuisveilen* vanaf 1996. Daardoor kunnen kopers vanuit hun thuisbasis kopen. Het systeem wordt reeds toegepast in een aantal Nederlandse afslagen (Urk, IJmuiden, Lauwersoog en weldra ook Den Helder). Het grootste struikelblok is voorlopig de kwaliteitsgarantie. Aangezien de kopers de vis dan niet meer zien moet de veiling een constante kwaliteit garanderen. Iedereen die met de visserij vertrouwd is weet dat dit een

oud zeer is. De koper wil het gewicht en de kwaliteit die aangekondigd zijn. In de grote groentenveilingen is dat probleem al lang opgelost en wordt zonder problemen 'blind' gekocht. De ZV denkt dan ook aan de invoering van een systeem met duidelijk herkenbare labels die garant staan voor de vermelde kwaliteit. Het systeem zal opstarten met de medewerking van enkele groot-handelaars uit de omgeving. In een later stadium wordt het televeilen gekoppeld aan het thuisveilen. In de praktijk moet de verkoop dan zo worden georganiseerd dat dezelfde soorten van verschillende vaartuigen op hetzelfde tijdstip op de klok passeren. Deze maand zet de ZV reeds een stap in de richting van de kwaliteitsbeheersing door de vervanging van de manuele weegschalen door elektronische toestellen die van elke weging een print afleveren.

Incassobureau

Tenslotte zal de ZV in 1995 het incassobureau verder uitbouwen. Via het incassosysteem int de ZV de facturen die door haar klanten aan hun afnemers worden gestuurd. Daardoor berust het betalingsrisico volledig bij de ZV. Het bureau werd in oktober vorig jaar opgestart op verzoek van een van de invoerders uit IJsland en leverde in twee maanden al een omzet van 50 miljoen frank op. Voor dit jaar rekent de ZV op een omzet van een half miljard. (tekst en foto gw)



In aanwezigheid van de meeste leden van de Zeebrugse Vismijncommissie maakte de ZV-directie de resultaten van het voorbije jaar bekend.

Jaarbesomming van 840 miljoen frank in Oostende

Verdiensteljkste reders en bemanningen gehuldigd

PROMOTIE VISSERSHAVEN OOSTENDE (PVO) wil er een jaarlijkse gewoonte van maken om de trouwste reders en hun bemanningen officieel te bedanken. De eer viel dit jaar te beurt aan de eigenaars en vissers van de O.148, B.65, Z.583, O124 en N.3.(*)

Op maandag 9 januari werden de jaarcijfers van de Oostendse vismijn bekend gemaakt tijdens een receptie in het bestuursgebouw. PVO koppelde er een kleine huldiging aan vast. Havenkapitein Raf Ghys, binnen enkele maanden pensioengerechtigd, vond de jaarbesomming van 840 miljoen of 99 miljoen meer dan het vorige jaar, al bij al niet slecht. Hij herhaalde nogmaals dat zowat zestig procent van de aanvoer van niet-Oostendse vaartuigen afkomstig is. Volledigheidshalve willen we er nogmaals op wijzen dat een aantal van die vaartuigen toch eigendom zijn van reders en rederijen uit Oostende en omgeving. De havenkapitein liet verder opmerken dat Oostendse vaartuigen 43 procent van de aanvoer voor hun rekening namen, Zeebrugse eenheden waren goed voor 33 procent (waarbij ook de drie vaartuigen van reder Roger Casier - Z.596, Z.296 en Z.96 - die met zijn neus op de Oostendse vismijn woont gemakshalve als Zeebrugse reder wordt beschouwd) en 14 procent van Nieuwpoortse vaartuigen. Vreemde vaartuigen hebben slechts een marginale betekenis voor Oostende. Tijdens het voorbije jaar kwamen slechts een vijftal kleine Britse en Deense vaartuigen over het Kanaal, waarvan de succesrijke kreeftenvanger SY.86 ongetwijfeld de bekendste is.

De vis die door handelaars op de veiling wordt gebracht bracht 35 miljoen frank op of bijna 23 miljoen frank meer dan het jaar voordien.

Huldiging

PVO, opgericht in juli 1989, nam vorig jaar voor het eerst het initiatief om de trouwste aanvoerders in de bloemetjes te zetten. De werkgroep liet opnieuw een reeks gedenkplaten maken, bestemd voor reders en bemanningen van de vaartuigen die in

hun categorie voor de hoogste besomming zorgden in de Oostendse vismijn.

□ In de categorie kustvaartuigen mocht reder Jacques Bogaert van de O.148 Snipe en zijn bemanning naar voor treden. De O.148 ging de O.110, O.101, O.430 en O.62 vooraf.

□ Bij de boomkorvissers tot 300 pk ging de gedenkplaat naar Jef Morbée van de Rederij Artevelde uit Blankenberge en de vissers van de B.65 Artevelde van Jozef Vandewalle. De eurokotter O.187 van Norbert Hennaert eindigde tweede, gevolgd door de N.706 van de Oostendse reder Everaert, de N.57 van La Marée uit Koksijde en de N.52 van Rederij Jami eveneens uit Oostende.

□ Bij de boomkorvaartuigen tot 750 pk was het net als vorig jaar August Hertsens van de gelijknamige rederij uit Knokke-Heist die met de bemanning van de Z.583 Angelina in de kijker stond. De Z.296 van reder Casier van de Baelskaai en de Z.183 eveneens van August Hertsens palmde de ereplaatsen in.

□ Bij de grote boomkorvaartuigen zorgde de O.124 Fighter van de Oostendse rederij Jami van Milo Maesen en Marc Dezutter voor de hoogste besomming in de thuishaven, gevolgd door vier andere 'Oostendse' vaartuigen: Z.596, O.89, O.33 en Z.96.

□ Als beste plankenvissers kwam de N.3 Patrick van de Nieuwpoortenaar Jean Verleene als nummer één uit de bus. De hektreilers O.316 en O.154 volgden op de tweede en de derde plaats.

Garnaalkoning

In de Oostendse vis-

mijn kwam vorig jaar bijna 245.000 kilogram garnaal toe, al bij al 45.000 kilogram meer dan in '93. Gilbert Viaene en zijn bemanning waren met de O.101 Benny opnieuw de beste garnaalvissers in Oostende. Benny Viaene, Christian Barbaix en Ray Huwel voerden 27.617 kg zeebanket aan en haalden daarmee de hoogste besomming. De O.110 Jeaninne-Margaret van de gebroeders Roland en Charles Verbiest strandden op de tweede plaats, gevolgd door de O.62 Dini van Luc Bogaert.

Tijdens het carnavalweekeinde in Oostende zullen Gilbert en zijn garnaalvissers voor de twaalfde keer de 'Garnaaltrofee' in ontvangst mogen nemen en voor het derde jaar op rij in de mast voeren. (gw)

(* Fotoreportage: zie rubriek Maand in Beeld, midden in dit blad

BESOMMING IN OOSTENDE 1994

(in miljoen frank)

Kustvaartuigen	77	- 5
Boomkor tot 300 pk	93	+ 23
Boomkor tot 750 pk	154	- 2
Boomkor + 750 pk	365	+ 82
Plankenvisserij	109	- 27
Vreemde vaartuigen	6	+ 5
Handelaars	35	+ 23
TOTAAL	840	+ 99
		(+ 11 %)

AANVOER IN OOSTENDE 1994

(in ton)

Kustvaartuigen	817	- 6
Boorkor tot 300 pk	880	+ 231
Boomkor tot 750 pk	1.561	+ 16
Boomkor + 750 pk	3.109	+ 640
Plankenvisserij	1.452	- 714
Vreemde vaartuigen	31	+ 23
Handelaars	473	+ 379
TOTAAL	8.323	+ 568
		(+ 7 %)

O.231 Sint-Carolus aangevaren door Turks vrachtschip

Op 7 november kwam de FD.141 Larissa tot zinken na een mid-scheepse aanvaring door een Maltezer bulkcarrier. De O.231 nam deel aan de zoekactie naar de vermiste Urker bemanning.

Een paar dagen voor Kerstmis liep de grote hektrawler SCH.171 Cornelis Vrolijk (114 m., 9.523 pk) schade op na een haakse aanvaring met een Russische coaster. Geen slachtoffers, maar wel miljoenen-schade.

Op maandagavond 16 januari kwam de Oostendse O.231 Sint-Carolus al bij al nog goed weg na een botsing met een Turks vrachtschip.

De drie scheepsongevallen hebben dit gemeen dat ze allemaal gebeurden in de verkeersdrukte op de Noordzee.



Onmiddellijk na de aankomst van de O.231 Sint-Carolus werd het schip op de scheepslift van IdP geplaatst om de schade te onderzoeken. (foto gw)

'What's the matter? Something wrong', antwoordde de Turkse (?) kapitein van de *Duden* (173 m., 16.000 brt) in moeizaam Engels na talrijke onbeantwoorde radio-oproepen. 'We are sinking', schreeuwde de Oostendse schipper Johan Hennaert terug. De vrachtboot ramde de O.231 Sint-Carolus (34,60 m., 1.174 pk) aan stuurboord en sleurde het vissersvaartuig mee. Voor de gezagvoerder van de bulkcarrier was er blijkbaar niets aan de hand en hij bekommerde zich verder niet om de geteisterde Oostendse boomkortreiler. Pas onder druk van de kustwacht maakte hij zijn roepnaam bekend.

Naar Scheveningen

De O.231 vertrok op 4 januari ter visserij. De zeskoppige bemanning onder het gezag van Johan Hennaert bestond voorts uit stuurman Peter Lagast, Jean-Pierre Pots, Johan Decock, Edwin Dooms, en Peter Florée.

De O.231 lag maandagavond omstreeks 21 uur met het vistuig overboord meer dan 60 mijl ten noorden van de Waddeneilanden verwijderd. *We hadden het vrachtschip al lang in het oog. Er was wel een woelige zee met windkracht van zeven tot acht, maar de zichtbaarheid was goed. Bovendien was ons schip goed verlicht want alle deklampen*

26 jaar ongeluksjaar voor vader Fernand en zoon Peter Florée

Twintig jaar geleden maakte stuurman Fernand Florée het verlies van de O.288 *Lans* mee. Hij was toen 26 jaar. En zijn zoon Peter was aan boord van de O.231 *Sint-Carolus* toen de Oostendse bokkentreiler in aanvaring kwam met een Turks vrachtschip. Het toeval wil dat Peter nu precies dezelfde leeftijd heeft als zijn vader twintig jaar geleden. Allebei zullen ze hun 26ste levensjaar niet licht vergeten. (gw)

stonden aan', verklaarde de nog aangeslagen 24-jarige schipper, zoon van de bekende Oostendse reder Norbert Hennaert. Omdat het zeeschip niet van koers veranderende en recht op ons liep liet de schipper het vistuig ophalen en stuurde net voor de aanvaring een noodsignaal uit naar de kustwacht van IJmuiden. 'Ik sloeg de motor nog in achteruit maar kon een aanvaring niet meer vermijden. We werden eerst opgescheept en even later verdween de voorsteven volledig onder water. Ik dacht dat het gedaan was. Toen ik rond mij keek stelde ik opgelucht vast dat er niemand gewond was, maar vreesde omwille van de gevaarlijke slagzij toch voor het ergste. Gelukkig is ons vaartuig sterk en beschikt het over zeer goede stabiliteitseigenschappen. Toen na een controle bleek dat het schip geen water maakte werden alle voorbereidingen om het vaartuig te ontruimen stopgezet'. De O.231 zette op eigen kracht koers naar Scheveningen om er de vis te lossen en daarna ging het richting Oostende. Pas dan kon de bemanning opgelucht stamelen: 'Het heeft niet veel gescheeld'.

Naar Urk

Eenmaal in de thuishaven aangekomen ging het onmiddellijk naar

Welgekomen aanwinst

De O.231 kwam in februari 1981 in de vaart. Het was op dat ogenblik het modernste vaartuig van de Oostendse vloot. De doopplechtig was toen een hele gebeurtenis aan de Oostendse visserskaai. Niet omdat wijlen Pedro Hennaert (vader van Norbert) peter en de echtgenote van de toenmalige eerste minister Wilfried Martens meter waren, maar omdat het op dat ogenblik reeds meer dan vijf jaar geleden was dat er nog een doopplechtigheid in Oostende plaats greep. Het vissersvaartuig is afkomstig van de Scheepswerven van Langerbrugge en kostte toen 44 miljoen frank. De naam van het schip werd ontleend aan het eerste schip van de Oostendse Compagnie dat naar Indië voer. (gw)

stuurhuis, de borstwering werd weggerukt en het plaatwerk zelfs op één plaats, gelukkig boven de waterlijn, opengereten. Ook het visruim werd ernstig vervormd, wat de herstellingswerken zeker niet vereenvoudigt. Al bij al was de inschatting van de schade op 15 tot 20 miljoen frank fel overdreven. Na onderzoek van de verschillende

prijsoffertes werd de herstelling-sopdracht toegewezen aan de Scheepswerf Metz in Urk (werf die de Z.571 Custos Deus bouwde). Bij de toewijzing werd rekening gehouden met het gunstigste tijdsbestek nodig om de werken uit te voeren. De Nederlandse werf heeft ongeveer anderhalve maand uitgetrokken om de werken uit te voeren. (gw)

Geluk en ongeluk

In haar 14-jarige loopbaan heeft het vissersvaartuig O 231 al een en ander meegemaakt. Een mooi moment was de nieuwe rekordbesomming in de Oostendse vismijn. Op vrijdag 7 maart 1986 brak de O.231 het rekord dat op naam stond van de IJslander O.318 Belgian Sailor. Na een twaalfdaagse reis realiseerde de zevenkoppige bemanning een brutobesomming van 4,6 miljoen frank. Minder prettig dan weer was de confrontatie met de Britse visserij-autoriteiten in november van hetzelfde jaar. Het schip lag toen drie dagen aan de ketting in Liverpool.

In juli 1990 brak brand uit tijdens verbouwingswerken aan boord van het schip. De O.231 lag toen in het Zwaaidok aan de scheepswerf Béliard-Polyship, o.m. voor de plaatsing van een nieuwe motor. In september 1993 kwam de O.231 nog even in het nieuws. De Oostendse trawler was bij afgaand tij vastgelopen in het Eierlandse gat tussen Texel en Vlieland. (gw)

de scheepslift van IdP. Pas nadat het vaartuig volledig droog stond kreeg men een volledige kijk op de schade. Een vertikaal spoor over de volledige romp liet vermoeden dat de O.231 eerst door de bulb werd opgelicht en vervolgens door de hoge steven van het Turkse schip ondergeduwd, waarbij de loshangende kabels wellicht een rol speelden. Door de klap op de scheepswand was de scheepsconstructie uit de haak. De dekvloer en de portaal-mast werden opgelicht, de uitstaande boomkor smakte tegen het

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

DECEMBER 1994

Verandering van kW en pk:

□ Z.39 ZUIDERZEE, eigendom Rederij Zuiderzee BVBA, Laurierstraat 40, 8301 Knokke-Heist. 750 kW - 1.020 Pk. Zeebrief: 1.12.94

Verandering van tonnemaat:

□ N.700 ALEX, eigendom Ronny Vanhoutte, Duinkerkestraat 38, 8620 Nieuwpoort. Gt. 33 - Nt. 9. Zeebrief: 5.12.94

□ O.306 CLEANER, eigendom Rathé en Kiekens BVBA, Van Hembdenstraat 45, 8400 Oostende. Gt. 101 - Nt. 30. Zeebrief: 26.12.94

Verandering van eigendom:

□ N.402 DE NORMA, eigendom NV Marjon, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan, tel. 059-23.49.34

Zeebrief: 7.12.94

□ Z.462 ZEEPAREL, eigendom BVBA Rederij Brandon Star, Westkapellestraat 86 - A2, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27

Zeebrief: 30.12.94

Verandering van eigendom en geschrapt:

□ Z.37 ORCA, eigendom BVBA Carpe Diem, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist. Geschrapt: 22.12.94

□ Z.38 MANTA, eigendom BVBA Rederij Saturnus, Vuurkruisstraat 5, 8301 Knokke-Heist. Geschrapt: 22.12.94

Verandering van thuishaven:

□ A.9 STERN wordt O.9 STERN, eigendom A9 Stern NV, Rozemaai-veld 22, 2030 Antwerpen, tel. 03-449.63.20 en 050-51.43.19. Zeebrief: 30.12.94



CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :

TRECO (02) 689 24 66
ENERGY SYSTEMS Fax (02) 687 87 63

STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

AUTHORIZED MARINE DEALERS

ARCRET
ANTWERPEN
TEL (03) 225 28 12
FAX (03) 225 01 78

I.D.P.
OOSTENDE
TEL (059) 32 18 64
FAX (059) 32 08 13

F.S.E.
GENT
TEL (09) 251 25 81
FAX (09) 251 39 61

CHANTIERS NAVALS
NAMECHE-SEILLES
TEL (085) 82 69 10
FAX (085) 82 73 60

Zo zette de Belgische visserijvloot het nieuwe jaar in

Op 1 januari telde de Belgische zeevisserijvloot 166 vaartuigen (1). Alle vaartuigen uit de categorie 'andere' zijn verdwenen. Ze werden vernummerd naar Oostende en Zeebrugge. De 166 vaartuigen zijn eigendom van 155 rederijen, waaronder acht rederijen die twee vaartuigen exploiteren en twee rederijen met drie vaartuigen in bedrijf.

Het aantal vaartuigen zal nog met veertien eenheden verminderen van zodra de eigenaars van de vaartuigen die van de beëindigingsregeling gebruik willen maken hun vaartuig laten schrappen. Vermoedelijk zal dat neerkomen op een effectieve vermindering van vijf vaartuigen uit de Oostendse en negen eenheden uit de Zeebrugse vloot. (gw)

o Bron voor de hiernaaststaande tabel: Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1995, Ministrie van Verkeer en Infrastructuur - Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart.

Aantal/jaar	'95	'94	'93	'92	'91	'90
Oostende	47	45	48	57	57	60
Zeebrugge	93	93	103	110	106	106
Blankenberge	2	2	2	2	2	2
Nieuwpoort	24	22	23	30	33	34
Andere	0	8	6	6	3	3
Totaal	166	170	182	205	201	205
Scheldevloot	14	15	16	12	14	12

Motorvermogen (pk)	1995	%	1994	%
Oostende	21.321	23	19.985	21
Zeebrugge	62.588	67	63.588	69
Blankenberge	600	0,6	600	0,6
Nieuwpoort	8.967	10	7.768	8
Andere	0	0	3.079	3
Totaal	93.476	-	95.030	-
Scheldevloot	2.294	-	2.397	-

Tonnemaat (bt)	1995	%	1994	%
Oostende	5.244	22	4.659	19
Zeebrugge	16.802	70	16.650	69
Blankenberge	153	0,6	153	0,6
Nieuwpoort	1.975	8	1.699	7
Andere	0	0	995	4
Totaal	24.174	-	24.156	-
Schedevloot	348	-	343	-

Heistse visserijleerlingen in Nederland

HEIST — Waarnemend directeur Jan Staelens lag mede aan de basis van een project waarbij leerlingen van de Heistse zeevisserijschool en leerlingen van de zeevisserijschool uit Urk samen aan boord van het opleidingsvaartuig *Koningin Juliana* een ganse week op zee zouden samenwerken.

Het was voor de leerlingen van Heist een unieke belevenis, ook omdat men hier niet over dergelijke opleidingsvaartuig beschikt. Ook de leerlingen uit Urk vonden het prettig kennis maken met toekomstige collega's uit Vlaanderen.

Begeleider schipper-leraar Roger Vantorre was opgetogen: de verstandhouding onder de leerlingen was bijzonder goed. Ook de bemanning van het opleidingsvaartuig had lovende woorden over voor de kennis en handvaardigheid van de Heistse leerlingen. Uit het verslag blijkt overigens dat schipper Vantorre welkom blijft op het oplei-

dingsvaartuig. Het programma was speciaal aangepast. Er waren de dek- en de motorenoefeningen, maar ook in de keuken moest er geholpen worden.

