

HVB

HET VISSERIJBLAD

*Scheepsmakelaar:
een job als geen ander*

*Nieuwe reeks: IJsland... of
hoe wereldpolitiek en
visserij alles met elkaar
te maken hebben*

Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

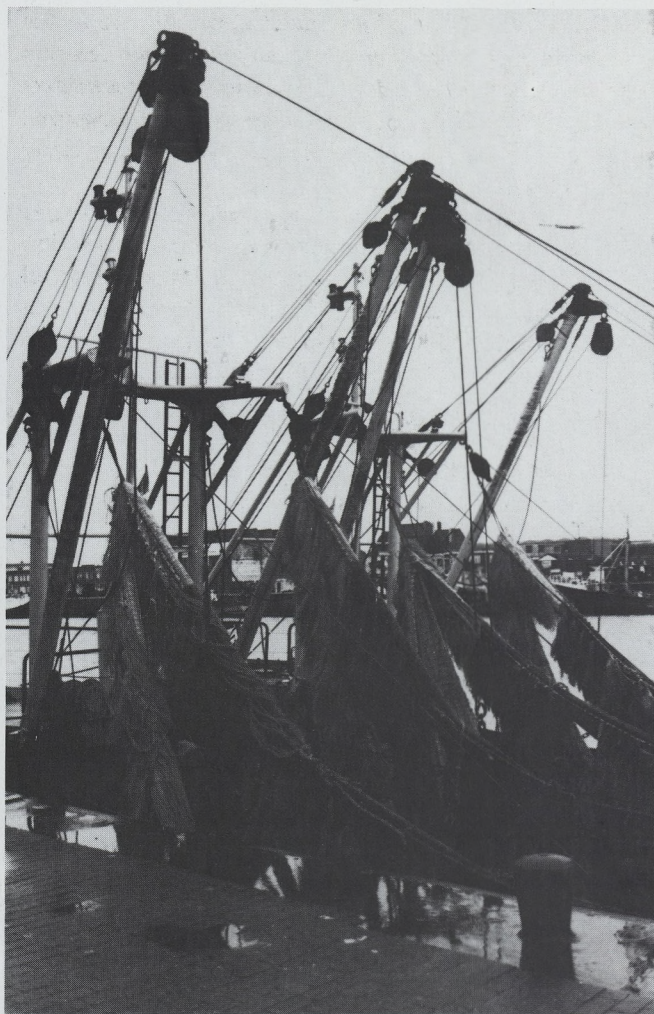
Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE
REDERS TER VISSERIJ
HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werken beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor

HVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF
Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys

DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOPDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove

REDAKTIERAAD: Marc Loy,

Flor Vandekerckhove, Guido Walters

MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus,

Walter Debrock, Roger Decler, Tony

Depuydt, De Zetduivel, Norbert Hostyn,

L.A. Ingelbrecht, Jef Klausung, Willem

Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor

Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De

Laatste), Guido Walters

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor

Vandekerckhove, H. Baelskaai 2,

8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

ISSN: 0776-6912



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2

8400 OOSTENDE

Tel: 059/ 32 55 59

Fax: 059/ 32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van Het Visserijblad
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1 200,- BEF op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding : abo HVB.

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 105 gulden op Seaprint cv rekeningnummer 641429592

van Credit Lyonnais Bank Nederland
Lange Wolstraat 10-12

4524 CA Sluis (NI)

Vermelding: abo HVB.

Subscriptions (one year) in other countries:
Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: FRF 324; Germany DEM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K.: £32.

Omslagfoto: Guido Walters

HVB

60

HET VISSERIJBLAD

BOVENAAN DIT EDITO vindt u het nieuwe logo dat de omslag van HVB vanaf volgend nummer siert. In 1993 zal het immers zestig jaar geleden zijn dat HVB (toen nog Het Visscherijblad) voor het eerst verscheen. In het nieuwe logo wordt het getal '60' dan ook symbolisch onder de knoet van het logo gehouden.

We zijn nu zestig jaar later en er is veel veranderd in die tijdspanne. De Vlaamse visserij is niet meer wat ze geweest is en na de dood van HVB-stichter Pros Vandenberghe (1907 - 1984) werd het zieldogende Het Visserijblad in 1988 overgenomen door de vzw Liefkemores die het doelbewust een nieuwe richting uitstuurde. In het editoriaal van het eerste nummer dat door de nieuwe uitgever gepubliceerd werd (1 februari 1988) staat uitdrukkelijk dat HVB geen blad meer mocht zijn dat alleen maar door de ingewijden (of een deel daarvan) kon begrepen worden. *'Elke visser, elke vissersvrouw, elke visserstante moet het blad als het zijne/hare ervaren. We gaan zelfs verder: elke bezoeker aan de vismijn of aan één van de kaaïen, moet in dit blad zijn gading vinden. Elke leek ook moet beseffen hoe zwaar, maar ook hoe boeiend het visserijwerk is.'* En verder: *'Gaandeweg zullen we daarbij de nadruk leggen op de menselijke kant van de zaak. Het zijn de mensen die het doen, niet de cijfers.'*

De huidige uitgevers zijn ervan overtuigd dat zij een niet onbelangrijk stuk cultureel erfgoed verdedigen: een tijdschrift dat zestig jaar geleden de ondertitel 'Wetenschap - Nijverheid - Handel' meekreeg en waaraan wij nu ongetwijfeld: 'Kunst en Cultuur' zouden toevoegen. Uit het editoriaal van HVB 1, 1988: *'Ten derde is de redactie de mening toegedaan dat de visserij méér is dan alleen maar werk. De zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder heeft altijd al kunstenaars geïnspireerd, dat deed ze vroeger en dat doet ze nu nog, er zijn schilders van de zee en van de visserij, schrijvers ook, tekenaars en beeldhouwers. Zij krijgen hun plaats bij ons en ze krijgen veel plaats. Wij zien ze liever hier dan in de Brusselse salons.'*

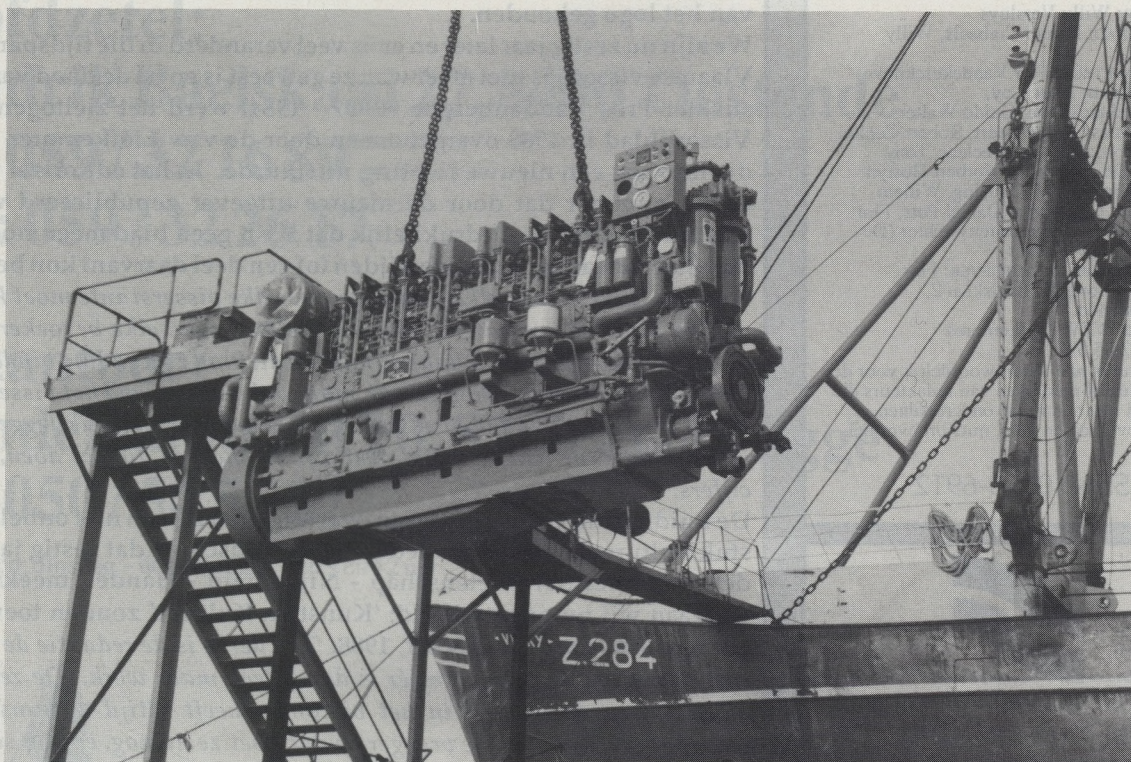
A propos, vanwaar die ongewone aandacht voor niet-ekonomische zaken, die HVB onderscheidt van alle andere sektorgebonden bladen binnen of buiten de visserij? Wij vertrekken van het (misschien wel vooringenomen) standpunt dat de visserij *anders* is dan de meeste ekonomische sektoren. De visserij heeft een aantrekkingskracht die tot vër buiten de grenzen van de sektor reikt, die ook het ekonomisch belang ervan onverschrijdt. Naast de onmiddellijk herkenbare faktoren is er ook het 'imago' van de visserij, dat duizenden mensen inspireert. Eén en ander heeft wellicht te maken met de vele beelden die 'de zee' oproept. Daarin spelen niet-ekonomische elementen mee die het vissersberoep een extra dimensie geven: is het romantiek? is het de kracht van oerbeelden (van jagende mensen, het werken op de zee die bron is van alle leven ...)? In elk geval is het dankbaar terrein voor het uitgeven van een tijdschrift.

De uitgever vindt het boeiend genoeg om op de ingeslagen weg voort te gaan. We zijn nog maar aan het begin van een groot avontuur. Toch willen we de redaktionele lijn toetsen aan de wensen van de lezers. Daarom organiseert HVB in 1993 een grote enquête. Volgende maand vindt u de formulieren hiervoor in dit blad afgedrukt. Bladzijden vol vragen, waarop u waarderingscijfers, meningen, waardeoordelen, suggesties... zult kunnen invullen. Wij hebben gezegd hoe wij het blad eruit willen laten zien, en nu vragen we ons af hoe u, lezer, dat beeld zult korrigeren.

Flor Vandekerckhove

P.S.: HVB van 1 januari 1993 ligt reeds op 31 december in de krantewinkel

Wij feliciteren
nonkel Willy 'Poaje'
met de inbouw van de nieuwe motor ABC
in de Z 284 'Vicky'



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
- Schroefassen
- Slipwaywerken
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- las- en brandwerk
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- opspuiten van assen
- scheepselektriciteit en -koeling
- kraanverhuur

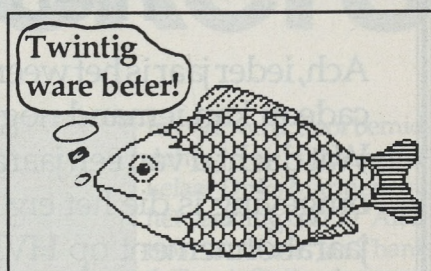
Belgische visserijvloot moet volgende drie jaar nog vijftien procent inkrimpen

OP DE VISSERIJRAAD van 23 november werden diverse visserijaangelegenheden besproken. De visserijministers lieten ook het *meerjarige oriëntatieprogramma* (MOP) 1993-1996 niet onaangeroerd. De gedachtenwisseling over de verdere sanering van de visserijvloot, waarbij de Belgische vloot vijftien procent moet inleveren, kadert in dit plan. De raad heeft in dit verband enkele ideeën overgemaakt aan de *Europese Commissie* die in feite bevoegd is voor deze materie. De Commissie beloofde in de mate van het mogelijke rekening te houden met de visie van de visserijministers, maar voegde daaraan toe dat zij deze in geen geval als bindend beschouwt.

De visserijministers keurden in principe de herstructurering van de visserijvloot reeds goed. De algemene achteruitgang van de visbestanden in de EG-wateren is een gevolg van de overcapaciteit van de EG-vloot. Precies om die overcapaciteit (door de Europese Commissie twee jaar geleden geraamd op veertig procent) weg te werken moeten de lidstaten hun vloot verder afbouwen. Het voorstel om in de periode 1993-1996 de rondvisvloot met dertig procent in te krimpen, de platvisvloot met vijftien procent en voor de overige visserijen geen beperkingen op te leggen vond tijdens een vorige bijeenkomst geen genade in de ogen van de visserijministers. Op 23 november kwam het onderwerp opnieuw ter sprake. De te drastisch bevonden afbouw van de rondvisvloot werd herleid tot twintig procent. Belangrijk is dat de capaciteitsvermindering slechts gedeeltelijk (55-60 procent) door een afbouw van de vloot moet gebeuren. Door het beperken van de visserijactiviteit door een aangepaste zeedagenregeling zou het overige gedeelte van de overcapaciteit kunnen weggewerkt worden.

zouden niet voor alle lidstaten gelijk zijn. Ons land zou een inspanning van vijftien procent moeten leveren net als Denemarken. Frankrijk, Duitsland en Ierland zouden 11 procent moeten inleveren. Van Spanje wordt een vermindering van tien procent gevraagd, terwijl Nederland en Groot-Brittannië met negen procent aan de gestelde voorwaarden zouden voldoen. Griekenland en Portugal moeten zeven procent wegwerken, terwijl een herstructureringsinspanning van vijf procent volstaat voor Italië.

Alhoewel de EG-visserijministers het in beginsel eens zijn met de herstrukturering, moet de ontwerpverordening nog definitief vastgelegd worden. De nieuwe verordening geldt voor een periode van tien jaar (1993-2003) en moet vanaf 1 januari 1993 van kracht worden. De beslissing valt tijdens de visserijraad op 19 december.



rering, moet de ontwerpverordening nog definitief vastgelegd worden. De nieuwe verordening geldt voor een periode van tien jaar (1993-2003) en moet vanaf 1 januari 1993 van kracht worden. De beslissing valt tijdens de visserijraad op 19 december.

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.



HET WACHTEN MOE?, BEL PADMOS VOOR SNELLE SERVICE EN ONDERHOUD AAN MITSUBISHI DIESELMOTOREN.

PADMOS
 MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
 (0)1879-1766/1792

'Haast u', zegde hij terwijl het angstzweet hem uitbrak, 'daar staat nieuwjaar voor de deur!'

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

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

Een jaarabonnement op HVB is een verrijkend cadeau. In 1993 zal de begunstigde 12 keer het geschenk toegestuurd krijgen. En wij sturen hem/haar meteen een kaartje waarop we schrijven dat u daarvoor 'verantwoordelijk' bent.

En u, de schenker, betaalt nog niets. U wacht tot u van ons een faktuur toegestuurd krijgt, waarop het bedrag (1200,- Bef, incl. BTW in België, voor andere landen vindt u de bedragen onder het colofon op p.3) vermeld staat.

Op het einde van dit oude jaar (dus vòòr 1 januari 1993) gaat het nieuwjaarsnummer van HVB reeds op de post... en nog tijdens de nieuwjaarsdagen kan de persoon die u hieronder als begunstigde aangeduid hebt genieten van het prachtige geschenk dat hij/zij van u kreeg.



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



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

Drukletters a.u.b.

Naam & voornaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

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

Naam & voornaam, ev. firmanaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Desgevallend, BTW-nummer



Zo goed als nieuw mijnheer, alleen gebruikt om op zondag ter kerke te gaan

Shipbrokers

IN 1991 WERDEN in Nederland meer dan 30 vaartuigen aan buitenlandse reders verkocht of onder buitenlandse vlag gebracht. Nederlandse schepen vonden zodoende een tweede thuis in Engeland, Schotland,

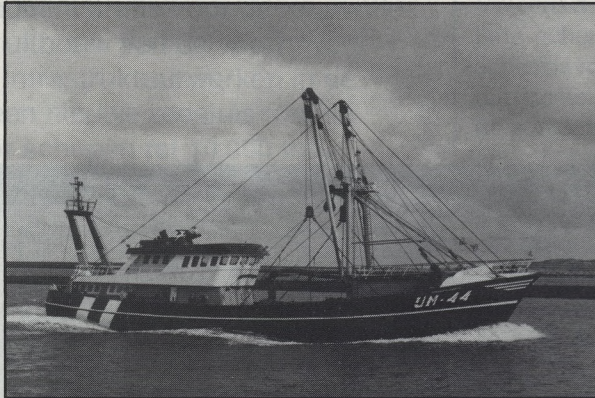
Ierland, Suriname, Spanje, Costa Rica, Duitsland, Panama, Zuid Afrika, Namibië en West Afrika. In een aantal gevallen gebeurde de koop in een rechtstreekse transactie tussen koper en verkoper, in een aantal andere gevallen bemiddelde een scheepswerf, maar veelal was er een tussenpersoon in het spel: de scheepsmakelaar of de 'ship broker', zoals dat vandaag in het *nederengels* heet.

Een nieuw vaartuig laten bouwen is één zaak, maar een oud schip verkopen is nog een ander paar mouwen. Weliswaar gebeurt het dat scheepswerven — wanneer er nieuwbouw in het spel is — bereid zijn een handje toe te steken bij de verkoop van het oude schip, maar dan is het nog zo dat de belangen van de werf en van de reder daarbij niet noodzakelijk samenvallen.

Voorals in Nederland heeft het fenomeen van de makelaar zich in de visserij kunnen nestelen. Nederlandse scheepsmakelaars komen (ook) internationaal goed aan de bak omdat de oude Nederlandse schepen in heel de wereld een goede reputatie opgebouwd hebben. Ze zijn betrouwbaar en efficiënt, zo heet het. In veel landen vinden we dan ook oude Nederlandse vissersvaartuigen terug, soms zijn die oudgedienden daar zelfs niets minder dan de ruggegraat van de visserij.

Zo kwam het dat scheepsmakelaar Westcoasting uit IJmuiden een van de belangrijkste shipbrokers in Europa kon worden. In een interview met het Engelstalige *Fishing Boat World* verklaarden Herbert Westerwal en Ed Reker van Westcoasting: *'Pas op, het is een moeilijk beroep. Hetgeen we trachten te doen is een goed georganiseerde service na verkoop te organiseren voor alle schippers — waar ook ter wereld — die via onze diensten vaartuigen kopen.'*

'Wanneer hij met het schip een technisch of ander probleem heeft dan kan hij, zelfs vele jaren later, beroep op ons doen'. De makelaars wijzen dan ook vol trots op hun *'24-hour Express Spare Parts Delivery'*, waarbij Westcoasting zich sterk maakt om binnen de kortst mogelijke tijd wisselstukken op te sturen naar hun klanten, waar ook ter wereld. (fv)



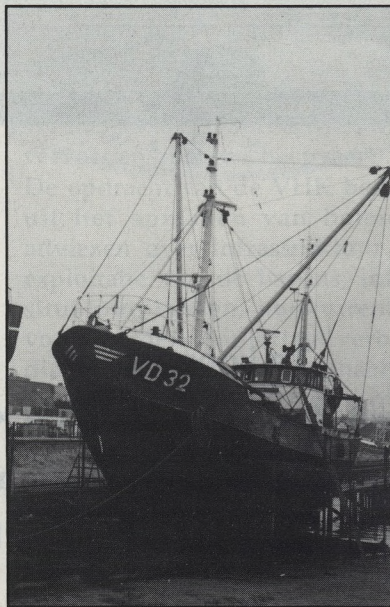
In 1992 werd, door bemiddeling van scheepsmakelaar Dirks Maritiem bv, het vaartuig GO 59 'Albatros' van V.o.F. Jan Thanis & Zn uit Stellendam aangekocht door Visserijbedrijf Van de Ree bv uit IJmuiden. Het vaart nu als IJM 44 'Adranus Elisabeth'. Hetschip werd in 1985 bij scheepswerf Padmos te Stellendam gebouwd en is voorzien

van een 2 400 pk sterke MaK-hoofdmotor. De lengte over alles (L.O.A.) is 39,40 meter en de breedte is 8,50 meter? BRT: 381 ton. (foto J. Alderlieste).



Dit vaartuig werd in 1981 bij scheepswerf Visser in Den Helder gebouwd en is voorzien van een 1 700 pk. sterke Stork Werkspoor Diesel hoofdmotor (L.O.A.: 38,77 meter, Breedte: 8,03 meter, diepgang achter: 4,40 meter en bruto-tonnage: 294,19 ton). Tot voor kort was het eigendom van een rederij uit Peterhead waar het voer als 'Osprey' onder

het nummer PD 47. Door bemiddeling van scheepsmakelaar Dirks wordt het nu uitgereed door Cooke & Clarkson uit Thorton/Lancs. en vaart het onder de naam 'Philomina' en het registratienummer FD 471.

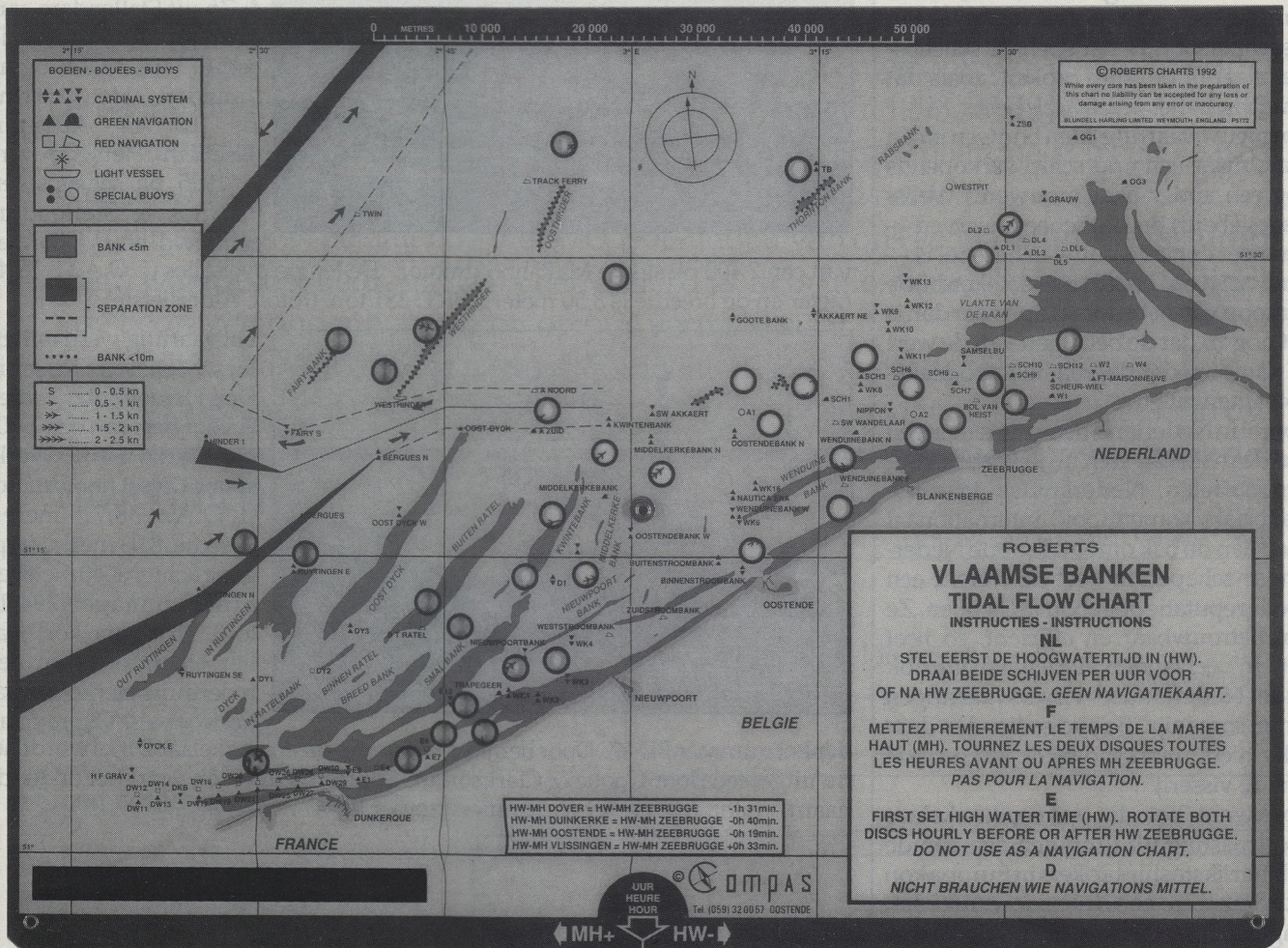


Dat het de 'shipbrokers' niet altijd om grote vaartuigen te doen is bewijst de bemiddeling van de makelaar Dirks in de verkoop van de VD 32 'Regina Maris' eigendom van V.o.F. Jonk Van den Hogen uit Volendam die aangekocht werd door Orion bv uit Urk en zal gaan varen als UK 353 'Regina Maris'. Het schip werd in 1964 bij Scheepswerf Laan & Kooy in Den Oever gebouwd en is voorzien van een 280 pk sterke Lister Blackstone hoofdmotor. L.O.A.: 25,45 meter, breedte: 5,48 meter, diepgang achter: 2,34 meter en BRT: 64,48 ton.

NIEUW!

VLAAMSE BANKEN

TIDAL FLOW CHARTS



Te koop bij

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust

H. Baelskaai 30, 8400 Oostende

tegen de prijs van 990 fr. inkl. BTW

7,2 miljard voor renovatie van de Oostendse haven

De euforie na de goedkeuring van het renovatiedossier voor de Oostendse haven is geluwd. Het geld ligt immers nog lang niet op tafel. De Vlaamse Havenkommissie heeft alleen een gunstig advies verstrekt over het voorstel van de administratie voor de renovatie van de Oostendse haven. Naast de uitbouw van de voorhaven omvat het voorstel ook belangrijke infrastructuurwerken in de achterhaven, alsook de bouw van een nieuwe zeesluis tussen voor- en achterhaven, geschikt voor schepen tot 10.000 ton.

DE FEITEN VAN 'vrijdag de 13de' geraakten opvallend snel verspreid. Terloops werd even melding gemaakt van een onthouding. Over de grond van de onthouding geen woord. Het zag er zelfs naar uit dat de onteigeningen voor de sluis niet lang op zich zouden laten wachten. Op de begroting voor dit jaar staat hiervoor amper 50 miljoen ingeschreven en volgend jaar komt daar nog 230 miljoen bij voor de onteigeningen en 270 miljoen voor de voorhaven, als de bevoegde minister het advies van de Vlaamse Havenkommissie volgt. Er loeren echter nog heel wat problemen om de hoek vooraleer de eerste spade-steek voor het graven van de nieuwe sluis in de grond gaat.

