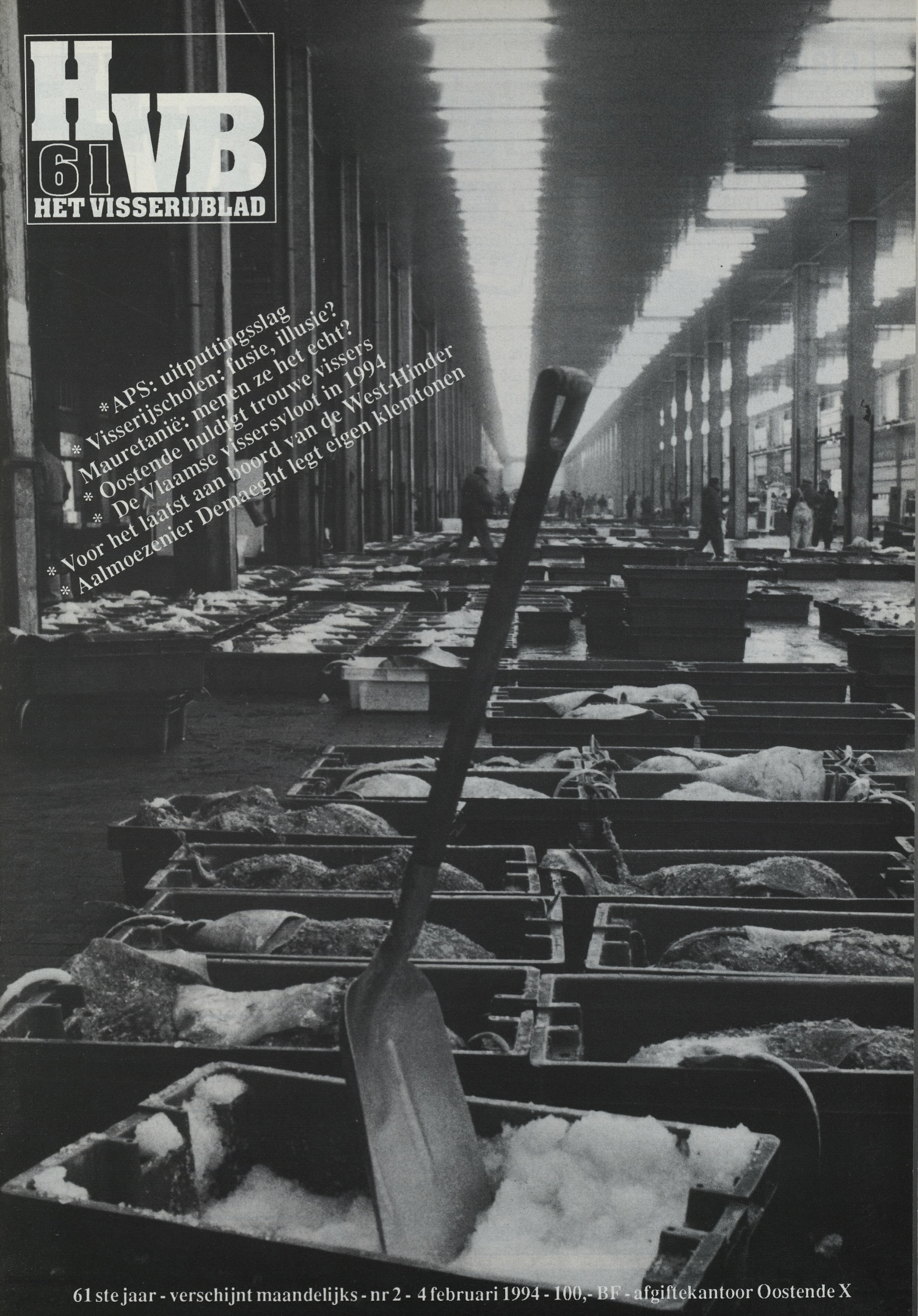


- * APS: uitputtingslag
- * Visserijscholen: fusie, illusie?
- * Mauretanië: menen ze het echt?
- * Oostende huldigt trouwe vissers
- * De Vlaamse vissersvloot in 1994
- * Voor het laatst aan boord van de West-Hinder
- * Aalmoezenier Demaeght legt eigen klemtonen





Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

HVB 61 HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee
Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels,
Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR:
Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy,
Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Robert
Coelus, Walter Debrock, Roger Declere,
Juil Devocht, De Zetduivel, Norbert
Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing,
Willem Lanzweert, Mac Floo (tekenin-
gen) Marc Loy, Daniël Pots, Flor
Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De
Laatste), Guido Walters en Zeedieren-
jager
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
Flor Vandekerckhove,
H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

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

© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen
alleen maar overgenomen worden na
schriftelijke toestemming van de uitgeve-
rij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvol-
gende nummers startend vanaf de beta-
ling) door overschrijving van 1 200,-
BEF op rekening 384-0596581-18 van
Het Visserijblad, met vermelding :
abo HVB.
Steuabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12
opeenvolgende nummers startend vanaf
de betaling) door storting van 112 gul-
den op rekeningnummer 64.14.29.592
van Credit Lyonnais Bank Nederland
Lange Wolstraat 10-12
4524 CA Sluis (NI)

Vermelding: abo HVB.