De in 1976 in vaart gebrachte 'Koningin Juliana' heeft een lengte van 47,78 m en een breedte van 9,28 m. Het schip heeft een motor van 1300 pk. Met het schip kunnen drie visserijmethoden worden uitgeoefend: het vissen met de boomkor en de grondtrawl en het vissen met een pelagisch net.

De praktische vaardigheden omvatten navigatietechnieken, het zoeken van de vis, visverwerkingen werkzaamheden in de motorenkamer.

Volgens schipper-leraar Vantorre zijn dergelijke uitwisselingen nuttig omdat men vergelijkingen kan maken tussen de verschillende opleidingen en er datgene uithalen en gebruiken wat nuttig is. (dh)

Italiaan Bonino EU-commissaris visserij

De samenstelling van de nieuwe Europese Commissie (20 commissarissen), voorgezeten door de Luxemburger Jacques Santer, moest na het 'neen' van Noorwegen aangepast worden. Enigszins voorbarig werd de Noor *Thorvald Stoltenberg* als opvolger van Europees commissaris voor visserijzaken *Yannis Paleokrassas* aangeduid. *Stoltenberg* is een gewezen minister van buitenlandse zaken, maar geraakte vooral bekend als VN-bemiddelaar in ex-Joegoslavië. Omdat Noorwegen nu niet tot de Europese Unie toetreedt werd de portefeuille voor visserijzaken uiteindelijk toegekend aan de 46-jarige Italiaanse *Emma Bonino*, gewezen leidster van de Radikale Partij. *Bonino* kreeg ook de bevoegdheid voor het consumentenbeleid en de dienst voor humanitaire bijstand.

De HVB-kalender voor Visserij

FEBRUARI 95

1-28 Dubbeltentoonstelling *Potvissen en Walvisvaart*, Visserijmuseum Oostduinkerke en Duinenabdij Koksijde (tot 15.6.95)

1-28 *Oostende en de binnenscheepvaart*, tentoonstelling in het Heemmuseum De Plate, Wapenplein, Oostende (tot 18.04.95)

5-9 Techniek'Hotel 95, Media Center Oostende (13-20 u.)

7 Informatiemiddag over De Visserij door André Vancraeynest, 't Kasteeltje, Nieuwpoort, 14 u. 30 (org.: Culturele Raad)

11-19 *Euronautics'95*, watersportbeurs, Flanders Expo, Gent

17 *Containercolloquium*, Congrescentrum Floreal Club, Blankenberge (org. J.E.K. Blankenberge-Oostkust)

18 *Lustrumfeest Vriendenkring van het Noordzee-aquarium Oostende*, Duin en Zee, Oostende (20 uur)

23 *K.W. Ibis van de stichting tot op heden*: causerie met eredirecteur Hubert Caestecker (Heemhuis Turkeyenhof, Zegelaan, Bredene om 20 uur)

28 *Algemene vergadering Maritieme Mediavereniging Noordzee*, gevolgd door causerie *De Vlaamse Visserij, is er nog toekomst* met Bart Schitz, Jacky Vermote en Dirk Florizoone.

MAART 95

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

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

31 *Avondfeest Oostendse Havengemeenschap*.

APRIL 95

1-2 Tentoonstelling *Verleden en toekomst van Oostendse Havens*

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

6 *Nationale Visserijconferentie* in Urk (Nl.)

In Knokke overleed op 73-jarige leeftijd Rafaël Christiaens, stichter van de zeevisgroothandel Christiaens. De overledene werd geboren te Brugge op 25 september 1921. Hij was gehuwd met mevrouw Clare Stevens en vader van drie zonen. Zijn jongste zoon Franky (35) is nu de afgevaardigde bestuurder van de familiale groothandel die Rafin 1958 aan de Vismijnstraat in Zeebrugge oprichtte en twee werknemers telde. In 1983 trok hij zich terug en liet de zaak over aan zijn zoon die de visgroothandel een expansieve groei bezorgde. Kroon op het werk was de opening van een volledig nieuw bedrijfscomplex in februari 1990 aan de Kraakstraat in de Zeebrugse Transportzone waar nu een zestigtal mensen tewerkgesteld zijn.

In Heist overleed René Gheselle die een boeiende maritieme carrière mocht optekenen.

Van zeeziek lavertje had hij het tot reder gebracht. Ook was hij vele jaren kapitein op het mooie jacht van de familie Vandamme uit Eeklo.

De redactie van Het Visserijblad is hem dankbaar omdat ze de gelegenheid kreeg zijn ganse loopbaan in de editie van mei 1993 te mogen afdrucken. (dh)

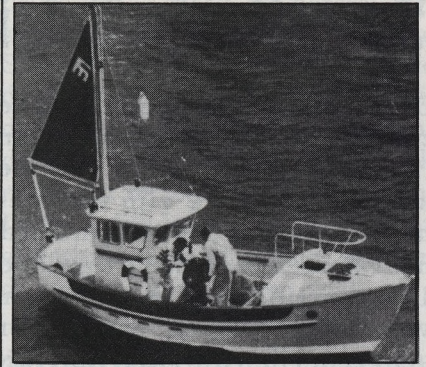
Voetbaluitslagen

F.C. De Bootsjuowers

20-11-94 Cosmos - Bootsjuowers 0-0
27-11 Bootsjuowers- Flandria 80 3-0
04-12 Tavernier - Bootsjuowers 0-0
11-12 Bootsjuowers - Molendorp 3-1
18-12 Bootsjuowers - Ter Strepe 5-0
08-01-95 Pelican - Bootsjuowers uitgesteld
15-01 Bootsjuowers - Dynamo 86: 3-1

Stand na 15-01-95

1. V.K. Woumen 27 pt.
2. O.S. Eernegem 26 pt.
3. F.C. Bootsjuowers 23 pt.
4. V.K. Pelican 23 pt.
17 matches zijn gespeeld. Er resten nu nog 13 wedstrijden te spelen (zjd)



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

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

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

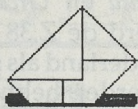
Te Koop:
Visserisvaartuig
bouwjaar 1987, motor 1990
In perfecte staat
Inlichtingen, na 18 uur:
059 / 50 31 94

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

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

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

Het museum 'Sincfala' voor visserij vzw zoekt voor haar documentatie alle nummers van HVB van vóór het jaar 1988, alsook de nummers 4/'93, 5/'93, 11/'93, 01/'92, 03/'92, 03/'91, 10/'91, 02/'89, 09/'88 en 10/'88. Ook zijn zij geïnteresseerd in zeemansalmanakken en andere documenten betreffende de visserij. Museum Sincfala, Pannesstraat 140 te 8301 Knokke - Heist, tel: 050 / 51 49 73.



Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3).

Anonieme brieven worden evenwel niet gepubliceerd.

De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

Ode aan de vissers

Gevolggevend aan uw oproep in het nr 1/95 (blz.11) van 'Het Visserijblad' over vissersmonumenten aan de kust laat ik u hierbij het volgende weten over het recente kunstwerk dat zich in de Nieuwpoortse vismijn bevindt. Dit werk werd in gegalvaniseerd staal gemaakt door de Veurnse kunstenaar P.P.Keters en werd er aangebracht op 3 december 1994. Het kreeg de titel 'Ode (ere) aan de vissers'.

De boot (er komt nog een letter N op) en de drie meeuwen deed Keters aan mij cadeau, voor alles wat ik reeds gepresterde voor de kunst in onze stad en regio in het algemeen, maar ook ten bate van de visserij.

Aan het College van Burgemeester en Schepenen werd de toelating gevraagd om dit een plaatsje te geven in het vernieuwd gedeelte van de vismijn. Daar kan het nu elke dag bewonderd worden. Een mooie verrijking voor Nieuwpoort.

De bedoeling was dit beeld te onthullen ter gelegenheid van de officiële ingebruikname van het gerenoveerde deel van de vismijn. Hiervoor is nog steeds geen datum bepaald.

E. Desaever, Nieuwpoort

Mogen wij dat dossier nu afsluiten, ja?!

Afovos laat HVB niet los

Lezer Stefaan François dankt ons voor het opzoekingswerk dat we verrichtten i.v.m. zijn brief waarin hij vroeg de Afovos te willen identificeren. Over de Afovos verschenen brieven en bijdragen in HVB 9,1994 pag. 17; HVB 10,1994 pag. 10; HVB 12,1994 pag. 27 en HVB 1,1995 pag. 25. Zit lezer G. Provost uit Wanzele met zijn gegevens uit *Lloyds Register of Ships* het dichtst bij de oorsprong van het (vissers)schip? Wij betwijfelen evenwel of de Afovos 33,76 meter lang is.

Van lezer François kregen wij nu ook nog de hierbij afgedrukte foto van de Afovos. Zeg nu zelf: herkennen wij in het donkere schip op de achtergrond (de Afovos) geen ons bekend vaartuigtype? En dus togen we nogmaals op onderzoek.

Alhoewel we reeds aantoonde dat de stuurhut geen *Panesiproduct* kan zijn blijft diezelfde stuurhut toch onze aandacht trekken. Verder is er de romp van de Afovos die gelijkenis vertoont met deze van de N.736 'Lucky' (gebouwd bij Seghers in 1969) en zijn Nieuwpoortse quasi-zusters (N.738 en andere).

Als we een foto van de N.736 (het schip sloeg twee jaar geleden om voor de kust van Walcheren) naast deze van de Afovos leggen dan zien we dat de romp bijna in niets verschilt. Kan de Afovos de Lucky zijn? We weten dat de 'Lucky' na de ramp op de kuisbank van Zeebrugge is terechtgekomen, maar we weten niet waar het daarna terecht kwam. Het zal wel niet naar Griekenland zijn. Of toch?



Afovos (hier op de achtergrond) blijft de HVB-lezers boeien



hét taxibedrijf voor de visserij

**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene

32.08.08



Bredene

Oostende

Het achterschip en de schouw van de *Afovos* (niet zichtbaar op de hierbij gevoegde foto) gelijken dan weer op deze van de Z.34, O.35, O.37 en Z.38. Leuning en inplanting van de trappen niet te na gesproken is de bouw van de achtersteven van de *'Afovos'*, het kookhuis en zeker de schouw (zelfs met de 4 luchtgaten) hetzelfde als bij de hierboven vermelde schepen. De 4 vaartuigen werden in 1961-62 gebouwd als zusterschepen op de werf van *Henk Zwart* te IJmuiden (Nederland) in coöperatief verband, begeleid door SCAP en onder auspiciën van Pros Vandenberghe. De Z.34 kwam in de vaart als *'Jacqueline'* voor de rederij Coudekercke (familie Vlietinck-Verleene), het schip werd later op de H. Baelskaai in tweeën gezaagd en verlengd. Het kwam als *'Twilight'* weer in de vaart. De Z.34 kwam aan zijn einde in de Nieuwpoortse haven, toen de bemanning, na een topreis, een nachtje ging boemelen en het schip prompt liet vastlopen. Bij laag tij viel het omver. Een drijvende bok bracht het naar Oostende. Z.34 werd afgebroken. De O.35 kwam in de vaart voor de rederij *'Willo'* (familie

Maesen) als de *'Henk Zwart'*. Na een modernisering voer het geruime tijd voor dezelfde rederij als de *'Torquay'*. Henri Pintelon nam het vaartuig over. Na het faillissement van deze rederij werd het schip verkocht aan Spaans-Vlaamse reders. Het vissersvaartuig behield zijn registratie en wou op Belgische quota vissen. De overheid verzette zich daartegen en schrapte prompt de registratie. Na veel over en weer geloop mocht het vaartuig naar België terugkeren. Het voer een tijdje vanuit Zeebrugge, werd daarna grondig gemoderniseerd en vaart sedertdien als de O.35 *'Vili'* als Nederlandse Belg vanuit Breskens. Haar slopingsaanvraag is inmiddels toegelaten. De O.37 *'Annie'* kwam in de vaart voor de rederij *'Wandelaar'*. In de loop der jaren werd de O.37 verkocht en kwam zodoende in Engeland terecht. Het vaartuig is achteraf nog éénmaal in Oostende binnengelopen met een gedeukte voorsteven en met motorperikelen. Bij SCAP werd het schip opgelapt. We hebben het achteraf niet meer teruggezien. De Z.38 *'Moby Dick'* kwam in de vaart voor *Alfred Vlietinck*. Toen de nieuwe Z.38

en Z.37 *'Manta'* en *'Orca'* in de vaart kwamen werd de Z.38 verkocht en trok naar Nederland als sportvissersvaartuig. Verder hebben we geen nieuws van het vaartuig. Theoretisch is het echter niet onmogelijk dat het vaartuig via één van de Nederlandse maritieme bureaus in het buitenland is geraakt. De Z.38 had nog steeds zijn oorspronkelijke schouw en die is identiek als degene van de *'Afovos'*. Meer nog: onder de letters die op de schouw staan geschilderd ziet men op een van de (niet hierbijgevoegde Afovo-foto's duidelijk een V staan, V die van de rederij *Vlietinck* zou kunnen zijn. Als we er rekening mee houden dat masten en andere opbouwelementen (bv.: de antieke kompastoren op de stuurhut) bij aanpassingen kunnen verplaatst zijn, zitten we nog met de stuurhut die niet bij de Z.38 past maar die ook veranderd zou kunnen zijn. Maar... toch is de *Afovos* de ex-Z.38 niet want de Griekse treiler heeft — zoals u op bijgaande foto ziet — een rondestevenen de Z.38 had een rechte scherpe voorsteven.

Daniël Pots



Scheepsdiesel

RENAUD

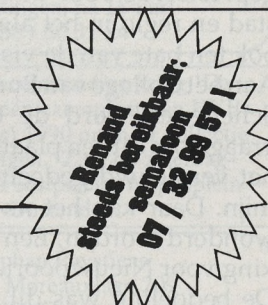
BVBA Vantorre-Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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



De Laatste Vuurtorenwachter



HER JOSE,
J'ai toujours
trouvé que
vous êtes un

homme apart. C'est bien pour cela que moi aussi je vous invite à participer dans un débat. Et je vais faire mieux que le chef-kalote Van Heck: moi, je vais vous répondre subitement en Français, à condition que vous posez les questions en Néerlandais bien sur. Voilà, ce que j'appelle un beau compromis moi! Allez, il est clair qu'ont va s'amuser comme ça. Ambiance assuré!

Qu'est ce que vous en pensez? C'est un bon idée hein. Le débat pourrait être émissioné par notre truc régional Focusse et en même temps par votre machin de télévision régional Fourronais. Mais si les nouveaux arrangements politiques vous permettent de placer une antenne — ce qui n'est pas très clair apres le débat avec Van Heck — il sera peut-être possible de capter notre Focusse en direct, ce qui rendrait les choses encore plus simples. Donc vous pouvez déjà noter que le dernier des gardiens de phare est tout à fait en faveur d'antennes pour les Fourronais qui veulent retourner à Liège (les *Fourronais Sans Frontières*, par façon de parler). Nous par contre, nous ne devons pas avoir d'antennes, parce qu'il y a ici un peu partout le cable, un truc qui fonctionne vachement bien aussi.

Sans blague, comme vous êtes

nommé représentant belge dans la commission pêche du parlement européen, on pourrait débatter par exemple sur la problématique des eurocotters. Un problème qui doit vous intéresser énormément. Qu'est ce que vous en dites? C'est une fois quelque chose d'autre que ces tralalas linguistiques avec les pompiers de Herve. En plus, vous pouvez oublier ainsi un peu ce petit enmerdeur de Huub Broers, qui me semble être un vrai castard lui aussi. Si j'étais vous, je lui donnerais un antenne aussi, qu'il se taise et regarde la télévision comme tout le monde. D'ailleurs s'il ne se tait pas très vite, vous pouvez l'enmener à Liège lui aussi.

Revenons aux problèmes sérieuses. Comme vous savez sans doute: les eurocotters sont vraiment dans la merde. Ils sont devenus très faibles pour concurrencer avec les Hollandais. Holala José, soyez averti: quand les Hollandais entrent en jeu, tout est foutu! Tu fera bien de retourner à Liège avant que les Hollandais peuvent aller voter... parce qu'ils sont très capables de mettre les Belges — Flamands ou Wallons, peu importe — dans leur sac. Donc, récapitulons: eurocotters et Retour à Liège: même lutte, même combat! Ce qui explique sans doute pourquoi on vous à choisi comme représentant belge pour la pêche.

Continuons! Comme les eurocotters sont très faibles pour aller à la pêche, monsieur Schiltz — pas le vieux Hugo, mais son petit cousin Bart — à eu l'idée splendide de les envoyer chercher des crevettes faibles (qui ne sont pas si bonnes que les crevettes fortes, mais qu'est ce que vous voulez hein?!)

Mais il y a quand même un problème. Comme il y a encore un tas de bootjessjouwers qui pêchent sur les crevettes fortes, et qui ne font rien que ça (sauf manger, boire et faire l'amour, mais tout cela n'apporte pas grand chose), ces gens là auront peut-être plus rien à faire. Voilà un sujet pour un débat vachement plus intéressant que vos sottises communales.

Allez, en avant la musique, je vous attends dans le plat pays qui est le mien avec le vent du nord etcetera etcetera. Si la différence entre crevettes fortes et faibles ne vous semblerais pas encore très clair, vous pouvez toujours vous arrêter chez les Mariekes entre Bruges et Gand et goûter la différence.

A propos, ce que je voudrais vous demander encore. Comme vous êtes cultivateur par profession et homme idéaliste politique, il serait peut-être possible de faire quelque chose pour nos bootjessjouwers. Vous ne voudriez pas leur donner un peu de vos terres fourronnais apres que vous êtes retourné à Liège? Les bootjessjouwers pourraient peut-être aller cultiver des tomates, au lieu de se faire fouttre?

Qu'est ce que vous en dites? N'est ce pas un beau compromis ça? Ainsi (1) vous seriez de retour à Liège (2) les eurocotters pourront pêcher les crevettes faibles à volonté et (3) les bootjessjouwers cultiveront des tomates. *Tomates-crevettes* donc et tout le monde sera content.

(Version flamande sur demande)



investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank



InKnokkeoverleed Rafaël Christiaens, stichter van de gelijknamige visgroothandel (zie ook elders in dit blad). De begrafenis greep plaats op 24 januari ll. ↗



Als scheepstimmerman ben je natuurlijk blij dat er vandaag nog steeds houten vaartuigen de zeeën trotseren; Scheepstimmerman Lowyck uit Oostende heeft de jongste maanden de handen vol gehad aan restauratiewerken van het toeristische excursievaartuig Franlis.

Nieuwpoort wordt de vestigingsplaats van het 'Vlaams Visserijcentrum'. Het piramidevormige gebouw van Bloso in de jachthaven zou het onderdak verlenen. De eind vorig jaar opgerichte Visserijraad zou er vergaderen en een stuk van de administratie in verband met de visserij afgehandeld en bewaard worden. ↘



De reders en bemanningen van de vaartuigen die in Oostende de hoogste besomming boekten werden door de werkgroep Promotie Vissershaven Oostende met een gedenkschaal bedacht. Voor de kustvisserij was dat Jacques Bogaert van de O.148, voor de Eurokotters Jef Morbée van de B.65, bij de plakenvissers de N.3 van de Jean Verleene, bij de boomkortvaartuigen van 300 tot 750 pk August Hertsens van de O.583 en bij de grote boomkortreilers Milo Maesen en Marc Dezutter van de O.124

Scheepswerf Oostkamp dicht

Wat in scheepvaartkringen al enige tijd bekend was wordt nu bevestigd: de *Westvlaamse Scheepswerven NV* aan de Legeweg in Oostkamp wordt opgedoekt. De *Scheepswerven van Langerbrugge NV* neemt de activiteiten, hoofdzakelijk herstel en onderhoud van binnenschepen, over. De Oostkampse scheepswerf is een onderdeel van de *Belgische Scheepsbouwcombinatie* (BSC), een consortium van zes middelgrote scheepswerven in Vlaanderen. Behalve de werf in Oostkamp wordt ook deze van Hemiksem gesloten. BSC (52 %) en Gimv-indus (48 %) vonden elkaar in de *Vlaamse Scheepsbouw Maatschappij* (VSM).