De volgend maanden zal het dossier wellicht nog regelmatig in het nieuws opduiken. Toecherinneren welke werken (gespreid over tien jaar) het renovatiedossier omvat. De onderdelen van het renovatieproject zijn:

- nieuwe roro-terminal aan diepwater, bestemd voor de 'jumbo'-ferry *Prins Filip*
- een sluis voor zeeschepen van 10.000 dwt
- uitdiepen van het kanaal Oostende-Brugge tussen Oostende en Zandvoorde
- (gedeeltelijk) dempen van twee handelsdokken (Houtdok en Vlotdok)
- verplaatsen van de Slijkenssteenweg
- de aanleg van een nieuwe jachthaven aan de Halve Maan

De goedgekeurde rechtstreekse verbinding tussen het kruispunt *De Bolle* en het *Kennedyrondpunt* staat los van het havendossier. Het half miljard voor de realisatie van de verbinding is echter nog niet beschikbaar.

VEV-verzet

Tien commissieleden spraken zich

gunstig uit over het meerjarenplan. Niet onbelangrijk is dat precies de vijf vertegenwoordigers van de werkgeversorganisatie VEV (*Vlaams Economisch Verbond*) zich bij de stemming onthielden. De VEV-delegatie is niet tegen de

De Vlaamse Havenkommissie

De Vlaamse Havenkommissie (VHK) werd in eind 1989 opgericht door de Vlaamse Regering en telt 24 stemgerechtigde leden en een voorzitter. Voorzitter is de transportekonoom prof. Willy Winkelmans, gewoon hoogleraar aan het Antwerpse RUCA en adviseur van minister Sauwens.

In de commissie zetelen 8 vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties (6 VEV-ers en 2 NCMV-ers), 8 van de werknemersorganisaties (w.o. Fernand Jonckheere van het ACV-Oostende), 5 van de verschillende havenbesturen (w.o. burgemeester Julien Goekint en MBZ-voorzitter Fernand Traen) en 3 vertegenwoordigers van de vervoersektor (spoorvervoer, wegvervoer en binnenscheepvaart).

De opdracht van de VHK bestaat uit het opmaken van beleidsadviezen over infrastructuur en exploitatie van de havens, infrastructuurplannen, concurrentievoorwaarden, hinterlandverbindingen en moet interregionaal en internationaal overleg over zeehavenbeleid voorbereiden. De VHK heeft dan ook een belangrijke adviserende taak bij de planning van het havenbeleid in Vlaanderen.

renovatie van de Oostendse haven als het plan de benutting van de voorhaven prioritair aanpakt. Wel hebben de vertegenwoordigers grote twijfels over de rendabiliteit van de nieuwe zeesluis (die naar schatting vier miljard zou kosten), de uitbouw van de achterhaven en de aanpassing van een deel van het kanaal. Het VEV bepleit dan ook een goedkoper alternatief.

Volgens de VEV-visie wordt teveel belang gehecht aan de uitbouw van de achterhaven. De zeesluis slurpt meer dan de helft van het budget op, terwijl de kansen van de voorhaven sterk onderbenut blijven. Slechts 200 miljoen voorzien voor een kade in de voorhaven wordt als budgettaire waanzin omschreven. Volgens de studiedienst van de patroonsorganisatie roept de sociaal-economische impact van de achterhaven nog te veel vraagtekens op. Het VEV stelt meteen de resultaten van de uitgevoerde kosten-batenanalyse en de economische impactstudie in vraag. De prognose voor de handelsactiviteiten zou te optimistisch opgesteld zijn om de bouw van de sluis te verantwoorden. Er werd trouwens te weinig rekening gehouden met externe factoren als de versterkte positie van de Britse havens, de onzekere toekomst van de RMT en de vermindering van de defensie-uitgaven, meent het VEV. Het zwaartepunt van de renovatie zou zich dan ook op de voorhaven moeten toespitsen. Een nieuwe zeesluis is dus geen prioriteit voor het VEV, dat het belang van de terreinen in de achterhaven (211 ha) niet over het hoofd ziet. Deze zijn wel geschikt voor een multifunctionele industriezone voor distributiecentra en high-tech-bedrijven, zo vindt het VEV. Voor de ontsluiting van de industriezone is een dure zeesluis niet vandoen luidt de stelling van het VEV, dat trouwens met die visie niet alleen staat.

Alternatief

De aantrekkelijkheid van de kusthaven is de snelle toegankelijkheid. Oostende heeft dan ook geen sluis van 10.000 ton nodig om de achterliggende industriegrond te laten renderen. Volgens het VEV is een budgettaire herschikking van de achter- naar de voorhaven noodzakelijk. Hoe dat kan is reeds in een alternatief plan vastgelegd. Dit plan omvat de renovatie van het *Sasdok* en de ombouw van de bestaande handelsdokken (*Vlotdok*, *Houtdok* en *Zwaaidok*) tot een open getijdok. Dat zou niet minder dan drieduizend meter nuttige

kaaien voor de sluis opleveren. De wisseloplossing die slechts 2,3 miljard zou kosten houdt volgens de studiedienst veel voordelen in voor de kustvaart, het roro-verkeer, het bulktransport en de kleinere container-schepen.

Hoeksteen

"Wij kunnen niet meer zonder onze havens. Wie dat niet inziet, haalt de hoekstenen weg uit onze economie" verklaarde prof. Winkelmans onlangs. Dat geldt ook voor Oostende. Iedereen is het er trouwens over eens dat de Oostendse haven een achterstand goed te maken heeft. De aanpassing is volgens de bevoegde minister Kelchtermans zelfs hoogdringend omdat de economische situatie in het arrondissement Oostende dramatische afmetingen dreigt aan te nemen. Investerings kunnen echter niet lukraak gebeuren. Prof. Winkelmans stelt dan ook duidelijk dat er een strategie op lange termijn nodig is. "De besluitvorming moet coherenter zijn en wetenschappelijk stevig onderbouwd" voegde hij daar nogaan toe. De Vlaamse Havenkommissie is trouwens klaar met een rapport over de "Bouwstenen voor

een lange-termijnplanning voor de Vlaamse havens". Wat dit allemaal voor Oostende inhoudt zullen we binnen afzienbare tijd wel te horen krijgen. Kortere bij ligt echter de beslissing over de aanstelling van een havenmanager voor

Oostende. Dat zou reeds rond de jaarwisseling kunnen gebeuren. De keuze van de man/vrouw kan immers bepalend zijn voor de verdere afhandeling van het Oostendse havendossier. (gw)

Het speciale feestnummer van HVB (60 jaar!) ligt reeds op 31 december in de krantenwinkel.

Daarin onder meer: 'de tijd van toen'

**Oud-redakteurs
van HVB kijken
terug in de tijd!**



HOOGWATERBOEKJE 1993



Het hoogwaterboekje 1993 is reeds ter beschikking in de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 50 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar in de drukkerij zelf, of door storting van 50 fr. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Bestenbustels uitgereikt aan 'Prins Filip' en Julien Goekint

DE OOSTENDSE HAVENGEMEENSCHAP kende voor de tweede keer de 'Kijker van Kapitein Bestenbustel' toe. De onderscheiding (een koperen scheepskijker) wordt toegekend aan personen of organisaties die het afgelopen jaar een betekenisvolle bijdrage leverden tot de groei en bloei van de Oostendse havens. Dit jaar kende het bestuur twee kijkers toe. De eerste was voor de nieuwe RMT-jumboferry *Prins Filip* en na het gunstig advies voor de renovatie van de Oostendse haven kon burgemeester *Goekint* niet over het hoofd gezien worden. Vorig jaar viel de eer te beurt aan prof. dr. *Georges Allaert*, gemeenschapsminister *Johan Sauwens* en Sally Line-manager *Simon Taylor*.

Tijdens de 'Nacht van de Oostendse Havens', bijgewoond door 160 havengebruikers en -vertegenwoordigers, werden de laureaten bekend gemaakt. Voorzitter *André Maenhout* gaf een toelichting bij de werkwijze terzake van zijn bestuur. Vooral de keuze van de *Prins Filip* verbaasde. Het schip haalde weliswaar talrijke krantenkoppen, maar de publiciteit was niet steeds positief. Voorzitter *Maenhout* verduidelijkt dat de reden dan ook elders te zoeken is. *'De komst van de jumboferry zette de minister van verkeerswezen er toe gauw-gauw een mini-renovatie in de haven van Oostende uit te voeren. Dit was de kleine renovatie die eigenlijk in zijn kielzog de grote renovatie meegesleurd heeft. Nu nog beweren sommige kwaadsprekers dat zonder deze kleine renovatie er voor de grote vandaag nog geen positief advies zou bestaan. Vandaar onze grote erkentelijkheid voor de Prins Filip'*, aldus de voorzitter. Het was directeur-generaal *Depraetere* die de eerste kijker in ontvangst mocht nemen. Als tweede laureaat mocht burgemeester *Goekint* het podium betreden. Voorzitter *Maenhout* noemde drie redenen waarom de keuze zo uitviel, waarbij de gebeurtenissen van de voorbije dagen natuurlijk de doorslag gaven. Ten eerste is de burgemeester de vertegen-

woordiger van de mensen uit de havenmiddens en openbare besturen die hun steentje bijdroegen tot het bekomen van het positief advies voor de havenrenovatie. Als tweede reden is er de persoonlijke inzet van de Oostendse

burgemeester voor dit project. Tenslotte omdat de burgemeester 40 jaar politiek immobilisme inzake havenbeleid wist te doorbreken.

Oproep

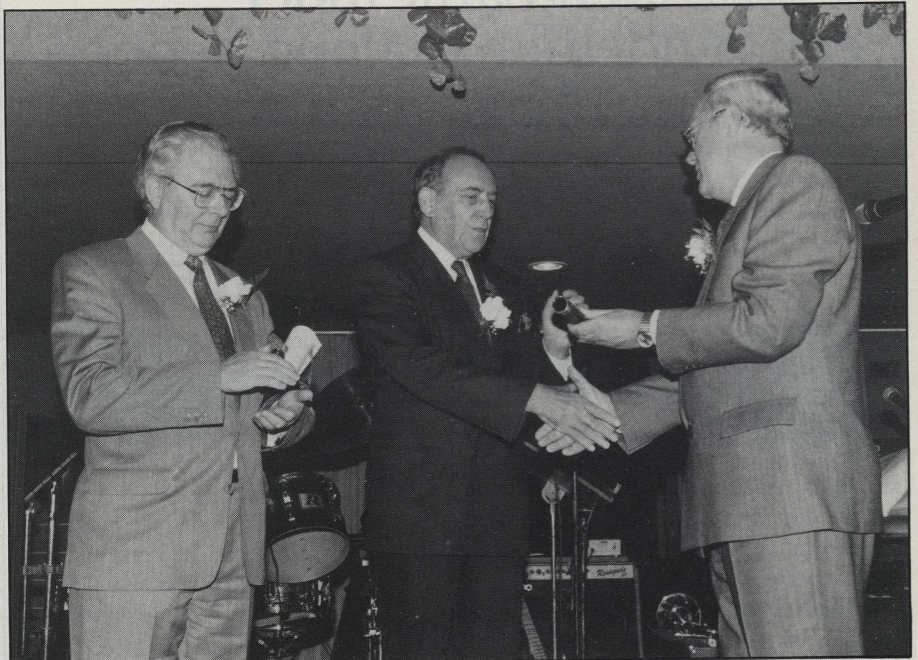
Voorzitter *Maenhout* was minder bondig in zijn gelegenheidstoespraak dan beide laureaten in hun dankwoord, maar toch was hij het aanhoren waard. Uit zijn rede lichten we alleen de passage over de vissershaven. De tekst zal de HVB-lezer niet onbekend in de oren klinken. Oordeel zelf.

'Als we de toestand in de Oostendse visserij van 1988 vergelijken met de huidige, dan kunnen we die allesbehalve schitterend noemen. De vloot is sinds 1897 nog met een dertigtal vaartuigen verminderd tot ongeveer 25 (garnaalvaartuigen niet meerekend natuurlijk). Het aantal visserijscheepswerven is gereduceerd tot één. De visaanvoer en de besomming daalt verder en het aantal aangemonsterde vissers vermindert zenderogen. De enige positieve noot komt van het initiatief dat het stadsbestuur genomen heeft inzake renovatie van de vismijnhal en de pakhuizen waarop nagenoeg alle privéuitbaters ingepikt hebben. Ook de meeste visverwerkende nijverheid blijven het goed doen.

De redenen voor de spektakulaire achteruitgang in de vissershaven zijn:

1. De EG-maatregelen met de beperking in viskwota en de afslankingspolitiek van de vissersvloot.

2. De beëindigings- of slopingspremie die



Direkteur-generaal *Depraetere* van de RMT en de Oostendse burgemeester *Goekint* ontvingen hun "Kijker van Kapitein Bestenbustel" uit de handen van voorzitter *André Maenhout*. (Foto gw)

door de Vlaamse Executieve wordt toegerekend met als doel een snellere afbouw van de vloot.

3. Verkoop van Oostendse vaartuigen aan Nederlandse rederijen die aldus volgens Belgische kwota vissen, en aan Zeebrugse rederijen . . .

4. De Zeebrugse lobby rond Fishlink die het familiaal karakter van de Vlaamse visserij heeft doorbroken en met het geld van de Gimv, dus van de overheid, de Zeebrugse vangstmogelijkheden heeft uitgebreid en inmiddels de aanvoer uit Oostende wegneemt en gedeeltelijk afleidt naar Zeebrugge en naar Nederland.

Men beleeft dus het eigenaardige fenomeen dat de overheid met eigen initiatieven en met haar investeringsmaatschappij de oorzaak is dat de Oostendse vismij, gerenoveerd met het geld van dezelfde overheid, nog nauwelijks voldoende aanvoer heeft om te overleven. Zo is de aanvoer in Oostende reeds gedaald tot minder dan 10.000 ton met een besomming van minder dan één miljard, terwijl de Zeebrugse aanvoer gedurende de laatste jaren blijft schommelen rond de 16 à 17.000 ton met een besomming van ongeveer 1,7 tot 1,8 miljard.

In een geheime (sic) studie opgemaakt door de Universiteit van Leuven in opdracht van de Europese Commissie met als titel "Regional, Socio-Economic Study in the Fisheries Sector" worden de nog te verwachten problemen geschetst en wordt zelfs

gesuggereerd dat Oostende en vooral Bredene, waarvan 15,5 procent van de beroepsbevolking is tewerkgesteld in de visserij, zou erkend worden als een probleemgebied. Het is dan ook de hoogste tijd dat de geïnteresseerde Oostendse visserijmiddens politieke steun en gemeenschapsgeld ter beschikking krijgen om hun vloot en hun aanvoermogelijkheden te beschermen. Op die wijze wordt de renovatie van de vismijnen geen nutteloze investering en kunnen de vrije val van de Oostende Visafslag en de vermindering van de tewerkstelling tegengegaan worden. Wat wordt Oostende zonder vissersvloot, zonder vismijnen en zonder vis? Met welke toeristische gevolgen?

Er moeten dus vernieuwende initiatieven genomen worden, ook vanuit de bedrijven. Hoe kan men anders verklaren dat Oostende met haar betere infrastructurale mogelijkheden dan Zeebrugge (een geschikt visserijdok en een gerenoveerde vismijnen die aan de strengen EG-richtlijnen voldoet) minder aan haar trekken komt? Oostende verdient minstens evenveel kansen.

We doen dan ook een oproep tot de heren politici uit de strek en tot de mensen van de visserij: "Debout les crabes, la marée monte!". Tot zover het uitgebreid citaat uit de gelegenheidstoespraak van de heer Maenhout waaraan wij nog weinig moeten toevoegen. (gw)

(* Willem en Paulus Bestenbustel waren

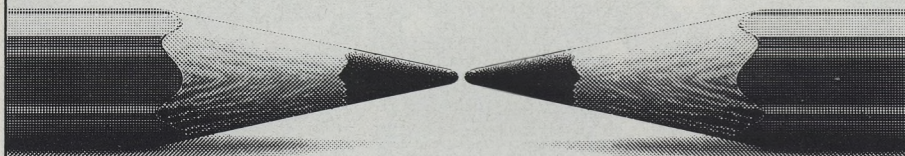
Oostendse kapers uit de 17de eeuw die ten strijde trokken tegen de buitenlandse bezetters. Zonder het stoutmoedige optreden van de kapers en kapiteins zoals de Bestenbustels zou de handel en de visserij wellicht nooit tot ontwikkeling zijn gekomen.

Visserij-aalmoezenier op rust

Op 17 december wordt door het ministerie van landbouw afscheid genomen van visserijaalmoezenier Jan Corneille die op rust gaat. Herinneren we eraan dat HVB op 4 april 1990 (ps 35 - 37) een uitgebreid interview met de aalmoezenier bracht. Zijn visie: 'De visser is de meestal onbekende en ondergewaardeerde leverancier van een erg gezond voedsel. In economische termen uitgedrukt kunnen wij stellen dat wij hier te doen hebben met een exclusieve Westvlaamse onderneming van zo'n duizend man die haar produkt aan wal brengt ten koste van zware arbeid, tegenslag en soms ook menselevens.'

Verwacht wordt dat Jan Corneille zal opgevolgd worden door Dirk demaeght, directeur van de Oostendse visserijschool Paster Pype.

Een bank moet
een duidelijke dialoog hebben
met haar cliënten.



BBL

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

Het nieuwjaarsnummer van HVB ligt reeds op 31 december in de krantenwinkel.

Daarin onder andere:

* interview met
reder Robert
Cattoor

HVB
60
HET VISSERBLAD

* het jaar overzicht, 1992 in de visserij

Aanvoer en besomming januari-oktober 1992

Scholopbrengst 42 procent lager

Het totale aanvoergewicht van verse zeevisserijproducten door Belgische vaartuigen liep tijdens de voorbije tien maanden met dertien procent terug ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. De globale besomming ligt nu al zeventien procent lager dan vorig jaar. De scholaanvoer (zie ook tabel op volgende bladzijde) nam een flinke duik (- 22 %) die bovendien gepaard ging met een scherpe prijsdaling ten opzichte van vorig jaar. Hierdoor viel de scholopbrengst met 42 procent terug.

Samengevat ziet de totale aanvoer en opbrengst van Belgische vaartuigen in de drie kustvismijnen na tien maanden er als volgt uit:

	AANVOER IN TON	BESOMMING X 1.000 fr.	GEMIDD. PRIJS
1991	22.703	2.323.919	102.4
1992	19.743	1.925.989	97.6
Vershil	- 2.960	- 397.930	- 3.6
% Verschil	- 13 %	- 17 %	- 5 %

Voor de belangrijkste vissoorten levert dit volgend overzicht op:

AANVOER	1991	1992	VERSCHIL
	IN TON	IN TON	IN %
Kabeljauw	1.943	1.778	- 8.5 %
Schol	10.075	7.800	- 22.6 %
Tong	3.196	2.835	- 11.3 %
Tot. demersale vissoorten	21.266	18.281	- 14.0 %

BESOMMING

	1991	1992	VERSCHIL
	IN MILJ.	IN MILJ.	IN %
Kabeljauw	169	140	- 17.2 %
Schol	707	411	- 42.0 %
Tong	780	763	- 2.1 %
Tot. demersale vissoorten	2.151	1.767	- 17.9 %

Sprotvisserij gesloten

De Europese Commissie heeft een verordening uitgevaardigd waarbij de visserij op sprot voor de rest van het jaar verboden is. Dit gebeurde nadat uit de vangst-opgave van de lidstaten bleek dat de TAC voor '92 (42.680 ton, waarvan 33.680 ton onverdeeld) volgevisst was. Het vangstverbod geldt voor de Ices-gebieden IIa en IV.

Het Belgisch sprotkwotum in deze gebieden bedroeg initieel 1.500 ton. Na een ruil enkele weken geleden van 1.000 ton sprot en 3.000 ton haring tegen 1.500 ton schol met Denemarken bleef nog 500 ton sprot beschikbaar, waarvan niet eens een tiende is benut.

Kreeftenvanger te koop: zich wenden: beroepsvereniging Hand in hand, Vismijn 71 te 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 11 01.

Voor de rappe:

te koop aan spotprijzen:
 - 2 korren voor spanvisserij op kabeljauw + gewichten
 - 2 korren voor de visserij met de planken in de bokken (1 voor dik water, 1 voor klaar water) + oplangers
 - 2 buizen van 4 m
 - 2 buizen van 7 m
 - 4 slees
 - Kleine garnaaal sorteerder (ev. voor plezierboot), nooit gebruikt.
 Tel of fax: 059 / 33 04 59.

ZV-direkteur Freddy Pollet:

'Schepen verplichten in België te veilen!'

In het jongste nummer van de nieuwsbrief van de *Zeebrugse Visveiling* constateert algemeen directeur Pollet dat de visserij duidelijk niet ontsnapt aan de economische crisis. *'Het orderboek van de resterende scheepswerven is zo goed als leeg; een steeds toenemend aantal redereien hebben betalingsmoeilijkheden; de visserij scholen zijn halfleeg; het recruterend van scheepsbemanning loopt moeilijk en ruim 10% van de schepen hebben een slopingpremie aangevraagd.'* aldus Pollet. Ook de vismijnen ontsnappen niet aan de situatie. Er wordt minder aangevoerd en toch zakken de prijzen. Maar er is meer. *'De vermindering echter van de aanvoer verbergt een veel fundamenteeler gegeven. Steeds meer "Belgische" schepen veilen immers in het buitenland en meer specifiek in Nederland...'* zo stelt de directeur van 's lands grootste visveiling. Gedeeltelijk is daar een *'modeverschijnsel'* aan de gang, maar: *'Structureel moet vastgesteld worden dat ruim 15% van de in het buitenland geveilde vis afkomstig is van "uitgevlagde schepen". Deze vaartuigen waarvan ofwel de aandelen buitenlands zijn, ofwel de bemanning, of beiden, komen nog slechts om het trimester een Belgische haven aandoen.'*

Volgens Freddy Pollet kan de toestand zo niet blijven duren. De wetgever moet initiatieven nemen. Hij denkt daarbij luidop aan de oprichting van een commissie vergelijkbaar met de door de Nederlandse regering opgerichte *commissie Biesheuvel* die onlangs geadviseerd zou hebben dat er financiële sancties moeten getroffen worden tegen Nederlandse schepen die in het buitenland veilen. *'In de voorstellen is reeds sprake van een financiële boete voor deze vaartuigen die meer dan 5 maal in het buitenland veilen.'* aldus nog steeds Pollet.

Verder wijst hij erop dat de *'Lange termijnstrategie'* in Nederland schril afsteekt tegen de Belgische situatie. *'Er moet werk gemaakt worden van een geïntegreerde aanpak van de ganse sector. De toekomst van de visserij is niet alleen een zaak van de reders. Ook de scheepsbouw, de verwerking en de vishandel, de visveilingen en het personeel dienen hierbij betrokken te worden. In periodes van laagconjunctuur wordt dikwijls de basis gelegd voor een wederopbouw.'* En hij besluit: *'Een commissie "à la Biesheuvel" kan m.i. het goede spoor trekken.'* (fv)

Scholprijs in neerwaartse spiraal

De gemiddelde prijs, berekend over de voorbije tien maanden, ging er voor een aantal demersale vissoorten op vooruit. Dat geldt voor tong (+10 %), griet (+5 %), tongschar (+4 % en rog (+2 %). Voor schelvis (-29 %), schar (-35 %), hondshaai (-21 %) en schol (-25 %) werd aanzienlijk minder betaald dan vorig jaar. Voor schol bedraagt de prijsval zelfs 25 procent. De daling wordt in elk geval niet veroorzaakt door een hogere aanvoer aangezien het aanvoergewicht op de Belgische veilingen na tien maanden een vijfde lager ligt dan vorig jaar. Het verschijnsel doet zich trouwens niet alleen bij ons voor. Ook in Nederland maakt men zich zorgen over de negatieve prijsontwikkeling van de schol. Zoals uit de tabel af te lezen is bereikte de scholprijs vorig jaar een rekordhoogte (tot 90 frank in juni). Bij de opening van de scholbox per 1 oktober ging de prijs meteen omlaag. Vanaf januari kelderde de scholprijs omdat de aanvoer ongetwijfeld de vraag overtrof. In lentemaanden trok de prijs weer aan, maar vanaf juli zat de prijsvorming opnieuw in een neerwaartse spiraal. De laatste maanden lag de gemiddelde tongprijs op maandbasis vijftientig tot dertig procent beneden de prijs van vorig jaar (gw).

GEMIDDELDE SCHOLPRIJS PER MAAND

	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92
JAN	37	49	35	48	37	49	42	41	55	44
FEB	35	32	31	31	31	53	40	44	51	43
MAA	35	31	39	34	42	52	44	46	<u>65</u>	57
APR	40	41	48	44	47	44	41	45	<u>60</u>	<u>60</u>
MEI	44	41	47	44	49	52	42	50	<u>88</u>	<u>64</u>
JUN	44	45	50	44	59	51	50	58	<u>90</u>	<u>65</u>
JUL	43	43	46	41	56	49	46	52	<u>74</u>	54
AUG	43	44	51	46	55	44	50	53	<u>83</u>	55
SEP	52	47	46	48	<u>62</u>	50	53	<u>64</u>	<u>79</u>	56
OKT	48	50	47	45	<u>63</u>	46	45	56	65	49
NOV	53	52	51	52	<u>67</u>	50	46	<u>67</u>	<u>67</u>	-
DEC	51	44	42	45	<u>62</u>	54	43	<u>66</u>	<u>53</u>	-
JAAR	44	44	44	43	52	50	45	53	68	55*

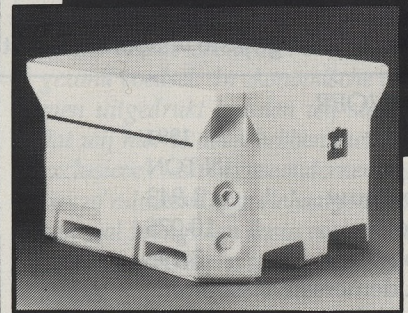
*gemiddelde berekend over tien maanden

© BRON: Vergelijkende zeevissersijstatistiek - Dienst voor Zeevisserij, Oostende

Het nieuwjaarsnummer van HVB
ligt reeds op 31 december in de winkel !!!

- Zestig jaar HVB!
- Nieuwjaarsgroeten van grote en kleine goden
- De grote lezersenquête: verander zelf HVB
- Een futuristisch kerstverhaal
- Tal van verrassingen en geschenken
- Tal van verrassende artikelen

DYNO STROMBERG



Holland Type, inhoud 660 liter. Universeel te gebruiken. Extra sterke bodemkonstruktie. Ook leverbaar met inhoud van 200 tot 1500 liter.

H H H

Haasnoot

Handelsonderneming
Holland

Hoefblad 85, 2231 WR Rijnsburg (NL).
Tel.: (31)1718-30663,
Autotel.: (31)6-52702424,
Fax: (31)1718-34809.

TE KOOP

UNIEK AANBOD NACHTKIJKERS
IDEAAL OM 'S NACHTS TE VISSSEN / VAREN

Tel: 050 /20.02.29.