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

Omslagfoto: Guido Walters



Agusta

Het dossier van de helicopteraankoop
waar in de Belgische politiek zoveel
om te doen is, heeft vreemd genoeg
bijna een grootmoedersnaam. Geef toe,
een dossier dat *Agusta* heet, zou alle
kustbewoners aan één of andere goeie
ouwe *Gusta* moeten doen denken. Een
mensje dat nog geen vlieg kwaad zou
doen.

Niets echter van dat alles.

Agusta is geen oudje, maar een schand-
daal! De oppositie is kwaad, meer zelfs:

alle Vlaamse partijen zijn kwaad. Maar nog kwader is het volk zelfve.
De hele politiek is één rotte boel, zo ziet het volk het weer eens
bevestigd. Voor de man-op-de-kaai is het al lang een uitgemaakte
zaak: àlle politici hebben boter op het hoofd. Ja, op de kaai is niet
zoveel plaats voor nuances.

De politici van hun kant doen hun best om — elk op hun manier —
te bewijzen dat dit niet het geval is. Verloren moeite! Over de
wanverhouding tussen goed gedrag en politiek is immers al gener-
aties geleden alles gezegd. Daarbij komt dat elkeen die een T.V.
heeft (iedereen dus) dagelijks kan zien hoe 's werelds politieke
verloop steeds verder verwijderd geraakt van hetgeen moreel juist
is.

Op die televisie zien we politici heel ernstige verklaringen afleggen...
waarbij vader, thuis in de huiskamer gezeten, in een onbedaarlijke
lach losbarst. Zo te zien moeten we Liza Minelli gelijk geven: *life is
a cabaret!* Terzelfder tijd is het natuurlijk méér dan dat. De politiek
is ook bloedige ernst. De politici hebben dus een onmogelijke taak:
*ze moeten recht doen aan de bloedige ernst van hetgeen, spijtig genoeg, niet
meer ernstig te nemen valt.*

Daarbij komt nog dat de politiek in een impasse zit. Vroeger waren
ministers nog deftige oude professoren die door niemand konden
tegensproken worden. Vandaag zijn het gewoon mensen zoals jij
en ik die ook niet weten hoe het verder moet.

Maar daardoor kunnen we ook hun moeilijkheden begrijpen. Ook
de schrijver van een editoriaal bijvoorbeeld bevindt zich in zo'n
situatie. Een editoriaal schrijven betekent tegenwoordig moeite
doen om geen satire te plegen. Hoe meer je immers te weten komt,
hoe minder er te schrijven valt.

Dat men me dus niet komt vertellen dat er een breuk is tussen de
politiek en de burger. Dat is niets dan een schijnheilige slogan. De
politiek is helemaal niet vervreemd van de praktijken in de maats-
chappij en van de burgers in die maatschappij. Zij is er gewoon de
uitdrukking van. De politiek houdt ons een spiegel voor... En we
zijn niet trots op hetgeen we te zien krijgen.

De politici sjoemelen, zo heet het. Zij aanvaarden steekpenningen.
Zij cumuleren. Zij verrijken zich. Zij zeggen iets anders dan hetgeen
ze bedoelen. Dat is ongetwijfeld allemaal juist. Maar doen zij daarbij
iets anders dan hetgeen wij allemaal doen? Hoe meer het volk (al
dan niet met gestrekte arm) naar de politici wijst, hoe meer het
probeert de aandacht van zijn eigen gesjoemel af te leiden.
Ik bedoel maar, de waarheid mag ook eens gezegd worden, zelfs in
een editoriaal.

Flor Vandekerckhove

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Vanaf 1 april '94: Kustlaan 176 te Zeebrugge



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

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

Laatste lichtschip uit de vaart

'Wil de laatste het licht uitdoen?'

VOILA, OOK HIER heeft de elektronica en 'het zoveelste besparingsplan' het gehaald op een nog zeldzame portie, bijna antieke, zeemansromantiek. Het laatste bemande Belgische (Westeuropese?) lichtschip werd in de voorbije dagen weggevlagd en vervangen door een *platform-op-paal*.