De *Westvlaamse Scheepswerven* is een klein maar polyvalent scheepsbouwbedrijf. Het werd opgericht aan het kanaal Brugge-Gent in 1948 door *Achiel Van der Cruysse*, in de eerste plaats om de door oorlogsschade verlamde binnenvloot opnieuw in beweging te brengen. De werf bouwde onder leiding van *Jacques Van der Cruysse* talrijke casco's voor vissersvaartuigen, waarvan de Z.559 *Gudrun* in 1961 de eerste was en de nieuwe Z.474 *Limanda* (1994) de laatste.

De werf kwam in 1991 in handen van de holding *Belgische Scheepsbouw Combinatie* (BSC), die ook al de aandelen van de werven *Fulton Marine* (Puurs), de *Scheepswerven van Hemiksem* en de *Scheepswerven van Langerbrugge* bezat en er later nog de Waalse werf *Chantiers Navals Meuse & Sambre* uit Beez (nabij Namen) en het filiaal *Liège-Monsart* aan toevoegde.

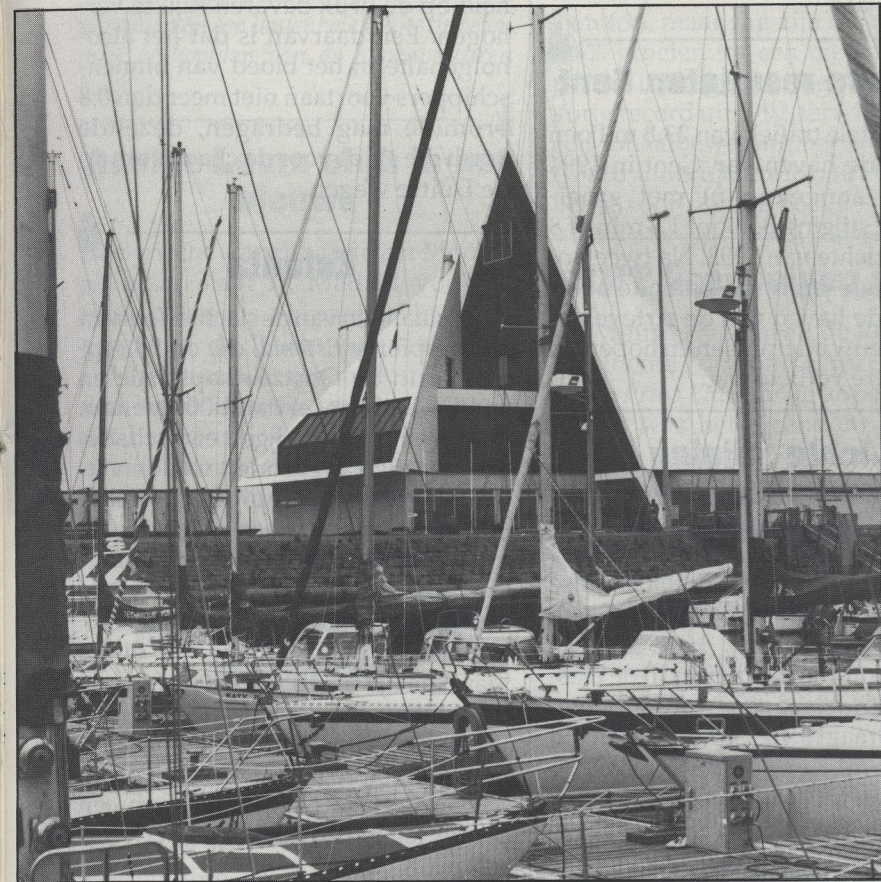
De Oostkampse werf bouwde 35 casco's voor Belgische vissersvaartuigen, waarvan er nog 26 in bedrijf zijn. (gw)

Brengt huurprijs fusie visserijscholen in gedrang?

De intentieverklaring voor de fusie van de visserijscholen tot *Provinciaal Maritiem Instituut (PMI)* bevatte een clause waarbij de ter beschikkingstelling van het didactisch materiaal en de roerende en onroerende infrastructuur het voorwerp zouden uitmaken van een afzonderlijke overeenkomst. In de eerste plaats moest het provinciebestuur dan een huurovereenkomst afsluiten met de Stad Oostende, de Algemene Raad voor het Gemeenschapsonderwijs (ARGO) en de vzw Vrije Visserijschool Paster Pype.

Tijdens de jongste bijeenkomst van de Provincieraad geraakte bekend dat het ARGO-bestuur een huurprijs van 4,7 miljoen per jaar of 390.000 frank per maand vraagt voor de terbeschikkingstelling van de Heistse visserijschool. Bestendig afgevaardigde Gerrit Defreyne is nogal geschrokken van dit hoge bedrag. 'Als de huurprijs voor de Oostendse visserijschool even hoog ligt komt de financiële haalbaarheid van de fusie in het gedrang', zei de gedeputeerde, die hoopt dat er een redelijk vergelijk tot stand komt, waardoor de opening van het PMI op 1 september 1995 niet in het gedrang komt.

De Oostendse Havenkapitein-direkteur Rafaël Ghys gaat op 1 mei met pensioen. Hij nam die functie op in 1967. Ondertussen moet het Vast Wervingssecretariaat een opvolger zoeken voor deze topfunctie. Acht kandidaten, houder van het brevet van kapitein ter lange omvaart, hebben zich gemeld.



Catalogus maritieme vakwerken

Op initiatief van het Maritiem Instituut, werd een catalogoog opgesteld van de vakwerken aanwezig in 4 gespecialiseerde bibliotheken in de Antwerpse haven. Daarin zijn 6.000 werken opgenomen over havens, scheepvaart en vervoerseconomie, uitgegeven tussen 1970 en midden 1994, uit de bibliotheken van het Havenbedrijf Antwerpen, de Antwerpse Scheepvaartvereniging, het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen en de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen. De catalogoog bestaat uit drie delen:

Deel 1: Alfabetische lijst van alle werken per auteur (446 blz.)

Deel 2: Werken geclasseerd binnen 28 hoofdrubrieken (568 blz.)

Deel 3: Namen- en zakenregister (50 blz.)

Meer inlichtingen bij E.S.A., Lange Lozanastraat 223, 2018 Antwerpen. Tel.: (03)240 68 00 Fax.: (03)240 68 88.

Record Antwerpen

Met een zeegoederenverkeer van 109,4 miljoen ton boekt de Antwerpse haven een nieuw absoluut recordcijfer. Ten opzichte van 1993 is dit een toename van 7,5 miljoen ton of 7,4%. Tijdens het jaar liepen iets meer dan 15.600 zeeschepen de haven binnen. Dat is ongeveer evenveel als verleden jaar. De gemiddelde scheepstonnage kende evenwel een stijging met 10,1%. De gezamenlijke scheepstonnemaat bedroeg ruim 163 miljoen ton, tegenover 149,3 miljoen

ton vorig jaar.

Positieve resultaten Gent

Met een totale trafiek van 23,8 miljoen ton heeft de haven van Gent in 1994 opnieuw aangeknoopt met groei-cijfers. De stijging belooft 1,8 mln of 8% ten opzichte van 1993. Na twee opeenvolgende jaren van dalende overslag kan de haven van de Arteveldestad opnieuw ademhalen en hopen op een verdere verbetering.

Lichte stijging handelsverkeer Oostendse haven

Het handelsverkeer in de Oostendse haven kende een trafiekaanwas van 1,5% of 30,117 ton. Het globale overslagvolume dat dit jaar in de Oostendse handelshaven werd opgetekend, bedraagt 3.468.537 ton, verdeeld over 2,16 miljoen ton invoer en 1,31 miljoen ton uitvoer.

Joegoslavische vloot

Volgens berichten uit Belgrado lijdt de Montenegrijnse koopvaardijvloot erg onder de buitenlandse economische sancties. Op dit ogenblik is de vloot bijna een vierde kleiner geworden en telt ze nog 840.000 Bt. De gemiddelde ouderdom van de vloot bedraagt bovendien 16,5 jaar. Volgens de Joegoslavische Kamer van Koophandel heeft zowat de helft van de zeelui de vloot verlaten.

Binnenschippers hebben eigen alcoholwet

De Duitse regering heeft een aantal maatregelen ingevoerd om de veilig-

heid op de druk bevaren Rijn te verhogen. Een daarvan is dat het alcoholgehalte in het bloed van binnenschippers voortaan niet meer dan 0,8 promille mag bedragen, dezelfde norm die geldt voor de chauffeurs op de Duitse wegen.

Estonia

Nabestaanden van de slachtoffers van de rampferry *Estonia*, die op 28 september in de Oostzee kapseisde en zonk, waarbij meer dan 1.000 mensen het leven lieten, krijgen een schadevergoeding aangeboden van de verzekeringsmaatschappij. De aangeboden schikking varieert van 175.000 tot 4,3 miljoen BEF per slachtoffer. Aan elk van 137 overlevenden wil de verzekering 650.000 BEF uitbetalen. De betrokkenen krijgen tot einde maart de tijd om te beslissen of ze met de schikking akkoord gaan of niet. Wanneer ze instemmen met het aanbod, moeten ze in ruil wel afzien van het burgerlijke partijstelling op een proces tegen de rederij van het veerschip.

Gentse havenschepen Wijnakker nam afscheid

In Gent gaf de Gentse havenschepen Raoul Wijnakker (62), de bestuursfakkelt door aan Daniel Termont. De uittrekkende schepen voorspelde zijn opvolger moeilijke jaren. Ook gaf hij uiting aan de scepsis over de werking van de Vlaamse Havencommissie. Wijnakker: *'In oorsprong stond ik achter de gedachte dat het debat over het havenbeleid ruimer was dan alleen maar met de besturen en de gebruikers. Het is verdedigbaar dat ook vertegenwoordigers van de diverse vervoersmodi en de sociale partners erbij betrokken worden. Maar*

N.V. HOSTYNS

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

men moet ook niet in het andere uiterste vervallen en een havenbeleid uitstippelen over de hoofden van de havenbesturen heen.'

Achille Lauro blijft in het nieuws

De Syrische wapenhandelaar Monzer alKassar staat in Madrid voor de rechter wegens zijn aandeel in de kaping van de Italiaanse plezierboot *Achille Lauro*. Dat gebeurde in 1985 en daarbij verloor een Amerikaanse toerist het leven. Het noodlot bleef de *Achille Lauro* overigens achtervolgen. Op het einde van vorig jaar vloog het schip tijdens een cruise voor de kust van Somalië in brand en zonk.

Akties tegen export slachtvee

Britse havens waren in januari het toneel van ernstige botsingen tussen politie en dierenbeschermers. Een 500-tel demonstranten raakten op 6 januari slaags met de politie toen ze probeerden om vrachtwagens met een lading slachtvee de toegang tot de haven te ontzeggen. Vanuit Shoreham zou het vee naar de Franse haven van Dieppe worden overgebracht.

De rellen hielden overigens de hele maand aan. Het protest verhevigde zelfs toen vanuit Groot-Brittannië schapen getransporteerd werden naar de haven van Nieuwpoort. De Britse aktievoerders werden versterkt door hun geestesgenoten aan de overkant en de schapentransporten werden in Nieuwpoort ook al opgewacht door boze dierenvreinden. Zij zijn de mening toegedaan dat het Britse slachtvee op het eiland zelf geslacht moet worden en niet eerst op reis gestuurd moet worden doorheen Europa, waarbij het risico bestaat dat de dieren lelijk toetgetakeld worden.

Vlaamse zeehavens samen goed voor 170 miljoen ton

Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende hebben samen een goederenoverslag gehaald van 169,7 miljoen ton. Daarmee wordt een nieuw absoluut record gevestigd dat de rol van Vlaanderen als draaischijf voor de internationale maritieme handel eens te meer onderstreept. Uitblikker

Antwerpen haalt net geen 110 miljoen ton, maar zag zijn overslag met 7,4% groeien tot een nieuw hoogtepunt. Zeebrugge eindigt dichtbij zijn vorig record uit 1992, terwijl Gent aan een inhaalbeweging begonnen is na twee mindere jaren en ook Oostendse lichte vooruitgang boekt.

RMT koopt eigen schip

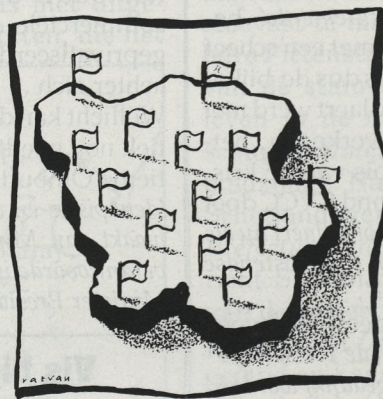
De Ministerraad heeft de Regie voor Maritieme Transport gemachtigd het schip *Prins Filip* aan te kopen. Tot op heden was het eigendom gebleven van de nv Ship Finance, dochtermaatschappij van de ASLK. Een aantal pogingen tot financiering van het schip via het buitenland ('crossborder lease') bleef zonder resultaat. De bepalingen van de oorspronkelijke overeenkomst Ship Finance - RMT van 1989 traden in werking. Voor het einde van het jaar diende een oplossing gevonden te worden. Uiteindelijk werd de voorkeur gegeven aan een aankoop en niet aan een Belgische lease-formule. De RMT zal dus het oorspronkelijke NMKN-scheepskrediet van ongeveer

3,3 miljard frank van Ship Finance overnemen. Voor de resterende 1,3 miljard frank van de totale aankoop-prijs zullen via de diensten van het Ministerie van Financiën de beste marktvoorwaarden bedongen worden.

Olie lozen

Belgische controleurs stelden tijdens de eerste zes maanden van het voorbije jaar 42 illegale olielozingen (voor een geschat volume van 20 M3) vast boven de Noordzee en het Schelde-estuarium. De zogenaamde Beheerseenheid Mattematisch Model (BMM) voerde daarvoor 71 vluchten boven de Noordzee uit.

In 1992 werden door de BMM 58 lozingen vastgesteld en in 1993 waren dat er 53. Dat men ontdekt dat er illegaal geloosd werd betekent nog niet dat men het schip op heterdaad kan betrappen. In de eerste helft van 1994 werden slechts twee vervuilers geïdentificeerd. Sinds 1989 zijn dat er 13 in totaal.



Met meer dan 900 kantoren

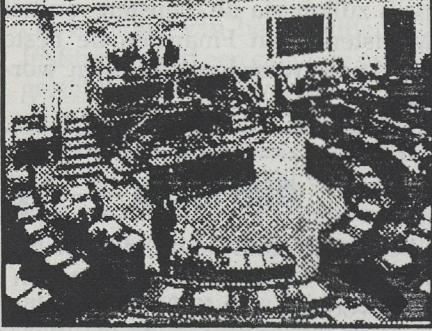
over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?



BBL

Vragen & Antwoorden
de politieke rubriek van HVB



Seminaries en ombudsdiensten

Een politicus zonder mandaat, dat is zo'n beetje hetzelfde als een schrijver die nog nooit een boek geschreven heeft, of een voetballer zonder bal, of een wielrenner die zo'n beetje zijn eigen Ronde van Frankrijk rijdt... in april bijvoorbeeld. Met andere woorden: het is niet altijd duidelijk waar je deze mensen moet plaatsen. Neem nu professor Georges Allaert (zie ook HVB 1, 1995 pag. 33 - 36). Hij laat zijn professoraal oog regelmatig rusten op zijn thuishaven Oostende, maar omdat hij daar ook deelnam aan de jongste gemeenteraadsverkiezingen worden zijn verklaringen door vriend en vijand terecht of onterecht als 'politieke statements' beschouwd... of althans met een scheef oog bekeken, want er is dus de bijkomende moeilijkheid: Allaert werd niet in de gemeenteraad verkozen, hetgeen secretaris François van de kristelijke overheidsvakbond CVCC doet vragen: 'Spreekt professor Allaert nu als hoogleraar of als lid van een Oostendse politieke oppositiepartij?'

Allaert houdt alvast geen blad voor de mond. 'De helft van de 1.466 RMT-personeelsleden moet afgedankt worden,' zo weet hij. 'De drie oudere schepen (Albert, Astrid en Marie-Christine) moeten verkocht worden en er moet een tweede jumboferry (genre Prins Filip) gebouwd worden'. Dat drastische plan zou het einde betekenen van de reguliere verbinding Oostende-Ramsgate, maar who cares? Allaert: 'Met twee luxueuze jumboferry's kan op Midden-Engeland worden gevaren of in samenwerking met andere rederijen cruisevaarten worden georganiseerd. Door stimulering van het regionaal economisch beleid en reconversie kunnen de afdankingen opgevangen worden...'. Zo'n verklaringen klinken als mu-

ziek in de oren van die andere politicus zonder mandaat, de bijzonze lezers inmiddels alombekende Geert Deman. Deze laatste is geen professor en kan zijn verklaringen dan ook niet de wereld insturen onder de hoofding van een seminarie aan een universiteit. Om dat probleem op te lossen werd door Deman en de zijnen een *Maritieme Ombudsdienst F.V.* opgericht, een soort denktank annex dienstbetoon, die de wereld regelmatig op de hoogte houdt van de meningen die daar opgeld maken. 'De pas verschenen étude (sic) van Prof. Georges Allaert ... blijkt de Maritieme Ombudsdienst bij te treden,' zo heet het daar. Hetgeen Allaert naar voor brengt '...past in de denkpiste v/d Maritieme Ombudsdienst die van Oostende een personen en toeristische haven wil maken'.

Maar de Maritieme Ombudsdienst zou de Maritieme Ombudsdienst niet zijn, mocht zij Georges Allaert geen stap vóór zijn: 'De enige mogelijkheid voor het behoud van een groot deel v/h personeel en de bouw van een nieuwe ferry is een totale privatisering'. Totale privatisering dus! Zodoende slaagt de Maritieme Ombudsdienst erin Georges Allaert rechts in te halen. Ook laat zij met deze stelling de Oostendse VLD-volksvertegenwoordiger Ramoudt die alleen maar de commerciële diensten van de RMT geprivatiseerd wil zien een steenworp achter zich.

Wellicht kan de hele RMT-problematiek nog goed aflopen want de Maritieme Ombudsdienst F.V. heeft haar 'denkpistes en waarschuwingen overgemaakt aan Minister Di Rupo federaal verantwoordelijk minister en de Vlaams Minister President'.

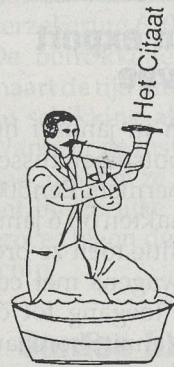
Vis bij de slager?

Drie jaar later vernam senator Desutter van de toenmalige minister van volksgezondheid dat overwogen werd om toe te laten dat een gamma visproducten te koop zou aangeboden worden bij de slagers. Is op dat vlak inmiddels iets ondernomen, zo wilde de senator weten. Minister Santkin liet verstaan dat er terzake niet over één nacht ijs gegaan moet worden. Verder is een koninklijk besluit dat zo'n handel mogelijk moet maken een zaak van verschillende ministeries. Vandaar dat de minister een werkgroep samengesteld heeft die bestaat uit vertegenwoordigers van

die verschillende ministeries. Vooralsnog probeert men daar overeen te komen over de werkwijze die moet gevolgd worden om die zaak aan te pakken. Niet voor morgen dus.