Razzia in Oostendse en Zeebrugse vismijn

IN DENACHT van zondag 22 op maandag 23 november sloegen zowel de inspecteurs van het *ministerie van landbouw*, de *opsporingsinspektie van de douane* als de *arbeidsinspektie* toe. In de Oostendse vismijn leverde de nachtelijke controle een partij ondermaatse tong, een paar binnenkuilen en enkele zwartwerkers op. In twee Zeebrugse pakhuisen werd beslag gelegd op 5.500 kg duurdere vissoorten als tong en tarbot.

De actie ging zondagavond omstreeks 22 uur van start in de Oostendse vismijn waar een achttal vaartuigen losklaar lagen. Controleambtenaren van het *ministerie van landbouw* inspecteerden enkele vaartuigen. Ook de logboeken en andere documenten werden van nabij bekeken. De *opsporingsinspektie van de douane* had dan weer meer oog voor de voorraden alcoholische dranken en sigaretten die zich aan boord bevonden. Opeen vaartuig werd 300 kg ingevroren ondermaatse tong in beslag genomen. De actie bracht ook twee verboden binnenkuilen aan het licht. Eenmaal de actie voltooid, wekten de controleurs de indruk dat zij zich naar Nieuwpoort zouden begeven. Uiteindelijk doken zij tussen 3 en 4 uur in de morgen op in Zeebrugge. Intussen was ook de *rijks-wacht* en de *Arbeidsinspektie* opgedaagd in de Oostendse visafslag, duidelijk op zoek naar zwartwerkers. Drie personen werden niet in orde bevonden met de arbeidsreglementering.

Pakhuisen

Toen de controle in de Zeebrugse vismijn toesloeg was het lossen al achter de rug. Uitzonderlijk voor een maandag waren slechts drie vaartuigen aan de markt. De ladingen waren dan ook al gesorteerd. Een incognito amtenaar had

echter alle beweging in de vismijn in het oog gehouden. De controle was dan ook toegespitst op enkele pakhuisen. In pakhuis 25 werd 1.500 kg aan de markt onttrokken vis aangetroffen en in pakhuis 10 zelfs 4.000 kg. De vis, vooral tong en tarbot, werd in beslag genomen. Voor de betrokkenen krijgt de hele zaak uiteraard nog een juridisch staartje.

Geen EG-kontroleurs

Verschuilde persberichten over de controleactie in de Oostendse en Zeebrugse vismijn maakten gewag van de aanwezigheid van *EG-kontroleurs*. Die bestaan, maar het is niet hun taak om dergelijke acties uit te voeren. Zij kunnen wel de plaatselijke controleurs vergezellen om toe te zien of de nationale ambtenaren hun taak naar behoren uitvoeren. Ze moeten wel van een andere nationaliteit zijn dan het land waarin zij optreden. Bovendien moeten zij hun komst vooraf melden.

Het *ministerie van landbouw* telt één agent met gerechtelijke bevoegdheid (beëdigd ambtenaar) waaraan één opsteller toegevoegd is die bij de visserijcontrole betrokken is. Administratief vallen zij onder de *Dienst voor Zeevisserij*. Gerechtelijk zijn ze verantwoordelijk verschuldigd aan de *procureur des konings*. Bij het vervullen van hun opdracht kunnen zij zich laten bijstaan door de *douanen en accijnzen* en de *rijkswacht*. Uit het "Kontrolerapport over de uitvoering van het gemeenschappelijk Visserijbeleid" dat bij de Europese Commissie werd ingediend blijkt duidelijk dat de Belgische inspektiedienst slechts over één controleur beschikt. Nederland scoort het hoogst met 180 inspecteurs voor 14 aanvoerplaatsen.

Voegen we daar tenslotte aan toe dat ook de gemeentelijke amtenaren geacht worden toe te zien op de toepassing van het bestaande politiereglement (o.a. de wettelijke veilplicht).

Toekomst Nieuwpoortse visserij niet rooskleurig

Na negen maanden lag de visaanvoer in de Nieuwpoortse vismijn 131 ton lager (-15 %) dan vorig jaar. Ook de besomming lag negen miljoen (-6,4 %) achter op dezelfde periode vorig jaar. Het zal een schrale troost zijn dat de resultaten in de andere vismijnen er niet beter voor staan. Erger is dat de Nieuwpoortse vloot verder afkalft. In 1989 waren er nog 27 vaartuigen die regelmatig te Nieuwpoort kwamen, een aantal dat intussen reeds onder de twintig gedaald is.

Burgemeester Mommerency drukte dan ook zijn bezorgdheid uit in een brief aan Minister-president Vandenberghe over de sterke achteruitgang van de Nieuwpoortse visserijsector. De burgemeester schat de toekomst van de plaatselijke visserij niet rooskleurig in. Hij vraagt ook om het voortbestaan van de visserijschool te garanderen. Mommerency beschuldigt ook de dochtermaatschappij van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij (Gimv) *Fishlink* mee te werken aan de afbouw van de Nieuwpoortse vloot. Volgens de Nieuwpoortse burgemeester ligt de overnamepolitiek van *Fishlink* aan de basis van de toegenomen werkloosheid in de visserijsector. Het ingrijpen van *Fishlink* zou verantwoordelijk zijn voor de stijging van dertig procent van de mannelijke werklozen in anderhalf jaar tijd. Volgens de burgemeester is dit uitsluitend te wijten aan het verdwijnen van een aantal rederijen.

LIFERAFT SERVICE CENTER

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 5765

reddingsvasten - reddingsboeien -
drijvende toestellen -
valschermsignalen - stakelichten -
man. o. boordlichten
noodzenders LOCAT - RADIO
BEACON

VOOR VEILIGHEID OP ZEE: DE SERVICE S.K.B.

Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79)

S.K.B.



ERKENDE SERVICE STATION

AFDELING KUST

HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48

reddingsvloten: R.F.D. - ELLIOT -
VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG
- BOMBARD - AVON -
CALLEGARI - SERVAUX -
MITSUBISHI - SONIFORM
nazicht brandblusapparaten

*Dat wij alleen maar
kwaliteitsprodukten
leveren, moeten wij
eigenlijk al lang niet meer
vertellen*



**Van Beelen
Netwerk**



**Le Lis
Staalkabel**



MARINE STORES

H. Baelskaai 27, Oostende. Tel: 059 / 33.13.55 — Fax: 059 / 33.13.77



ZEEBRUGGE STORES

Rederskaai 23 - 24, Zeebrugge. Tel: 050 54 48 87 — Fax: 050 / 55 08 84

staalkabels — touwen — garens — hijs- en sjoerbanden — netten — kettingen — toebehoren — eigen werkplaats — kabelpers

KALENDER

DECEMBER 1992

- 2-5 "Expo Pesca 92", visserij-salon voor Latijns Amerika in Santiago (Chili)
 - 8 Gespreksnamiddag over "De Boomkorvisserij" door André Vancraeynest (om 14 u. 30 in 't Kasteeltje, Nieuwpoort)
 - 19-21 EG-raad van Visserij-ministers
 - 31 HVB nr 1 van 1993!!!
- ## JANUARI 1993
- 10-18 "Sea Side Show '93", Media Center, Oostende
 - 19-21 "Seafood Europe" in Amsterdam (RAI-center)
 - 23-31 Boot '93 in Düsseldorf (Duitsl.)
- ## FEBRUARI 1993
- 7-11 "Tecnik'Hotel '93", horecavakbeurs in het Media Center, Oostende
 - 13 3de ledenfeest "Vriendenkring van het Noordzee-aquarium Oostende"
 - 13-21 "Euronautics", Flanders Expo Boat Show in Flanders Expo te Gent (10-18 uur)

ZEEBRUGGE

ZVP naast ZVK

Na ruggespraak van de Zeebrugse Visveiling nv met een aantal kleine en middelgrote kopers werd een nieuwe kopersvereniging opgericht die luistert naar de naam *Zeebrugse Vispromotie*, afgekort Z.V.P. De nieuwe vereniging mag vooral niet verward worden met de reeds bestaande Z.V.K., afkorting die dan weer staat voor *Zeebrugse viskopers*, en waaronder een andere kopersvereniging uit Zeebrugge schuilgaat. Laatstgenoemde vereniging heeft het de Zeebrugse Visveiling in het verleden regelmatig lastig gemaakt. Zo dreigde ZVK-voorzitter Tavernier er in maart ll. nog mee een boycot te organiseren in de Zeebrugse vismijn en beschuldigde hij de ZV-direktie ervan oneerlijke concurrentie te organiseren t.a.v. sommige viskopers. De boycot kon toen maar in extremis afgewend worden.

Ook was al één en ander te doen omtrent de representativiteit van de ZVK, die door ZV-directeur Pollet enigszins aangevochten werd. Het was in elk geval duidelijk dat de Z.V. ernaar streefde ook de niet 'ZVK-viskopers' te organiseren.

De nieuwe kopersvereniging ZVP wordt bestuurd door Jean-Pierre François, Maurtis Steenbeke, Daniël Bossier, André Saver (sekretaris) en Gerrit Geldhof (voorzitter).

TELEX - TELEX - TELEX - TELEX -

□ In Oostende werd de O.552 *Marathon* afgebroken en ligt de O.108 *Arent* klaar om hetzelfde lot te ondergaan. □ In Nieuwpoort viel de houten N.599 *Zeevogel* onder de slopershamer. □ Ondertussen wordt ook de O.318 *Belgian Sailer* verder ontmanteld in Zeebrugge. □ Op de Z.284 *Vicky* werd de tien jaar oude ABC-motor vervangen door een gelijkaardige zescylinder van de Gentse motorenfabriek. De firma *Renaud Diesel* voerde de karwei uit op de werf van *Béliard-Polyship* in de Oostendse achterhaven. □ De O.62 *Seabird II* onderging in de *Padmos*-vestiging in Bruinisse een onderhoudsbeurt en een herstelling van de vislier. □ *Padmos* in Steldam nam de Z.96 *Jan Van Gent* onder handen voor herstellingen aan de winch en aan de vangstverwerkingsinstallatie./Bij BSM in Breskens werd de Z.35 *Vili* drooggezet voor onderhoud en controle op de schroefas. □ Lauwersoog kreeg de voorbije weken opvallend veel bezoek van Belgische vaartuigen. □ De aanwezigheid van de O.229 *Liberty*, de BOU.201 *Adriana-Maria* en de Z.87 *Nele* in Colijnsplaat wekt geen verwondering meer. □ Vanaf dinsdag 1 december start de garnaalverkoop om 9 uur in plaats van om 9 u. 30. □

NIEUWPOORT

Nieuwe brochure "Haven en Visserij"

Het stadsbestuur van Nieuwpoort bracht een volledig herwerkte brochure uit om de toeristen en andere belangstellenden toe te laten een beter beeld te krijgen van de haven en de visserij. De nieuwe brochure "*Haven en Visserij*" bevat ook een reeks visrecepten en een zeeviskalender. De brochure kost vijftig frank en is te bekomen bij de *Dienst voor Toerisme* op het stadhuis te Nieuwpoort.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen (oktober 1992)

Erratum veranderingen september 1992:

□ Z.45 HERAKLES, eigenaar moet zijn BVBA Zeearend

Adresverandering:

O.279 RAMBLERS, eigendom BVBA Ramblers, Laurierstraat 34, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.48.98

Veranderingen Scheldevisserijvloot
Verandering lengte en Bt.:

□ BOU.133 SAEFTINGE, eigendom J. Quintelier, Nijverheidslaan 4, 9170 Waasmunster

L.O.A. 13,29 m., Bt. 14

Nieuw vaartuig (in te schrijven bij vaartuigen die alleen binnengaats mogen vissen):

□ A.147 TUIMELAAR, eigendom Emiel Van Raemdonck, Antwerpsesteenweg 120, 9140 Tielrode
Roepnaam OPFQ; l.o.a. 9,36 m.; Bt. 6; bouwjaar 1991; staal; motor Daf 88

kW - 120 pk; boomkorvisserij
Verandering van eigendom:

□ BOU 136 HURRICANE, eigendom Michel Hoozee, Bondgenotenlaan 4, 8301 Knokke-Heist

SNEL WEER VERDER? PADMOS LEVERT 120.000 MITSUBISHI DIESELMOTOR-ONDERDELEN UIT VOORRAAD.

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
HOLLAND
STELLENDAM
(0)1879 - 1766/1792

Een teken wijst de weg

Service voor DEUTZ en DEUTZ MWM motoren

Originele wisselstukken met kwaliteitsgarantie

Nauwe samenwerking met de Servicedienst van de fabrikant

Deelgenoot van een wereldomvattende organisatie

Specialisten in Motoren en Service



Wij wensen onze klanten een behouden vaart voor 1993

EURO DIESEL ANTWERP NV

Zwarte Weg 1 · B-2030 Antwerpen
Tel. (03) 541 50 11 · Fax. (03) 541 55 46

De verruiming van de economische visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische IJslandvisserij (I)

VANDAAG VAREN NOG maar twee Belgische vissersvaartuigen op IJsland. Er is een tijd geweest dat het anders was, een tijd waarin de IJslandvisserij zowat het pronkstuk van de sektor vormde, de motor ook van de Oostendse visserij.

Hoe komt het dat deze typische visserij verdwenen is? Hoelang zullen er nog Vlaamse IJslandvaarders zijn?

HVB heeft in 1988 al uitgebreid aandacht besteed aan het nu bijna geheel verdwenen verschijnsel. In een artikelenreeks behandelden we toen achtereenvolgens de oude IJslandvisserij vooral van belang aan de Westkust (Willem Lanszweer in HVB 8, 1988 ps 8 - 11 & HVB 9, 1988 ps 28 - 30). Marc Loy schetste (HVB 10, 1988 ps 29 - 33) hoe en waarom de IJslandvisserij zich naar Oostende verplaatste. Guido Walters sloot in dat jaar de reeks af met een bespreking van de hedendaagse situatie (HVB 11/12, ps 18 - 22).*

De uitbreiding van de *ekonomische viszones* rond IJsland, waardoor het lot van de Vlaamse IJslandvisserij bezegeld werd, kwam toen slechts aan bod in een kaderstukje. Dat bij het tot stand komen van die visserijakkoorden bloed, zweet en tranen vielen leest u vanaf deze maand in een reeks verzorgd door Daniël Pots.

NA HET WEGVALLEN van de 'Belgian Sailor' telt onze vissersvloot nog slechts 2 vaartuigen die het recht hebben om welbepaalde visvakken binnen de IJslandse ekonomische zone van 200-mijl te bevissen. Ook dat zal niet blijven duren... tenzij de vraag van IJsland om tot de EG toe te treden kan zorgen voor een toegeving om een aantal EG-treilers tot zijn viswaters toe te laten.

Intussen wordt er gepraat over de vele treilers die vroeger op IJsland voeren, over ekonomische zones, territoriale waters, visvakken per maand, kabeljauwoorlogen... Latijn voor vele lezers van het HVB.

Een reeks over de uitbreiding van de private kustwaters rond IJsland, het protest van en de gevolgen voor derde landen moet duidelijkheid bieden. In een aantal bijdragen gaan we kronologisch te werk en zetten alle feiten, bedoelingen en denkpatronen op een rij. Hier en daar moeten we door cijferwerk. Om de lezer te sparen slaan we veel visserijkonferenties en

bilaterale gesprekken over. De hoofdrolspelers zijn enerzijds IJsland en anderzijds Groot-Brittannië, het land dat het hardste weerstand bood.

De gehele industrie van IJsland is afhankelijk van vis (Zie hiervoor ook de reisreportage van Guido Walters 'IJsland, vis tussen ijs en vuur' in HVB 11, 1990 ps 15 - 19). Valt de vis weg dan stort het land in elkaar. De visgronden rond IJsland zijn (of waren) zo rijk dat de hele wereld ze zou willen bevissen. Om dat te verhinderen nam het eiland harde maatregelen.

In eerste instantie wilde IJsland zijn kustvisserij beschermen. Vreemde treilers visten immers tot tegen de rotskusten. Regelmatig korden ze dwars doorheen staande netten of visgerief van longliners. Ook onze vissers hebben daaraan schuld gehad. Kapiteins brachten dikwijls lijnen met kabeljauwhaken mee naar huis als souvenir. Bij de uitbreiding van de private zones stelde IJsland zich hard op. Tientallen treilers negeerden de nieuwe wetten.

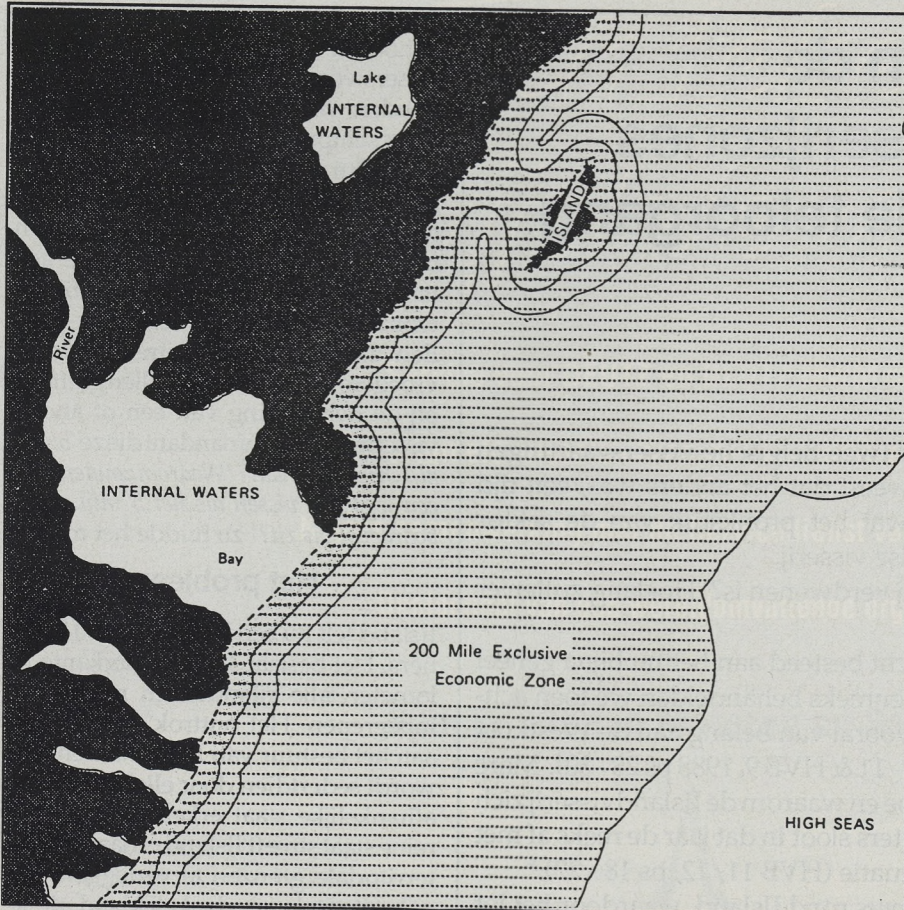
Alhoewel de Belgische instanties onze vissers voorhiielden zich aan de wet te houden, visten voor 1960 ook veel van onze schippers binnen de *gesloten* zones. Om te beletten dat ze daarvoor gestraft zouden worden hingen ze netten en zeilen over hun registratienummers. Verhalen van mijlenlange achtervolgingen en zelfs beschietingen worden nog dagelijks verteld.

Een aantal oud-kapiteins van onze vroegere IJslandtreilers zullen gniffelen bij de herinnering van een of andere visserijwachtcommandant dieze 'bijzijn kl... hebben gehad!' 'Waarom zouden we in een lege put vissen als het 5 mijl verder boordevol vis zit?' zo luidde het motto.

Het probleem

IJsland telt nu een kleine 300.000 inwoners. Het beslaat 103.100 vierkante kilometer, alle eilanden en rotspunten inbegrepen. Het onttrok zich in 1944 aan het bestuur van Denemarken. Het wordt sedertdien door elk land als onafhankelijke staat erkend. Als soevereine staat streeft IJsland ernaar om zijn territoriale grenzen te verleggen. Het wil, uit vitale noodzakelijkheid, de levende inhoud van zijn omringende zeeën beschermen. Soverein betekent: de hoogste autoriteit en dat behelst volgens hen zowel de landmassa, het kontinentaal plateau, de territoriale zee (eigen territorium) en de ondergrond. Tijdens het opstellen van de internationale zeewet door 150 landen van de Verenigde Naties (V.N.) in 1980 werd afgesproken dat ieder kustland 12 zeemijlen bezit die tot het eigenlijke land behoren. Daarnaast kent ieder kustland een 'aangrenzende zone' (tussen 12 en 24 mijl). In deze zone mogen douane en fiskale controleurs, immigratiediensten en sanitaire instanties van het land optreden met het doel de wetten en gebruiken van het land te beschermen. De limiet van de *exclusieve ekonomische (vis)zone* is vastgesteld op 200 zeemijlen uit de kust. In deze zone heeft de kuststaat het recht zowel de levende als niet levende natuurlijke middelen te beheeren (exploiteren, exploreren, beschermen). In sommige gevallen mogen landen hun kontinentaal plateau tot 350 mijl ver beheren. Na 1982 probeerde IJsland dit naar de visgronden van *Rockall* toe. Het is het land (tot nog toe) niet gelukt.

In wat verschilt nu de *territoriale zee* (max. 12 mijl) en de *ekonomische zone* (max. 200 mijl)? In deze laatste gelden enkel de maatregelen die bijdragen tot



Dit schema toont aan hoe de territoriale zee (12 mijl) en de Exclusieve economische zone (200 mijl) wordt getekend. Fjorden en inhammen zijn eigen territorium, de zones vertrekken vanaf de laagwaterlijn.

de ontwikkeling van de economie van het land en niet de eigenlijke *staats-jurisdiktie*. Zo blijft de vrije scheepvaart buiten de 12-mijlszone (=het eigen territorium) gewaarborgd. De duidelijke omschrijving van deze twee begrippen was overigens een rechtstreeks gevolg van de Brits - IJslandse zeeconflicten... Vooraleer het zover was moest eerst een economische oorlog gestreden worden.

Overzicht

Brits-Deense onderhandelingen in 1901

leverden IJsland 3 mijl of 24.530 vierkante kilometer exclusieve viszone op. IJsland breidde nog vier maal zijn economische zone uit. In 1952 bracht het land zijn economische zone van 3 naar 4 mijl en sloot al de baaien en broedplaatsen van *Faxa Bay*, *Breidajfjurdur*, *Hanaflói*,... voor vreemde vissers af. Deze maatregel vermeerderde de exclusieve zone met 75 % tot 42.905 vierkante kilometer. In 1958 kwam de territoriale grens van 4 op 12 mijl. Het territorium vergrootte met 62 % tot 69.809 vierkante kilometer. In

1972 verlegden ze de grens van 12 naar 50 zeemijlen: 209 % meer zee of 216.000 vierkante kilometer werden ontoegankelijk voor vreemde vissers.

In 1975 tenslotte bracht IJsland zijn economische viszone op 200 mijl, een uitbreiding van 251 % tot 758.000 vierkante kilometer. In 1975 was de exclusieve zone 30 maal groter dan in 1901!

De enige reden die tot de bescherming van de omliggende visbanken leidde was dat IJsland zonder visvangst onbewoonbaar wordt. Zonder vis zou IJslands economie snel in elkaar storten. Vooraleer tot uitbreiding over te gaan lette IJsland erop geen gangbare internationale zee wetten te overtreden. Waar de wetten vaag en achterhaald waren tastte IJsland de mogelijkheden af en schaarde zich achter nieuwe denkpatronen en evoluties van andere zee-naties.

De vreemde vissers verdedigden zich door te steunen op *historische rechten* verworven door honderden jaren visvangst rond het eiland, alsook het recht op vrije visvangst in de diepzeeën (hoogzeeën). De Britten beoefenen er reeds lijnvisserij van in de periode 1390 - 1410. De Duitsers, Nederlanders, Belgen en Fransen kwamen later. In 1889 kwamen de Duitsers. Vanaf 1891 waren er, in grote getale, Britse stoomtreilers. Een rapport uit 1897 vertelt ons dat er dat jaar 300 Franse (met veel Vlaamse IJslandvaarders aan boord), 100 Britse en 20 Noorse vissersschepen er hun ruimen kwamen vullen.

Internationale discussies

Bij de discussies tussen de vreemde visserijmogendheden en IJsland brachten de eersten naar voren dat het eiland onmogelijk zijn visgronden volledig zelf kon exploiteren. IJsland stelde daar tegenover dat het in 1950 maar



hét taxibedrijf voor de visserij
Bredene

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

49% van de gevangen visaanlandde. In 1976 viste het land reeds 86 % op en derde landen nog maar 14 %.

Tot voor 1973 evenwel visten veel meer buitenlandse treilers in IJslandse wateren dan eigen vissersschepen. In 1972 waren er elke dag ongeveer 100 vreemde treilers op de gronden. 60 % daarvan waren Britten, 30 % Duitsers en 10 % Belgen, Polen, Portugezen en Russen. Nogmaals, vis en -bewerking is de basis van de IJslandse economie en de enige industrietak die er is ontwikkeld. Vandaag zorgt vis voor 90 % van de uitvoer. Geen enkele staat is zo afhankelijk van vis als dit land. Vis bedraagt 20 % van het BNP (Bruto Nationaal Produkt). In Engeland en Duitsland is vis goed voor 1 % van hun BNP, in België was in de periode 1970-1974 vis goed voor 2 % van het BNP.

Voornamelijk het jaarlijkse terugvallen van de kabeljauwvangst (500.000 ton in 1933 naar 375.000 ton in 1974) en het inschakelen van gesofistikeerdere vissersschepen met steeds verbeterende netten deed IJsland besluiten zijn visserij te beschermen dat ondanks het protest van zijn veel machtiger burenen.

Om de visserijgrenzen te verleggen tot 50 en 200 mijl steunde IJsland op art. 53 van de Weense Konventie van de V.N. van 1969 dat bepaalde dat 'Historische rechten kunnen gegrond zijn maar ze moeten in evenwicht staan met de plicht van individuen (staten) om de vrijheid van anderen te respecteren'. IJsland verweet vreemde mogendheden daarbij de visgronden te kolonialiseren tot eigen profijt wat in strijd is met de nationale zelfregulering van een soevereine staat. Verder haalde IJsland het charter van de V.N. aan waarin art. 1 vermeldt dat twee staten met elkaar moeten omgaan volgens het principe van gelijke rechten. Art. 2 zegt: *De V.N. is gebaseerd op de*

soevereine gelijkheid van al zijn leden.