Vervaldag

Naaraanleiding van het opstellen van de regeringsbegroting voor de visserij stelde senator Martens op 21 december onomwonden volgend ultimatum aan minister Bourgeois: 'Als u binnen drie maand geen enkel plan in samenwerking met uw regionale collega hebt opgemaakt, dan interpelleer ik desnoods een halve dag aan één stuk door om alle knelpunten van de visserij met u te bespreken'.



'Ik vind die sociaal-economische geschiedenis van dat Vlaanderen veel boeiender, veel spannender dan de geschiedenis van het moderne Vlaanderen. Neem de vissers. Ik heb gepensioneerde vissers geïnterviewd die mij vertelden dat ze nog elke nacht dromen dat ze de zee opgaan om te vissen, elke nacht weer. Die vissers, dat is toch zo'n bijzondere groep. Ik heb de laatste IJslandvaarders geïnterviewd. Nu zijn er nog een paar die een maand lang met een motorschip gaan, maar ik heb de laatste IJslandvaarders geïnterviewd die - tot 1935 - met zeilboten naar ginder gingen. Heel kleine zeilscheepjes, zo'n vijftien meter lang. Zij bleven zès maanden van huis, van maart tot september. En die visten niet met een net, hé, die visten met een lijn! Ongelooflijk! Een lijn van zestig meter lang, en maar hengelen, over de reling, tweemaal tien mannen naast elkaar. Vis per vis haalden ze naar boven, en zat de kabeljauw diep, dan knoopten ze twee lijnen van zestig meter aan elkaar. Dat horen vertellen, dat directe contact met de geschiedenis, dat spreekt me aan.'

BRTN-producer Eric Pertz in Humo (12 jan. 1995)

Alles over Het Gat (II)

Pentland Firth bekeken vanaf de wal

De spectaculaire fotoreeks van het laatste Vlaamse IJslandvaartuig, de O.129 'Amandine' (zie HVB1,1995, blz. 28) met schipper Marcel Pots aan het stuurwiel, was aanzet tot het schrijven van een drieluik over de Pentland Firth, bij de Vlaamse vissers bekend als Het Gat. Beschreven we vorige maand hoe de visser de zeestraat kent, dan tonen we vandaag hoe de zeestraat natuurkundig in elkaar steekt.

Het begon met een vulkaan

Vele honderdduizenden jaren geleden stond er in het midden van de zeestraat een vulkaan. Toen de Noordzeebodem daalde brak het watergeweld de vulkaan en alle zachte steensoorten af. Zo ontstond de eilandengroep de Orkaden en een grillige Schotse kust met veel obstakels voor de zeevaart: hoge uit zee opdoemende rotspunten (o.a. *Tom Thumb Stack*, *Little Stack* (73 m hoog) en *Muckle Stack* (99 m hoog); rotsmassa's (o.a. *The Knee* van 24 meter hoog en *Gibbs Craig* van 57 m hoog; rotsbogen o.a. *The Glupe* en *Thirl Door*; fjorden die stromingen veroorzaken (o.a. *Long Geo* en *Long Geo of Slaites*) en kelders die zich in de rotsen bevinden (o.a. *The Snib of*

Sannick Bay en *Humlies Hole*).

De verdwenen vulkaan liet zijn sporen na in de rotsen: rode steenlagen worden afgewisseld door donkergrijze. Daartussen zitten zwarte stukken kristal afgewisseld met zandsteen.

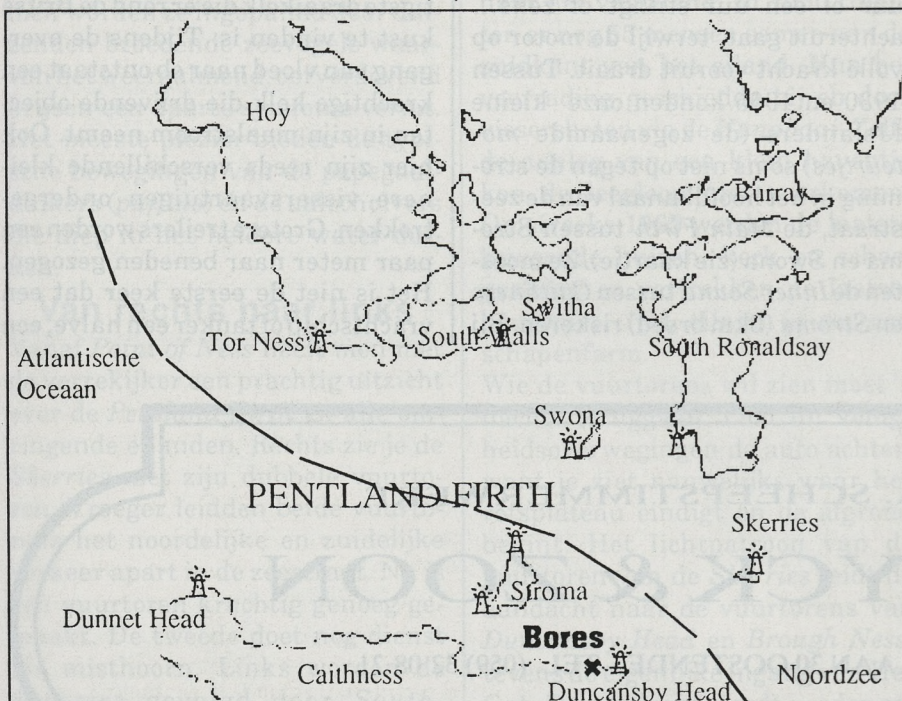
Alhoewel de zeestraat zich slechts 45 km verder van de Noordpool bevindt dan de zuidpunt van Groenland, kent de zeestraat onder invloed van de warme golfstroom een mild klimaat. Er valt weinig regen, er is een zuivere open lucht en 's winters valt er weinig sneeuw. Door de middernachtzon is het er tijdens de zomer klaar tot middernacht.

De bodem van de Pentland Firth bestaat uit ravijnen, uit hoger en lager gelegen plateaus met uitgeschuurde hopen en grotten, die het

onberekenbare stromingspatroon veroorzaken. De Schotse oever van de zeestraat wordt voortdurend geïsterd door wind. Er is dan ook geen boom te bekennen.

Historisch

De mens loopt er al een hele tijd rond. Het oudste gevonden mensenwerk is een halsband van om en bij de 5.000 jaar oud. Verder is bekend dat de *Feniciërs* reeds in 400 voor onze tijdrekening (v.o.t.) door de Pentland Firth voeren en er handel dreven met Keltische stammen. Ze ruilden hun koopwaar tegen sieraden, gemaakt uit ertsen die de *Kelten* vonden in de rotsen. Uit de dagboeken van de Griekse ontdekkingsreiziger *Phyteas* blijkt dat hij in 325 v.o.t. in de Pentland Firth aan wal ging en er Keltische zeevaarders aan boord nam die hem uiteindelijk naar zijn *Ultima Thule* (IJsland) leidden. Alhoewel de *Romeinen* later nooit vaste voet kregen in Schotland, voeren ze regelmatig door Pentland Firth. Als ze aan land wilden komen, kregen ze steevast te maken met een ontembare Pictenstam, de *Catti*. De naam van de stam blijft nu nog verder leven in de naam van het graafschap *Caithness* (zie kaartje op deze bladzijde). Na de kerstening van Schotland werd in het noorden de *Prefecturae de Dungaldbéis* opgericht. Stilaan kreeg de kaap de naam van de prefectuur: *Dungalds by*; later werd dit *Duncansby Head* (aangeduid op kaart op deze bladzijde). Toen de Schotse koning James IV in 1496 de Orkaden en de Shetlandse verwierf deed hij beroep op drie Nederlandse broers (waarvan de oudste *Jan de Groot* heette) om een veerdienst op te zetten naar de eilanden om zijn koninkrijk aaneen te sluiten. *Jan de Groot* werd al snel *John de Groot* en de familie 'the de Groots'. Het dorpje dat rond het veer ontstond kreeg de naam *John O'Groats*. (Op kaartje: ✕)



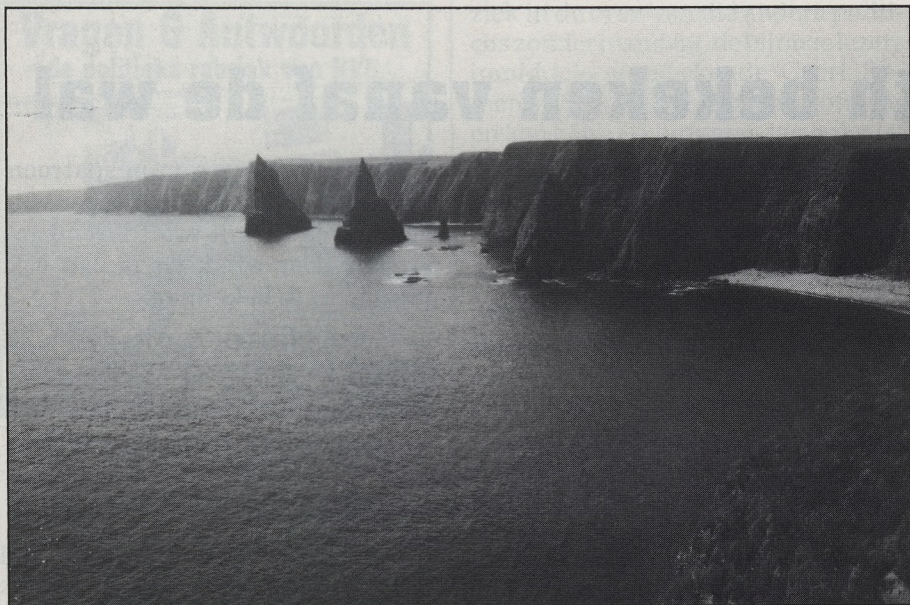
⌊ Vuurtorens

— Route Vlaamse IJslandvaarders door Pentland Firth

✕: John O'Groats

Stromingen

Alhoewel er maar 250 mensen wonen is, voor wat de zeestraat betreft,



De Stacks en grillige kust nabij Duncansby Head. Door de hevige wind is er kilometers landinwaarts geen enkele boom te zien.

John O'Groats de belangrijkste plaats. Het beste punt op de Pentland Firth te overschouwen is *Point of Ness*.

Stromen, onderstromen, tegenstromen

Veertien uur per dag stroomt het water van de Atlantische Oceaan naar de Noordzee (vloed) met een snelheid van 10 tot 12 zeemijlen per uur. Tien uur per dag stroomt het water terug (eb) tegen een iets tragere snelheid. De zeestraat is één van de sterkste stromingsvelden ter wereld. Er bestaat een schema (het laatst aangepast in 1963) ten behoeve van de schippers en stuurlied dat aantoont hoe men het best de zeestraat doorvaart, de ene stroming uitspelend ten opzichte van een andere en dat de gevaarlijkste punten aangeeft. Ten tijde van de

windjammers (zeilschepen) bestonden er *Kaap Hoorn-toestanden*: zeilschepen konden dagenlang optornen tegen, maar desalniettemin stilliggen door tegenstroom en -wind. Vanuit *John O'Groats* roeiden er loodsen naar de schepen die hen, balancerend van de ene stroming en windrichting op de andere, door de zeestraat loodsten. Ook nu valt het voor dat een schip, navigerend tussen de stromingen door, een half uur of een uur stilligt of zelfs... achteruit gaat, terwijl de motor op volle kracht vooruit draait. Tussen 1930 en 1965 konden onze kleine IJslanders (de zogenaamde *mo-teurtjes*) soms niet op tegen de stroming in het hoofdkanaal van de zeestraat, de *Main Firth* tussen *Stroma* en *Swona* (zie kaartje). Ze moesten de *Inner Sound* tussen *Caithness* en *Stroma* (3km breed) riskeren. Bij

mooi weer en quasi stilstaand water (net na vloed) kan men bij *Duncansby Head* zo dicht bij de rotsen varen dat men ze bij manier van spreken kan aanraken.

Veilig aan wal

Vanaf *Point of Ness* ziet men de immer vooruitvliedende, snel schuimende stromingen. De oneven bodem van de *Pentland Firth* en het vele water dat door het nauwe gat moet, doen in die stromingen nog andere en snellere stromingen (*tidal races*) ontstaan.

De grootste en krachtigste getijdenstroom loopt van *Inner Stroma* via *Point of Ness* tot aan *Sannick Bay*. Ze noemt de *Bores* (Zie kaartje). Visserstvaartuigen kunnen er beter niet in verzeild te geraken, want kleine vissersschepen kunnen erdoor onder water getrokken worden. Op een afstand van ongeveer 6km is een tweede getijdenstroom: de *Merry Men of Mey*. Ze raast vanaf *Dunnet Head*, via *Outer Stroma* naar het midden van de zeestraat, waar ze (uitgeteld) wordt opgeslorpt door de hoofdstroming. De derde getijdenstroom loopt op de hoek van *Duncansby Head* ter hoogte van de rots *The Knee* en heet de *Rispie*.

Een ander gevaar heet *Swilkie of Stroma*. Het is de grootste en krachtigste draaikolk die er rond de Britse kust te vinden is. Tijdens de overgang van vloed naar eb ontstaat een krachtige kolk die drijvende objecten in zijn maalstroom neemt. Ook hier zijn reeds verschillende kleinere vissersvaartuigen ondergetrokken. Grotere treilers worden een paar meter naar beneden gezogen. Het is niet de eerste keer dat een vrachtschip of tanker een halve, een

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



De vuurtoren van Dunnet Head. Aan de einder rechts bevindt zich het eiland Hoy en de plaats waar in 1974 de O.288 'Lans' door de zee verpletterd werd.

hele toer of... zelfs tweemaal om zijn as draait vooraleer de motor het schip los kan trekken.

Door de terugslag van zeewater vanuit vele grotten en kelders in de inhammen kan er onder het wateroppervlak een tegenstroom ontstaan, wat gevaar oplevert voor de krabben- en kreeftenvissers die hun potten tussen de rotsen uitzetten. Waar de grotten boven water komen worden ze ingepalmd door duizenden broedende zeevogels waarvan het weergalmend, oorverdovend krijsen een aparte symfonie vormt. Het meeste plezier bieden de typische bewegingen van de papegaai-duikers (*puffins*) en de aalscholvers die diep in het heldere water duiken.

Van rechts naar links

Vanaf *Point of Ness* heeft men met de verreijkker een prachtig uitzicht over de *Pentland Firth* en alle omringende eilanden. Rechts zie je de *Skerries* met zijn dubbele vuurtoren. Vroeger leidden beide vuurtorens het noordelijke en zuidelijke verkeer apart in de zeestraat. Nu is één vuurtoren krachtig genoeg gemaakt. De tweede doet nog dienst als misthoorn. Links worden de *Skerries* gevolgd door *South-Ronaldsay*. *Swona* werd lange tijd bewoond door een boerengezin. Het is nu onbewoond. *Flotta* is het volgende eiland met daarachter

'*Mainland*' of '*Pomona*'. Daarnaast ziet men *South-Walls* met zijn reddingsstation te *Lonhope*. *Hoy* is het eiland met de hoogste klippen van Groot-Brittannië. In het midden van het panorama ligt *Stroma* dat in vorige eeuwen bewoond werd door kabeljauw- en haringvangers. Ze durfden ook de piratentoer opgaan. Rond 1900 woonden er nog 300 mensen. Stilaan vertrokken deze naar het vasteland. In 1950 troepden er nog 55 mensen samen aan de zuidkant van het eiland. Hun bevoorrading geschiedde bij eb door vissersboten via de *Hunabaai*. Zelfs de aanleg van een klein haventje kon de leegloop niet voorkomen. Omstreeks 1965 werden de laatste bewoonde huizen, kerk en school gesloten en vertrokken de laatste bewoners. Het eiland is nu een schapenfarm.

Wie de vuurtorens wil zien moet 's nachts teruggaan. Laat uit veiligheidsoverwegingen de auto achter, want je ziet nauwelijks waar het rotsplateau eindigt en de afgrond begint. Het lichtpatroon van de vuurtoren van de *Skerries* leidt de aandacht naar de vuurtorens van *Duncansby Head* en *Brough Ness*, tevens de eigenlijke ingang van Het Gat. De aandacht wordt verder getrokken door de vuurtorens van *Inner* en *Outer Stroma* en die van *Swona*, die nu volledig geautomatiseerd is en dag en nacht zijn licht-

bundels over de zeestraat laat dwalen. Achter *Swona* ziet men de vuurtoren van *South-Walls* op *Cantick Head*. De vuurtorens van *Dunnet Head* en *Tor Ness* markeren de uitgang van de *Pentland Firth* (beide aangeduid op kaartje, voor aan dit artikel).

Visserij

Vroeger opereerde de vissersvloot van *John O'Groats* vanuit de monding van de *Burn* en de *East End Havenbaai*. Nabij *Auld Brig Mill* bevonden zich scheepswerven. Voor de *stroomdrifters* waren de inhammen te ondiep. De vissers verdwenen naar andere haventjes (o.a. *Lybster* en *Wick*). Vanaf een stenen piertje opereren nu nog 5 of 6 krabben- en kreeftenvissers. Tijdens de hoogdagen van de IJslandvisserij naderden ze bij eb (slack water) wel eens onze treilers om grote kreeften en blauwe langousten te ruilen tegen Belgische sigaretten en een enkele keer tegen een fles zoete drank bestemd voor echtgenote of verloofde. In de omgeving van *John O'Groats* vindt men een schelpensoort (gelijkend op een *kauri*) die nergens anders te vinden is: de *Groatie Buckie*. Deze schelpen worden aaneengeregen tot arm- en halsbanden en verkocht in de winkeltjes (o.a. in *The Last House*).

Op verschillende plaatsen zijn reddingstations gebouwd. Nadat een Noorse tanker met 40 man aan boord strandde, de Aberdeense treiler '*George Robb*' stuksloeg en 12 vissers verloor en het Duitse vrachtschip '*Kathe Neiderkrichner*' zonk op de *Skerries* werd daar in 1965 een mobiele reddingsbrigade aan toegevoegd.

Persoonlijk heb ik verschillende keren de *Pentland Firth* bezocht. Het spektakel dat de wisselwerking tussen schepen, rotsen, zee en wind biedt is ongemeen boeiend. Het ontroerendste moment vond plaats in juli 1978 toen ik aan de ontbijttafel in een *guesthouse* hoog boven de klippen van *Scrabster (Holborn Head)* de O.317 '*Belgian Lady*' zag voorbijvaren met aan het stuurrad mijn oom Marcel Pots.

tekst en foto's Daniël Pots
Volgende maand: De Orkaden en Scapa Flow.

Buiten: boottocht

In 1995 organiseert *De Milieuboot vzw*, educatieve milieuboottochten in het bekken van de Leie en de kanalen tussen de 'achterlanden' en de zee.

Gedurende de afgelopen drie jaren maakten reeds meer dan 30.000 deelnemers, voornamelijk scholieren, maar ook volwassenengroepen, een milieuboottocht mee in het bekken van de Bovenschelde, de Zeeschelde, de Ruppel, de Nete, de Dijle, de Zenne en de Dender.

Dit jaar wordt er gevaren op de Leie, het Kanaal van Roeselare naar de Leie en het Kanaal Gent-Brugge-Oostende.

Tijdens de milieuboottocht, die maximum drie uur duurt, worden de jongeren op aanschouwelijke en ervaringsgericht wijze geconfronteerd met de problematiek van de vervuiling en de zuivering van de oppervlaktewaters. Daarnaast komen ook het leven en het landschap aan de waterkant aan bod. Het geheel wordt ondersteund door een tentoonstelling, aquaria, audio-visueel materiaal en onderzoek van genomen waterstalen.

Op de boot is plaats voor 50 tot 60 personen. De toelichtingen worden aangepast aan het niveau van de deelnemers.

De educatieve milieuboottochten zijn in eerste instantie gericht tot de leerlingen van het 5de en 6de jaar van het Basisonderwijs en tot normaalschoolstudenten van het 2de en 3de jaren van het Secundair Onderwijs, in derde orde van de 4 laatste jaren van het Secundair Onderwijs en van het 3de en 4de jaar van het Basisonderwijs.

Tijdens de schoolvakanties en op weekenddagen kunnen ook jongeren- en volwassenengroepen én individuele deelnemers voor deze tochten inschrijven.

Voor bijkomende informatie, aanvraagformulier(en), affiches en folders met het volledige programma, vertrekplaatsen en -uren van de milieuboottochten, kan men terecht op het secretariaat van *De Milieuboot* op het telefoonnummer (053)77 92 89.

De aanvragen tot deelname gebeuren schriftelijk bij: AMINAL, Cel Promotie, Belliardstraat 14-18, 1040 Brussel.

Binnen: Ostense Ploate

De Bredense *Confrerie van 't Vynckx en Woutermansambacht* nam het initiatief voor de opname van 22 folkloristische liederen uit het Oostendse, uitgevoerd door de koren Tonado en Tonadissimo. Met zijn *Groot Oostensch Liedtboek* wees Jef Klausling al op het belang van die liederen inzake het rijke culturele erfgoed. Met haar koren Tonado en Tonadissimo leverde Aimée Thonon, die voor de artistieke leiding werd aangesproken, een professioneel product af.

Op de CD-hoes prijkt 'Manse van de koaje' expressionistischgevat door wijlen Anto Diez. *Manse* staat meteen symbool voor de liederen die het wel en wee van de visserij verwoorden.

De keuze uit het rijke aanbod aan liederen garandeert voor de luisteraar een staalkaart van verhalen over volkse figuren, het amusements- en karnavalgebeuren, de lokale schonen, de visserstrategie en andere Oostendse toestanden.

Ostense Ploaten' is verkrijgbaar op CD (480 fr.) en op cassette (380 fr.). Te koop bij Willy Devriendt, Brugsesteenweg 53, 8450 Bredene (059/321390) of door overschrijving op rek.: 738-5011935164 van de 'Confrerie VWB'. Bestellingen buiten Bredene: 75 fr. verzendingskosten.

Uitstap: Vier havens, vier steden

Nog tot en met 19 februari 1995 loopt in het nationaal scheepvaartmuseum (Steenplein 1 - 2000 Antwerpen) een fototentoonstelling over de havens van Antwerpen, Le Havre, Marseille en Lissabon. De tentoonstelling wordt georganiseerd door de *Internationale Vereniging Steden en Havens* bestaat die de havensteden meer bekend wil maken. Een vol jaar lang heeft fotograaf *Hugues Fontaine* zijn lens gericht op de vier havensteden die lid zijn van de vereniging: Antwerpen aan de Noordzee, Le Havre aan het Kanaal, Lissabon aan de Atlantische Oceaan en Marseille aan de Middellandse Zee.

Openingsuren: dagelijks, behalve maandag, van 10 tot 16.45 uur.

Inlichtingen: nationaal scheepvaartmuseum, tel.: 03/232 08 50

Wij vernamen het overlijden van RMT-matroos Jean-Pierre Verduyze. Hij werd geboren te Oostende op 30 juli 1949 en overleed er op 1 januari 1995. De begrafenis greep plaats op 7 januari.

Op 14 januari 1995 overleed visser op rust Karel Velghe, weduwnaar van Yvonne Brysse. Karel Velghe werd geboren te Adinkerke op 2 december 1902. De begrafenis greep plaats op 19 januari 1995.

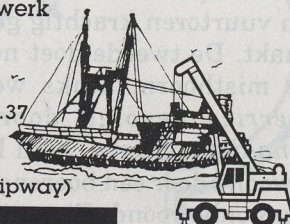


Verheye Joël

n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk

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



Containercolloquium

Zoals we vroeger reeds meldten organiseert de *Jonge Economische Kamer* van Blankenberge op vrijdag 17 februari 1995 om 14 uur een *Containercolloquium* in de congresruimte van de 'Florealclub', Koning Albertlaan 59 te Blankenberge. Vooral de containerbehandeling en de trafieken in de Vlaamse havens en hun respectievelijke posities in de Europese havenpolitiek zullen belicht worden. Sprekers: mevrouw Achten, voorzitter van de groepering der havenbelangen van Antwerpen; M. Dubois, directeur-generaal van Ferry-boots Zeebrugge; Peetermans voor het gecombineerd vervoer van B-cargo Brussel; J. Strubbe, secretaris-generaal van de administratie van Waterwegen en het Zeewezen; F. Traen, Voorzitter van het havenbestuur Brugge-Zeebrugge; M. Vermorgen, Bestuurder-directeur van Seaport-Terminals Antwerpen en Algemeen Directeur van Flanders Container Terminals Zeebrugge en E. Wouters, Algemeen Directeur van Maersk Belgium Antwerpen. Moderator is M. Minnebo, maritiem journalist.

Inlichtingen kunnen bekomen worden bij Jaycees Blankenberge-Oostkust, Memlinglaan 10, 8370 Blankenberge (dh)

Ferry-Boats Zeebrugge krijgt Certificaat

Ferry-Boats Zeebrugge is ruim 70 jaar actief in de Zeebrugse haven. De voorbije 25 jaar heeft het bedrijf ruime ervaring opgedaan in de container-transport. Door de vele inspanningen heeft men voor de *Shortsea Containerterminal (SCT)* en de *Ocean Containerterminal Zeebrugge (OCZ)* het Belgische en Nederlandse *Internationaal Standaard Organisatie 9002 Certofocaat (ISO 9002)* behaald.

Dit Certificaat heeft twintig verschillende normen, waaronder veiligheid, organisatie, deskundigheid van het personeel, onthaal van klanten, de vaartuigen... Het heeft een geldigheid van drie jaar. Elke zes maanden zijn er controles en krijgt men desgevallend drie weken de tijd om fouten te corrigeren.

Uitbreiding van de Zeebrugse haven

Het Vlaams gewest wil de diepgang van de toegang tot de Zeebrugse haven door baggerwerken op 18 m brengen, omdat alle infrastructuur in de haven meer dan 18 m diep is. Verder moeten in verschillende dokken kaaien en retourkaaien gebouwd of verlengd worden, daarbij behoren opspuitings- en baggerwerken, versteviging van de kaaimuren van de havendam en renovatie van de oude zeesluis. De bouw van een tweede zeesluis ten oosten van de bestaande zeesluis is eveneens gepland, aanpassingswerken van de afleidingsvaarten op het Leopold- en Schipdonkkanaal en de bouw van een pompemaal. Het Boudewijnkanaal zal verbreed worden tot 250 m. In de Brugse binnenhaven komt er naast de renovatie van de dokken ook een aanleg van verschillende havenwegen die aansluiten op het wegennet en dienstwegen. De tunnel onder de Kustlaan is in volle afwerking, er wordt ook een wegbrug over het Boudewijnkanaal voorzien. (dh)

FAILLIET

▣ **DEETENS BVBA**, Scarp-houtstraat 92, 8380 Lissewege-Brugge en exploitatie aan de Vismijnstraat 34, 8380 Zeebrugge. Groothandel in vis en visserijproducten, op bekentenis failliet verklaard op 4 januari 1995.

▣ **BEL-FISH BVBA**, Groenlandstraat 602, 8380 Zeebrugge. Groot- en kleinhandel in vis en viskonserven, failliet verklaard op bekentenis op 10 januari 1995.

▣ **SANDERS Jacques**, Kemmelbergstraat 13, 8400 Oostende, reder ter kustvaart-sportvisserij. Failliet verklaard op dagvaarding op 5 januari 1995.

▣ **KONSTRUKTA BVBA**, Rederskaai 11, 8380 Zeebrugge. Scheepsconstructie en -herstellingsbedrijf, failliet verklaard op 10 januari 1995.

Visbrochure

Omdat het promotie-kookboek '*Vis natuurlijk*' intussen al aan zijn 70.000ste exemplaar toe is, besloot de Vlam (Vlaamse dienst voor Agromarketing) een tweede deel te publiceren. Om dat nieuwe deel aan te kondigen werden onder vishandelaars 100.000 brochures verspreid. Deze brochure somt de 25 vissoorten, schaal- en schelpdieren op die in het boek behandeld zullen worden. Meer info over het op komst zijnde *Vis Natuurlijk deel II* krijgt u bij Vlam, Leuvenseplein 4 te 1000 Brussel (Tel: 02/501.62.32.)

Deense vissers vrijuit

De eigenaars van de twee Deense vissersvaartuigen die op 24 maart vorig werden opgebracht gaan vrijuit. Het Hof van Beroep in Gent oordeelde dat de procureur zich bij de dagvaarding niet aan de wettelijke termijnen gehouden had. De staat is nu verplicht de borgsom (100.000 fr.) en de opbrengst van de aangeslagen vangst (200.000 fr.) terug te betalen.

De Deense haringvangers *Landsend* en *Jyteborg* werden vorig jaar naar Zeebrugge opgebracht door het visserijwachtschip *Merksem* omdat ze net binnen de limieten aan het vissen waren. In eerste aanleg werden de reders veroordeeld tot een boete van 30.000 frank, in beroep gaan ze vrijuit door de procedurefout.

Dennis Utterwulghe verongelukt

De 23-jarige Dennis Utterwulghe is tijdens werkzaamheden aan de *Z.510 Albrecht Rodenbach* verongelukt. Het ongeval gebeurde in de haven van Zeebrugge waar de hulpmotorist verpletterd werd door het korijzer. Ondanks de snelle tussenkomst van een urgentieteam overleefde de jonge visser het ongeval niet. Het slachtoffer was de zoon van reder-schipper Emiel Utterwulghe en Anne-Marie Dekoninck, eigenaars van de grote Zeebrugse boomkor-teiler.

HET IS ALWEER van november 1994 geleden dat we in HVB nog iets konden vernemen over de shanties. Maar vandaag nemen we de draad weer op. Herinneren we de lezer eraan dat de shanty een zeemanslied is dat helpt bij het werk aanboord of dat de uitvoering van de taak bespoedigt. Een ander lied kan dan weer de vermoeide zeevaarders aansporen vooral geduldig te blijven.

Toen Columbus, in zijn poging Indië en het rijke China te vinden, berekend maar ongeweten richting Cuba vaart, moet de jongen die de zandloper keert elk half uur een ander wijsje zingen. Zo zingt hij, als het vijf glazen wordt:

Vijf voorbij, de zesde loopt,
Meer zal volgen naar men hoopt,
Glazen keren nog eris,
Uren tellen versnelt de reis.'

(Uit S.E. Morison, Christopher Columbus, Mariner - vertaald, Spectrum 1959)

Van zodra een overwerkte bemanning aangepord moest worden, riep men de Shanty-man. Bijvoorbeeld aan de Kaapstander.

(Red. André Baert)

Zeemansliederen (VIII)

De Capstan-Shanties

OM HET ANKER op te halen werd in het eerste deel van de 19de eeuw aan boord van de grote zeilschepen nog steeds de ouderwetse *ankerspil* gebruikt zoals dat al eeuwenlang de gewoonte was. Deze 'spoke-windlass' of *braadspil*, meestal aan de achterzijde van het bakdek opgesteld, bestond uit een horizontale trommel (de *spilkoning*) die aan weerszijden voorzien was van zijn 'pigeon-holes' (zoiets als in de velg van een wiel, zie ook foto op volgende bladzijde). Hierin viel de pal van de *palbeting*. De mannen van de 'windlass-gang' — minstens 4 — staken twee aan twee een spaak in deze *holes* en duwden ze neerwaarts. Vervolgens trokken ze de spaak uit, terwijl hun collega's de hunne plaatsten en op hun beurt de trommel deden

draaien. Het resultaat, een ritmisch werk in twee tijden, leende zich uitstekend voor het zingen van elke shanty met een duidelijke *beat*. Vermits ook de oude knikpompen (Engels: *brake-pumps*; Scandinavisch: *Nickapumpar*) een zelfde werkwijze vereisten, hadden de oudste windas en pomplieden een typisch ritmische 'hauling-song'-vorm.

Van braadspil naar downtonpomp

Naarmate de schepen groter en sneller werden, maakten de braadspillen plaats voor de *kaapstander* of *gangspil* (Eng. *capstan*; Fr. *cabestan*). Deze verticale kolom met grote handspaken werd bediend door een groep matrozen, 2 à 3 man per

spaak, hun borst er tegenaan gedrukt; in één 'vloeiende' ronddraaiende beweging. Dit continue ritme en de onvermijdelijk optredende verveling bij dit zeer monotone werk maakte shanties noodzakelijk waarvan meer geestelijke verstrooiing dan pure arbeidssynchronisatie verwacht werd. Vergeet niet dat zelfs met gangspil het ophalen van 40 vadem ankerkabel tot 3 à 4 uur kon duren!

Zo werden de echte *capstan-shanties* (ofte gangspilliederen) meer lyrische liederen waarvan de inhoud samenghangend en zinvol was, en de nadruk minder op het ritme lag. Puur muzikaal waren het de mooiste shanties. Vaak waren het de 'grand-chorusses', echte 4-regelige refreinen door de hele *crew* meegezongen. Net zoals bij het werk aan de nieuwe Downton-pompen — grote draaiende vliegwielen — doken dan ook zelfs *ballads* en *marsen* als capstan-shanties op. Wel bleef de 2/4 of 4/4-maat van de oudere liederen, zij het minder nadrukkelijk, behouden. Een overzicht geven van alle gangspilliederen is onmogelijk. Hier volgen een aantal der meest befaamde en markante voorbeelden.

Sally Brown

Eén der beroemste capstan-shanties is *Sally Brown*, het is nauw verwant aan en wordt soms verwisseld met de hauling-song 'Hilo John Brown'. Vermoedelijk is het in West-Indië ontstaan op de schepen van de Engelse Westindische Cie, die met suiker en rum uit Jamaica of Barbados terugkeerden. 'Sally' is een personificatie van de verleidelijke halfbloedmeisjes of mulatten uit ondermeer Kingston. In één bijzondere

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69

Solo
I shipped on board of a Li-ver-pool li - ner.

Cho.
Way ho, a - roll - ing - go.

Solo
And we shipped on board of a Li-ver-pool li - ner.

Cho.
For I spent my mo-ney long with Sal-ly Brown.

Way-Hay, Roll and Go.
She belongs to the Wild Goose Nation
Spend My Money On Sally Brown

Sally Brow, I'm bound to leave you,
Way-Hay, Roll and Go.
Sally Brown, I'll not deceive you
Spend My Money On Sally Brown

versie, genoteerd door de Noorse shantyman H. Rützebeck, wordt Sally zelfs ten tonele gevoerd als dochter van de gevreesde ronselaar 'Sjanghai' Brown. (Muziek: zie hierboven).

Sally Brown, she's a bright Mulatter,
Way-Hay, Roll and Go.
She drinks rum and chews terbacker
Spend My Money On Sally Brown

Sally Brow, she has a daughter,
Way-Hay, Roll and Go.
She's the one that I was after.
Spend My Money On Sally Brown

For seven long years I courted Sally,
Way-Hay, Roll and Go.
But she would always dilly-dally.
Spend My Money On Sally Brown

I bought her gowns and pretty laces,
Way-Hay, Roll and Go.
I took her out to fancy places,
Spend My Money On Sally Brown
Sally lives in het old plantation,

Sally Brow, she's a bright Mulatter,
Way-Hay, Roll and Go.
She drinks rum and chew terbacker,
Spend My Money On Sally Brown

Leave her Johnny

We hebben vroeger reeds opgemerkt dat de zeeman zich in zijn liederen heel wat grofheden kon permitteren die hem elders verboden waren, inbegrepen kritiek of beledigingen aan het adres van zijn meerderen. De uitzondering hierop vormde deze 'paying-off' shanty die alleen maar gezongen mocht worden bij het neerlaten van het anker in de aankomsthaven. Of bij het laatste droogpompen van het schip vooraleer de zeelui afmonsterden. Elk gebruik ervan tijdens de reis zelf stond gelijk aan rebellie en het lied werd dan ook meermaals als aanzet tot mouterij gezongen.

Oh the times they are bad and the wages they are low
Leave her Johnnie, leave her
Oh the times they are bad and the

wages they are low
Oh it's time for us to leave her
Oh we've sailed many ships and w've roamed the sea around
But we've never sailed aboard a ship so certain hellfire bound

She was a rotten hulk the day they signed us on
Oh the captain's breath is foul with gin, his tongue is thick and brown

We knew he'd spent the clipper's stores carousing 'round the town
We sensed that the owners schemed and hoped that we would drown

We cruised down in the Atlantic and we weathered every storm
We've patch an sewed on canvas that was rotten, old, and torn

The captain is a miser and the steward is a crook
They even rationed shark's meat caught on the sailor's hook

The food served on this lousy hulk is rotten as can be
The salt horse putrid with maggots you can see

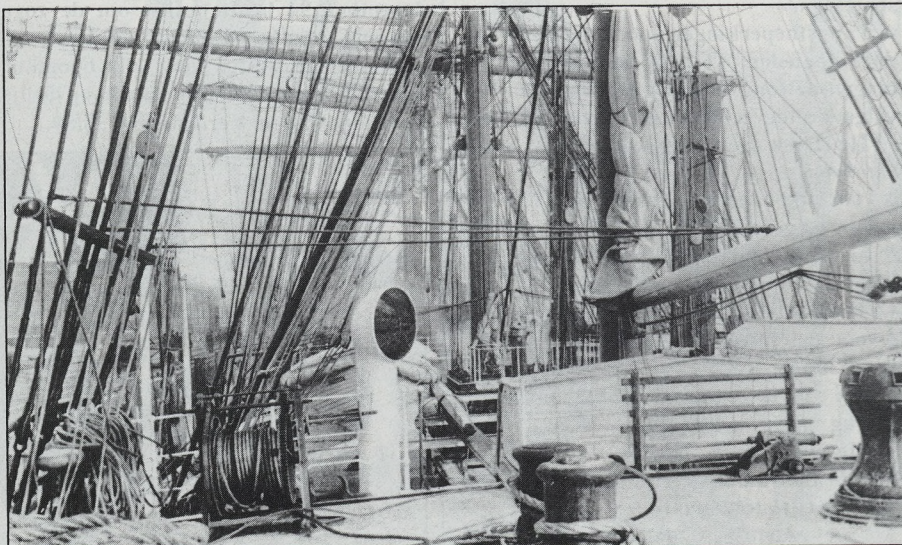
Salt pork is so rotten that it walks all by itself
The cook he had to kill the worms right there on the shelf

The captain fears a mutiny and carries 'round a gun
The frightened wife in cabin stays alone with her son

The West Coast is hungry for strong men such as we
There ashore we'll welcome be as escapes from the sea

When harbor is made and sails they are furled
We'll say farewell for good to Captain Thomas Churl

(Vervolgt)
René van Mol



Bemerk vooraan rechts de lege kaapstander met daarachter de spaken in hun spaakrek. Illustratie uit *Les Grands Voiliers*, Edita Lausanne, 1967.

Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de krantenwinkels op vrijdag 3 maart

Aanvullende quotamaatregelen beogen betere spreiding van het tongquotum

Als inzet van het nieuwe jaar maakte het Ministerie van Landbouw een uitgebreide reeks aanvullende quotamaatregelen bekend. Zo worden de tongvisserij in de Noordzee en de Golf van Biscaje herschikt om een beter spreiding van het tongquotum te bekomen.

Omdat er nog geen quota voor de gemeenschappelijke visbestanden met Noorwegen zijn vastgelegd werd een overgangsregeling uitgewerkt. Deze bestaat erin dat tijdens de eerste drie maanden (1/4de van het jaar) één derde van de quota '94 worden toegekend voor kabeljauw, schelvis, wijting en schol in de Noordzee.