Aanloop tot het eerste konflikt

Het recht op het handhaven van een territoriale 3-mijlszone kwam tot stand in 1702. In West-Europa werd alles nogmaals beschreven tijdens de *Konventie van de Noordzeevisserij van 1882*, ondertekend door Groot-Brittannië, Duitsland, België, Frankrijk, Denemarken en Nederland. Reeds in 1878 had Engeland een 3-mijlszone bij wet in voege verklaard. Drie mijl, dat was het maximum dat een staat op zee kon laten gelden. Te weinig, volgens IJsland, dat er de nadruk op legde dat de Engelse stelling 'alle zeeën open voor iedereen' nog stamde uit de tijd dat Engeland geen enkele concurrentie had (en dulde) t.a.v. zijn industrie, vrachtaart, internationale handel en finances... kortom toen het nog een imperium had. Elk afgesloten zeeverdrag, waar ook ter wereld, was beïnvloed door en bevatte Britse voordelen. Dit was het geval met: *het zeeverdrag tussen Engeland en de V.S. in 1818; het zeeverdrag tussen Engeland en Frankrijk in 1839, de konventie van Den Haag in 1882 (over de Noordzeevisserij); de konventie van het Suez Kanaal in 1888; de Britse-Deense konventie die de visserij regelde rond IJsland, de Fär-Ör en Groenland (1901).*

Omstreeks 1950 was de macht van Engeland echter grotendeels achterhaald, maar onder Britse druk bleef er een tendens bestaan om de 3-mijlsgrens te bewaren, alhoewel Zweden en Noorwegen 4 mijl, Spanje, Cuba en Portugal 6 mijl, Mexico 9 mijl en Zuid Amerikaanse staten reeds 5 mijl wensten.

Rond 1950 verwijst IJsland dan ook naar andere landen die ook grotere economische zones in voege brachten, nl. Frankrijk 6 mijl in 1907, Italië 6 mijl in 1914, Uruguay 5 mijl in 1914, Rusland

en Roemenië 10 mijl in 1907 en Rusland 12 mijl in 1927. Reeds in 1930, tijdens de konventie van Den Haag, zo argumenteerde IJsland verder, zagen maar liefst 38 staten (o.a. Duitsland, België en Frankrijk) de mogelijkheid tot uitbreiding van de economische zones.

Na WO2 vielen de bestaande koloniale imperia uiteen en wonnen de Sovjet-Unie en de Verenigde Staten op wereldvlak aan belang. Via de 'Truman-Proklamatie' claimde de V.S. heel haar *kontinentaal plateau* als economische zone. Deze liep van 60 tot 600 mijl uit de kust. Vele mogendheden aanzagen de 'Truman-Proklamatie' als een precedent en ondernamen eenzijdige zee-uitbreidingen. Op 25 oktober 1945 volgde Mexico met eenzelfde claim, alsook Argentinië en Costa Rica respectievelijk op 11 okt. 1946 en 2 nov. 1949. Tussen 1947 en 1950 claimden Peru en El Salvador een 200-mijlszone. Chili bracht zijn economische zone op 23 juli 1947 op 200 mijl. Op 5 april 1948 steunde IJsland al deze landen in hun eisen.

Op aandringen van IJsland onderzocht een commissie de visserijreizen op wereldniveau. De territoriale eisen gingen van 4, 12, 30, 60, 200 mijl tot het erkennen van gehele continentale plateaus. De commissie toonde aan dat de internationale erkenning van de 3-mijlszone geen eindpunt kon zijn. Op protesten van Engeland en Nederland na, erkende de V.N. dat er verdere overeenkomsten nodig waren. Na 1952 waren de internationale experts het er over eens dat de 3-mijlszone geen internationale wet meer was. Het ging om een absoluut minimum. IJsland had een eerste slag thuisgehaald.

Vervolgt volgende maand met het 4-mijlskonflikt.

Daniël Pots

VERHEYE JOEL N.V.

* Scheepsherstellingen

* Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen

* Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud

* Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines

* Draai-, frees- en schaaftwerk

* Alle las- en konstruktiewerken

* Verhuring van telescopische kranen

Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij

Burelen en werkplaats: Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11 /

Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304

8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37

* Geïnteresseerden kunnen nog steeds de hier aangehaalde nummers van HVB bestellen. Daartoe schrijven ze een briefje naar HVB, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende, waarin ze vermelden welke nummers ze willen toegestuurd krijgen. Per besteld nummer betalen ze 100,-. Daarbij wordt per bestelling globaal nog eens 100,- administratie- en verzendkosten gerekend. Eén nummer thuisbezorgd krijgen uit onze archieven kost dus 100 + 100 = 200 frank. Twee nummers kosten (2 x 100) + 100 = 300 frank, enz... Betalingen worden in biljetten van 100,- gevoegd bij de brief waarin de nummers aangevraagd worden.

Oostende: een speelbal?

MEN WEET DAT men er niet voor terugschrikte Engelse zeelui aan te werven met het oog op het oprichten van een oorlogsvloot te Antwerpen (HVB 1992 nr. 11 p. 35). Maar men ging verder: de in november 1573 te Brussel aangekomen nieuwe landvoogd Luis de Requesens verkreeg de hulp van Engelse katholieken, zeer tegen de zin van koningin Elisabeth.

Hij verkreeg ook in 1575 de medewerking van twee Engelse kapiteins, William Cotton en Henry Carew, aan wie hij kapersbrieven verleende tegen de opstandelingen, op voorwaarde dat ze de buit veroverd op de rebellen binnen de acht dagen zouden verkopen, terwijl de gevangenen aan de Spaanse ambtenaren zouden worden uitgeleverd. Beide kapiteins redden schepen uit te Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende en bemanden ze met Vlamingen en Engelsen.

Spoedig bleken de beide avonturiers weinig te vertrouwen en schenen ze niet geneigd aan de wetmatige eisen te voldoen. Kortom, hun commissiebrieven ter kaapvaart bleken vooral eigen gewin te dekken en zeer dicht de zeeroverij te benaderen!

In beide Vlaamse zeesteden werden Cotton en zijn volk zeer spoedig berucht als "eene natie van cleynder trauwe ende gheloofsaemheyte"...

Weldra kwamen, inderdaad, de twee Engelsen ook met andere schepen binnen dan diegene waarvoor ze kapersbrieven hadden bekomen. Ze gingen roekeloos en gewetenloos te

werk, als zeerovers.

In dezelfde zomer van 1575 hielden ze "oostersche schepen" aan en brachten ze op als buit naar Nieuwpoort. Maar, deze "oostersche" schepen waren ingeschreven in de Baltische havens en afgevaardigden van de "oostersche" naties kwamen naar Nieuwpoort afgezakt om hun beklag te doen. Men wou trouwde de Engelsen en voortaan. Voor elk schip dat Cotton & Co zouden binnen brengen, moesten de klachten worden onderzocht door kommissarissen "daer toe gheordonneert binnenacht daeghen".

Processen werden gevoerd over andere door Cotton binnengebrachte schepen, o.a. als voorbeeld een Spaanse handelschip "San Jorge", geladen met koopwaren voor Antwerpse kooplui. Kortom: Cotton of de tot zeerover omgedoopte kaper!

Cotton kreeg dan ook herhaaldelijk ruzie met de overheid te Nieuwpoort en vanuit Brugge liet men weten aan Requesens dat de Engelsen met hun schepen helemaal niet beletten dat de rebellen bleven plunderen en roven. Men ging zelfs zover Cotton medeplichtig te achten aan een geplande aanslag op Nieuwpoort in augustus 1576. Men insinueerde zelfs dat de Engelse gelukzoekers weldra de Prins van Oranje zouden vervoegen, bij wie om gunstige voorwaarden zouden gezocht zijn geweest.

Het kwam ervan dat de gevolmachtigde van Cotton, een zekere Philipson, eenvoudig te Oostende, in 1577, in de gevangenis werd opgesloten, met zijn "adherenten ende compaignie".

Toen, op verzoek van de gezant van

Engeland, de man werd vrijgelaten, dreigde hij dadelijk de visserij van Oostende te "crancken ende beroven van den lyfve" en rustte hij daartoe een schip uit in Engeland.

De Oostendenaren, bij het vernemen van dit snode plan, dienden een verzoekschrift in bij de Spaanse landvoogd opdat hij zou tussenkomen bij de koningin van Engeland om dit te verhinderen, opdat de visserij "vredelick zoude moghen visschen".

Nieuwe politieke toestanden

De heersende onrust op zee ging gepaard met een chaotische situatie te lande. De soldij der Spaanse soldaten werd maandenlang niet of onvolledig uitbetaald en er werd overal gemoord en geplunderd. Te Antwerpen had de beruchte "Spaanse furie" plaats gevonden, waarbij de stad grotelijks werd geplunderd, verbrand en waarbij fors gemoord werd. Maar ook de vrees voor Watergeuzen bleef levendig.

Op 3 augustus 1576 verschenen 28 geuzenschepen voor de haven van Oostende en zetten hun oorlogsvolk af te Blankenberge. De stad werd grondig geplunderd en voor een groot deel in brand gestoken.

Men was de algemene verwarring grondig beu. In die atmosfeer namen de Staten-Generaal van de Lage Landen een eigen initiatief en kwamen ze bijeen op 15 september 1576 te Gent, om te trachten orde op zaken te zetten. Als gevolg van deze bijeenkomst en van de besprekingen aldaar, werd op 8 november 1576 de beroemde *Pacificatie van Gent* getekend tussen Zuid- en Noord-Nederland, waarbij katholieken en pro-



C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

testanten vrede sloten en beloofden samen te werken. Dankzij de *Pacificatie* zou een einde aan de burgeroorlog worden gesteld en zou men de Spanjaarden buiten spel zetten. In feite kwam de politieke leiding in handen van de Prins van Oranje. Ook Oostende behoorde tot de van Spanje los gemaakte gewesten. De roverijen der Watergeuzen zouden hiermee een einde nemen en vormden niet langer een bestendige bedreiging voor visserij en koopvaardij in de Noordzee.

Opnieuw Engelse zeeroverij

De bedreigingen van de hiervoren geciteerde Philipson, de gevolmachtigde van kapitein Cotton, schenen echter wél werkelijkheid te worden.

In augustus 1577 vielen Engelse zeerovers in de Noordzee het schip van de Oostendse reder Cornelis Kien aan, een karveel van 34 last, de "*Zwarte Leeuw*", komende van Königsberg, geladen met hout en koren.

Het schip werd volledig leeggeplunderd en meegenomen door de rovers, die de bemanning op een klein scheepje in volle zee verloren zetten. Gelukkig ontmoetten de schamele zwervers een Oostendse haringbuis die hen van een rampzalig einde redde.

Zowel door reder Cornelis Kien en zijn vennoten, als door het Oostendse stadsbestuur werden verslagen en protesten gestuurd naar de centrale overheid evenals naar de koningin van Engeland.

Ook Nieuwpoort had opnieuw te klagen van de Engelsen; in verband

met een betwisting over de verkoop van haring te Sandwich, deed een zekere Thomas Tyssen verschillende Nieuwpoortse vissers gevangen zetten en hun schepen in beslag nemen, waardoor Nieuwpoort zwaar geldelijk verlies leed aan boeten en schadeloosstellingen.

Nieuwe toestanden

Indien de *Pacificatie van Gent* de aanvallen der Watergeuzen had doen ophouden, toch zou een nieuwe omkering van de politieke-militaire toestand nieuwe moeilijkheden aan de Vlaamse Noordzeekust bezorgen.

Inderdaad, de Spanjaarden hadden de Lage Landen en vooral de zuidelijke provinciën niet zomaar opgegeven.

Een ernstige rekuperatiepoging voor de Spaanse kroon werd ondernomen door de in 1578 nieuw aangestelde Spaanse landvoogd, Alexander Farnese, hertog van Parma.

Geleidelijk werd de verovering van de Vlaamse steden aangepakt. Dit gebeurde tussen 1582 en 1585.

In 1583 was de hele Westhoek, inclusief Duinkerke en Nieuwpoort, terug in Spaanse handen.

Ondanks een kort beleg, in juli 1583, kapituleerde Oostende niet. De Spanjaarden hoopten wel Oostende spoedig te zien vallen en aldus de ganse Vlaamse kust terug in hun macht te krijgen.

Van de Spaanse legerbenden schreef men destijds dat "*sij quamen met eenen grooten moet naer Oostende*", maar "*sij hebben cruïjdt ende loot ghevonden*".

Twee vroeger vijandige schepen uit Vlissingen, nu bondgenoten van de Oostendenaren, hielpen tegen de Spaanse aanvallen de haven vrije houden voor de belegerden.

Oostende bleef aldus in de handen van

de Geuzen, waarom dan ook in de Geuzenmiddens grote vreugde heeft geheerst.

Antwerpen viel als laatste vesting van Oranje en als laatste grote buit voor Farnese, in 1585.

Na zoveel jaren gezocht te hebben onder de roverijen van de Watergeuzen, stond Oostende nu langs hun kant en kreeg het als vijanden de vroegere, zo innig bevriende, Vlaamse zeesteden Duinkerke en Nieuwpoort, waarop zo vaak beroep was gedaan tot samenwerking om gezamenlijk de visserij in de Noordzee te beschermen en te verdedigen. Men weet dat Spanje destijds de Geuzen tot zeerovers had verklaard en nog steeds deze stelling staande hield.

Maar, bij het organiseren van een nationale vloot en een eigen admiraliteit begon dat de opstandige gewesten, stilaan tot natie aan het uitgroeien, ten zeerste te mishagen, en wanneer de Duinkerke kapers geleidelijk aan een bloedige en kostelijke zeeoorlog begonnen te voeren tegen de Nederlandse scheepsvaart, vaardigden de *Staten-Generaal* van het Noorden de beruchte resolutie uit, op 28 augustus 1587, waarbij eveneens de Duinkerkers als zeerovers moesten behandeld worden en, o.a. de voeten moesten gespoeld worden (in zee verdrongen zonder pardon).

Beide zijden stonden dus thans als zeerovers tegen elkaar!

Het wordt een nieuw en bloedig tijdperk voor de Noordzee en voor de Vlaamse kust in het bijzonder.

Vervolgt
Walter Debrock

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

de maand in beeld



De Oostendse vissers voetballen tegen de vishandelaars. De uitslag: FC Bootsjuowers 7-Vishandelaars 0. De kustvissers schopten er niet naast. Voor de rust scoorden Freddy Dekeyser (O.575), Glenn Kindt (O.20), Brian Goutsmit (O.575 en Benny Viaene (O.101). Na de koffie troffen Peter Quintens (O.427), nogmaals Brian Goutsmit en Serge Rogge raak. De vissersploeg bestond verder uit Glenn Bogaert (doelman), Manfred Van Elslande, Rudi Bruyneel, Gino Van Acker, Gregory Sailliau en Albert Goudsmit. (fotohelemaal boven). Bij de vishandelaars werd Joël Meersman verondersteld het doel te verdedigen. De ploeg bestond verder uit G. Coulier, M. Boucquez, E. Boucquez, G. Boucquez, Mario Van Litsenburgh, Philip Barbaix, Peter Asseloos, Philip Moerman, G. Uralas, Pat Coudeville, Carlos en J.-C. Ronchetti.

O.349 Lady is verkocht. De curator van het faillissement ontving verschillende aanbiedingen. Het was uiteindelijk de PVBA Warrior uit Meise die het vaartuig verwierf voor iets meer dan zes miljoen frank. Het vaartuig voer onlangs uit om de het kompas te compenseren en ondergaat momenteel enige aanpassingswerken op de Oostendse scheepswerf IdP.



Deze schroothoop is al nog rest van de O.552 Marathon van reder Pierre Devriendt. Vorige week werd het boomkorvaartuig, bouwjaar 1954 gesloopt (foto rechts).

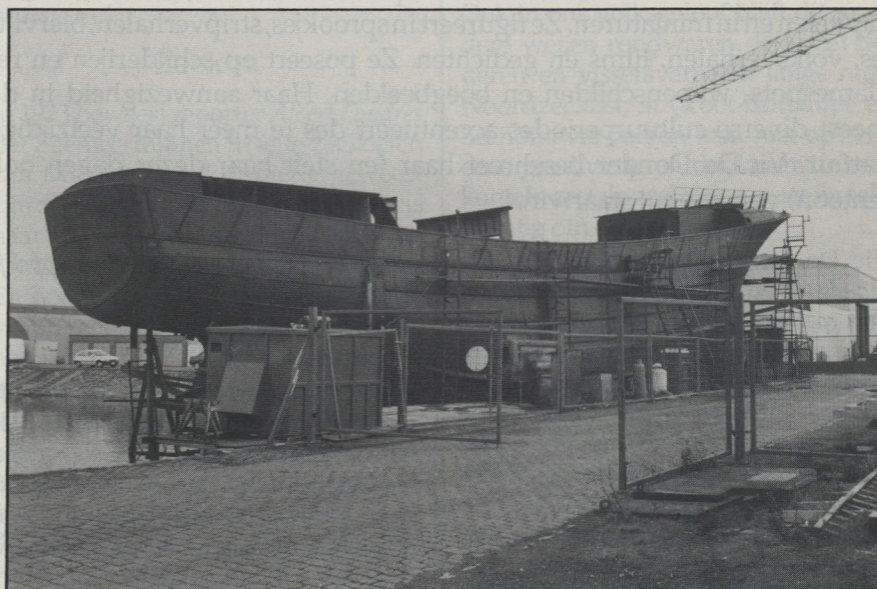
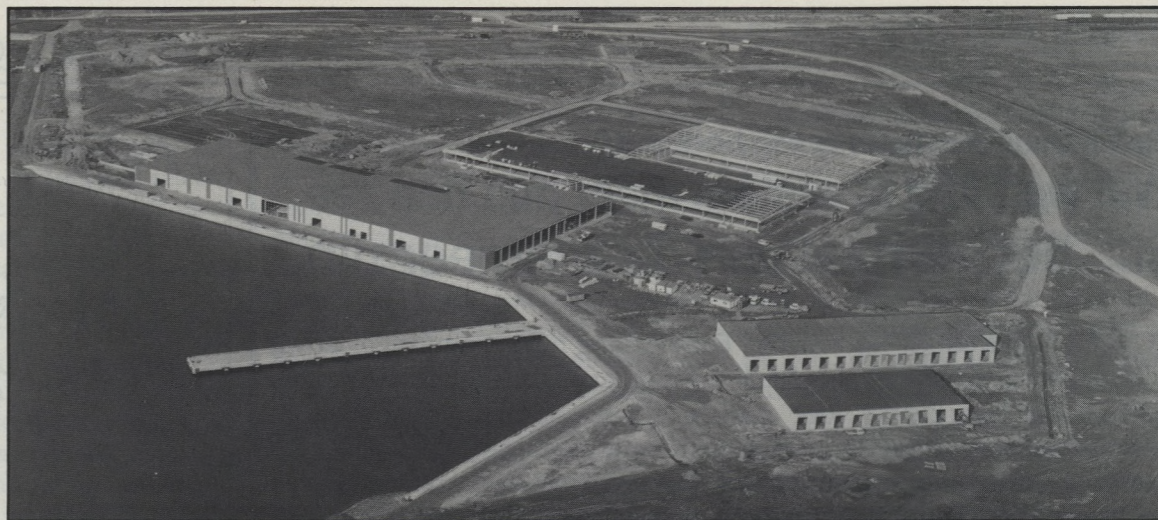


Nieuwpoort verloor dit jaar al verschillende vaartuigen. De N.22 Zeester en de N.427 Marjon verhuisden respectievelijk naar (Zee)Brugge en Oostende, de N.99 Zeevogel is gesloopt en de N.736 Lucky ging verloren. Maar er is ook goed nieuws. De Eurokoter Z.86 Surcouf (bouwjaar 1987) vaart voortaan als N.86 voor rekening van reder-schipper-motorist Charles Beuckels met Rudy Beuckels en Reddy Dalle als matrozen. Op maandag 23 november werd eerste (garnaal)vangst in Nieuwpoort geveild. Vishandelaar Alain Plaetevoet kocht de eerste partij garnaal tegen 683 frank per kilogram en werd hierdoor 'peter' van het vaartuig.

De Z.243 Drakar kwam in aanvaring met een Zuidkoreaanse bulkcarrier waardoor de neus van de boomkortreiler averij opliep. De Z.243 was op het ogenblik van de aanvaring aan het vissen. Naast de Z.243 ligt de Z.519 Rachel Sarah van de NV White Horse uit Brugge. In tegenstelling met wat eerder gemeld worden de motor, keerkopeling, schroefas en winch door De Graeve geplaatst. De volledige afwerking is voorzien voor eind februari.



Deze overzichtfoto toont de uitgestrektheid van het European Fish Centre (EFC) in Zeebrugge. Duidelijk zichtbaar zijn de verschillende entiteiten: visveiling, visateliers, redersateliers en administratieve vleugel. De bouwwerken moeten eind dit jaar beëindigd zijn. Dan volgt nog de afwerking van vloeren, deuren en ramen en de plaatsing van diverse nutsvoorzieningen. Reeds in januari zal een en ander klaar zijn, maar een datum voor de definitieve verhuis staat nog niet vast.



De nieuwbouw voor de visserij ligt bijna plat. Enkel bij de Scheepswerven De Graeve in Zeebrugge staat nog een schip op stapel. Het gaat om bouwnummer 98 waarop de naam De Bounty reeds te lezen is. Het gaat dan ook om een vervangingsvaartuig voor de Z.54 die wellicht naar Engeland verhuist.



Visserijalmoezenier Jan Corneillie wordt op 17 december 65 jaar en bereikt als amtenaar van het Ministerie van Landbouw de pensioenleeftijd.

Vic De Donder schreef er een boek over

Wat we altijd al wisten: meer min dan zee of... het verhaal van de zeemeermin

ZOVEEL IS ZEKER. Ze bestaat echt. Eeuwenlang hing een mistige, ietwat zilte, sluier rond haar bestaan. Maar nu vergaat ons alle twijfel. Ze bestaat echt en ligt hier kleurig voor ons: de ultieme studie over sirenen en zeemeerminnen; de half dier, half mens creatie die met haar liefelijke stem heel wat verhalen een dramatische wending gaf en tal van kulturen doorzwommen heeft. Ze verscheen op Griekse vazen, middeleeuwse kapitelen en in miniaturen. Ze figureert in sprookjes, stripverhalen, bierviltjes, volksverhalen, films en gedichten. Ze poseert op schilderijen en reclamespots, wapenschilden en boegbeelden. Haar aanwezigheid in de meest diverse cultuurperiodes accentueert des te meer haar veelzijdige natuur. Vic De Donder beschreef haar (en stelt haar dezer dagen ook tentoon) van kop tot staartvin.

Vic De Donder is journalist bij 'De Standaard' en publiceerde eerder al boeken met de extreem katholieke titels: 'Kom eens naar mijn Kamer' en 'Zou men armoe lijden...'. (Op het eerste zouden wij neen antwoorden en op het tweede ja. In sommige andere middens wordt de volgorde van de antwoorden weliswaar omgedraaid, NvdR.)

'De lokroep van de Zeemeermin' verscheen ook bij de Franse uitgeverij Gallimard in de serie 'Découvertes Gallimard'! Meteen is De Donder de eerste niet-Fransman die in die wereldvermaarde serie mocht publiceren.

Van waar die interesse voor de zeemeermin?

Vic De Donder: 'Zeven jaar geleden volgde ik de leergang geschiedenis aan Ufsal waar m'n prof. middel-nederlands een passage uit "Der Nature Bloeme" van Jacob Van Maerlant over de Zeemeermin op zo'n boeiende en interessante wijze doceerde en daarbij parallellen trok naar andere cultuurperiodes dat ik blijvend in de ban ben geraakt van dit wondere wezen. M'n eerste bedoeling, toen ik dit verschijnsel verder had uitgediept, was om er een documentaire film over te maken. Maar de B.R.T.N. had geen financiële middelen beschikbaar en dus strandde dit idee.

Nu blijkt "Vision On Art" wel geïnteresseerd en wellicht zit er in de toekomst toch nog een TV-dokumentaire in. Toen ben ik begonnen aan een lijvig boek van 36 hoofdstukken en ca. 1000 bladzijden maar m'n uitgever zag dit niet meteen zitten en na overleg is nu de huidige paperback bij De Standaard en bij Gallimard uit. Maar ik voorzie over een 5 à 6 jaar toch met een lijviger werk uit te pakken: nog altijd

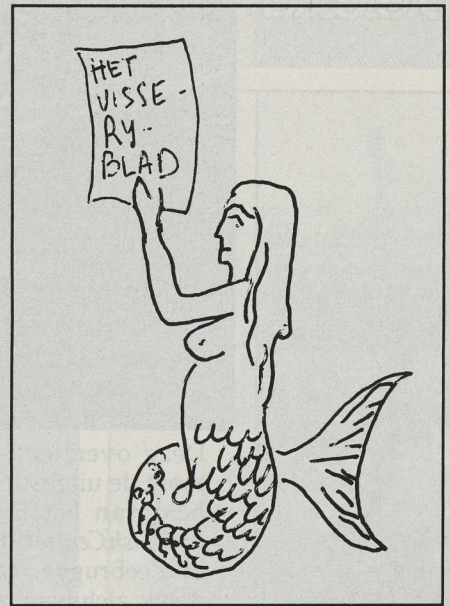
vulgariserend maar toch wetenschappelijk onderbouwd.'

Passie

En het werd een jarenlang monnikenwerk: de meermin opvissen uit de kultuurgeschiedenis. Vic De Donder: 'Ja, het werd een passie. Maar als ik begeistert ben door m'n onderwerp, ben ik er ook volledig door benomen. Ik deed elke morgen, ook tijdens de weekends, zo'n 5 à 6 uur, opzoekings- en redaktiewerk. Mijn werkritme en -schema is dat van een Benedictijn: sterk geordend. Anders is zo iets niet haalbaar. 's Middags was er dan nog het werk op de Standaardredactie. Gelukkig is Brussel op dat vlak zowat het centrum van de wereld en vind je al heel veel bronnen in de Koninklijke Bibliotheek.'

De meermin staat in de geschiedenis niet alleen als gemengd wezen. Naast haar oudere zus, de sirene, kennen we ook de cyclopen, eenhoorns, tritons, en andere halfslachtige mytische creaturen. Vic De Donder: 'Wellicht heeft dit te maken met wat mensen in de natuur waarnamen maar nog niet wetenschappelijk konden verklaren. Die voorstellingen waren dan hun antwoord op één of ander verschijnsel. Die mens-dierwezens ontstonden ook uit het hardnekkige geloof dat er tussen de mensen en dieren een soort overgangsklasse bestond.

Trouwens tot vandaag de dag geloven nog heel wat mensen al te graag in het bestaan van Marsmannetjes, of de Jeti of het monster van Loch Ness en zelfs de zeemeermin duikt nog geregeld in de media op!' De Donder is ook de drijvende kracht achter de tentoonstelling die momenteel in Brussel loopt.



De Donder: 'Ja, ik heb daar 198 stukken die ook voor een deel in m'n boekje te vinden zijn bijeengebracht in een aangepast decor. Veel stukken komen uit eigen land, maar ook uit de ons omringende landen: van Griekse vazen over middeleeuwse kapitelen en manuscripten tot renaissance wandtapijten en schilderijen van Delvaux en Magritte.'