In overleg met de *quotacommissie van de Rederscentrale* werden een aantal tijdelijke aanvullende maatregelen uitgevaardigd (MB 27.12.94):

1. De aanvoer van schol met een lengte van minder dan 27 cm is verboden.
2. Vangstbeperkingen voor tong in de Noordzee: (omvatten een globaal quotum en een individueel quotum per vaartuig):
 - a) Het totale tongquotum in de Noordzee voor de groep vissersvaartuigen van 300 pk of minder is voor de eerste zes maanden van 1995 vastgesteld op 450 ton aanvoergewicht. Indien dit quotum voor 30 juni 95 uitgeput geraakt wordt de tongvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep vaartuigen.
 - b) Het totale tongquotum in de Noordzee voor de groep van vissersvaartuigen van meer dan 300 pk is voor de eerste zes maanden van 1995 vastgesteld op 900 ton aanvoergewicht. Indien dit quotum voor 30 juni 95 is opgevist wordt de tongvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep vaartuigen
 - c) Aan de vissersvaartuigen van 300 pk of minder wordt in de Noordzee en het Schelde-estuarium tot eind juni 95 een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 2.000 kg, vermeerderd met 25 kg per pk van het vaartuig.
 - d) Aan vissersvaartuigen van meer dan 300 pk wordt in de Noordzee en het Schelde-estuarium tot eind juni 95 een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 3.500 kg, vermeerderd met 12 kg per pk van het vaartuig.
 - e) Indien op zeker ogenblik een vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid tong heeft opgevist, dient het vissers-

vaartuig vanaf dat ogenblik de tongvisserij in de Noordzee en het Schelde-estuarium stop te zetten tot eind juni 95.

Indien het vissersvaartuig de hem toegewezen hoeveelheid tong overschreden heeft, wordt de visvergunning ingetrokken voor een periode van tenminste vijf achtereenvolgende dagen. De periode vangt aan op de dag volgend op die van de notifikatie van de overschrijding die de Dienst voor de Zeevisserij per aangetekend schrijven aan de reder van het betrokken vaartuig zal bezorgen.

In geval de aan het vissersvaartuig toegewezen hoeveelheid tong met meer dan vijf procent werd overschreden wordt de periode van vijf dagen vervangen door een aantal opeenvolgende dagen gelijk aan het aantal procenten overschrijding van de aan het vissersvaartuig toegewezen hoeveelheid tong. De overschreden hoeveelheid tong wordt in mindering gebracht op de hoeveelheid tong die aan het vissersvaartuig zal worden toegekend vanaf 1 juli 95.

3. Vangstbeperkingen voor tong in de gebieden VIIa,b (Golf van Biscaje):

- a) De visserij op tong is verboden gedurende januari 95
- b) Het totale tongquotum in de gebieden VIIa,b is voor de periode 1 februari tot 31 mei 95 vastgesteld op 200 ton. Indien voor 31 mei dit tongquotum is uitgeput wordt de tongvisserij in het gebied gesloten. (nvdr.: *vorig jaar: 300 ton tijdens de eerste zes maanden van het jaar. Het gebied werd op 13 mei reeds gesloten wegens uitputting van het vooropgestelde tongquotum. Voor de rest van het jaar bleef toen nog 121 ton over die nog voor eind juli was opgevist.*)
- c) Per kalenderdag mag de tongvangst in de gebieden VIIa,b 1.200 kg niet overschrijden.

4. Vangstbeperkingen voor tong in de andere gebieden. Tot en met 30 juni 95 mogen de tongvangsten per kalenderdag volgende hoeveelheden niet overschrijden:
- VIIa (Ierse Zee - *vorig jaar gesloten op 14 oktober*):

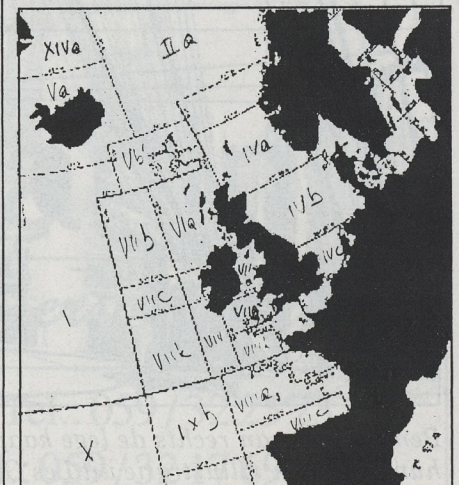
- Δ voor alle vaartuigen maximaal 750 kg, zolang er geen 100 ton is opgevist
- Δ voor alle vaartuigen maximaal 500 kg, ingeval 100 ton is opgevist
- VIId (oostelijk Kanaal):
- Δ voor vaartuigen tot en met 300 pk, maximaal 300 kg
- Δ voor vaartuigen vanaf 301 pk, maximaal 450 kg
- VIIe (westelijk Kanaal):
- Δ voor alle vaartuigen maximaal 250 kg
- VIIf,g (Bristolkanaal):
- Δ voor vaartuigen tot en met 300 pk, maximaal 500 kg
- Δ voor vaartuigen vanaf 301 pk, maximaal 800 kg

- VIIh,j,k (zuid en west Ierland):

- Δ voor alle vaartuigen maximaal 800 kg
- 5. Volgens maatregelen blijven van kracht:
 - Per kalenderdag mag slechts uit één Icesgebied tong worden aangevoerd, voor zover in dit gebied een tongquotum beschikbaar is.
 - De hoeveelheid tong die aan een vissersvaartuig wordt toegewezen is niet overdraagbaar naar een ander vissersvaartuig.
 - Aan de vissersvaartuigen van de Scheldenvloot die enkel binnengaats mogen vissen wordt geen tongquotum in de Noordzee en het Schelde-estuarium toegekend. Alle andere vissersvaartuigen mogen geen tong vissen op de Westerschelde binnengaats, met uitzondering van de vissersvaartuigen van de Scheldenvloot die de toelating hebben om in het Schelde-estuarium te vissen.
 - De periode van elke intrekking van de visvergunning wordt volledig uitgevoerd, ook al wordt de periode aangevangen of beëindigd in het tweede semester van 1995.
 - Iedere reder dient zelf de stand van de tongvangsten van zijn vaartuigen in de Noordzee bij te houden. De Dienst voor de Zeevisserij zal in 1995 geen tussenstanden mededelen.
 - Alle gegevens in het logboek en in de aangifte van aanvoer moeten leesbaar en onuitwisbaar worden ingevuld. Opgetekende gegevens mogen niet worden gewijzigd. In geval van vergissing worden de verkeerde gegevens volledig doorstreept en vervolgens in de juiste vorm genoteerd en voorzien van de paraaf van de kapitein (schipper) of zijn gemachtigde.

Scholbox blijft heel het jaar gesloten

De Europese Visserijraad van 19 en 20 december 94 heeft beslist om de zogenaamde scholbox vanaf 1 januari tot 31 december te sluiten voor alle boomkorvaartuigen die niet vermeld zijn op de lijst in bijlage van de Verordening 55/87.



Uit het leven van een Noordzeeduiker

Daniël Marsham:

'Wil je tot rust komen, dan moet je onder water zijn!'

HETGEEN DE VISSERS tijdens het werk niet te zien krijgen, daar ligt het terrein waar Daniël Marsham enthousiast zijn hobby uitoefent. Eerst bracht hij zijn dagen beroepshalve nog op het water door, maar toen hij aan de wal ging (wij schreven bijna *de walging*) werken, bleef de zee hem roepen. En zodoende kreeg hij er uiteindelijk — en letterlijk — een eigen kijk op.

Marsham (47 jaar) voer van 1966 tot '73 als 1ste officier-elektricien op Belgische koopvaardijvaartuigen. Vader Ronny Marsham, destijds mecanicien op de Oostendse Baelskaai, was overigens geen onbekende in de visserij. En dat de zee in het Marshambloed zit bewijst ook broer Roger die vandaag nog steeds actief in de koopvaardij vaart. Daniël Marsham zegde de zee beroepshalve vaarwel toen hij in 1976 bij de kraandienst van stad Oostende terecht kwam. In 1979 werd hij lesgever aan het technisch onderwijs in De Panne. Vandaag vinden we Daniël weer in het Oostendse stadhuis bij de dienst die zich buigt over het onderhoud van stadsgebouwen. *Zeedierenjager* stond erbij en keek ernaar.

Daniël Marsham is 'duikschoolverantwoordelijke' en lid van het bestuur van de diepzeeduikclub 'Scuba', met 120 duikende leden één van de grootste clubs uit de streek. Wat bezielt hem om kopje onder te gaan? Marsham: 'Onder water kom je tot rust, je hoort er alleen je eigen adem. Heerlijk ook is het gevoel van gewichtloosheid. En ook op het droge

is het diepzeeduiken een verrijkende ervaring. Je leest boeken over het onderwerp, je interesse voor natuur wordt groter en je milieubewustzijn groeit'.

Gevaarlijk?

Duiken doet hij onder andere op de Oosterschelde en het Grevelingenmeer. Marsham: 'Daar zie je kreeft-

ten, zee-katten en kleurrijke zeedahlia's en -anemonen. Het water is er helder of troebel, naargelang de heersende windrichting en -kracht. Er worden ook clubreizen georganiseerd naar Spanje en Egypte'. Alleen ervaren duikers mogen naar de gevaarlijke bodem van de Noordzee toe. Marsham: 'De Noordzee is het verraderlijkste duikgebied. Het tij maakt het duiken bijzonder moeilijk en je moet ook oppassen voor losliggende netten rond de wrakken'.

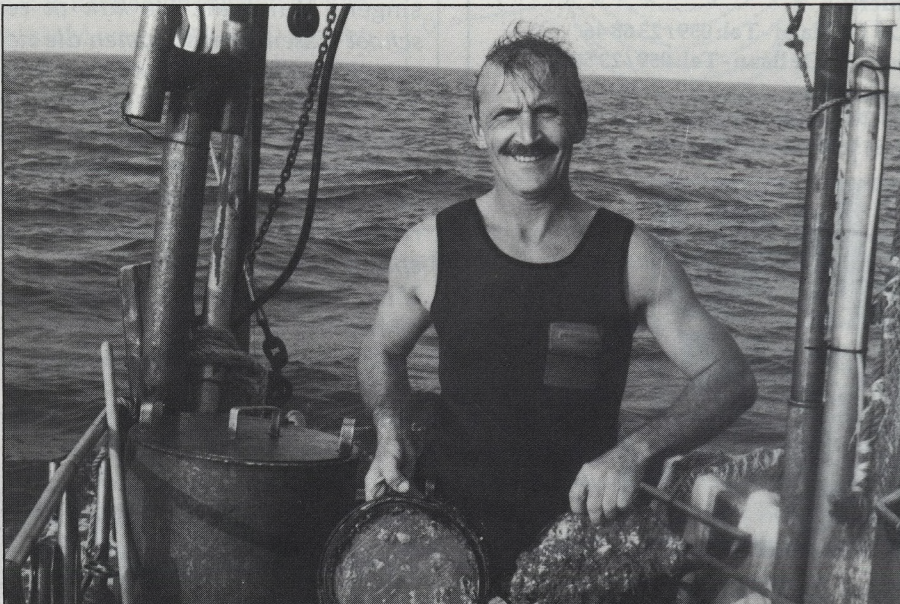
In ons land zijn er een 10 000-tal duikers waarvan er 200 in clubverband in de Noordzee duiken. Met 3 tot 10 trekken ze per boot het zeegat in om er de knepen van het vak toe te passen. Marsham: 'Duiken is teamwork, we gaan met z'n tweeën de zee in. In de Noordzee duik je tot op dieptes van 30 tot 60 meter. Om 40 meter te dalen heb je twee minuten nodig en het kost je een drietal minuten om weer boven te komen; zodoende vermijd je ongevallen en problemen met compressie. Ook omdat zo'n ongevallen niet fataal zouden aflopen zijn er goede duikleiders nodig en duik je nooit alleen'.

Daniël vindt er zijn plezier in jonge mensen op te leiden en ze te zien evolueren tot goede duikers en zelfs tot experts.

Dag in, dag uit

Het gebeurt dat de duikers een boot huren om 5 à 6 dagen op zee te vertoeven. Dan zijn ze weleens met 15 man aan boord en lossen ze elkaar op de wacht af. Dan duiken ze twee keer en bij goed getij en stroming zelfs drie keer per etmaal.

Bij de duikbeurten maken ze gebruik van het stil tij (dus de tijd zonder veel stroming tussen eb en vloed of omgekeerd). Duiken kan maar veilig gebeuren bij maximaal 0,8 mijl stroming per uur. Marsham: 'Bij grote stroming ben je zoals een wapperende vlag als je het wrak vasthoudt en van zodra je het loslaat ben je gelijk weg, mee met het getij.'



Daniël Marsham: Soms zes dagen op zee, alleen maar om te duiken.



Daniël Marsham leidt jonge duikers op. Hier bij de doopduik van een leerlinge in de Blaarmeersen.

Vrouwen

Inmiddels is de opleiding van diepzeeduikers erg veranderd. Marsham: '15 jaar geleden toen er nog bijna geen diepzeeduikers in ons land waren, was zware fysieke training nog een onderdeel van de opleiding;

nu is de training minder op lichamelijke kracht gebaseerd, maar meer op veiligheid. Daardoor ook komen vrouwen vandaag beter aan de bak in deze sport. Meer en meer vrouwen beginnen te duiken! Het mag eigenaardig klinken, maar een vrouw

verbruikt minder lucht onder water dan een man. Wellicht betekent dat dat ze rustiger zijn onder water'.

Wrakken

In de Noordzee zijn de wrakken de pleisterplaats van allerlei zeeorganismen. De wrakken doen dienst als kunstmatige riffen. Marsham: 'Er is dan ook veel leven te zien rond de scheepswrakken: kabeljauw, krabben, kreeften en de prachtige plantengroei. Buiten de wrakken zie je maar weiniggroei, niets eigenlijk, je ziet wel een zeebodem van zand en modder, hier en daar platvis, een tong... en dicht tegen land zie je garnaal. Da's al. Duikers blijven dus rond de wrakken, omdat er elders niets te zien is'. Maar waar de wrakken zijn, daar gebeurt het. Marsham: 'Veel wrakken staan nog mooi recht, de masten en de brug zijn soms verdwenen. Onder deze wrakken zijn ook nog oude zeilschepen te vinden. Het Rijksstation helpt ons met het opzoeken van de namen van de door ons bezochte wrakken. De duikers vinden de positie met de modernste apparatuur nadat ze over de ligging getipt zijn door vissers'. Zelden gaan ze in het wrak zelf kijken. Marsham: 'Het is niet erg moeilijk om erin te komen, maar er terug uit geraken is een gevaarlijke onderneming. Maar de omgeving rond het wrak is al mooi genoeg, waarom zou je dan onnodige risico's nemen'.

En verder is de Noordzee vol verrassingen. Marsham: 'Je kan in een school vissen terecht komen die zich voor je opent en zich achter je weer sluit: een mooi gezicht. Dat wil zeggen: gesteld dat je iets ziet want de zichtbaarheid varieert van vijftien meter tot... nul! Windkracht, windrichting en sterkte van de stroming spelen hierin een rol'.

Maar dáár weten de vissers alles over.

Zeedierenjager

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 3234 91 - Fax 059 / 33 05 50

Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

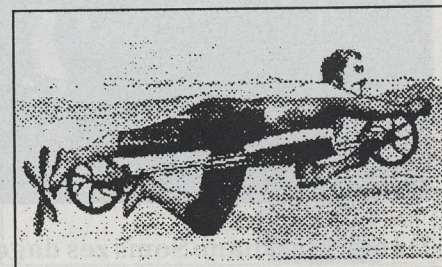
Ploegbazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07

Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



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



Vistechnieken van de Vlaamse vissers (VIII)

De V-korren

Vlaamse zeevissers bedrijven de tongvisserij met twee soorten netten: de alom bekende 'steennetten' en de minder bekende 'V-korren'. Het verschil tussen die twee netsystemen zullen we toelichten in twee opeenvolgende afleveringen. Voor de verklaring van veelvuldig gebruikte termen als sikkelen, kittelaars, wekkers e.d. verwijzen we de lezers naar vorige afleveringen in deze reeks waar die termen uitgelegd worden.

Bij het steennet wordt vóór het net een kettingmat gespannen dat onderverdeeld is in vierkantje mazen. Met zware motoren uitgeruste schepen gebruiken het zware steennet om op zeebodem te vissen waar veel grote stenen liggen, vandaar de naam steennet. De grote stenen kunnen niet door de vierkante openingen van de metalen mat in het net terecht komen, waar ze zeker schade zouden aanrichten. Over de steennetten zullen we het verder in volgend artikel hebben.

Wanneer men op zachtere (modder) gronden vist met hogerbeschreven net is deze kettingmat overbodig. Op gronden waar geen stenen liggen wordt ook meer gevangen met de V-kor of het V-net.

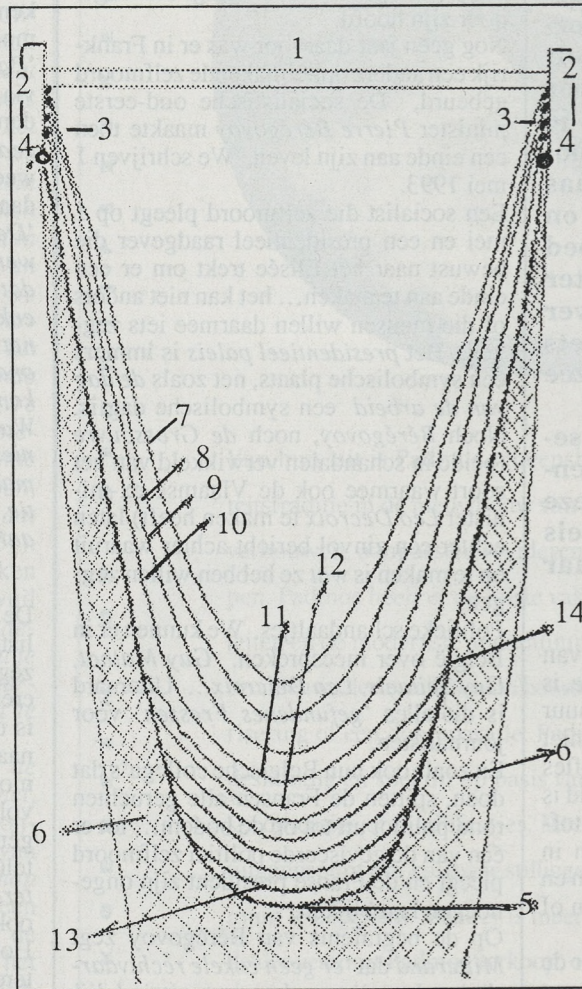
V-kor

De V-korboelen (sleeën en korrestok) wegen 5 à 6000 kg; een slee weegt 650 kg. De boel van een 'steennet' weegt minder zwaar, ongeveer 4000 kg.

De korrestok is zowel bij steennet als bij V-kor 10 à 12 meter lang, dit geldt voor vissersvaartuigen die uitgerust zijn met een 1200 pk-motor.

V-korren, zijn in de buik diep (laag) uitgesneden en krijgen zodoende een extra lange buikpees, die veel langer is dan bij de kor van het steennet. De buikpees van een V-kor, krijgt (bij de 0.231 van Norbert Hennaert) de lengte van 34 meter. De buikpees wordt aan een ketting gebonden en vormt zo het 'kettinloodzeil' (van 34 meter).

Tijdens het vissen trekt de kor bij



zonder hard op de rug. Dit is regelbaar: men kan de rug strakker laten staan. De buik van de kor hangt tijdens het vissen los? (Zij hangt te 'slabberen', zeggen de vissers. Er is enorme 'loos' in de buik, terwijl de rug daarentegen 'snaardicht' staat.) Op harde gronden hangen er zware nieuwe wekkers voor de koropening, tot 10 stuks per boel. Er zijn een 6-tal kittelaars voorgespannen. Op zachtere gronden vist men met oude versleten wekkers, het aantal schommelt dan van 1-2 wekkers tot

8-10 wekkers.

Het voorste netstuk is vervaardigd uit 'garen van spaan 24'. (Mazen van 24 centimeter). De 'inschote' (het achterste netgedeelte) is uit spaan 10.

Het loodzeil is laag tegen de grond 'ingesjikkeld', op een 10-20 tal cm van de zool van de slee.

Soms gebruikt men een 'zwijn'! Dat is een loodzeilconstructie die in het midden van het eigenlijke 'loodzeil' komt, 6-8 meter lang is en vervaardigd wordt uit stevige zware rubberen schijven. Het 'zwijn' moet het middenste netgedeelte (6-8 meter) van de grond lichten en het zo vlotter door extreem zachte bodems slepen.

Er wordt ook gevist met 'tongenschotjes', mattenwerk, enigszins vergelijkbaar met kettingmatten, maar dan uit polytouw. Ze zitten vast aan de slees en de korrestok en lopen tijdens het vissen door langs de grond tot enkele decimeters onder en achter het loodzeil en boven de wekkers. Zo kan men met de V-korren toch enigszins in de stenen vissen. Door de schotjes kunnen de stenen niet in het net terecht komen, maar ze gaan er onder door.

(Vervolgt. Volgende maand: de steennetten).

Zeedierenjager

Bij de tekening:

1. Korrestok: 10 meter
2. Slee
3. Aanhechtplaatsen voor wekkers

4. Oog waar de hoek (buik) van de kor samen met het loodzeil bevestigd wordt.

5. Midden van het loodzeil

6. Kor, buik van de kor

7. 4de wekker

8. 3de wekker

9. 2de wekker

10. 1ste wekker

11. 6de kittelaar

12. 5de kittelaar

13. 1ste kittelaar

14. Waar de kittelaar op het kettinloodzeil bevestigd wordt.

Een artikel voor en over de persmeute

Zijn journalisten



honden?



WIE ZIJN LEVEN tussen de vissers doorbrengt, ontwikkelt de neiging alles door een visserijbril te bekijken: je krijgt zodoende wel een mooi gekleurd uitzicht, maar helaas ook wel vervormd, vertekend en eenzijdig. Daarom is het goed zo nu en dan de kaai eens achter je te laten en je te buigen over zaken die voor één keer niets met schepen, vissers en de zee te maken hebben. Voor een tijdje weg uit de visserij! Wij plegen daar de jaarwende voor te gebruiken. Maar deze keer was er geen geld om op reis te gaan en dus kochten we maar eens een boek.

Auteur *Edwy Plenel*, hoofdredacteur van het bekende Franse dagblad *Le Monde*, is niet tevreden. Sinds de Berlijnse muur gevallen is, zo schrijft hij, heeft men niet opgehouden de Europeanen met beloftes te overstelpen. Maar de werkelijkheid is dat sindsdien al 300.000 oorlogsslachtoffers gevallen, zijn, 160.000 mensen in concentratiekampen opgesloten zitten en 3,5 miljoen mensen op de vlucht zijn of verbannen... in Europa, in 1995! En inderdaad, wanneer je je blik naar de wal richt, zie je dat daar vreemde dingen gebeuren. In België bijvoorbeeld werd enige jaren geleden een nationaal bekend politicus vermoord en tot vandaag weten we nog niet wie de moordenaars zijn. We hebben het niet over de jaren dertig, maar over '95! In Italië zaten Mussolini-adepaten in de regering. En weer hebben we het niet over de jaren dertig maar over 1994. En dan is er ook nog Frankrijk waarover *Edwy Plenel* het in zijn boek (1) heeft.

Zelfmoorden

Op 7 april 1994 trekt *François Durand* de *Grossouvre*, aristocratisch raadgever van de Franse president *Mitterand*, naar zijn bureau in het presidentieel paleis, het *Elisée*. Daar zet hij de loop van zijn 357

magnum tegen de kin en jaagt een kogel door zijn hoofd.

Nog geen jaar daarvoor was er in Frankrijk een andere ophefmakende zelfmoord gebeurd. De socialistische oud-eerste minister *Pierre Bérégo* maakte toen een einde aan zijn leven. We schrijven 1 mei 1993.

Een socialist die zelfmoord pleegt op 1 mei en een presidentieel raadgever die bewust naar het *Elisée* trekt om er een einde aan te maken... het kan niet anders of die mensen willen daarmee iets zeggen. Het presidentieel paleis is immers een symbolische plaats, net zoals de dag van de arbeid een symbolische dag is. Noch *Bérégo*, noch de *Grossouvre* (beide in schandalen verwickeld van het soort waarmee ook de Vlaamse ex-minister *Leo Decroix* te maken heeft) laten echter een zinvol bericht achter waaruit op te maken is wát ze hebben willen zeggen.

Politieke schandaaltjes. We kunnen er in België over meespreken. *Guy Mathot*, *Guy Spitaels*, *Leo Delcroix*... Uiteraard is dit alles 'gefundenes Fressen' voor journalisten.

En zoals ook hun Belgische collega's dat doen, spitten de Fransen alle geruchten rond politici uit tot op de bodem... tot er één van de geviseerde politici zelfmoord pleegt en de Franse president zijn ongenoegen laat blijken.

Op de begrafenis van *Bérégo* zegt *Mitterand* dat 'er geen enkele rechtvaardiging kan zijn om de eer, en uiteindelijk ook het leven, van deze man voor de honden te smijten...' (2) (pag. 44).

A la française

De honden, dat zijn de journalisten! Die presidentiële woorden zijn nog niet koud of er ontspint zich een discussie van het soort waarin de Fransen, en dan vooral deze uit Parijs, zo goed zijn: journalisten gaan in de clinch met andere journalisten, ze worden daarin bijgevallen of tegengesproken door filosofen, politici, professoren en andere intellectuelen. Het begint steeds met een simpele vraag, bijvoorbeeld: mag men open en bloot vermoeden dat een politicus zich laat betalen voor zijn diensten aan een of andere firma.

Het vervolgt met een middelgroot probleem, bijvoorbeeld het vraagstuk van de commercialisering van de informatiesector. Het eindigt steevast met een onderzoek naar de stand van zaken in verband met de waarden van de Franse revolutie. En over hoe het ene met het andere te maken heeft.

Het gebeurt allemaal op zijn Frans, met veel *pattati & patataa*, maar het is wel mooi om lezen. Iedereen heeft een eigen standpunt. *Frans-Olivier Giesberg* van het rechtse dagblad 'Le Figaro' is de mening toegedaan dat de zelfmoord van de *Grossouvre* niets met politiek te maken heeft en dat men de doden vooral moet laten rusten. *Stéphane Denis* van 'Paris-Match' is ervan overtuigd dat men via de *Grossouvre* alleen maar de president wil raken, een laakbare praktijk. *Jean Daniël*, hoofdredacteur van het weekblad 'Le nouvel observateur' meent daarentegen dat er meer aan de hand is: 'De verdenking tegen *Pierre Bérégo* werd dertig keer per dag herhaald, want dat is nu eenmaal het systeem. Geen enkele radiozender, geen enkel televisienet, geen enkel dag- of weekblad wil onderdoen voor de concurrent, iedereen komt met zijn aanvullend onthullinkje. Want hoe men het ook wendt of keert, de nieuwe wet van ons vak is niet de informatie, maar de voortdurende concurrentie. Het meest onschuldige verwijt ont-aardt door die litanie in een kruistocht'.

Macht & Geld

De Franse president vergelijkt de journalisten met honden. Mij niet gelaten, zo zegt *Edwy Plenel*, en hij maakt er een eretitel van. Zijn boek 'Un temps de chien' is dan ook doorspekt met verwijzingen naar deze diersoort. Het begint al met het motto, een honds citaat van *Kafka*, vervolgens lezen we dat het boek opgedragen is 'Au Chat', één van de vele troetel(?)naampjes die de Fransen voor *Mitterand* bedacht hebben (en zoals bekend ook de natuurlijke vijand van de hond). Hoofdstuk na hoofdstuk krijgen we schitterende toespelingen te lezen op blaffende, wakende, maar ook vertrappele en andere schoothonden. In de laatste zin van het boek merkt de auteur trouwens op dat zijn boek geschreven werd terwijl in de Chinese astrologie het jaar van de hond begon. Mooi.

Maar het boek is meer dan een mooi geschreven stuk Frans. Net zoals zijn collega *Jean Daniël* is *Plewy* de mening toegedaan dat de commercie de journalistiek bedreigt, maar: 'Een stille nederlaag bedreigt dus de journalistiek. Om deze te verhinderen, hebben we maar weinig keuze. We moeten de gebeurtenis opnieuw samenstellen, de breuken en de crises, de verrassingen en de verzinsels, de tweesprongen en de rondzwervingen,



de bewustwordingen en de vertrekpunten. De dissidente informatie tegenover het voldongenfeit, de ongehoorzame vrijheid van de eerste tegenover de

zachte dictatuur van de tweede. Het zinvolle nieuws in ere herstellen tegen het communiqué dat stilte schept. De onthulling die geneert tegenover de mededeling die arrangeert' (pag. 186).

Journalistiek

De onzichtbare band tussen de commercie en de politiek is nog veel gevaarlijker dan de commercialisering op zich. Politieke ideeën zijn er niet meer, aldus Plenel: *We zijn nu eenmaal zo ver gekomen ... dat het debat over de (politieke) ideeën plaats moet maken voor de kroniek van het plichtsverzuim en de corruptie ... Als we onze opdracht willen uitvoeren, die erin bestaat het heden verstaanbaar te maken om beter de toekomst te bemeesteren, dan moeten we wel achter de coulissen van het spektakel kijken, want anders zijn we niets meer dan de simpele woordvoerders van het fatsoen*' (pag 16-17). En verder: *'Om de bittere en aanhoudende gramschap van François de Groussouvre te begrijpen moeten we doorheen de spiegel van de schijn kijken en de sluipende corruptie blootleggen ... Dat te doen, helemaal, zelfs al neemt men ons dat kwalijk dat is ons werk*' (pag 33-34). Journalisten moeten dan ook niet janken dat ze vergeleken worden met het vuil van de straat: *'Je kunt geen slagen uitdelen en er dan verwonderd over zijn dat je er terug krijgt. De journalistiek waarvoor ik sta ... is er niet om mensen te behagen*'. (Pag 103).

De zelfmoorden van Bérégovoy en de Groussouvre zijn seinen, zo zegt Plenel, daden van hopeloze mensen die geconstateerd hebben dat de Franse idealen van *Vrijheid, Gelijkheid en Broederschap* plaats hebben moeten ruimen voor een nieuw trio: *Macht, Succes en Geld*: de stempel die François Mitterand op het Franse politieke leven nagelaten heeft, aldus Plenel.

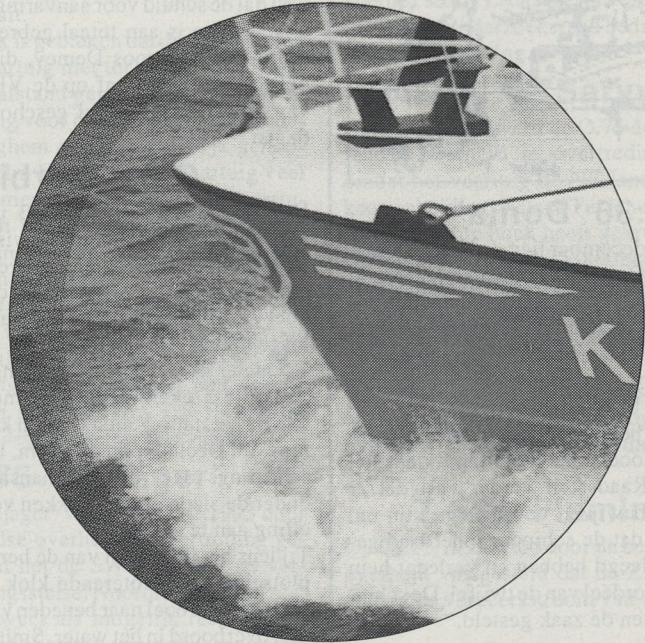
Het conflict dat ontstaan is tussen de journalistiek (Plenel) en de macht (Mitterand) mocht niet uit de weg gegaan worden, zo zegt de auteur ook nog: *'We moeten dat conflict uitvechten want de democratie is iets dat nooit voltooid is, iets waar altijd aan gewerkt moet worden en dat gebeurt juist door de conflicten uit te vechten tussen degenen die het geheim willen bewaren en zij die het op straat willen gooien*' (pag 170-171).

Flor Vandekerckhove

(1) 'Un temps de Chien' van Edwy Plenel (Ed. Stock), 670 bef.

(2) Alle citaten werden vrij vertaald.

DE DRIJVENDE KRACHT



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

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



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:

Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.

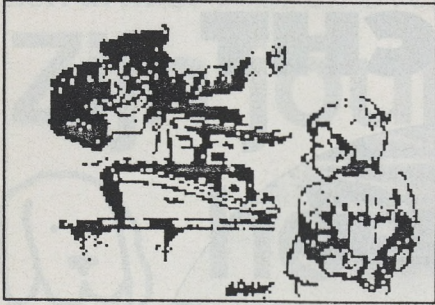
Tel.: 0031 1879-1766. Fax: 0031 1879-1623. Magazijn-Fax: 0031 1879-1375.

BRUINISSE:

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

Uitspraken onderzoeksraad voor de zeevaart



N.36 'Donia'

In 1992 op 17 december liep de N.36 'Donia' de haven van Oostende binnen en meerde af aan de Vismijn. Daags daarop legde matroos Antony Maes klacht neer tegen schipper Vantorre, omdat deze hem bij het geven van zijn opzeg ruw zou behandeld hebben. De schipper zou bovendien een zak met vuil wasgoed over boord gegooid hebben. Schipper Vantorre loochende de feiten tijdens het verhoor. De Raad stelt verder vast dat er onvoldoende bewijzen voorhanden zijn om aan te nemen dat de schipper inderdaad geweld zou gepleegd hebben en verleent hem dan ook het voordeel van de twijfel. De schipper wordt buiten de zaak gesteld.

O.190 'Renilde' en O.20 'Goewind'

De O.190 verliet verleden jaar op 15 juni de thuishaven om de visserij te bedrijven in de omgeving van de Akkaert. Even buiten de haven droeg de schipper de wacht over aan matroos Alain Demey. Deze kreeg opdracht een NNE koers te sturen tot op 5 mijl van de NE-Akkaertboei. De radar stond ingesteld op een bereik van 12 mijl, de videoplotter, de NAVSTAR en de GPS waren ingeschakeld. De VHF-radio stond op kanaal 10.

Dezelfde dag omstreeks 17.45u, was de O.20 'Goewind' eveneens uit Oostende vertrokken en stond het bevel van schipper Vansteene. Op het ogenblik van de feiten was de O.20 aan het vissen en had een WNW voorligging. Het vaartuig toonde het kenmerk van vissend vaartuig.

Schipper Vansteene zag op een bepaald ogenblik de O.190 over het SW naderen met een NNE voorligging.

Toen beide vaartuigen tot op ongeveer 500 meter van elkaar genaderd waren, riep Vansteene de O.190 via kanaal 8 op. Omdat er geen antwoord werd gegeven, herhaalde hij zijn oproep nogmaals op kanaal 10, maar ook dat was tevergeefs.

Op het ogenblik dat de vaartuigen tot op 50 meter van elkaar genaderd waren, voerde Vansteene een bakboordmanoeuvre uit om de gevolgen van een niet meer te vermijden aanvaring tot een minimum te beperken.

De schipper zag nog dat de O.190 op het laatste ogenblik naar stuurboord uitweek. De O.190 raakte de O.20 met zijn bakboordbok, waardoor beide vaartuigen bakboord tegen bakboord met elkaar in aanvaring kwamen. Bij de aanvaring vielen geen gekwetsen. Matroos Demey, die op dat ogenblik de wacht

had aan boord van de O.190, had bijgevolg reeds lang de O.20 als vissend vaartuig moeten opgemerkt hebben en ook geweten hebben dat hij uitwijkplichtig was. De Raad stelt vast dat de schuld voor aanvaring volledig toe te schrijven is aan totaal gebrek aan goede uitkijk van matroos Demey, die bovendien ook geen respons gaf op de VHF oproepen van de O.20. Hij werd geschorst voor vijf dagen.

O.33 'Marbi'

De O.33 was op 05.01.1993 uit Oostende vertrokken met bestemming visvak 305 om er de bokkervisserij te bedrijven. Op 09 januari werd bij het winden van de bakboordboel vastgesteld dat een hoek van het net was losgekomen. De boel werd tot op ongeveer 1,5 meter boven de verschansing gewonden, zodat deze evenwijdig hing met het schip. Om de herstelling uit te voeren kroop bemanningslid Declercq op de boom, terwijl Smith schrijlings over de verschansing zat, juist onder de slede om de stukken voor de herstelling aan te geven.

Tijdens het uitvoeren van de herstelling brak plotseling de pivoterende klok van de bok, waardoor de boel naar beneden viel. Declercq viel overboord in het water. Smith kreeg eerst de boel op beide benen en viel daarna in het water. Beiden konden vrijwel onmiddellijk terug aan boord gehesen worden. Declercq liep hierbij slechts een paar kneuzingen op, maar Smith werd zwaar gewond aan beide benen en werd door een inmiddels opgeroepen heliport naar het Harborough General Hospital overgebracht.

De bakboordboel werd daarna met beide lenzers binnenboord gewonden. Tijdens deze werkzaamheden brak de bakboordlenter nog en trof motorist Baete op de borst en hand. Op 11 januari werd de pivoterende klok onderzocht door de smederij St.Martin te Oostende. Alle zes de bouten die de beide delen van de klok samenhouden bleken gebroken. Op enkele breukvlakken zat er roest, zodat men moet aannemen dat deze reeds eerder gebroken waren. De breuken bevonden zich echter binnen de geschroefde delen, zodat ze niet konden opgemerkt worden bij een gewone controle of smering van de klok. Het onderzoek heeft verder uitgewezen dat de breuk van de pivoterende klok moet toegeschreven worden aan metaalmoetheid en dat er geen beroepsfouten ten laste geschreven worden van de schipper of zijn bemanning.

Z.597 'Jupiter'

De bemanning van de Z.597 werd op 28 mei '93, datum van de veiling van de vangst van vorige reis, door de schipper verwittigd dat ze op 1 juni om 09.30u aan boord moesten zijn. Iedereen was er, behalve stuurman Vilain. Deze verklaarde dat hij toen ziek was. Hij kon echter geen uitleg geven waarom hij niet persoonlijk de reder van zijn ziekte op de hoogte had gebracht. Betrokkene erkende dat hij de dag van afvaart van de vorige reis eveneens afwezig was, maar ook toen was hij ziek. Ook toen had hij de reder niet verwit-

tigd. Albert Vilain werd dan ook 20 dagen geschorst.

O.129 'Amandine'

Op 25 september 1993 verliet de O.129 de thuishaven met bestemming visvak 1216 in de IJslandse wateren. Het vaartuig stond onder het bevel van schipper Marcel Pots. De bemanning bestond uit zeven man en passagier Antoine Betsens.

Betsens had een formulier ondertekend dat de eigenaar, de bemanning, het Bestuur van het Zeeuwen & van de Binnenvaart en het Fonds voor Arbeidsongevallen van alle verantwoordelijkheid ontsloeg voor alle mogelijk ziektes of ongevallen die hem zouden kunnen overkomen tijdens zijn inscheping aan boord van de O.129.

De eerste drie dagen verliepen vrij normaal. Op 28.09.1993 's avonds werd hij evenwel onrustig en begon zich eigenaardig te gedragen. Op een bepaald ogenblik kwam hij de brug binnen en sprak over een cassette die hem zegde in de mast te kruipen, hij vroeg aan sommige bemanningsleden of zij dat ook hoorden. Later op de avond begon hij kabaal te maken en de bemanning verwijten toe te sturen. Dezelfde avond nog had hij aan Hallemeersch gevraagd hem te helpen overboord te springen.