Stem

In de literatuur komen de sirenen voor het eerst voor in de Odyssee van de Griekse dichter Homeros die de avontuurlijke zwerftocht van Odysseus en z'n trawanten heeft vereeuwigd. Odysseus wordt ervoor gewaarschuwd dat de zang van de Sirenen zo mooi en aantrekkelijk klinkt dat niemand er kan aan weerstaan maar zo een zekere dood tegemoet vaart. Daarom raadt Kirke, de tovernares, onze Griekse held aan de oren van zijn roeiers en matrozen vol was te stoppen en zichzelf te laten vastbinden aan de mast want zegt ze: De sirenen zitten in een weide en betoveren met helder gezang. Het strand ligt vol verschrompelde beenderen van weggerotte mannen!

Vic De Donder heeft niet kunnen achterhalen of er vòòr de Odyssee al sprake was van dergelijke wezens in andere kulturen. Evenmin weet hij hoe die sirenen er precies uitzagen: als vogels met een vrouwenhoofd zoals bij de Grieken of als gevleugde vrouwen zoals bij de Romeinen. Over de essentie kan echter geen misverstand bestaan: zingend lokt ze de zeeman en wie luistert sterft. Onduidelijk is ook of het nu de klank van hun stem is, de bekoorlijkheid van de melodie of de aantrekkelijke inhoud die de lokroep onweerstaan-

baar maakt!

Kunstschilders in latere tijden hebben het verhaal nogal vrij geïnterpreteerd en sommigen stellen het voor alsof naakte, mooie zeemeerminnen aan boord klimmen van Homeros' schuit. Heb dan maar was in je oren!

Een variant treffen we bij de legendarische Argonauten (een epos van Appollonius van Rhodos) waar de zeelui weten te weerstaan aan de lokroep van de sirenen omdat één van hen met z'n citerspels hun zang overstemt. Als die en andere verhalen uit de klassieke oudheid weer opduiken in het pikturaal werk van de laatmiddeleeuwse kunstenaars hebben de sirenen hun vogellichaam geruild voor een visselijk. In het jonge christendom wordt het verhaal van Odysseus 'gelovig' geduid: de christen vaart op de zee van het aardse leven vol gevaren, ketterij en vleeselijke lusten, maar de ware gelovige heeft geen oor voor al die verlokkingen en bereikt, net als Odysseus en de zijnen, veilig zijn eindhaven. Voor de christen het Heil. Kortom de meermin staat nu model voor de zondige seksualiteit buiten het huwelijk.

Kijken

Sinds de Keltische mythologie komen er sirenen met vissestaart voor en in de Middeleeuwen bevolken ze zowel de kapitelen van kerken en kloosters als de handschriften. In z'n leendicht 'Der Naturen Bloemen' vertelt de dertiende eeuwse *Jacob van Maerlant* expliciet dat ze in de zee wonen. En *Philippe de Thaon* schrijft, vrij vertaald, in zijn 'Bible de Guiot de Provins': *De meermin spookt op zee, zij zingt als het stormt. En huilt bij mooi weer, want dat is haar aard. Ze heeft het uiterlijk van een vrouw tot aan haar middel, en de klauwen van een valk en de staart van een vis.*

'Meer en meer', aldus de auteur, 'worden de sirenen als hoeren voorgesteld. Het beeld van de edele mens die weerstaat aan de fatale bekoringen vervaagt meer en meer voor dat van de zwakke zondaars die door bedorven verleidsters naar de verdoeming worden gelokt. Hun lijf wordt belangrijker dan hun verlokkelijk gezang. De wellust zegeviert!! Kortom, ook wie kijkt is verloren. Tijdens de Renaissance ontdekken de humanisten de klassieke schrijvers en met hen de sirenen die nu weer als symbool staan voor de welsprekenheid en geleerdheid. De afbeelding blijft echter middeleeuws, met de vissestaart.'

Zeekoe

In 1923 beweert reporter *Albert Londres* dat Zeemeerminnen in feite zeekoeien zijn. Dat moeten ook de dieren geweest zijn die *Colombus* tijdens z'n eerste reis naar Indië op de kusten van Haïti en Santo Domingo voor sirenen aanzag. En hoewel die logge zoogdieren van ver op zeeleeuwen en walrussen lijken, hebben ze er biologisch niets mee te maken. Ze zijn wel erg dichte familie van de olifanten en leven van de vegetatie in kustwateren en mondingen van rivieren, meestal in warmere streken maar het is niet zeldzaam dat er eentje door golfstromen in totaal onbekende wateren terecht komt.

De bekendste soorten zeekoeien zijn de *Lamantijn* en de *Doegong* (Zie hierover ook de bijdrage van *Jef Klausning* in *HVB 1*, 1992 p 47 - 48). Wellicht verliepen ze miljoenen jaren geleden het land om zich geleidelijk aan het leven in zee aan te passen. Waarom de zeekoe in de loop van de eeuwen nogal eens verward wordt met of aangezien wordt voor zeemeermin is niet precies te achterhalen. Veel bronnen beweren dat zeekoeien hun jongen om ze te zogen tegen hun 'borsten' aandrukken en dat

rechtstaand, half uit het warer oprijzen. Gezonde twijfel is hier geboden. Legio zijn ook van oudsher de verhalen van schipbreukelingen of andere drenkelingen die lang genoeg het hoofd boven water wisten te houden en na hun redding al vlug voor meerminnen of -mannen werden gehouden omdat ze bv. een andere taal spraken of andere huidskleur hadden. Nog in 1989 werd de 22-jarige *Michelle Hamilton* uit Sidney, (Australië), nadat ze met haar zeilbootje was gekapseisd, door vissers voor zeemeermin opgevist. Ook in ons volksgeloof blijft dit wonderse wezen rondwaren. Hoeveel liederen en vissersverhalen langs onze Noordzeekust, in Groot-Brittannië en Scandinavië voeren haar niet op? Nu eens goedgehartig en dankbaar in haar contact met de zeelui dan weer wraakzuchtig om aangedaan leed.

Braaf

Vooraf vanaf de 19de eeuw gaat de zeemeermin *Anders Gaan Leven*. Haar middeleeuwse 'look' behoudt ze maar in de Duitse romantiek vereeuwigd *Brentano* haar in de sage als de lokkende *Lorelei* die Rijnschippers op de rotsen laat lopen. En in de florissante sprookjesliteratuur uit de romantiek blijkt onze wufte zeemeermin opeens een deugdzaam, aardig en niet zelden verliefd wezentje. *Hans Christian Andersen* maakte haar tot hoofdpersonage in 'De Kleine Zeemeermin' waar ze op een prins verliefd wordt en een boze heks haar, inruil voor haar zoete stemmetje, onder helse pijnen een paar landbenen aanmeet. Helaas: haar droomprins trouwt met een ander, maar in extremis ziet ze toch haar tweede wens, een onsterfelijke ziel verdienen, in vervulling gaan.

Vic. De Donder merkt terecht op dat dit

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

die stem, die stem!

schepsel nog weinig gemeen heeft met de sirenen uit de oudheid: de sprookjesmeermin lokt niet meer, maar wordt gelokt en ze is veeleer slachtoffer dan verleidster. Ook haar middel-eeuwse zondigheid is verworpen tot braaf moreel gedrag.

Een relatief gelijklopend scenario projekteren de Disney-studio's op het witte doek in de "Splash"-films uit de jaren tachtig. En Andersen literaire erfenis druipet helemaal van het doek af in "The Little Mermaid", eveneens een Disney-tekenfilm.

Van de film naar de reclamemediën waar mysterie, exotisme en avontuur tot de klassieke verborgen verleiders horen, is maar een kleine vinslag van ons vissevrouwje.

Maar even *media-minded* zijn de afzichtelijke gedachten die vorige eeuw bij tentoonstellingen en ook door de circus-Amerikaan Barnum worden geëtaleerd: het bovenlijk van een aapje vastgenaaid aan een vissestaart.

Onder welke gedaante dan ook de sirene en zeemeermin ons lokt in de loop van de eeuwen, volgens de auteur blijft ze aktueller dan ooit. Ze is volgens hem het archetypische van de vrouw: haar blote bovenlijf is één en al verlokking, haar vissestaart tart alle zinnelijkheid. Ze symboliseert het lokkende onbereikbare. De Donder: 'De meermin is niets anders dan de vrouw die rondspookt in het hoofd van elke man'. Wij zouden zeggen: spreek voor uzelf, man!

Marc Loy

De lokroep van de Zeemeermin Vic De Donder Paperback -128 blz -450fr.

Standaarduitgeverij.

Tentoonstelling: 'Van Sirenen en Meerminnen' in de ASLK-galerij, Kreupelenstraat 12 te Brussel. Nog tot 14 februari Dagelijks open van 10 tot 18 u. Toegang gratis De kataloog kost 600 fr. Meer informatie op het nr 02/213 71 68

**b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU
CAFMEYER & C^o**



**VÓOR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN**

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

de lezersservice van Het Visserijblad

De lezersservice van HVB biedt — i.s.m. verschillende uitgeverijen — de lezers van dit blad de mogelijkheid om Vlaamse boeken uit de voorraad van die uitgeverijen aan te kopen.

Wanneer u de bestelling plaatst betaalt u niets. U wacht tot wanneer het boek (de boeken), samen met de faktuur, bij u thuisbezorgd wordt (worden). Op de vermelde prijzen worden *geen* extra kosten berekend(*)



In de roman 'Het Kasteel' van HVB-hoofdredakteur Vandekerckhove vertelt de auteur het verhaal van een 'kaaischrijver' die uit zijn armtierig milieu weggerukt wordt en in de netten van een kasteelvrouw terecht komt. Ondanks de luxe waarin hij nu verkeert slaagt hij niet in zijn roman te schrijven.

Eén en ander geraakt in een stroomversnelling wanneer het kasteel tevens het hoofdkwartier van een terreurorganisatie blijkt te zijn.

De roman 'Het Kasteel' kan onder nummer 1 besteld worden. U betaalt voorlopig niets en wacht tot wanneer het boek, samen met de faktuur bij u thuisbezorgd wordt. Dan betaalt u 550,- B.F.



De auteur van deze verhalenbundel is reeds jaren medewerker aan HVB. In 'Het zout van de zee' (uitgeverij Nieuwsblad van de Kust) bundelde deze oud-loods een aantal van zijn beste verhalen uit 25 jaar schrijverschap.

De verhalenbundel van Leon Inghelbrecht (116 ps) kan onder nummer 2 besteld worden bij HVB. Bij levering betaalt u 299,- B.F.



De verhalenbundel 'De smaak van zeewater' van Flor Vandekerckhove, hoofdredakteur van HVB is verleden jaar verschenen. Reeds meer dan tweehonderd lezers van HVB hebben deze bundel gekocht. Het boek dat ook in de boekhandel te verkrijgen is, kunt u hierbij bestellen. U betaalt niets en wacht tot wanneer u het thuisbezorgd krijgt.

U bestelt onder nummer 3. Bij ontvangst betaalt u 595,- B.F.



INVULLEN IN BLOKLETTERS

(en opsturen naar HVB, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende)

NAAM:

STRAAT & NR:

GEMEENTE & POSTNR:

IK BESTEL 1 EXEMPLAAR VAN HET BOEK (*)

1 2 3

(*) omcirkel het nummer (de nummers) van het boek (de boeken) die u thuisbezorgd wenst te krijgen.

IJsland-journaal van een dekzwabber (9)

Nog het gevecht... met de pillen

Zijn lijf is vol van schokken.

Er wringt een wrang genot door hem.

K.. van de Woestyne 'Wiekslag om de Kim'.

VLUG, VLUGDE pillen, de pillen tegen zee, bus-, lucht- en treinziekte. Tegen zeeziekte zal voorlopig wel voldoende zijn. Ju, ju, stampen de paardjes, maar mijn hand tast (excuseer het stoute beeld, maar ik voel me zo ellendig) slechts schoorvoetend in de dampkring. Zodra ik me wil oprichten, dreigt mijn horizontale ik met een tweede voorstelling van de reliëffilm, wel enigszins vertraagd, maar toch nog altijd met diepere inhoud.

Als ik met mijn linker hand mijn brillose ogen beluifel, lees ik op mijn pols dat het acht uur is en trek er het logisch gevolg uit dat het donderdag, 12 juni is. Niets zo goed voor een omgeroerd gemoed als zijn aandacht te wijden aan een banale abstractie, zoals een datum. Een datum is een vluchtheuvel tussen twee eeuwigheden, men kan er op adem komen.

Mijn leuze weze dus, 'plus est en vous', niet roeren of het komt er uit. Terwijl het vraagstuk luidt: 'Steek roerloos, en terstond, een pil in uwe mond'.

Ik kan natuurlijk roepen en vervaarlijk doen maar dan is het uit met mijn zorgvuldig gekoesterd prestige. In geval van twijfel roep ik steeds de klassieken ter hulp en daar staat Schiller paraat: 'Der Starke ist am mächtigsten allein.' Nog nooit hebben mijn ogen zo gewerkt, ik voel ze knarsen in hun kassen. Ze werken afzonderlijk, als om prijs wie eerst de pillen ontdekt. De eer komt mijn rechter blik toe, ofschoon eerlijkheidshalve dient bijgevoegd dat mijn linkeroog gehandicapt wordt door een minder gunstig gelegen werkterrein: de witgeverfde plinten van mijn celwand, de patrijspoot, een afgezakke deken en twee blote voeten. Een pil heeft natuurlijk het recht zich overal te vestigen maar, beknopt verteld, de doos ligt op de lavabo, weggegliden achter het plastic zakje met mijn scheergerei;

Mijn rechterhand draagt de zware verantwoordelijkheid van de tocht en millimeter voor millimeter kwijt zij er zich van op uitstekende wijze. Een laurierboom groeit rapper. Met identiek talent keert ze terug tot mij, geladen met mijn redding. Eeuwig duurt deze terugtocht, met het blote oog kan ik het naderen niet waarnemen. Mijn linkerhand voel ik ook in aantocht, als versterking, want de doos moet nog geopend worden en iedereen weet hoe alle apothekersrecepten zo gefabriceerd worden dat niemand ze kan open krijgen, behalve die dan, welke gemakkelijk versterven door aanraking met de lucht.

Mijn duimnagels zwoegen onder de dekens om de dooshelften van elkander te krijgen. Het lukt, omdat in het duister alles lukt. Mijn vingers scharrelen maar graaien slechts in papier, de bekende encyclopedische gebruiksaanwijzing in zestien talen, meestal onleesbaar in het Nederlands. Dat het document het licht zie.

Heteerste, waaraan mijn hoopvolle blik blijft haperen is een blauw kadertje, waarin twee voorzichtige woorden zich zo ernstig mogelijk trachten te houden: 'Volstrekt onschadelijk'. De wijze spreuk van mijn moeder schiet me te binnen. Tegenover alle medicamenten reageert zij: 'Doet het geen goed, het zal ook wel geen kwaad doen.' Araabs ken ik nog niet, het kan trouwens ook Egyptisch zijn, Bretoens heb ik altijd willen leren en nu beklag ik het de taal der Kelten niet onder de knie te hebben. Ik heb me vergist, het papier is slechts in twaalf talen opgesteld maar toch is er het Nederlands bij. Opgepast, want er zijn drie soorten van pillen. Ik lees en herlees en het reeuwzweet barst me uit. De eerste soort dient namelijk ingenomen te worden drie dagen vóór het vertrek. Ik ben verloren. Onmiddellijk terug naar Oostende, Frans, en 72 uren opliggen. Zal ik dan toch omkomen? De tweede variëteit heeft misschien een poort open gelaten. Helaas, 'zodra de trein zich in beweging zet of de vliegma- chine de bodem verlaat.....' Van een schip geen enkel spoor. Ook in het Frans niet, noch in geen van de Europese talen. Kende ik nu maar Turks, misschien

vond ik daar iets over een schuit. Wat staat gelijk met het fluiten van de stationschef en het wegtrekken van de remblokken? Vóór we in de sluis terecht kwamen, nadien?

En de derde categorie? In te nemen als men thuis komt, raad ik zo maar, of als men sterft. Nee: 'Wie geen beterschap ondervindt van onze eerste en tweede (het wordt de terminologie van woordraadsels) zuige om de drie minuten onze derde tot beterschap intreedt.' Dat is ten minste klare taal. Vooruit met 'onze derde'. Het open doosje is een puzzle. Drie metalen huisjes van gelijke grootte liggen als een gestorven drieling naast elkaar. Ge kunt niet missen, naast elk huisje staat een rood nummer in de Leatitia-letter. Krampachtig grijpt mijn goede rechter hand naar drie maar het noodlot zit onder de dekens, het doosje valt om en drie, twee en één kunnen zowel drie maal één, drie maal twee... tweemaal één en éénmaal drie, enzovoort zijn.

Schiller is een stinkende leugenaar, de sterke in mij ware thans machtiger met twee zeewaardige verpleegsters op leeftijd of met scheepsdokter Jan Slauerhoff aan zijn zij. Ik sluit mijn ogen, denk aan 'de rustigen die mij tartten te vertrekken' en neem een besluit: de "ontdekker" zal een proefneming wagen. De hulzen worden losgeschroefd, uit elk neem ik één specimen, meng ze nog eens goed als de drie ringen van Nathander-Weise en slok het trio binnen; zonder me om het zuigen te bekommeren. Als de laatste mijn huid voorbij is, leg ik me stijf en roerloos in de positie van een slapende dictator, laat de wimpers voorzichtig dalen en tracht me aan de slogan van mijn moeder redelijk sterk te lessen. — Hela, vader!

Frans staat in mijn deurgat, bekijkt misprijzend het slachtveld van de lavabo en roept met grote, olijke ogen: 'Kom rap mee, er is een ijsbeer te zien!' Niet roeren, vader, beveel ik, al mij beheersing, spreek desnoods, maar zonder r's te gebruiken, anders trilt ge te veel.

Goed, ik ben gereed.

— Houd hem bezig, kapitein, en tem hem tot ik genezen ben.

— Moet ik u een pint zeewater brengen? Dat is nog altijd het beste middel tegen zeeziekte.

K. Jonckheere
vervolgt

Geschiedenis van de *Belgische* scheepsmotoren (VII)

Wat hebben we tot hertoe gekregen in deze nu al historische reeks. Oud-leraarscheepsmotoren Roger Decler gaf ons eerst een spoedkursus twee- en viertakt, één- en zescilinders, diesel- en stoommachines, paardekracht en omwenteling per minuut. Vervolgens liet hij zijn licht vallen op de nog steeds bestaande ABC en op het ter ziele gegane A.W.A. Vandaag komt 'Carels' aan de beurt.

De 'Société d'Electricité et de Mécanique', algemeen bekend onder de initialen S.E.M. is een Naamloze Vennootschap waarvan de oorsprong teruggaat tot ver voor het stichtingsjaar 1920; het bedrijf noemde toen nog "Usines Carels Frères" en volgde op de eerste "Ateliers Carels", gebouwd op de plaats waar zich momenteel de "Usines de Gand" bevindt.

In 1920 wilde een groep Belgische industriëlen en financiers de medewerking van de "Société Française pour l'Exploitation des Procédés Thomson-Houston" verzekeren aan de "Usines Carels Frères" en ook deze van de machtige maatschappij "International General Electric Co" van Schenectady (N.Y.) USA. Zodoende kreeg de firma haar huidige naam.

De Werkhuizen Carels kregen in België 150 jaar geleden de faam van uitstekende machinebouwers en boekten in buitenlandse tentoonstellingen opmerkelijke resultaten.

In 1888 werd een eerste Carels-machine geïnstalleerd in een elektrische centrale te Berlijn en 20 jaar later draaiden er reeds 14 dergelijk machines.

Korte tijd later kregen de gebroeders Carels weet over het ontwerp van ingenieur Rudolf Diesel uit Charlottenburg, Berlijn, voor een nieuw motortype dat een ware revolutie zou veroorzaken inzake aandrijving van machines en werktuigen. Diesel had reeds in april 1892 zijn plannen in België tweemaal gepatenteerd. Contacten tussen Diesel en de gebroeders Carels leidden tot het

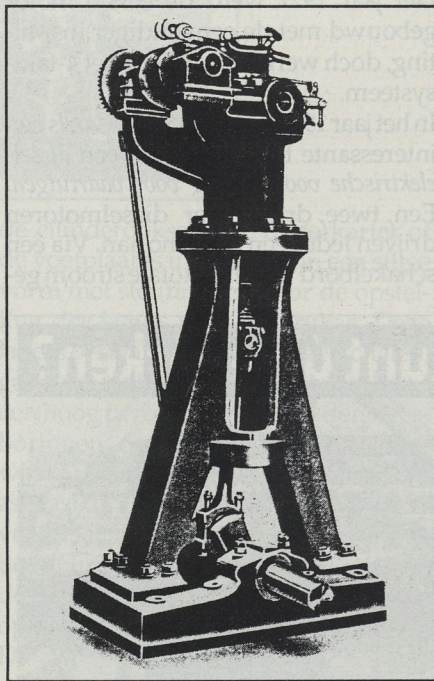


Fig. 1 - 1902 - Carels Dieselmotor, 80 pk. Eerste Belgische motor met industriële waarde.

verwerven van de exclusieve uitbating van deze brevetten in België en zijn kolonie, op 30 april 1894.

Acht jaar werken, studie en proeven werden beloofd door de bouw van de eerste Dieselmotor, met een nuttig effect, in België in 1902, een één-cilinder motor, 4-takt, met een vermogen van 80 pk. Op de figuur 1 ziet men duidelijk dat de nieuwe machine volledig gebouwd werd door vaklui die verticale stoommachines vervaardigden. De aandrijving van de kleppen op het bovendek van het cilinderdek zit er indrukwekkend uit. Beneden de cilinder is de leibaan voor het kruisshoofd open, evenals de boven- en onderkarter waardoor de drijfstaaf en de krukas in de "open lucht" draaien.

Dat was certijds normaal, men werkte met de middelen die reeds bestonden en hun waarde hadden bewezen. De nieuwe motor moest nog naar zijne eigen vormen toe groeien.

Drie jaar later zorgde het bedrijf Carels nog voor een stunt, het bouwde een driebilinder 4-takt-Dieselmotor van 500

pk. De machine is dan, gekoppeld aan een elektrische generator, de krachtigste op de wereld!

En van dan af ging het verder in stijgende lijn. In 1907 bouwde Carels drie motoren van 300 pk voor de Southern Malratta Railway Co Ltd (Indië). In 1952 dus 45 jaar later, waren deze motoren nog in dienst.

In 1908 werd een direkt omkeerbare scheepsmotor gebouwd, 2-takt met langspoeling, die uit 5 cilinders een vermogen van 1.000 pk ontwikkelde. De spoellucht werd via 4 inlaatkleppen in het cilinderdek aangevoerd en drukte de verbrande gassen via lager in de cilinder aangebrachte uitlaatpoorten, naar buiten.

1910 was het jaar dat een experimentele motor werd gebouwd, een 2-takt-machine met langspoeling, die 1.000 pk ontwikkelde uit één enkele cilinder.

Deze opmerkelijke vooruitstrevende bouwresultaten deden buitenlandse motorbouwers de Werkhuizen Carels contacteren, teneinde de Carels-producten onder licentie te mogen bouwen, o.a.: de Franse Schneider et Co, Richardson Westgarth & Co, Clyde Shipbuilding and Engineering Co, en de Duitse Reihersteig Schiffswerft und Maschinenfabrik, J. Tecklenborg A.G., Scheffswerft und - Maschinenfabrik.

Deze konstruktoren bestelden over 't algemeen de gevoeligste onderdelen — cilinders, cilinderdelsels, omstuurmechanisme, brandstofpompen — bij de Werkhuizen Carels.

In 1913 bouwde Carels een 2-takt-omstuurbare zes-cilinder-Dieselmotor van 1.400 pk voor de Britse Admiraliteit. Onmiddellijk na Wereldoorlog I konden meerdere belangrijke installaties van 2-takt-Carels-Diesels verwezenlijkt worden. Reeds in 1918 werd een 6-cilinder-2-takt-motor met 2 spoelpompen gebouwd van 3000 pk, en tussen de cilinders 3 en 4 een alternator aangedreven. De groep werd geleverd aan de Sté Empresa Electrica Del Ecuador te Guayaquil. In 1952 werkte deze motor nog steeds feilloos!

Het jaar 1926 zag het verschijnen van de Dieselmotoren Carels, 2-takt en dubbelwerkend, van 4000 pk uit 4 cilinders. Onder een dubbelwerkende motor wordt verstaan een machine waarvan de cilinder boven en beneden afgesloten is door een cilinderdek. Deze onderaan moet evenwel een zuigerstaaf laten passeren, die verder via een kruisshoofd verbonden is met een normale drijfstaaf die aangrijpt op de krukas. In de beide cilinderdelsels zitten (boven 1, beneden 2) verstuivers. De op- en neergaande zuiger wordt

dus naar beneden en boven gedrukt doorafwisselende verbrandingen. Deze machines ontwikkelen dus nagenoeg het dubbel vermogen van een enkelwerkende motor.

Door het feit dat de motor voor het eerst uitgerust was met een smeersysteem onder druk in een gesloten omloop, kreeg de motor een meer eigen voorkomen daar de open karter moesten verdrongen en vervangen worden door een gesloten karter.

Het jaar 1927 bracht bij Carels een grondige wijziging. Tot dan waren de verschillende motortypes die werden gebouwd, uitgerust met het oorspronkelijke inspuitstelsel van *Rudolf Diesel*, de brandstof werd in de cilinder geblazen door perslucht onder een druk tot 70 kg/cm². Dit noodzaakte tot de aanbouw van de noodzakelijke

luchtkompressor die instond voor de voorraad gesterpe inblaaslucht. Dit was de zogenaamde *luchtdruk-inspuiting* (zie hiervoor de eerste aflevering van deze reeks).

De SEM-Carels verliet het genoemde inspuitstelsel en verving het door de *mechanische inspuiting*, d.w.z. de brandstof wordt rechtstreeks door de pomp via de verstuiers in de verbrandingskamer gespoten.

Het jaar 1927 werd de eerste motor gebouwd met de eenvoudiger inspuiting, doch werkend volgens het 4-taktstelsel.

In het jaar 1928 bouwde SEM-Carels een interessante toepassing, nl. een *diesel-elektrische voorstuwing voor vaartuigen*. Een, twee, drie of vier dieselmotoren drijven ieder een dynamo aan. Via een schakelbord wordt de totale stroom ge-

voerd naar een grote elektromotor die de schroefsaandrijft. Demotorgroepen kunnen willekeurig in de machinekamer worden opgesteld.

Carels bouwde 4 dieselmotoren van ieder 800 pk voor de olietanker *M.V. Brunswick* van 12.000 ton, gebouwd door de *Atlantic Refining Co.*, van *Philadelphia, VSA*. Deze tanker voer in 1952 nog, maar onder de Panamese vlag, onder de naam *Nayade*.