Op 29 september begaven Hallemeersch en Coulier zich naar hun kajuit die juist naast deze van Betsens gelegen was. Deze begon opnieuw wartaal uit te slaan, waarop Coulier hem verzocht naar bed te gaan.

Enkele ogenblikken later hoorden zij hem luidop wenen en op de wanden van zijn kajuit slaan. Coulier heeft toen de deur geopend en zag Betsens rechtop staan met de linkerhand aan zijn keel waarin hij een mes stak. Betsens was volledig bebloed; bij het zien van Coulier heeft hij het mes uit zijn keel getrokken en begon ermee in het wilde weg te zwaaien. Coulier en Hallemeersch zijn daarop naar de brug gelopen om de schipper te waarschuwen.

Toen zij enkele ogenblikken later op de brug stonden, zagen ze Betsens aan stuurboordzijde overboord springen. Het schip voer toen ongeveer 120 mijl ten zuiden van de Faroëreilanden en 200 mijl ten westen van de Shetland eilanden.

Een reddingsboei met licht werd onmiddellijk overboord geworpen. Inmiddels had men vaart geminderd en had men het schip gedraaid. De schipper zond een noodbericht uit, waarop een zoekactie werd gestart waaraan een heliport en twee visserijwachtschepen deelnamen. Omstreeks 12.45u werden de zoekacties gestaakt.

Nadat een officier van het visserijwachtschip 'Tjaldria' aan boord van de O.129 de nodige vaststellingen had gedaan, kreeg de schipper toelating om zijn reis verder te zetten.

Het staat vast dat de bemanning terzake niets tenlaste kan gelegd worden en dat zij alles in het werk gesteld hebben om het terug te vinden. De bemanning werd dan ook buiten de zaak gesteld.

Z.494 'Lucky Star'

Op 17.08.1993 werd het logboek van de Z.494 door de Nederlandse schipper Johannes De Groote op het waterschoutskantoor voorgelegd. Het logboek bleek een groot aantal onjuistheden en gebreken te vertonen. Johannis de Groote werd zes weken geschorst.

O.499 'Coudekercke'

Op 08.10.1992 werden Roland Vanneste, Roland en Stephan Dewulf aangemonsterd als respectievelijk stuurman en matroos-motorist aan boord van de O.499 'Coudekercke'. De schipper had hen verwittigd dat ze op 09. oktober om 09.30u aan boord moesten zijn om de reis voor te bereiden. Dewulf is om 10.30u aan boord gekomen en Vanneste om 11.30u. De bemanning is omstreeks 12.30u van boord gegaan om te eten en moesten om 14.00u terug aan boord zijn. Het merendeel van de bemanning is echter naar café De Zeemeermin getrokken. Toen zij weer aan boord kwamen waren Vanneste en Dewulf dronken en weigerden ze te vertrekken. Zij werden voor elk zes weken geschorst.

Z.279 'Ramblers'

Patrick Borgoo werd op 16.12.1992 aangemonsterd als matroos op de Z.279. Omdat hij op 17.12.92 niet op tijd aan boord was en omdat er niet onmiddellijk een vervanger kon gevonden worden, is het vaartuig pas op 19 december kunnen afvaren. Borgoo werd voor 14 dagen geschorst.

N.183 'Christopher'

Op 26.10.1993 werd door de bevoegde Franse overheid vastgesteld dat de Z.183 een inbreuk pleegde door tegen de algemene verkeersstroom van de NW-lane van het verkeersscheidingsstelsel te varen. Schipper René Adams werd voor twee dagen geschorst.

N.73 'Kotje'

Op 08.01.1993 werd door de bevoegde Britse overheid vastgesteld dat de N.73 een inbreuk pleegde door eerst tegen de algemene verkeersstroom van de SW-lane te varen, om vervolgens het verkeersscheidingsstelsel niet onder een rechte hoek te kruisen. Schipper Frank Locquenux werd bestraft met een schorsing van vijf dagen.

Z.576 'Ostara'

De Z.576 'Ostara' verliet op 11.12.1993 de thuishaven met de Babbard visgronden als bestemming. Omstreeks 23.30u gaf schipper Desmidt de wacht over aan motorist Van Eeghem. De koers stond op de videoplotter aangegeven en bedroeg 310°. Slechts één van de twee radars was aangezet en stond op een bereik van 3 mijl. Op een bepaald ogenblik zag Van Eeghem een echo op 0,5 mijl afstand en een strek achterlijker dan dwars.

Enkele ogenblikken later zag hij plots het groen zijlicht van een vaartuig. Van Eeghem minderde vaart, om vervolgens achteruit te slaan. De Z.576 werd op dat ogenblik aangevaren door het onbekend vaartuig ter hoogte van de bakboordgalg op het voorschip. Bij de aanvaring vielen er geen gekwetsen. De Z.576 werd door het onbekend gebleven koopvaardij-schip aangevaren in de NE-lane van het

verkeersscheidingsstelsel Noordhinder Zuid. Het vissersvaartuig werd bijgevolg aangevaren tijdens het kruisen van het verkeersscheidingsstelsel. Dat de schuld voor de aanvaring in hoofdzaak moet gezocht worden bij het onbekend gebleven koopvaardij-schip is juist, maar ook Van Eeghem gaat bij deze aanvaring niet vrijuit.

Uit onderzoek is gebleken dat de echo van het onbekend vaartuig niet tot op 0,5 mijl, maar op 0,75 mijl afstand genaderd was vooraleer hij dat vaartuig voor de eerste keer waarnam. Had Van Eeghem een goede uitkijk gehouden, dan had hij het onbekend vaartuig veel vroeger opgemerkt en had bijgevolg maatregelen kunnen nemen ter voorkoming van deze aanvaring. Van Eeghem kreeg een schorsing van 10 dagen.

De Raad vestigt nogmaals de aandacht van alle schippers op het verhoogd gevaar voor een aanvaring bij het kruisen van een verkeersscheidingsstelsel en raadt hen aan de wachtbeurten zo te regelen dat zij zelf de navigatie op deze plaatsen waarnemen.

Z.76 'Zeejager'

De Z.76 'Zeejager' werd op 06.12.1993 door de Nederlandse overheid in overtreding genomen omdat het de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel Noordhinder Zuid niet onder een zoveel als mogelijk rechte hoek kruiste. Op het ogenblik van de feiten voerde schipper Robert Savels het bevel over de Z.76. De schipper werd voor drie dagen geschorst.

O.190 'Renilde'

Op 16.12.1992 werd de O.190 in de omgeving van de Al-boei in overtreding genomen door de zeevaartpolitie, omdat het vaartuig niet de voorgeschreven lichten van vissend vaartuig voerde. Op het ogenblik van de feiten voerde Freddy Lachat het bevel over de O.190, die van de onderzoeksraad bedacht werd met een waarschuwing.

N.75 'Sarvy'

Op 26.04.1993 werd de O.75 door de Nederlandse overheid in overtreding genomen, omdat het vaartuig de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel Terschelling niet onder een rechte hoek heeft gekruist.

Op 6 mei werd de O.75 nogmaals in overtreding genomen door de Nederlandse overheid omdat het in hetzelfde verkeersscheidingsstelsel tegen de algemene verkeersstroom van de NE-lane voer.

Op het ogenblik van bovenstaande feiten voerde schipper Dirk Vantroyen het bevel over de N.75, die voor zeven dagen geschorst werd.

Z.548 'Flamingo'

Op 08.11.1992 werd door de bevoegde Britse overheid vastgesteld dat de Z.548 tegen de algemene verkeersstroom van de SW-lane in voer.

Op het ogenblik van de feiten stond het vaartuig onder bevel van schipper David Depaepe die voor drie dagen geschorst werd. (rc)

CREVITS

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

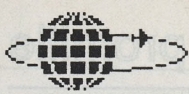
Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

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

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



Jaarkalender internationale beurzen, seminars en werkgroepen

Februari

* **Gastronom '95** — Voedingssalon voor professionelen uit de voedingsnijverheid en de restauratie. Van **10 tot 15 februari**. Inlichtingen bij B. Havaux pb 129 te B-1400 Nijvel. Fax: 067/22 05 81.

* **International GMDSS Seminar** — Van **15 tot 17 februari** gaat in de Villa Marigola di Lerici in La Spezia (Italië) een internationaal seminarie door over het nieuwe Global Maritime Distress and safety System (GMDSS) dat voor alle beroepsvaart verplicht zal zijn vanaf 1999. Voor België spreekt daar Jef Hostyn van de VDAB en het seminarie kan volledig in het Nederlands gevolgd worden. Wie meer inlichtingen wil, kan terecht bij Vandekerckhove van de VDAB, Ericstraat 2 te 8000 Brugge. Tel.: 050 / 31 81 22 en Fax: 31 25 48.

Maart

* **Interior Ga'95** — Internationaal salon voor hotelwezen, gastronomie en restaurantwezen. Van **10 tot 15 maart** te Hamburg in Duitsland. Inlichtingen krijgt u bij de Hamburg Messe, Postfach 302480 te 20 355 Hamburg Duitsland. Fax: (40) 35 69-21 80.

* **14de Visserijweek van de Azoren** — een conferentie om de visserij op de Azoren te promoten. Plaats Horta (Azoren). Data: van **13 tot 17 maart** 1995. Contactpersoon: Joao Gil Pereira, Scientific Committee for the Fisheries Week, Rua Consul Dabney, 9900 Horta. Fax: 351 92 31127.

* **The Boston International Seafood Show** — een internationaal salon voor zeevisserijproducten. Van **14 tot 16 maart**. Inlichtingen: P.O.Box 7437 Portland ME 04112-7437, USA. Fax: 1.207.772.5059.

* **Fishing 95** — Jaarlijkse visserijbeurs te Aberdeen (Schotland). Van **23 tot 25 maart** 1995. Een gezamenlijke organisatie van de uitgevers van *Fishing News International*, *Fishing News*, *Fish Farming International*, *Seafood news en Seafood International*. Contactpersoon: Clare Northcott, Exhibition Sales Department, EMAP Highway Ltd., Meed House, 21 John Street, London WCIN 2BP, England: Fax 44 71 831 9362.

April

* **Sasmex International '95** — Confe-

rentie en tentoonstelling over veiligheid op zee en mariene-electronica. In het Hyatt Regency Hotel in de binnenhaven van Baltimore, USA. Van **4 tot 6 april**. Contact: Sasmex International, Queensway House, 2 Queensway, Redhill, Surrey, RH1 1OS, England. Fax: 44 1737 760564.

* **Food Processing Technology** — Internationaal salon voor de verpakking van voedingswaren. Van **3 tot 7 april** te Birmingham in Groot-Brittannië. Contactpersoon: James Napier, Reed Exhibition Companies (UK) Ltd, 26 The Quadrant, Richmond, Surrey TW9 1DL, Groot-Brittannië. Fax: 44 81.948.9848.

Mei

* **Kala 95** — Internationale jaarbeurs voor visserijproducten te Tampere in Finland. Van **4 tot 7 mei**. Inlichtingen bij Tampere Messut-Oy, Kehräsaari, 33 200 Tampere, Postisoite PL 163, 33 201 Tampere in Finland. Fax: 931 2123 888.

* **Alimentaria Lisboa** — Internationaal voedingssalon te Lissabon in Portugal. Van **6 tot 10 mei**. Inlichtingen bij Feira Intenacional de Lisboa, Praça des industrias 1399 Lisboa Codex. Fax: 363-9048.

* **European Seafood Exposition** — 3de uitgave van de Europese beurs voor zeevisserijproducten te Brussel. Van **9 tot 11 mei**. Inlichtingen bij ESE, p/a Brussels Exhibition Center, Belgiëplein te 1020 Brussel. Fax: 02 / 477 05 42.

* **54ste Internationale jaarbeurs** van de visserij en de aquacultuur te Ancona — Van **18 tot 21 mei** in Ancona in Italië. Inlichtingen bij Ente autonoma Fiera di Ancona, CP 352, 60125 Ancona Italië. Fax: 71 5897.213.

* **Aquarama 95** — 4de internationaal salon voor siervissen(!). Van **25 tot 28 mei**. Inlichtingen bij Expoconsult PTE Ltd, 46 Horne Road, Singapore 0820, Republic of Singapore. Fax: 65 299 9782.

Juni

* **The World Fishing Exhibition** — Internationale beurs in het Bella Center in Copenhagen (Denemarken). Van **7 tot 10 juni**. Voor meer inlichtingen: Nexus Business Communications Ltd., Top Floor, 84 Kew Road, Richmond, Surrey, England. TW9 2PQ. Fax: 44 81 332 9335.

* **Tokyo International Seafood Show 95** — Internationaal salon voor zeevisserijproducten. Van **13 tot 15 juni**, in Tokyo in Japan. Inlichtingen: Overseas Exhibition Services Ltd, 11 Manchester Square, London W1M 5AB, Great Britain. Fax: 44 71 486 8773.

* **Small pelagics and hake** — tweede conferentie georganiseerd door de wereldvoedselorganisatie FAO met aandacht voor afzetmarkten, visserijen, technologie en uitrustingen. De conferentie wordt gevolgd door een bezoek aan de verwerkingsindustriën van Walvis Bay in Namibië. De conferentie zelf grijpt plaats van **28 tot 30 juni**, het bezoek aan Walvisbaai gaat door van **2 tot 4 juli**. Inlichtingen bij FAO Globefish, Fish Utilisation & marketing service, Vialle delle Terme di Caracalla, 01 100 te Rome, Italia. Fax: 39.6.522 55188.

Augustus

* **AquaNor** — Grote beurs rond aquacultuur te Trondheim in Noorwegen. Van **9 tot 12 augustus**. Voor info: The NorFishing Foundation, Nidar ohallen, 7030 Trondheim, Norway. Fax: 47-73 51 61 35. Tegelijk gaat daar voor het eerst een Conferentie over de commercialisering van aquacultuur door die georganiseerd wordt door de Europese vereniging voor de aquacultuur (EAS). Zij zullen het hebben over de kwaliteit van hun producten. Wie over die conferentie (Aquacultuur Europa '95) meer wil weten moet bij onze universiteit van Gent terecht waar het EAS een secretariaat heeft op de Coupure Rechts 168 te 9000 B-Gent. Fax: 09 223 76 04.

* **19th Congress IIR/IFF** — 19 de congres van de internationale frigoristenbond — Thema: koeling en kwaliteit van het leven. De conferentie gaat door te Den Haag in Nederland van **20 tot 26 augustus** (frigoristen doen het in de zomer!). Meer info bij J.J. den Haas, PR Group, 19th Congress IIR/IFF op faxnummer 31 3404 20096.

September

* **Larviculture 95** — Van **5 tot 8 augustus** organiseert het laboratorium voor aquacultuur van de universiteit van Gent een symposium over het kweken van visbroedsel en het broedsel van schelpdieren. Meer inlichtingen kan je krijgen van Patrick Sorgeloos van het



labo van aquacultuur van de Gentse Universiteit, Rozier 44 te B-9000 Gent. Fax: 09/264 4193.

* **By-catch reduction and Environmental Impact Workshop** — Een bijeenkomst over de research inzake het probleem van de bijvangst en hun invloed op het milieu. De werkgroepen gaan door in Seattle, Washington USA. Van 25 tot 27 september. Wie meer wil eten neemt contact op met Mary Sue Lonnevik, Workshop-coördinator, P.O.Box 71099, Seattle, Washington, USA. Fax: 1 206 282 9824.

* **Unaga** — internationale voedingsbeurs van Keulen (Duitsland) van 30 september tot 5 oktober. Inl.: Köln Messe, Messeplatz 1 te 50670 Köln, Duitsland. Fax: 221 821-2574.

November

* **Fish Africa '95** — Start van een nieuw opgezette totaal-visserijbeurs voor zuidelijk Afrika. Van 30 november tot 2 december te Culemborg in Kaapstad, Zuid-Afrika. Clare Northcott weet er meer over en geïnteresseerden kunnen haar schrijven op het adres van Exhibition Sales Department, EMAPHighway Ltd., Meed House, 21 John Street,

London WC 1N 2BP, England. Faxen kan ook: 44 71 831 9362.

IERLAND ————— ✈

Meer zeewier

In Ierland wordt zeewier reeds geoogst en verwerkt op ambachtelijke basis. Het Ierse wetenschappelijk instituut *Martin Ryan* van de universiteit van *Galway* ontwikkelt een project dat moet leiden tot grotere zeewieroogsten in Ierse waters. Het lanceren van een nieuwe bedrijfstak zou de verloren vissersjobs enigszins compenseren.

Naast het ontwikkelen van een visserij/oogststelsel is het ook de bedoeling de reeds bestaande initiatieven uit te breiden en te coördineren en subsidies los te weken van de Europese Commissie. Deze heeft namelijk een budget uitgetrokken om nieuwsoortige middelgrote ondernemingen aan te moedigen die de werkloosheidscijfers drukken.

Veel soorten zeewieren kunnen worden aangewend als voedsel, zowel als verse groenten als gedroogd of in poederdevorm. Zeewieren kunnen ook worden verwerkt in vitaminetabletten, in cosmetische producten en in massa-

geoliën.

Het Ierse instituut heeft een dienst opgericht dat het produkt nu al presenteert en de vele mogelijkheden aantoonst. Proeven worden uitgevoerd in het bedrijf *Ballybro Aquaculture*. Tevens wordt er gewerkt aan een prototype-vaartuig dat het zeewier kan oogsten. Het kustvaartuig beschikt over een zaagketting die het zeewier net boven de bodem afsnijdt. Een schakel houdt de plant vast. Aan boord van het vaartuig wordt de oogst opgeslagen in bakken of in watertanks (*refrigerated seawater tanks*) om de planten vers te houden. De lege ketting zakt daarna terug naar de zeebodem. Zo wordt de plant niet uit de bodem gerukt. Ze kan terug aangroeien om het volgende seizoen opnieuw te worden geoogst. (dp)

ORKNEYS ————— ✈

Gevaarlijke schelpen

Kort na nieuwjaar bleek uit controles van het Belgische *Instituut voor Veterinaire Keuring* dat giftige stoffen aanwezig waren in *Sint-Jacobsschelpen* die werden aangevoerd uit de zee rond Schotland en de Orkney-eilanden. De dieren waren besmet met een mariene biotoxine. Meer bepaald ging het om de *paralytic shellfish poison*. Dat is een natuurlijk gif dat wordt aangemaakt door de algen die de Sint-Jacobsschelpen als voedselbron dienen. Door de vervuiling van de zeeën met fosfaten, onder meer als gevolg van de bemesting op het vasteland, wordt de algengroei bevorderd. De relatief hoge watertemperaturen in november hebben dat proces nog versterkt. Door de grote hoeveelheid algen is de bewuste biotoxine in de schelpen terechtgekomen.

NEDERLAND ————— ✈

Grootste kreeft

De grootste en oudste zeekeeft van de Benelux heeft sinds 14 januari permanent onderdak gekregen in het kreeften-bassin van het *Maritiem Attractie Centrum Het Arsenaal* in Vlissingen.

De zeekeeft is 95 cm lang, weegt 7 kilo en is ongeveer 70 jaar. Volgens bioloog Van der Veen van Het Arsenaal is zo'n grote en oude zeekeeft zeldzaam. Het dier leefde op de zeebodem bij het Canadese Schiereiland Nova Scotia. Rond de kerst werd de kreeft gevangen en cadeau gedaan aan De Koeijer van het Yersekse schaal- en schelpdierenbedrijf De Meulmeester BV.

O.V.A.

ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

- * het veilen van UW vis... te Oostende
- * het verzorgen van UW koeltransport... naar Oostende
- * de berekening van UW lonen en sociale wetten, zowel voor reders als voor bedrijven... in en buiten Oostende
- * een coöperatieve aangepast aan UW noden

VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46



Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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