Vanaf 1927 tot 1939 bouwde Carels meer dan 600 horizontale éencilinder dieselmotoren van het 4-takt-type, met twee diametraal opgestelde verstuiers, in vermogens van 35 tot 105 pk, doch met 4 verschillende cilinderafmetingen.

In 1934 nam de SEM de *Société "Anciens Ateliers Van den Kerckhove"* over. Deze firma met grote faam op het gebied van de bouw van stoommachines en turbines, was reeds werkzaam te Gent sedert 1825.

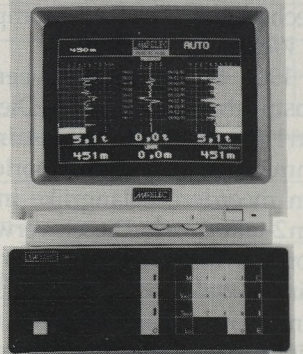
Hierbij zij gewezen op het feit dat de bouw van SEM-Carels-dieselmotoren maar één bedrijvigheid is op de 25 van het concern.

De dieselmotor SEM-Carels "type B3", 4-takt-enkelwerkend, uitgerust met een drukverstuiver, gebouwd met verticale cilinders in lijn, verenigt in zich de

Hoeveel 'Schade' kunt u beperken?



Marelec netcontrole



Het Marelec netcontrolesysteem controleert de werking van de netten tijdens het vissen. Resultaat: een minimale kans op schade aan het vistuig en een verhoging van de veiligheid. In geval van ontoelaatbare belasting op de vislijnen, bijvoorbeeld door te zware netten of vastlopen, worden de remmen van de vislier automatisch en onmiddellijk losgegooid: de vislijnen worden gevierd, de kracht wordt van de hoofdmotor gehaald en de overbelasting valt weg. De 'overlast'-waarde kunt u zelf instellen.

Rekent u voor uzelf eens uit hoe snel het Marelec netcontrolesysteem zichzelf terugverdient!

Schade posten	aantal x per jaar	kosten per keer	totaal
Schade door gescheurde zakken			
Verlies aan vistijd door gescheurde zakken (reparatie)			
Schade aan bomen			
Verlies vistijd door schade aan bomen (stomen/reparatie)			
Verlies/schade aan vistuig/netten			
Verlies aan vistijd door verlies en/of schade aan vistuig/netten			
Verlies aan vistijd door twijfel aan goede werking vistuig			
Verlies besomming door mijden van moeilijkheden/onbekende visgrond			
Totaal			
Beperking verlies door Marelec systeem	...% van het totaal		

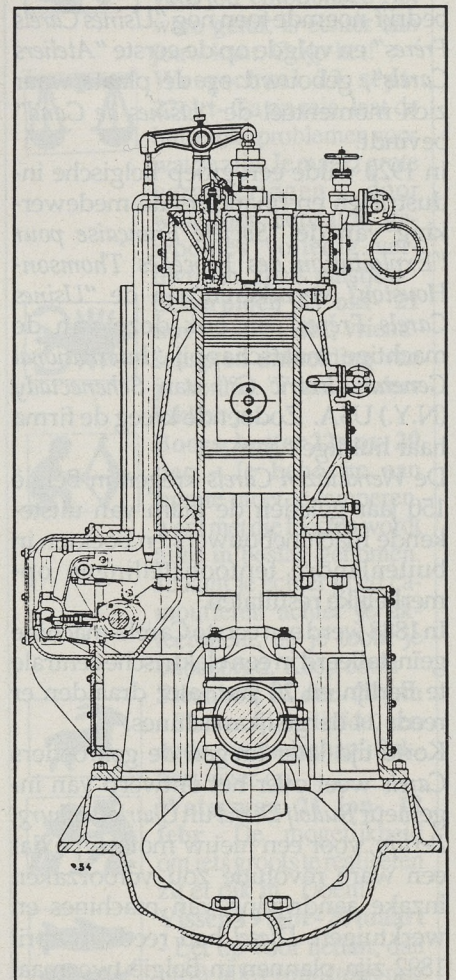
U krijgt een stuk veiligheid op de koop toe.

Meer informatie over het Marelec netcontrolesysteem? Contacteer Piet Rommelaere.

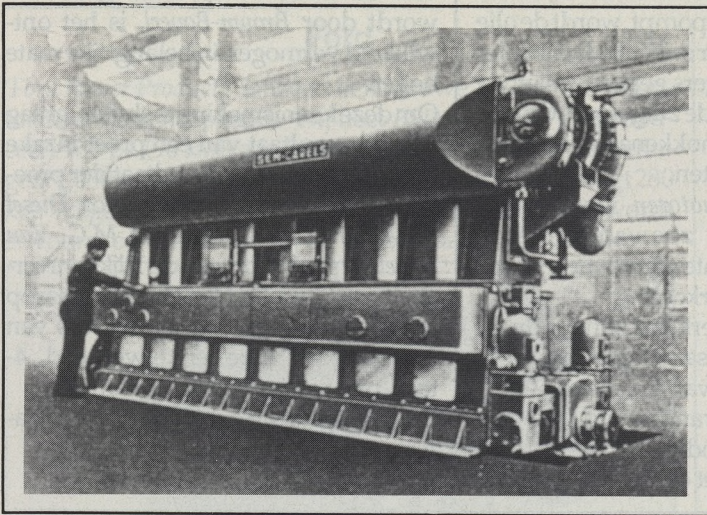
MARELEC

Intelligent Fishing systems/Marine Electronics.

Marelec bvba
Albert I laan 72
B-8620 Nieuwpoort
Belgium
Tel. (058) 23 51 98.
Fax (058) 23 92 80.



Figuur 2 - Doorsnede Carels scheepsdieselmotor.



Figuur 3: SEM-Carels scheepsdieselmotor met drukvulling, 8 cilinders, 1000 pk. 325 omw./min.

perfektie van 60-jaar ervaring. Ze wordt gebouwd in eenheden van 3 tot en met 10 cilinders, uitgerust met drukvulling of niet, waardoor ze in staat is vermogens van 190 tot 1.600 pk per stuk te ontwikkelen met een standaardcilinder en identieke onderdelen. Bij het concept van deze machine liet de bouwer zich leiden door de eenvoud van bouw, de bedrijfsveiligheid, het gemakkelijk onderhoud. De bouw van de motor omvat: onderkarter waarin de krukas rust, het cilinderblok waarin de voeringen zijn opgesteld en waarin de zuigers bewegen,

de cilinderdeksels. De onderkarter of de voetplaat is uit gietijzer in een stijve vorm met steunribben voor de opstelling der lagers voor de krukas. Deze lagers bestaan uit 2 stalen lagerschalen, gevoerd met antifriktie-materiaal met een hoog percentage tin. Een der lagerboringen draagt twee drukvlakken waardoor de axiale positie van de krukas vast ligt. Op het einde draagt de voetplaat nog een extra lager ter ondersteuning van het tandwiel voor de aandrijving van de nokkenas, en het ophouden van het vliegwiel. De extra sterke krukas is uit *Siemens-*

Martinstaal (*Siemens-Martin* is de naam van de hoogoven waarin het staal gesmolten wordt), behandeld tot 65/75 kg/mm² na het smeden. De diameter van de astappen is 230 mm en beantwoordt grotelijks aan de eisen van de grote *Klassifikatie Maatschappij*, tot aan de 10 cilinders en methoge drukvulling. Deze ruime afmetingen beletten *torsietrillingen* zodat het vliegwiel lichter kan worden.

Op de voetplaat rust het cilinderblok uit één gietstuk met de bovenkarter. Aan beide zijden zijn inspectie- en onderhoudsopeningen voorzien, afgesloten door deksels.

Bij het oudere "type 33" kwam op de voetplaat een bovenkarter met karterdeksels, waarop dan de afzonderlijke cilinders geschroefd werden. Deze werden bovenaan aan elkaar geschroefd zodat het geheel de indruk liet uit één gietstuk te zijn gemaakt. Het verleende de machine een sobere, robuuste indruk.

De nokkenas is ondergebracht in een open *nokkenkarter* voor op het cilinderblok, gesloten door langsdeksels. Ze draait in ruime bronzen lagers en is voorzien van drie nokken per cilinder, nl. de inlaat-, de uitlaat- en de brandstofnok. Op haar uiteinde is een nok voorzien voor de algemene verdeler van de druklucht voor het aanzetten van de motor.

De drijfstangvoet — één deel vormend met het drijfstanglichaam — is met een bronzen lagerbus omheen de verzekerde hand stalen zuigerpen, noch vast in de zuiger, noch vast in het lager, dus van het "zwevend type".

De drijfstangkop is een lager met de helft deel uitmakend met het lichaam en de andere helft met 4 smeedstalen bouten aan het bovendeel geschroefd. De moeren zijn verzekerd door een veiligheidsschroefje. Dit koplager bestaat uit 2 lagerschalen, identiek aan de schalen van de krukaslagers, wat voordelig is daar men maar één lagerschaal in reserve moet hebben.

De zuigers zijn vervaardigd uit een speciaal lichte legering en gegoten in metalen vormschalen. Deze zuigers zijn bedekt met een speciaal poreus materiaal waardoor de inlooperperiode korter wordt.

De zuigerveren zijn plat en radiaal breed; een vorm waardoor ze een sterk verminderde druk op de veergroeven uitoefenen. Dit verzekert een lange levensduur van de zuiger, zonder vergroting van de groeven.

Het koelen van de zuigerbodem door een oliestraal is buitengewoon doeltreffend met het licht metaalmengsel

Crevits

Louis Crevits & zonen b.v.b.a.

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137,
8380 Lissewege (Brugge)
Tel: 050 / 54 48 33



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

Tijdokstraat 3, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 85

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

door de betere warmtegeleiding, dan van gietijzer. De smeerolie bewaart daardoor haar smerende eigenschappen.

Bij dieselmotoren waarvan het toeren-tal niet hoger is dan 500t/min. zijn de zuigers soms vervaardigd uit gietijzer. De cilindervoeringen zitten uitneembaar in het cilinderblok opgesteld. Iedere voering is samengesteld uit een binnenvoering waar de zuiger over beweegt, en een buitenbus. Het koelwater stroomt tussen de buiten- en de binnenbus, waardoor het watervolume in de motor vermindert en ieder contact tussen het cilinderblok en het koelwater onmogelijk maakt.

De binnenvoering is uit gietijzer, veredeld door een koper-nikkel-chroom-legering waardoor grote weerstand geboden wordt aan slijtage. De binnenlegering is zodanig bestudeerd dat ze uitstekend gekoeld wordt tot op het hoogste deel, gebied waar de hoogste temperaturen optreden. Zekaan naar beneden uitzetten wat mogelijk gemaakt wordt door de opstelling van rubberpakkingen tussen de beide vaartuigen.

De cilinderdeksels worden op het cilinderblok geschroefd door sterke draadtapeinden en zijn gebouwd uit gietijzer. Ze zijn voorzien van inlaat-, uitlaatklep, Bosch verstuiver vlak in het midden en een luchtaanzetklep. Alle cilinderdeksels zijn enerzijds aan de voorzijde gekoppeld aan een luchtinlaatkolektor, en aan de achterzijde aan de uitlaatkolektor.

De in- en uitlaatkleppen zijn vervaardigd uit hittebestendig staal en ze bewegen in een vervangbare geleidbus uit gietijzer. De kleppen worden op de klassieke manier aangedreven.

De brandstofpompen, evenals de verstuiver, zijn van het gekende *Boschfabrikaat*. Vroeger konstrueerde *Carels* haar eigen brandstofpompen en verstuivers.

De smering van de vitale onderdelen

geschiedt op de klassieke manier, d.w.z. uit de voetplaat gepompt, wordt de olie via een dubbelfilter en een buizenkoeler naar de krukaslagers geperst, stijgt via de drijfstang naar de zuigerpen. Ook de smering van de nokkenas is op deze smering aangesloten.

De *Carels-dieselmotoren* worden gekoeld door een zoewateromloop, waarvan de warmte afgenomen wordt door een zeewaterkoeling.

Bij de motoren werkend zonder drukvulling bereikt de samengeperste lucht een temperatuur van ongeveer 500 °C en heeft het verbranden van 1 kg gasolie 30 kg lucht nodig.

Bij de motoren met drukvulling, waar-

van de turbo-kompressor gebouwd wordt door *Brown-Boveri*, is het ontwikkeld vermogen in belangrijke mate hoger.

Om deze kennismaking te sluiten, graag nog het resultaat van een proef inzake brandstofverbruik. Resultaat der proeven uitgevoerd op een motor *Diesel SEM-Carels*, te Gent, door *M.G. Van Engelen*, professor aan de Rijksuniversiteit van Gent. De Dieselmotor waarop proeven werden uitgevoerd was van het vertikaal type, enkelwerkend, 4-takt, met mechanische inspuiting. De belangrijkste karakteristieken waren:

cilinders:	5	T/minuut:	158
Slaglengte zuigers:	650	Normaal vermogen:	1625 pk

De gebruikte brandstof had een *verbrandingswaarde* tussen 10.103/10.745 cal./kg. Het ontwikkeld vermogen werd gemeten met de rem van Froude.

Duur van de proef	Belasting	Effektief Vermogen in pk	Brandstofverbruik	
			Per u. in kg	Pereffectieve pk in gram
1 uur	4/4	1628,8	260,220	160
1/2 uur	3/4	1208,6	194,400	160,8

Vervolgt
Roger Decler

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

O.V.A.

Voor uw visveiling ... te Oostende
Voor uw koeltransporten... naar Oostende
Voor uw loonberekeningen en sociale wetten

Onderlinge Visafslag Oostende

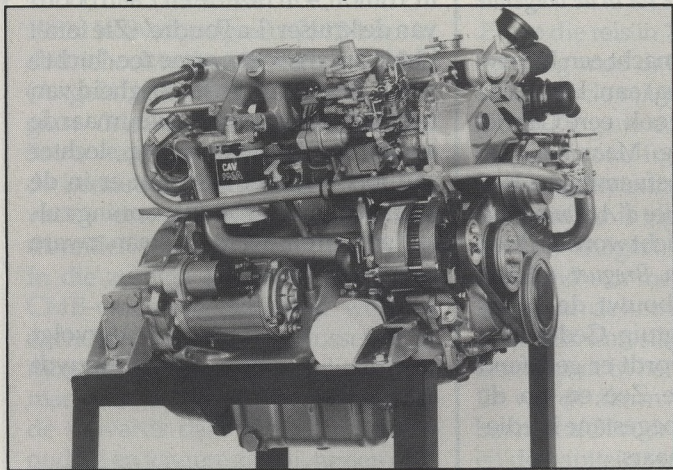
Vismijn 71, 8400 Oostende. Tel: 059/ 32 21 73 Fax: 059/ 32 04 46

Dè coöperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Ontwerp Seaprint 059/32.55.59

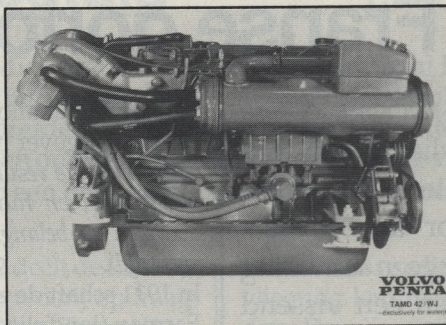
Ford

'Ford Power Products' lanceert een nieuwe 2,5 liter dieselmotor voor de scheepvaart. Hij heet FSD 425 TCM en produceert 130 pk (96 kW) aan 3800 toeren per minuut. Afmetingen: 1,030 m lang, 0,720 m breed en 0,8 m hoog. Hij weegt 280 kg. Volgens de Ford-verantwoordelijke voor Europa wordt er vooral op de markt van de pleziervaartuigen gemikt.



Volvo Penta

Rotterdam kende weer hoogdagen tijdens de internationale vakbeurs 'Binnenvaart + Visserij' in Ahoy. Ook Belgen waren van de partij. ABC was aanwezig en ook Brusselle huurde er een stand. Verder was er een presentatie van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Antwerpse Motor Werke nv en de



Antwerpse Lloyd. Volvo Penta, eveneens aanwezig presenteerde o.a. de kleine 3,6 liter zes cilinder lijnmotor speciaal ontworpen voor gebruik in waterjetvaartuigen. Hij heeft een vermogen van 230 pk bij

3800 omwentelingen per minuut. Hij heeft een aangepast zuigerontwerp, een verbeterde inspuitspomp en een turbocharger voor hoge laaddruk. De turbocharger is geoptimaliseerd voor situaties waarbij vol vermogen nodig is. Daar de waterjet bij lage snelheden nauwelijks weerstand heeft, hoeft de turbocharger bij lage toerentallen immers weinig laaddruk te geven.

Mitsubishi

De Nederlandse machinefabriek en scheepsbouwer Padmos bestaat meer dan 60 jaar en zette dan ook op de vakbeurs 'Binnenvaart + Visserij' zijn beste beentje voor. Nadruk daarbij lag op de presentatie van de Mitsubishimotoren die Padmos verdeelt. Het Padmos-leveringsprogramma van de Japanse scheepsmotor omvat alle typen hoofd- en hulpmotoren met een oplopend vermogen tot 5000 pk. Daarnaast is er een complete reeks motoren voor aggregaten, generatoren en havensets, aldus een glunderende Piet Padmos.

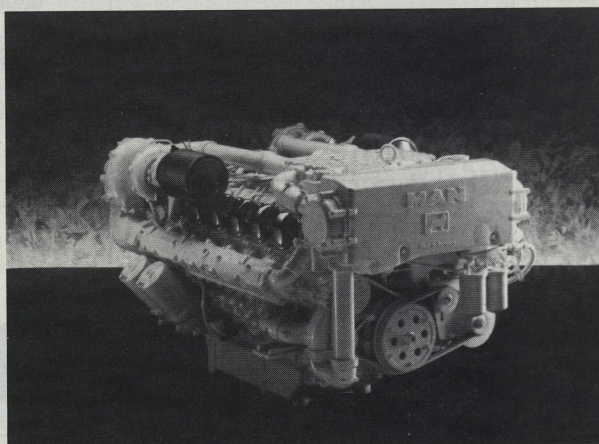
VALCKE

INDUSTRIES

N.V.



Dieselmotoren voor marine & industrie



- Agent van Mercedes-Benz, mtu, vw, MAN
- Revisie - onderhoud - herstelling van alle merken dieselmotoren o.a. Deutz, MWM, A.B.C., MAN, enz...
- Inbouw scheepsmotoren, keerkoppelingen, scheepsaggregaten
- Konstruktie van stroomaggregaten, pompgroepen
- Mechanische konstrukties, plaatwerken, laswerken, draai- en freeswerken.

Victorialaan 3B - 8400 Oostende — Tel.: (059) 32 18 14 — Fax: (059) 32 11 35

De geschiedenis van het watervliegtuig (2)

Het Franse oorlogswatervliegtuig

WE ZIEN TEGENWOORDIG nog maar weinig vliegtuigen landen op het water. De onderzoeksraad voor de zeevaart heeft dit jaar nog geen aanvaring behandeld tussen een vissend vaartuig enerzijds en een opstijgend vliegtuig anderzijds. Te gek? Neen, want er is een tijd geweest waarin er niet aan getwijfeld werd dat het watervliegtuig het transportmiddel van de toekomst zou zijn. In een eerste aflevering hadden we het over de eerste pogingen om die loodzware dingen vanaf het water de lucht in te krijgen. Vandaag gaan we verder: over marineofficieren die het in de lucht deden!

DE WERELDOORLOG VAN 1914-'18 hangt in de lucht. Er is geen plaats voor navelkijkerij bij de Franse officieren. De nog jonge Luchtmacht enerzijds en de zeemacht anderzijds, ach, het loopt allemaal nog door elkaar.

Het Franse hoofdkwartier van de marine had zijn officieren sinds 1910 toelating gegeven om op vrijwillige basis het brevet van piloot te behalen. De studies van de 'Commission d'aéronautique Maritime' had een rapport opgemaakt waaruit bleek dat de diensten van de watervliegtuigen veel voordeliger zouden zijn dan die

van de luchtballons en luchtschepen. De verslaggever had onder andere geschreven: *'de resultaten bekomen met de vliegtuigen en hun snelle ontwikkeling voorzien een belangrijke rol in de volgende zee strijd'*.

In 1911 schaft de zeemacht een Henry-Farman (landvliegtuig) aan. Hetzelfde jaar kopen ze daar ook een Gabriël Voisin watervliegtuig. Maar het gaat hier nog maar om proefnemingen. Wel zal er een echte 'Service d'Aéronautique Maritime' in 1912 gesticht worden. Men schaft zich eerst een Breguet en een Nieuport aan en verbouwt de Henry Farman tot watervliegtuig. Gedurende de jaren 1912-1913 wordt er geoefend op de Middellandse Zee en op de Noordzee, maar de toegestane kredieten zijn en blijven schaars.

Om het tekort aan kredieten aan te vullen doet men beroep op een openbare inschrijving die een groot succes blijkt te zijn: 65 000 Franse frank. Het publiek

geloofde wel degelijk in de mogelijkheden van het watervliegtuig.

De verdeling van de zee-luchtvloot is op dat moment als volgt: 8 toestellen in Toulon, 4 in Bizerte en 2 aan boord van de kruiser 'La Foudre' (Zie foto). Het is dus maar een arme zee-'lucht'-vloot, te wijten aan de karigheid van het ministerie van financiën; maar de andere landen zijn er nog slechter aan toe, wat niet belet dat er in de komende jaren grote inspanning zullen gebeuren, want er staan zware jaren voor de boeg.

Vervolgt
Tony Depuydt

Een watervliegtuig wordt aan boord van de Franse kruiser La Foudre gehesen.



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

Gered door een watervliegtuig

nacht & ontij

OP ZOEK NAAR verhalen waarin de zee ongenadig toeslaat of waarbij het normaal functioneren op zee door externe factoren wordt bedreigd, staat het opnameapparaat van het HVB nooit stil. Meestal zitten we tussen vissers. In het hieronder vermelde en echtgebeurde verhaal zitten we tussen de zeelui van de lange omvaart. En vandaag worden ook geen namen genoemd. Het verhaal wil enkel aantonen dat het samenleven van een groep mensen op een beperkte oppervlakte soms moeilijk is. De 2de stuurman bevestigde ons het verhaal.

1962. We varen op een CMB-boot in de driehoek tussen *Antwerpen*, *Luanda* (Angola) en *New York*: een reis die al gauw drie maanden in beslag neemt. Soms vraagt de rederij de kapitein en de bemanning zelfs tweemaal af te varen: een dubbele reis dus. Zes maanden aan boord!

In die zestiger jaren zijn er op een CMB-vrachtaarder altijd wel onderhuidse spanningen, tussen Vlamingen en Walen, tussen die van de machines en het dekpersoneel met de stewards daar tussen in, tussen oudere en jongere zeelui, tussen officieren en matrozen... kortom tussen de klassieke klikken aan boord van een schip met veel personeel. De sfeer is er, laat ons zeggen, niet altijd even tof. Tijdens situaties waar de zenuwen gespannen staan, dreigt hetgeen onderhuids broeit dan ook opeens los te barsten.

En op die reis in 1962 deelt de kapitein dan nog mee dat de rederij opdraagt een dubbele reis te doen. Er wordt gemord. De gemoederen verhitten...

Op een avond in de 'mess' vraagt een matroos een extra portie aardappelen. De schaftijd is eigenlijk net voorbij en de kok weigert. De matroos gooit woedend een mes door het luik in de wand van de kombuis. Het treft de kok in de lies. Een slagader is geraakt. Het bloed spuit in het rond.

Er wordt alarm geslagen. Het schip bevindt zich voor de Amerikaanse kust en de kapitein verzoekt de *coast-guard* om medische hulp. De kustwacht is nog niet uitgerust met helikopters (zoals dat nu overal wel het geval is). Men kan enkel een schip, een kustwachter, inschakelen. Maar de kok heeft dringender hulp nodig. De kustwacht besluit dan ook een watervliegtuig te sturen.

Er staat een woelige zee en het watervliegtuig kan maar met moeite landen. De piloot moet voldoende afstand ten opzichte van de vrachtaarder behouden om er niet door te worden verpletterd. Een reddingsboot brengt de gewonde, met zijn voorlopig gestelpte slagader, naar het vliegtuig. Omdat de watermassa's tegen de vliegtuigneus en de propellers opbotsen mislukt de eerste poging tot opstijgen. Doordat de golven de vleugels vastgrijpen mislukt het ook de tweede keer. Tijdens een derde poging kan de piloot langzaam zijn vliegtuig loskrijgen van de waterbergen en verkrijgt hij in scheervlucht de gewenste hoogte. Terwijl het watervliegtuig de gekwetste kok overbrengt naar een ziekenhuis, vervolgt het vrachtschip zijn weg naar New York.

Daniël Pots

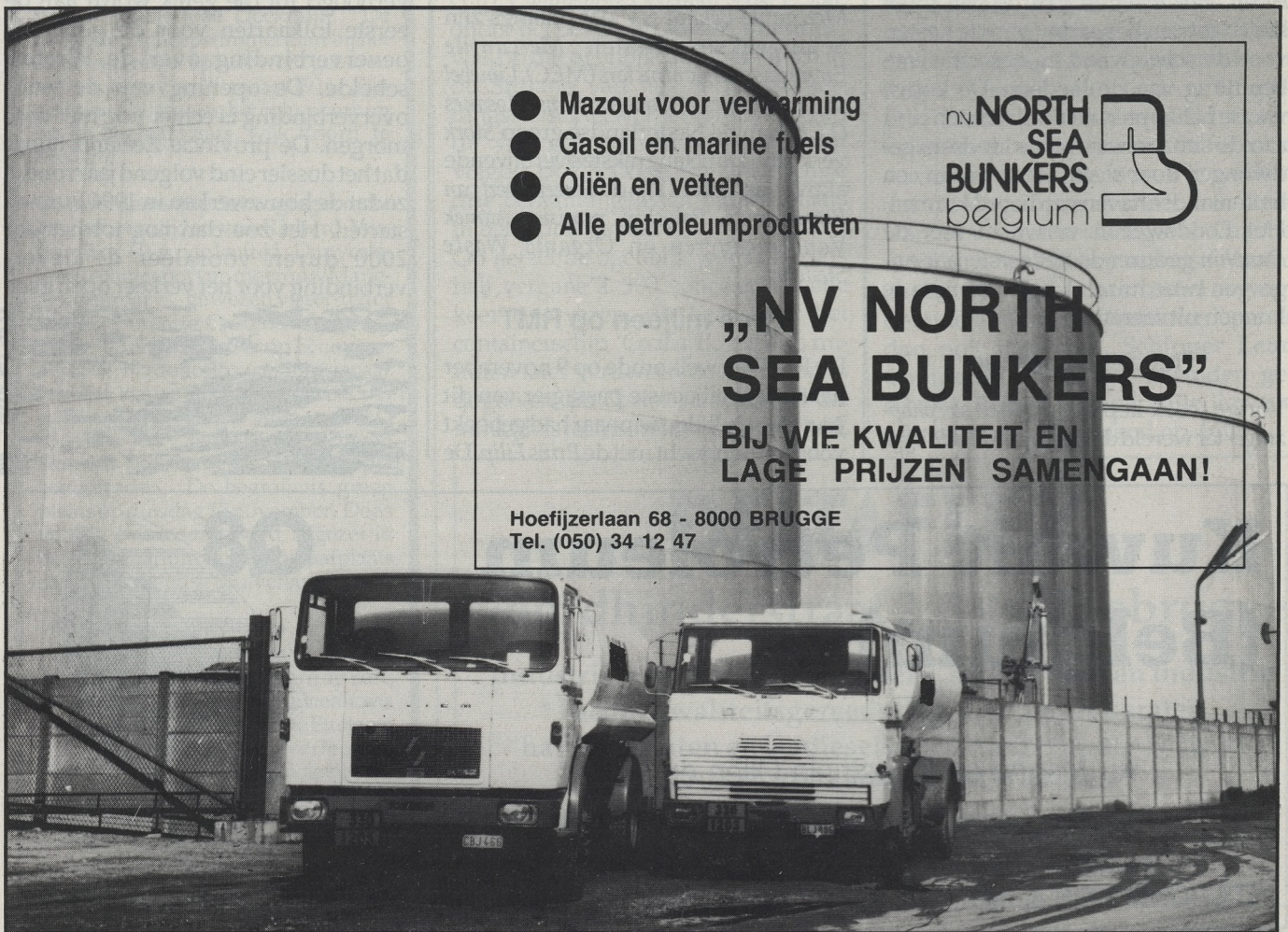
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumproducten

nv. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium

„NV NORTH
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Hoefijzerlaan 68 - 8000 BRUGGE
Tel. (050) 34 12 47



Euroyards

Vijf belangrijke Europese scheepsbouwondernemingen hebben zich verenigd in *Euroyards* met de bedoeling het hoofd te bieden aan de Aziatische concurrentie. De vijf bedrijven zijn *Bremer Vulkan* (Duitsland), *Howaldts-werke Deutsche Werft* (Duitsland), *Chantiers de l'Atlantique* (Frankrijk) en de staatsbedrijven *Astilleros Espanoles* (Spanje), *Fincantieri* (Italië). De leden van *Euroyards* vertegenwoordigen ongeveer tien procent van de scheepsbouw in Europa. Voorzitter van de vereniging met zetel in Brussel wordt *Alain Grill*, PDG van de *Chantiers de l'Atlantique*.

Loodsenhelikopter

Het Nederlandse Loodswezen beschikt sinds kort over een helikopter, een *Dauphin SA 365 N*, die de loodsdiens ook in barre weersomstandigheden verzekert. Het *helikopterbeloodsen* gebeurt alleen in de Scheldemonding voor schepen op weg naar *Amsterdam of Rotterdam*. In afwachting van de bouw van een heliport op de Rotterdamse Maasvlakte is de wentelwiek gestationeerd op de luchtmachtbasis *Zestienhoven*. Het inzetten van de heli moet leiden tot een besparing van de kosten voor de scheepvaart en een efficiënte benutting van de loodsdiens. De komst van de helikopter maakt alvast een eind aan de situatie waarbij de loodsdiens, gedwongen door slecht weer, pas in een buitenlandse haven van boord kunnen. Het Loodswezen verwacht met de *Dauphin* gedurende het eerste jaar ongeveer tweeduizend beloodsingen te kunnen uitvoeren.

Reuzebaggeraar

Vorige week liep de grootste *sleefhop-zuiger* ter wereld de haven van *Zeebrugge*

binnen. Het baggerschip *J.F.J. De Nul* is 140 meter lang, kan baggeren tot een diepte van 75 meter en 17.300 ton baggerspecie vervoeren. De sleefhopzuiger werd gebouwd op de Nederlandse scheepswerf *De Merwede* in *Hardinxveld-Giessendam* in opdracht van het baggerbedrijf *Jan De Nul* uit *Hofstade-Aalst*. Het baggerschip werd ver beneden de kostprijs geleverd. Door enkele technische problemen liep het verlies zo hoog op dat de scheepswerf beroep moet doen op externe financiering en hulp van het ministerie van economische zaken. Als tegenmaatregel moest het bedrijf drastische besparingen uitwerken. Een ervan was het schrappen van 100 van de 400 banen. Verder moet onroerend goed worden verkocht om het eigen vermogen van de scheepswerf op te krikken.

Eerste SES-schip in aanbouw bij Polyship

De Scheepswerf *Béliard-Polyship* in de Oostendse achterhaven is gestart met de bouw van het eerste *SES-schip*. Op dit moment zou ook de financiering van een tweede schip (op een reeks van vijf) rond zijn. De prijs per schip bedraagt 240 miljoen frank.

Béliard-Polyship is een volle dochter van *Mercantile-Béliard NV* dat onlangs zijn belangrijkste filialen *Mercantile Engineers and Contractors (MEC)*, *Limebel en Tuyauteries et Constructions Mosanes (TCB)* aan de Nederlandse groep *Stork* verkocht. De belangrijkste overblijvende activa van *Béliard* zijn de *Scheepswerf van Rupelmonde*, *Polyship*, *precisiemekaniek Vanderschueren* en *Organic Waste Systems*.

Twee miljoen op RMT

De RMT verwelkomde op 9 november haar twee miljoenste passagier van dit jaar. De gelukkige winnaar had geboekt voor een overtocht met de *Prins Filip*. De

eer viel te beurt aan een echtpaar uit *Bornem* dat verrast werd met champagne, een diner en een suite om van de emotie te bekomen.

Het was ondertussen al van 1988 geleden dat de RMT nog meer dan twee miljoen passagiers kon boeken. Voor dit jaar wordt gerekend op circa 2.150.000 reizigers. In de 1984 haalde de staatsrederij zelfs meer dan 2.500.000 passagiers en in de jaren zeventig zelfs 2.700.000.

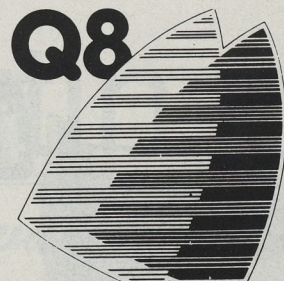
Een en ander zal echter niet verhinderen dat het exploitatieverlies van de RMT enkele honderden miljoenen zal bedragen. De lage koers van de pond sterling zal de cijfers nog dieper in het rood doen zakken.

Westerscheldeverbinding Breskens-Vlissingen dunder

De veerboten over de Westerschelde worden volgend jaar 2,5 procent dunder. Een enkel ticket voor personenwagens tot zes meter kost dan 11 gulden in de zomermaanden en 8,25 gulden in de winter. Zodra de nieuwe veerboot *'Koningin Beatrix'* in 1994 in de vaart komt gaan de tarieven met tien procent de hoogte in. De prijs wordt geleidelijk verhoogd tot die gelijk wordt aan de eerste tolkaarten voor de geplande oeververbinding over de Westerschelde. De opening van de vaste oververbinding is echter nog niet voor morgen. De provincie Zeeland hoopt dat het dossier eind volgend jaar rond is zodat de bouwwerken in 1994 kunnen starten. Het zou dan nog tot het jaar 2000 duren vooraleer de oeververbinding voor het verkeer open gaat.



Kuwait Petroleum (Belgium)



- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

STATIONSPLEIN 4, INDUSTRIEPARK „TEN BRIELE”, 8000 BRUGGE - TEL. (050) 38 37 58 - 86

Voor drie dagen in de boeien

TIJDENS DE ZITTINGEN van de maanden oktober en november zijn verschillende zaken in onderzoek betreffende bemanningsleden die te laat of helemaal niet aan boord komen, alhoewel ze aangemonsterd zijn. Het betreft hier geennieuw verschijnsel. In het 'Wetboek van het Tucht- en Strafrecht voor de Koopvaardij en de Visvangst ter Zee' anno 1849 worden deze tuchtfouten als *wanbedrijf ter zee* beschreven. De straffen waren daarbij niet mals. Enkele voorbeelden: afnemning van het

rantsoen, sterke drank of wijn gedurende ten hoogste drie dagen; afhouding van één tot dertig dagen maandgeld; de boeien en 'het kot' in voor ten hoogste drie dagen... Maar laat ons terugkeren naar de 20ste eeuw.

Tijdens de zitting van 18 november 11. stelde reder René Verbouw van de Z 573 'La Paloma' in zijn klacht tegen matroos Mario Martony dat de tuchtstraffen van enkele dagen schorsing door de veroordeelden lichtvaardig opgenomen worden. Ook wist hij te vertellen dat terzake maar in 5% van de gevallen klacht ingediend wordt. De rijkskommissaris antwoordde dat de reders er goed aan doen elke onwetige aanwezigheid te melden. Hij is bereid elke klacht te laten onderzoeken, ook moet de reder de schadevergoedingseis doorspelen aan de 'Rederscentrale' die de zaak voor de rechtbank kan brengen.

Twee keer aangevaren

Op 26 augustus werd de Z 300 'Veerman' aangevaren door het containerschip 'Commodore Goodwill'. De Z 300, onder het bevel van André Vlietinck, was op dat ogenblik aan het vissen in de SE-lane van het verkeersscheidingsstelsel, terwijl het containerschip de voorgeschreven verkeersbaan volgde. De Z 300 begon te zinken en de drie bemanningsleden namen plaats in het reddingsvlot.

Op hetzelfde ogenblik werd de reeds half vergane Z 300 voor een tweede keer overvaren, dit keer door het containerschip 'Cecilia 1'. Enkele minuten later verdween de 'Veerman' in de golven. De 'Commodore Goodwill' die inmiddels rechtsomkeer gemaakt had,

pikte de drenkelingen 45 minuten later op.

De raad stelde uitdrukkelijk dat de hoofdschuld voor de aanvaring gezocht moet worden bij de 'Commodore Goodwill' die een te hoge snelheid aanhield en moest uitwijken voor het vissend vaartuig dat de Z 300 was. Toch kreeg ook matroos D'Hondt, die op het ogenblik van de feiten aan het roer stond, een waarschuwing. Hij had vlugger moeten maatregelen nemen, zo luidde het.

Verdwijning

Aan boord van de Z 43 'Pandora' stelt motorist Houzee op 21 april 1990 in volle zee vast dat matroos Peter Schoutteet nergens meer te bespeuren valt. Er wordt een zoektocht op touw gezet waaraan een 25-tal vaartuigen deelnemen, alsook twee reddingsboten, twee marinevaartuigen en een helikopter. Helaas bleef de aktie zonder resultaat. De raad zegt dan ook voor recht dat Peter Schoutteet tijdens de uitoefening van zijn beroep om het leven is gekomen en dat de bemanning geen beroepsfouten ten laste gelegd kunnen worden.

Fuif

Een uit de hand gelopen fuif aan boord van de Z 96 'Jan van Gent' in de haven van Liverpool, was er de oorzaak van dat de schipper Leon Compennolle en Roger Compennolle elkaar te lijf gingen. Nadat de wonden gelikt waren kwamen de twee overeen de feiten te verdoezelen door de indruk te wekken dat de opgelopen wonden resultaat waren van een arbeidsongeval. Daartoe werd o.m. het logboek vervalst. Vooral dat laatste was een doorn in het oog van de onderzoeksraad. De straffen logener dan ook niet om. Schipper Leon Compennolle werd 2 maanden geschorst, Robert Compennolle liep een schorsing van één maand op. (rc)

Op 2 november 1992 overleed te Oostende Gaston Aselaere. Hij was echtgenoot van mevrouw Esther Mongare en dokwerker-meestergast op rust bij Cockerill-Line. De overledene, geboren op 6 april 1908, werd begraven op de Oostendse begraafplaats 'Stuiverstraat'.

Ook vernamen we het overlijden van Pierre Vanhoutte, visbewerker op rust. Hij werd geboren te Oostende op 2 juli 1927 en overleed er op 14 november 1927.

In Bredene overleed op 1 november Camiel Masijn, echtgenoot van mevrouw Marie-José Deckmijn. De overleden scheepstimmerman bij het staatszeewezen op rust werd geboren te Dampremy op 29 maart 1911. Zijn asse werd bijgezet in het columbarium op de begraafplaats 'wijk Priorij' te Bredene.

Ook werden wij op de hoogte gebracht van het overlijden van Richard Verburgh op 69-jarige leeftijd. De overledene, echtgenoot van mevrouw Marie-José Vanparys, gewezen visser-reder werd geboren te Oostende op 23 februari 1923 en overleed er op 12 november 1992. Na de oorlog was hij eigenaar van het kustvaartuig O 46 'tZal wel gaan' en in de vijftiger jaren van de O 45 'Marie-José'. In maritieme kringen was hij ook bekend als scheepsbevoorrader. De begrafenis greep plaats op dinsdag 17 november. De as van de overledene werd bijgezet in het columbarium van de begraafplaats aan de Oostendse Stuiverstraat.

Wij werden eveneens op de hoogte gebracht van het overlijden van Joseph Maes, motorist ter zeevisserij op rust, weduwnaar van Louisa Vanleenhove. Joseph Maes werd geboren te Ettelgem op 25 april 1906 en overleed te Blankenberge in het Fabiolaziekenhuis op 5 november 1992. De begrafenis greep plaats op 10 november en de overledene werd begraven op de begraafplaats 'Wijk Priorij' te Bredene.

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

*industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie

* Facom kwaliteitsgereedschappen * Lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels * SPECIALITEIT: SLANGEN-TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN

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

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

Vlootinkrimping door zeedagenbeperking

Het voorstel van de Europese Commissie om de rondvisvloot met dertig procent en de platvisvloot met twintig procent te verminderen viel in Nederland in slechte aarde. Nederland wil maximaal tien procent van de totale pk's inleveren (ca 45.000 pk). Voor de verdere inkrimping van de vangstcapaciteit zal een aangepaste zeedagenregeling worden uitgewerkt. Die regeling draagt niet de goedkeuring weg van de Europese Commissie, terwijl de overigelandstaten die oplossing evenmin ondersteunen. Zij willen alleen steun verlenen als driekwart van de doelstelling wordt bereikt door het overeenkomstige aantal pk's te saneren. Slechts één kwart van de inkrimping kan bereikt worden door de beperking van het aantal zeedagen. Voor een andere verdeelsleutel zal geen meerderheid gevonden worden, zo bleek na de bijeenkomst van de Europese visserijministers in Luxemburg.

AID-actie in Vlissingen

Het mobiele opsporingsteam van de Algemene Inspektiedienst (AID) kon op vrijdag 13 november in Vlissingen beslag leggen op een partij illegaal aangevoerde tong. In de ankerbak van een Vlissingers vaartuig werd 700 kg tong ontdekt en in beslag genomen. Ook in een pakhuis werd nog een paar honderd kilogram tong ontdekt, afkomstig van een Arnemuidenaar. Tot in beslagname kwam het niet omdat vissers de wellicht buiten de officiële lostijden aangevoerde vis in het dok kieperden. Een en ander heeft wellicht tot de gevolgen dat de AID-ers sterker zullen toekijken.

Toename controles, minder overtredingen

De AID stelde vorig jaar minder overtredingen vast en nam ook minder vis in beslag in vergelijking met het jaar voordien. In 1990 stelde de visserijcontrole nog 1.258 overtredingen vast, vorig jaar nog (maar) 1.207. Over de in beslaggenomen vis meldt het jaarverslag van de AID 208.000 kg ter waarde van 212.000 gulden (3,8 miljoen frank) in 1990 tegenover 81.809 kg ter waarde van 30.233 gulden (545.000 fr.) vorig jaar.

De AID voerde vorig jaar iets meer controles uit (15.871 tegenover 15.665). Er dient wel aan toegevoegd dat het aantal gecontroleerde aanlandingen

terugliep van 12.094 in 1990 tot 11.728 vorig jaar. Het totaal aantal aanlandingen vorig jaar bedroeg 29.039 (waarvan 3.736 door buitenlandse vaartuigen). Bijna één op drie aanlandingen kreeg te maken met de visserijcontrole. Voor de buitenlandse vaartuigen (1.643 controles) was dit bijna één op twee.

Volendamse garnaalpellerij Crevettes bv failliet

Na zeventig jaar bedrijvigheid in de garnaalpellerij is het Volendamse bedrijf *Crevettes bv* over de kop gegaan. Na het thuis-pelverbod en de strenge hygiënische eisen voor pelbedrijven die sinds 1 juli '90 van kracht werden kocht de pellerij 24 garnaalpelmachines aan. De investering van negentig miljoen frank rendeerde aanvankelijk nauwelijks door de geringe garnaalaanvoer. Toen een belangrijke concurrent zijn diepvriesvoorraad tegen lagere prijzen op de markt dumpte, een voorbeeld dat prompt door andere garnaalhandelaars werd gevolgd, werd *Crevettes bv*, het enige bedrijf dat machinaal pelt, uit de markt geprijsd. Het bedrijf moest zijn produkten onder de kostprijs verkopen. De Volendamse garnaalhandel zag zich eerder dit jaar reeds verplicht personeel naar huis te sturen en dankte onlangs ook de laatste 25 werknemers af. Het faillissement liet niet lang op zich wachten toen het bekende bedrijf zijn financiële verplichtingen niet meer kon nakomen.

Andere garnaalhandelaars laten hun garnalen in lageloonlanden (o.a. Polen en Marokko), goedkoop pellen. Over de hygiënische omstandigheden waarin dit dan gebeurt is weinig bekend. Vast staat dat de manueel gepelde garnaal alhier terug in de handel komt.

Nederlandse kuststrook wordt milieuzone

De Noordzee-zone voor de Nederlandse kust en een stuk van het Continentaal Plat krijgen de status van *Exklusieve Economische Zone* (EEZ). De zone die zich tot buiten de territoriale wateren uitstrekt krijgt een specifieke juridische status. De invoering van EEZ-zone, maximaal 200 mijl en grotendeels samenvallend met het Nederlands Continentaal Plat, zal toelaten om de verontreiniging en de versterking van het zeemilieu beter aan te pakken. Het wetsvoorstel dat in die zin zal worden ingediend is een gevolg van het Water-

stysteemplan *Noordzee 91-95* dat door de Nederlandse ministerraad werd goedgekeurd. Het uiteindelijk doel is een evenwichtig ecosysteem in de Noordzee te bekomen, vergelijkbaar met de toestand in 1930.

Tijdens de Noordzee-ministerkonferentie van '90 nam Nederland een leidende rol op zich om de acties van de Noordzee-kuststaten te coördineren. Het internationaal overleg over een gezamenlijke instelling van een EEZ is afgerond. Nederland zal het eerste land zijn dat een milieuzone langs zijn kust instelt. Minister van Verkeer en Waterstaat *Maij-Weggen*, tevens coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden, zal de andere Noordzeelanden aanzetten om het Nederlandse voorbeeld te volgen.

Friese scheepswerven fusioneren toch

De scheepswerf *Welgelegen* uit Harlingen en *Tille Shipyard* uit Kootstertille (nabij Leeuwarden) worden vanaf 1 januari gebundeld tot de *Frisian Shipyard Welgelegen BV*. De direkties van beide werven hebben alreeds een akkoord bereikt over de fusie.

In een vorig HVB hebben we gemeld dat de onderhandelaars niet tot een overeenkomst kwamen en afzagen van het samengaan van beide bedrijven. De onderhandelingen tussen beide direkties werden evenwel hervat en leidden uiteindelijk tot een overeenkomst waarmee ook de vakbonden konden instemmen. Er vallen geen gedwongen ontslagen en ook voor de loonverschillen in beide bedrijven werd een bevredigende oplossing gevonden. In dat stadium verzetten de vakbonden zich niet langer tegen een fusie van de Friese scheepswerven.

Ademtest voor schippers

Schippers die onder invloed van alcohol varen worden sinds 1 oktober in Nederland streng aangepakt. Onder invloed aan het roer staan zal in het scheepvaartverkeer voortaan als dronken rijden op de openbare weg als misdrijf worden bestraft. Voordien kon bij alcoholmisbruik op het water alleen maar een overtreding ten lasten worden gelegd. Door de invoering van de nieuwe voorschriften kan de Rijkspolitie te water bij vermoeden van alcoholmisbruik een schipper aan een ademtest onderwerpen. De nieuwe regels gelden zowel voor de beroeps- als voor de pleziervaart.

De Laatste Vuurtorenwachter

DIT LAND, wat zeg ik dit continent, is in de greep van een soort kollektieve waanzin: het pretparkensyndroom. Ik meen het: overal om me heen wordt de economische toekomst blijkbaar beheerst door uit de hand gelopen speelpleinen. De Franse regering verwacht bijvoorbeeld een ongeëvenaarde economische impuls van het Europese filiaal van Disneyland; een stroomstoot die als een cartoon-hefboom de economie van onze zuiderburen weer zal aanzwengelen. De sluiting van de Belgische kolenmijnen in Limburg zal uiteindelijk geen ramp maar een zegen blijken te zijn omdat daar uit het steenkoolstof een soort super-Bobejaanland zal ontstaan. De kampeerzones aan de Belgische kust worden stilaan maar zeker verdrongen door omwalde terreinen volgebouwd met pseudo-vissershuisjes die de koelbox-toerist tot ver in het binnenland zullen terugdringen (binnenkort staan die mensen hun boterhammen in Aalst op te eten). Het enige vliegveld aan de Belgische kust blijkt ook al geen toekomst meer te hebben en sommigen zien daar al een, jawel, enorm groot pretpark ontstaan (genre *Meli* maar dan natuurlijk much bigger) en voor de teloorgang van de visserij aan west- en middenkust staan nu zogenaamde originele visionairen op die zeggen: sluit die veilingen en, jawel, maak er een pretpark van.

Als al die plannen bewaarheid worden, dan zal West-Europa een waar sprookjesland worden — zeg maar:



het Europa der ijsjes — waar de rondreizende (ongetwijfeld Duitse) toerist van het ene rustieke vakantiedorp naar het andere pretpark trekt, zich 'te goed doende' aan typische streekgerechten als daar zijn Luikse wafels, Oostendse babeluten en Nieuwpoortse hamburgers.

Hoezo, het zal zo'n vaart niet lopen?! Het fenomeen heeft zich al overal genesteld. Cultuur, politiek, het is allemaal doordrongen van het pretparkensyndroom. Zum Beispiel: op het kulturele vlak krijgt de economie van het pretparkensyndroom zijn verlengde in pretparken-televisiestations als VTM (op een kleine honderd kilometer gevolgd door de BRT die daarmee aan een heuse inhaalbeweging begonnen is). Politiek wordt dat vertaald in pretpark-politici zoals de Belgische volksvertegenwoordiger Van Rossem, die zijn gelijken kent in de iets oudere Ross Perot in de USA, de Franse charmeur Bernard Tapie, de Nederlandse warhoofdige Van Mierlo. Waaruit dan weer blijkt dat kabouters wel degelijk echt bestaan. Een kinderhand is gauw gevuld!

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



van schepen

ALS ER AL eens 17 schepen van meer dan 250 meter lengte, mammoets, in een jaar tijds naar de kabeljauwkel-der gaan is het hoge tijd om te kijken wat er eigenlijk gebeurt op dit voor- spoedige en riant paradys dat de oceaan is! Gebreken in de bouw van het schip of eenvoudig de wet van de zee? Wat deed allemaal die schepen de das om? 'Alexander P.', niet precies een garnalvangertje, vertrok uit *Dampier* in Australië op een schone dag en men heeft haar nooit meer teruggezien! Eigenaardig als men weet dat mensen steeds ver- trekken om zoveel mogelijk te zien en te weten, terug te keren en met klank erover te vertellen; men zou niet aanmonsteren zonder deze hoop. En mensen trekken toch weg om van ver te kunnen terugkeren, 't is toch daarom dat zij weggaan? *Pourquoi partir, je pars pour revenir.* Of zouden Schepen met zelfmoord- plannen kunnen bezielde zijn?

Enkele maanden na de 'Alexander P' vertrok 'Algarrobo' uit de haven van *Huasco* in Chili met bestemming Ja- pan, een mastadont van 170.000 ton en minstens 300 meter lang, men heeft ze nooit meer teruggezien er zelfs nooit weer iets van terugge- vonden, al was het weer nooit zo lief geweest in de gebieden waar het vaartuig moet verdwenen zijn.

Een maand later verdween 'Pasithea' van 155.000 ton in de onberekenbare, liefdeloze gronden van de Stille Oceaan. Nu gaan vertellen dat deze drie schepen naar de dieperik waren gegaan van ouderdom was goed- koop, praatje van stuurman aan de wal, want dit werd duidelijk tegengesproken toen de negenjarige 'Mineral Diamond' met man en muis op de hoogte van *Kagoshima*, in grievende schemeringen van de grote plas verdween.

Duisternis kwam over de eindeloos- heid van de wateren en de geesten, *they burned to dim meteors lost in the deep and we turned in dazed wonder thinking of sleep.*

De gebeurtenissen met de kingsize schepen kwamen brandend op de tongen van de beroepszeelui terecht en 't was uiteindelijk enkel nog aarzeland, 'met een lang gat', dat en- kelen de loopplank zochten. Maar in de havens met exotische namen, *Tocopilla, Dar-es-Salaam, Huasco*, e.a.

van mensen

staan would-be zeelui te drummen, door andere krachten gedreven dan alleen maar wegwezen of de liefde voor de zee, om in te schepen. In de kroeg bij 'Marie Pointe Noire' of 'Café du Soleil' zorgt een melkmond van een waterklerk ervoor dat ze aangemon- sterd worden als 'able body', boter bij de vis. Schepen zijn toch niet gebouwd om tegen de kaai te liggen, en er zijn altijd wel hufters die dwaallichten nalopen.

Veilige stabiliteit is de eerste zorg van de scheepsbouwer, hij trekt ten strijde tegen de eeuwige, onregelmatige be- weging van de wereldzee en de reactie van de oceanen op de getijverwek- kende krachten, tegen het gekompliceerde van de golven: wat men in zeetaal 'zeegang' noemt. Maar de slechtereputatie van de mammoets bezorgen hem en de maritieme wereld een mentale indigestie. En de afre- king tussen schip en zee is verre van afgelopen.

Veel vaartuigen roesten en vertonen gauw littekens van lang en hevig gebruik maar de verdwenen 'Mineral Diamond' en 'Derbyshire', drama dat tien jaar na hun ondergang nog de maritieme geesten bezighoudt, waren goed onderhouden en betrekkelijk nieuwe schepen in handen van *top-class* -eigenaars als ze vergingen.

Klassifikatiebureaus speurden mee naar de oorzaken van verdwijning en kwamen tot de vaststelling dat alle vergane schepen ijzererts vervoerden, dat schade die overlevende vaartuigen hadden vertoond midscheeps of vooraan lag, daar waar de buitenpla- ten bevestigd zijn tegen de spanten. Er werd een oproep gedaan voor nauwkeurig onderzoek van de be- staande vloot en aanbevelingen voor de grootste voorzichtigheid bij de vaststelling van schade. Bovendien werd aanbevolen iedere onnodige overbelasting bij het laden en lossen te vermijden.

Maar de verliezen gingen onvermin- derd door al hadden de waarschu- wingen toch aarzelend levens gered. De bemanning van 'Manila Transporter', 115.960 ton, twijfelde he- lemaal niet aan het dreigende gevaar toen het bevel 'abandon ship' klonk in het midden van de Indische Oceaan. Ruim nummer drie had grote lekken

&

van de zee

gekregen aan beide zijden! Springen of verdrinken.

Een containerschip dat het verlaten schip zielloos zag drijven drie weken nadien, poogde toch nog het op te slepen maar het gaf er de voorkeur aan te zinken. Er zal wel niemand kritiek hebben op de bemanning die het vaartuig voortijdig verliet.

De kapitein van de 'Gallant Dragon', 123.000 ton, dat toch nog in zinkende toestand, naar beschutte wateren werd gesleept met een volle lading ijzererts uit *Tubarao*, verklaarde dat zijn schip te erg beschadigd was om het nog te kunnen redden, het was lek. In zeven sekonden was het verdwenen.

De recente ongevallen met 'Manila Transporter', 'Blooming Orchard' ende 'Kashee', die ernstig beschadigd aan de Zuid-Afrikaanse kust aankwa- men, hebben een andere vraag doen rijzen: Wat te doen met dergelijke monsters als grote schade ontstaat? Een ernstig beschadigd VLCC (*very long crude carrier*) kan haar lading olie overpompen op zee. Maar dergelijke mogelijkheid bestaat niet bij ertstankers die geen laad- of los- systemen bezitten en varen in een oceaan met veel laadterminals maar zonder losinstallaties voor hun maat. De technische-ekonomische ratio- naliteit lijkt op onverantwoorde wijze buiten haar oevers getreden, zoals Gorz zei.

Bemanningen van bulkschepen die het slechte karakter van de zee ken- nen maken zich ongerust wanneer ze 't zeegat uitgaan, met reden. Eens boezemde de ontzaglijke grootte van de schepen een gevoel van veiligheid in, ten onrechte, de afmetingen van een vaartuig zijn nooit een waarborg geweest voor veiligheid.

Mammoets worden voort met wan- trouwen bekeken, maar hun teloor- gang wordt goedgepraat onder de leuze van de vooruitgang. Zo gaat dat.

LIN

Vragen & Antwoorden

De politieke rubriek van HVB

DE STUDIE UITGEVOERD in opdracht van de EG waaruit blijkt dat de afkalving van de Belgische visserijvloot vooral zware gevolgen heeft voor de inwoners van Bredene waar niet minder dan 15% van de tewerkgestelden actief is in de visserij (en de activiteiten die daar rechtstreeks afhankelijk van zijn), heeft al voor de nodige ruchtbaarheid gezorgd.

De Oostendse volksvertegenwoordiger Vande Lanotte schreef een brief naar zijn partijgenoot en Europees Kommissaris Karel van Miert, waarin hij deze op de studie wees. Hij stelt: 'Bij de studie passen enkele bemerkingsen.', en hij vervolgt, 'In de eerste plaats meen ik dat het beperken tot één gemeente weinig zinvol is. In de studie zelf worden Oostende en Bredene samen als één zone beschouwd en economisch acht ik het niet mogelijk om een reconversie op te starten die specifiek op één gemeente gericht is. Vandaar mijn visie dat het belangrijk is dat beide gemeenten in het objectief 6 worden opgenomen.' En hij besluit: 'Gezien de belangrijke economische

Voor alle herstellingen
aan uw scheepsschroef



LIPS n.v.

ANTWERPEN

scheepsschroeven herstellingen

- alle voorkomende reparaties en merken
- nieuwe schroeven
- deskundig advies
- eigen expeditie
- meer als 50 jaar ervaring

Werkplaats:

**Kerkstraat 46,
2070 Zwijndrecht - Burcht**

Tel. 03/252.73.42

Fax. 03/252.92.12

achterstand van de Oostendse regio, die zich uit in zeer hoge werkloosheidscijfers, acht ik het nochtans nuttig nu reeds uw aandacht te vragen voor dit probleem.' Ook schreef hij een brief terzake naar landbouwminister Bourgeois.

NOG VOOR DE berichten over de toezegging van de belangrijke kredieten voor de renovatie van de Oostendse haven bekend waren had Didier Ramoudt over één en ander uitleg gevraagd in de Oostendse raad. Uit het antwoord: 'De oppervlakte van de terreinen die in aanmerking komen voor de vestiging van havengebonden bedrijven ramen we op 111,3 ha.'

'De renovatie van de zeehaven zal een dubbel effect hebben op de tewerkstelling. Enerzijds behouden we de 640 arbeidsplaatsen die dreigen verloren te gaan bij niet-uitvoering van de renovatie; anderzijds zorgt de renovatie voor zo'n 1.000 nieuwe arbeidsplaatsen.'

AAN DE MINISTER van buitenlandse zaken vroeg senator Desutter hoe de zaak van de schadevergoeding van Vlaamse vissers evolueert die meer dan twee jaar geleden door hun Franse kollega's in de Golf van Biskaje het vissen onmogelijk gemaakt werden.

De Fransen waren bereid de Belgen schadeloos te stellen. Tot nuttoe is dat enkel voor 'de Bounty' gebeurd, zo antwoordde de minister. Voor acht andere vaartuigen gebaart de Franse regering van krommen haas. We zullen dat eens verder onderzoeken, zo beloofde de minister nog.

IN BREDENE, RANDGEMEENTE van Oostende, is blijkbaar niet iedereen opgetogen met de geplande bouw van een zeeluis. Met name schepen van leefmilieu Willy Versluys stelt zich luidop vragen over het project waarbij het de bedoeling is de Oostendse achterhaven te ontwikkelen. De zeeluis 'moet er alvast niet komen voor de bestaande grote bedrijven. CNO-UCB is zich aan het afbouwen en zal hier wellicht binnen enkele jaren haar deuren sluiten. Dat is een publiek geheim. Polyship heeft, gezien de internationale crisis in de scheepsbouw, meer en meer projecten die niets meer met scheepsvaart te maken hebben en anderzijds is de bestaande toegankelijkheid meer dan voldoende voor okkasionele droogzettingen en reparaties.' Willy Versluys heeft ook twijfels over het nut van de zeeluis bij het aantrekken van nieuwe bedrijven, hij kant zich overigens tegen het eventueel inpal-

men van landbouwgebieden. De schepen vindt dat de Oostendse haven moet hertekend worden 'op basis van haar multifunktionele grondpijlers: toerisme, visserij, visverwerkende industrie en handel en snelhaven.'

DE CUTTY SARK Tall Ships Race zal in 1993 in Antwerpen plaatsvinden. Dat heeft o.m. te maken met de festiviteiten rond 'Antwerpen, culturele hoofdstad van Europa'. Om de race in de toekomst eventueel naar Oostende te brengen moet ook deze stad aan de organisatoren een grote gebeurtenis kunnen aanbieden, zo bleek uit het antwoord die raadslid Ivan Victor terzake kreeg van het Oostendse stadsbestuur.

AAN MINISTER VAN tewerkstelling Detiege, minister van arbeid Smet en minister van landbouw Bourgeois stelde senator Loones vragen i.v.m. een probleem waarover ook wij op de redactie verschillende telefonische vragen kregen. Het betreft het recht op werkloosheidsuitkeringen en herscholingspremies van vissers die na een periode aan boord gewerkt te hebben opnieuw naar de visserijschool gaan teneinde vooruitgang in hun beroep te kunnen maken. Volgens een aantal geruchten zou de herscholingspremie en zelfs de werkloosheidsvergoeding kunnen wegvallen, omdat de schoolgaande leerlingen op dat ogenblik niet beschikbaar zijn voor de arbeidsmarkt. Van zodra de ministeriële antwoorden ons bereiken, worden zij in deze rubriek vermeld.

DEZELFDE SENATOR LOONES stelde eveneens een vraag aan de minister van verkeer Coëme. Het betreft de aanwezigheid van Nederlandschippers aan boord van Belgische vaartuigen. Uit het antwoord blijkt dat momenteel 8 dergelijke vergunningen werden afgeleverd waarvan drie op verzoek van één rederij. De minister haalt hiervoor de volgende reden aan: 'Aangezien er thans een (tijdelijk) tekort bestaat aan Belgische schippers, en het economisch niet te verantwoorden is dat acht schepen niet meer zouden kunnen varen, worden er tijdelijke vergunningen afgeleverd.' Verder stelt hij '...dat gelet op de E.E.G. richtlijnen inzake vrij verkeer van personen en goederen en na 1 januari 1993 geen nationaliteitsvereisten meer mogen gesteld worden tegenover onderdanen van E.E.G. lidstaten, zodat dan in principe het huidig stelsel van vergunningen elke rechtsbasis zal missen.'

John W. Keely: uitvinder

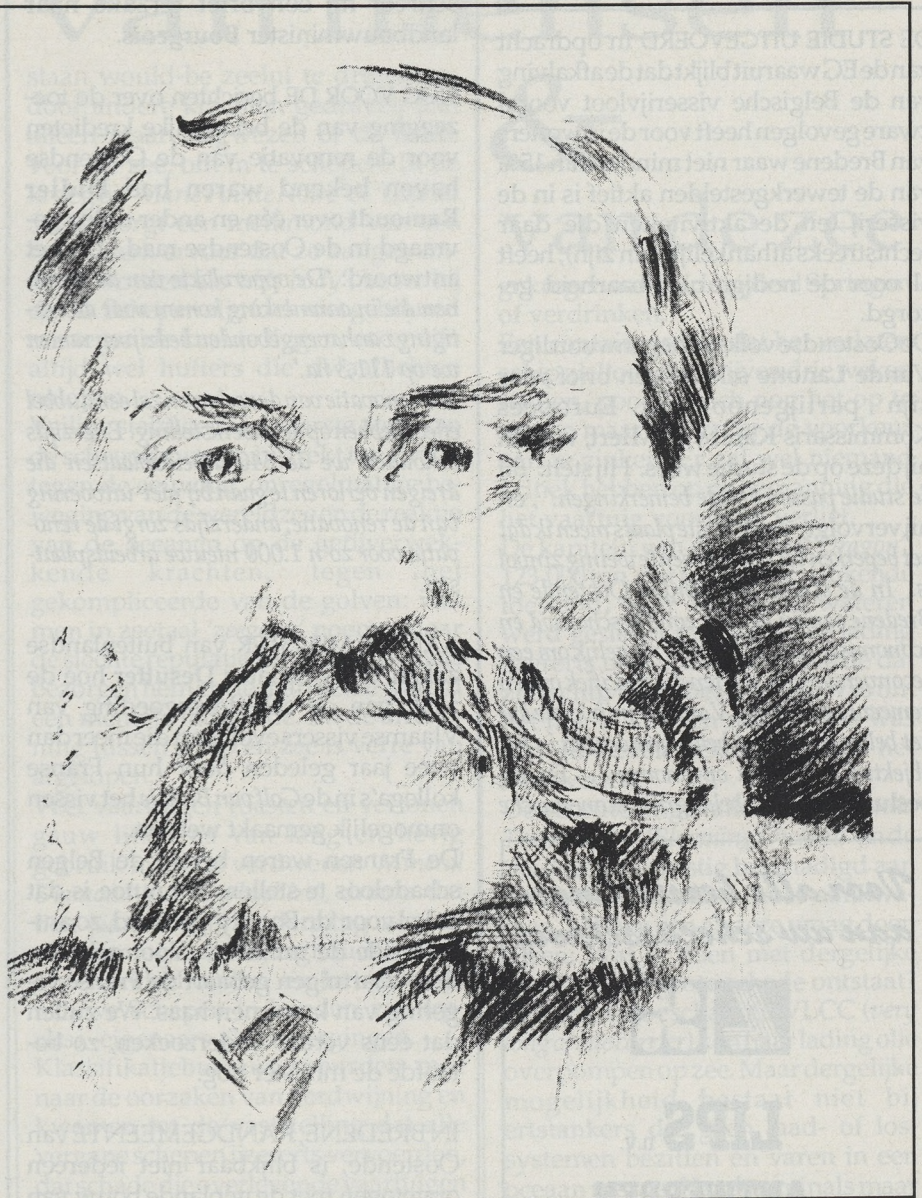
(van 't
warm
water)

JOHN W. KEELY had de goedkoopste en schoonste energiebron uitgevonden. Op één liter water zou hij een schip van Amerika naar Engeland laten varen. Honderden Amerikanen investeerden miljoenen dollars in Keely's trillingsliberator, die alleen werkte als de uitvinder viool speelde.

In Philadelphia gebeurden tussen 1872 en 1899 vreemde dingen, die vele malen aanleiding waren tot uitvoerige publikaties in Amerikaanse dagbladen en wetenschappelijke tijdschriften. Hier was het laboratorium gevestigd van de *Keely Motor Company*. Deze eenmansonderneming hield zich bezig met het ontwikkelen van de schoonste en goedkoopste energiebron die denkbaar wasen die door de uitvinder, John Worrel Keely, "etherische energie" was gedoopt.

Het was allemaal begonnen in het jaar 1872 in New York. In een zaal van een duur hotel

kwam toen een groot gezelschap bankiers, kooplieden en wetenschappers bijeen om te luisteren hoe Keely uiteenzette hoe hij geluidsgolven zou kunnen omzetten in krachten die het geweld van een orkaan verre zouden overtreffen. De uitvinder gebruikte in zijn betoog moeilijke termen als "trillingsgenerator" die gekoppeld moet worden aan de "trillingsliberator", waardoor "viervoudige negatieve harmonieën" ontstonden. Keely "verduidelijkte" zijn betoog met behulp van het "physico-muzikaal schema". Daarop was een aantal cirkels te zien, die elkaar gedeeltelijk bedekten en waaruit golvende en rechte lijnen als stralenbundels de ruimte inschoten.



Er was niemand die er veel van begreep, maar toch was het gehoor diep onder de indruk. Het was de tijd waarin Edison de ene sensationele uitvinding na de andere deed. Wanneer het mogelijk was licht te maken door een knopje om te draaien en de menselijke stem vast te leggen op een wasrol, waarom zou men dan niet geloven in Keely's geniale ontdekking? Het feit dat de uitvinder slechts een timmermansopleiding had genoten, waarna hij spoedig overgeschakeld was op het beroep van dirigent van een onbelangrijk orkestje kon het geloof van de toehoorders niet schokken. Was Edison ook niet als krantenjongen begonnen?

Investeren in nieuwe uitvindingen was in de tweede helft van de negentiende

eeuw een winstgevende zaak gebleken. Keely had dan ook geen moeite met het vinden van geldschieters voor het ontwikkelen van een motor, die door de door hem ontdekte "etherische energie" zou worden aangedreven. Een dag na zijn lezing in het New Yorkse hotel ontving hij al een cheque van 10 000 dollar.

Meer cheques volgden. Keely verhuisde naar Philadelphia waar hij de *Keely Motor Company* oprichtte en in zijn laboratorium aan een reeks proefnemingen begon. Twee jaar later kon hij de eerste demonstratie geven van zijn "trillingsgenerator" de voorloper van de later door hem ontwikkelde "trillingsliberator". Meer demonstraties volgden telkens als

Keely geld nodig had. De demonstraties, waarvoor altijd een groot aantal journalisten en wetenschappers werd uitgenodigd, waren bijzonder indrukwekkend. Het begon steeds met muziek. Keely stak plechtig een viool onder zijn kin en speelde een deuntje. De geluidstrillingen, zo legde hij uit, zetten dan de "trillingsliberator" die bestond uit een serie uiterst gevoelige stemvorken, in werking.

Keely hoefde nu alleen nog maar een glas water in de cilinder van de "hydropneumatische pulserende vacuüm machine" te gieten en dan liep de manometer die op de cilinder was aangebracht op tot een druk van 25 000 kilo per vierkante centimeter. Met de krachten die op deze wijze werden ontketend kon Keely ijzeren staven dubbel buigen en strak gespannen stalen kabels laten knappen. Hij verklaarde dat de etherische energie ook kon worden toegepast in het dodelijkste wapen ter wereld, de *Keely Gun*, waarmee de hele wereld aan de macht van de Verenigde Staten onderworpen zou worden. Maar eerst zou hij verder werken aan de motor, die een groot passagiersschip op 1 liter water van New York naar Liverpool zou stuwten. Een prototype van die motor werd in 1890 aan de aandeelhouders getoond. De bijzonderste onderdelen waren een "zender" en een holle bronzen bol, die gemonteerd waren op een zware stalen plaat. De zender was met de bol verbonden. In de bol waren nog meer draden en buizen aangebracht. De bol zond, aldus Keely, zeven verschillende trillingen uit naar een zware ijzeren hoepel, die een trommel omsloot. Iedereen kon zien hoe deze trommel, nadat Keely wat op de viool had gespeeld, razendsnel begon te draaien. De uitvinder demonstreerde dat behalve de klanken van een viool, ook die van een harmonica, een citer en een gewone stemvork de trommel in beweging konden zetten.

Muzikanten zouden in de toekomst de rol van machinisten aan boord van schepen overnemen! Maar de aandeelhouders moesten even geduld hebben, want de motor moest nog van een aantal kinderziekten worden genezen. Naarmate de jaren verstrekten begonnen uiteraard steeds meer aandeelhou-

ders tekenen van ongeduld te vertonen. Waarom had Keely nog geen enkel patent aangevraagd? Keely antwoordde, dat dit automatisch het prijsgeven van zijn grootste geheim tot gevolg zou hebben. Het profijt van zijn ontdekking zou dan voor de *Keely Motor Company* verloren gaan. Een redelijk argument, dat vooral indruk maakte op mevrouw *Bloomfield Moore*, een schatrijke weduwe, die het grootste deel van haar vermogen in de etherische energie had belegd. Mevrouw Moore trad steeds op als de felste verdedigster van Keely's mistige theorieën. Enige kennis van natuurkunde of techniek bezat zij niet, maar elke krant en elk tijdschrift, waarin enige twijfel werd uitgesproken aan Keely's onderneming, bestookte zij met ingezonden brieven. Zij prees de schoonheid van het physicomuzikale schema (een reproductie daarvan had zij in haar zitkamer opgehangen) en baseerde haar geloof in de etherische energie op de mystieke krachten die, zoals de Tibetaanse lama's al duizenden jaren geleden zouden hebben aangetoond, in de kosmos aanwezig waren. Toch werd ook mevrouw Moore op den duur een beetje ongeduldig. Zij gaf Keely de raad eens contact op te nemen met Edison. Als hij de morele steun van Edison zou kunnen krijgen, zouden alle critici onmiddellijk tot zwijgen worden gebracht. En misschien zou Edison ook daadwerkelijk aan het Keely-project willen meewerken.

Hooghartig wuifde Keely deze suggestie weg. De etherische energie was en bleef zijn monopolie en als de aandeelhouders niet bereid waren nog meer geld in zijn project te steken, zou hij desnoods het geheim meenemen in zijn graf. Dat maakte op velen indruk, maar niet op de redactie van het wetenschappelijke tijdschrift *Scientific American*. In 1884 nam dit blad het initiatief tot een uitgebreid onderzoek naar de wonderen die Keely teweeg had gebracht. Natuurlijk werden geen buitenstaanders in het laboratorium in Philadelphia toegelaten, maar het bleek niet zo erg moeilijk om de effecten, die Keely had getoond, in een ander laboratorium te herhalen. Het enige wat men daarbij nodig had was een flinke hoeveelheid sterk samengeperste lucht! Keely liet zich door deze vernietigende onthulling niet uit het veld slaan. Met zijn onverwoestbare charme verklaarde hij glimlachend dat revolutionaire ontdekkingen nu eenmaal altijd met ongelof werden begroet. Het zou nog

geruime tijd duren voordat de gevestigde wetenschap bereid zou zijn te erkennen, dat de voornaamste wetten van de natuurkunde niets anders waren dan hersenschimmen. Hoe dichter hij bij de voltooiing van zijn onderzoek kwam, des te heviger zouden de wetenschappers hem aanvallen, voorspelde hij. Na zesentwintig jaren gespeeld te hebben met de etherische energie en weelderig te hebben geleefd op kosten van zijn aandeelhouders overleed in 1898 John Worrel Keely. Het geheim van het psycho-muzikale schema en de trillingsliberator nam hij mee in zijn graf. Miljoenen hadden de aandeelhouders in zijn project gestoken, geen cent kregen ze terug. Geen enkel patent was aangevraagd; de hydro-pneumatische etc. motor bleek verdwenen te zijn. Een paar maanden nadat Keely begraven was stierf ook mevrouw *Bloomfield Moore*. Haar zoon, *Clarence B. Moore* kocht het pand waarin Keely's laboratorium gevestigd was. Hij had jarenlang geprotesteerd tegen de grote investeringen die zijn moeder in de etherische energie had gedaan en nu wilde hij wel eens weten hoe dat laboratorium in elkaar zat. Hij kreeg de medewerking van een aantal hoogleraren in de natuurkunde van de universiteit van Pennsylvania en samen begonnen zij Keely's laboratorium systematisch af te breken. Onder de vloeren werd een aantal buizen gevonden. Op de plaats waar Keely tijdens de demonstraties placht te staan als hij viool speelde, bevond zich onder de vloerbedekking een klep die met de voet gesloten en geopend kon worden. In de kelder bleek een geweldige stalen bol met een gewicht van drie ton te zijn aangebracht, die verbonden was met een luchtpomp. Het was duidelijk dat *Scientific American* het bij het rechte eind had gehad: de etherische energie bleek niets anders te zijn dan gewone samengeperste lucht. Ondanks deze onthulling waren heel wat aandeelhouders niet van hun stuk te brengen. Hardnekkig bleven zij geloven in het genie van Keely en het debat tussen wetenschap en pseudowetenschap werd nog jarenlang voortgezet.

SCHOTLAND ————— ✈

Visprijs stort in elkaar door zwarte handel

De Schotse visafslagen klagen steen en been over het wegblijven van de kopers. Een en ander is het gevolg van het massale aanbod buiten de markt. De situatie is dermate uit de hand gelopen dat de bonafide vissers nog nauwelijks geld krijgen voor de vangsten die ze op de officiële markt afzetten. Het Britse vakblad *Fishing News* stelt onverbloemd dat de welig tierende zwart-handel gebaseerd is op illegale aanlandingen. De vis wordt zo goedkoop aangeboden dat de prijzen wel moeten in elkaar storten. Op termijn moet dit leiden tot de volledige ontwrichting van de handel.

2000 vissers betogen

De inwoners van Aberdeen geloofden op 20 november hun ogen niet toen ze gekonfronteerd werden met een betoging van maar liefst 2000 vissers en sympathisanten, die op deze manier protesteerden tegen de visserijpolitiek van regering en EG. Eén van de organisatoren verklaarde: *'De respons was veel groter dan we verwachtten, maar ze toont aan dat de bevolking wel degelijk schrik heeft voor de toekomst van de sektor.'* Verder noemde hij de betoging *'van historisch belang.'* De vissers werden in hun aktie volledig gesteund door de nevensektoren en industrie: scheepsbouwers, vislossers, fileerders, groot- en kleinhandelaars, ja zelfs politici uit het Europese parlement, liepen er hand in hand met de bedreigde vissers.

IERLAND ————— ✈

Zeven ton vis in geheime bergruimte

Bij een controle van de onder Britse vlag varende Spaanse treiler *Ixtas* (144 voet) in de buurt van Cork was de beperkte hoogte van het visruim de Ierse inspekteurs niet ontgaan. Het duurde wel even vooraleer de controleurs door hadden dat er onder het visruim een geheime bergruimte aanwezig was. Zij haalden er niet minder dan 7.000 kilogram afgeijsde vis uit. Het vaartuig was op weg naar Spanje. Enkele weken geleden ontdekte de Ierse kustwacht een gelijkaardige bergplaats op een ander Spaans-Britse treiler. Onderzoek bracht hier 150 kisten bijna uitsluitend ondermaatse vis aan het

licht.

Alles wijst erop dat de moeilijk te ontdekken bergruimten, voorzien van koeling, speciaal werden geïnstalleerd met het oog op illegale transporten. Allemaal hooi op de vork van de tegenstanders van de *Brits-Spaanse joint-ventures* die de Zuiderlingen toegang verschaffen tot de Britse wateren.

IJSLAND ————— ✈

Devaluatie

De IJslandse kroon is na drie jaar van

stabiliteit nog maar eens met zes procent gedevalueerd. Dit gebeurde op vraag van de IJslandse visindustrie. De druk op de IJslandse munt werd nog vergroot door de devaluatie van de Spaanse peseta met zes procent. Spanje is een belangrijk handelspartner van de IJslandse visindustrie. De visexport naar Spanje, vooral kabeljauw, is zeer belangrijk voor de IJslandse economie. Door de devaluatie van de IJslandse kroon kon de export naar Spanje niet in het gedrang.



IS DIT EMBLEEM U ONBEKEND ???

Dan zijn voor u de begrippen als
KWALITEIT

BETROUWBAARHEID

SERVICE

eveneens nog onbekend

Want VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT, één der grootste inox-constructeurs van België (11.000m² produktieruimte), overvalt nu ook de visindustrie met zijn uitgebreid gamma van:

- * afvoergoten en afvoerputten
- * rekken en fileertafels
- * wasbakken en lavabo's
- * rookkarren & andere
- * kooksystemen
- * allerhande transportbanden
- * visfileerlijnen
- * vissorteerstystemen
- * bakkenwasmachines
- * pneum. afvalcanons
- * inblikssystemen
- * viswassysteem

Gezien de totaliteit van dit gamma is VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT in staat om volledige, kant en klare geheelsystemen af te leveren.

Gratis en vrijblijvend maken wij voor u een studie van uw specifieke geval en bezorgen wij u een offerte.

VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT

Albert I-laan 52, 8630 Veurne

Telnr.: 058/31 51 95 Faxnr: 058/31 51 87



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 59 jaar het geval.

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straaten nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar Seaprint c.v., H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

HVB

HET VISSERIJBLAD



✂
**Ja, ik abonneer me op dit
blad**

Naam.....

Straat en
nr.....

Woonplaats en Postnr
.....

Ik betaal 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden onder het colofon) met overschrijving op rekening 738-5012774-30 van Seaprint en verwacht dat mijn abonnement in werking treedt van zodra mijn betaling bij u toegekomen is.

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden vermeld onder het colofon) en stuur die samen met de bon op naar Seaprint, H. Baelskaai 2, B-8400 Oostende. Het abonnement treedt onmiddellijk in werking.

Yes, we can beat the feeling!