Het kielzog van de voor het laatst havenwaarts kerende 'West-Hinder' trok meteen een streep onder bijna anderhalf eeuw dobberend zeemansleven.

Op woensdag 26 januari ging immers het laatste Belgische bemande lichtschip, de 'West-Hinder', uit de vaart. Dat betekende meteen het einde van 150 jaar maritieme geschiedenis inzake lichtschepen op de aanlooprou-

tes naar de havens van Zeebrugge, Vlissingen, Gent en Antwerpen. Overheidsbesparingen en de technologische vooruitgang luidden het einde in van het nu al legendarische tijdperk van de bemande lichtsche-



De Westhinder (met jol) en de bemanning (foto's ml)

pen. De traditie om lichtschepen te ankeren op voor het scheepvaartverkeer cruciale — want belangrijke en gevaarlijke — punten in een met zandbanken bezaaide vaarroute, start voor België in 1848. Op 5 november van dat jaar werd het lichtschip 'Paardemarkt' ter hoogte van de gelijknamige bank gemeerd. Twintig jaar later werd dit schip tot 'Wielingen' herdoopt en kwam het bij de gelijknamige bank te liggen. In maart 1864 legt het loodswezen (dat o.a. verantwoordelijk is voor de bebakening voor de Belgische kust) ook de 'Westhinder' in ter vervanging van een lichtboei om de zuidpunt van de Westhinderbank te markeren. 18 jaar later loopt bij Cockerill ook de 'Wandelaar' van stapel.

In 1920 wordt de zandbank 'Wielingen' niet meer door het vroeger vermelde lichtschip afgebakend; er komt een lichtboei in de plaats. Van de twee resterende lichtschepen wordt de 'Wandelaar' in 1968 door een boei vervangen en fungeert dat vaartuig tot in de tachtiger jaren als een in het Oostendse Mercatordok afgemeerde restaurantboot. In 1978 zinkt het schip daar zelfs eventjes midden in een feest dat de oud-leerlingen van het plaatselijke Onze-Lieve-vrouwecollege daar organiseren.

Overvaren

In de loop van anderhalve eeuw werden bovenvermelde lichtschepen een paar keer door een nieuwbouw vervangen. Zo liepen in 1922 twee nieuwe lichtschepen van stapel en zes jaar later nog één.

De laatste drie lichtschepen, w.o. de tweehuidige 'Westhinders', werden in 1930 gebouwd op de Oostende werf Beliard-Murdoch.

Dramatische dagen die voor altijd in het scheepsjournaal van de 'West-Hinder'-lichtschepen geboekstaafd blijven zijn o.a. de aanvaring in de nacht van 13 op 14 december 1912 van de 'West-Hinder' door de zeelichter 'Minnie' gesleept door de 'Ekbatana' van de Holland Amerika Line.

Niemand van de tien bemanningsleden van het lichtschip overleefde

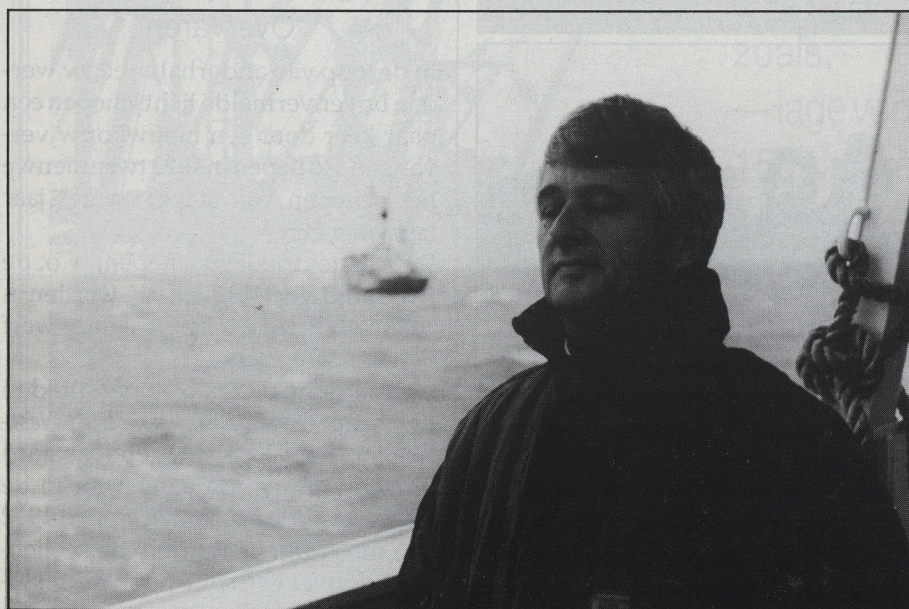
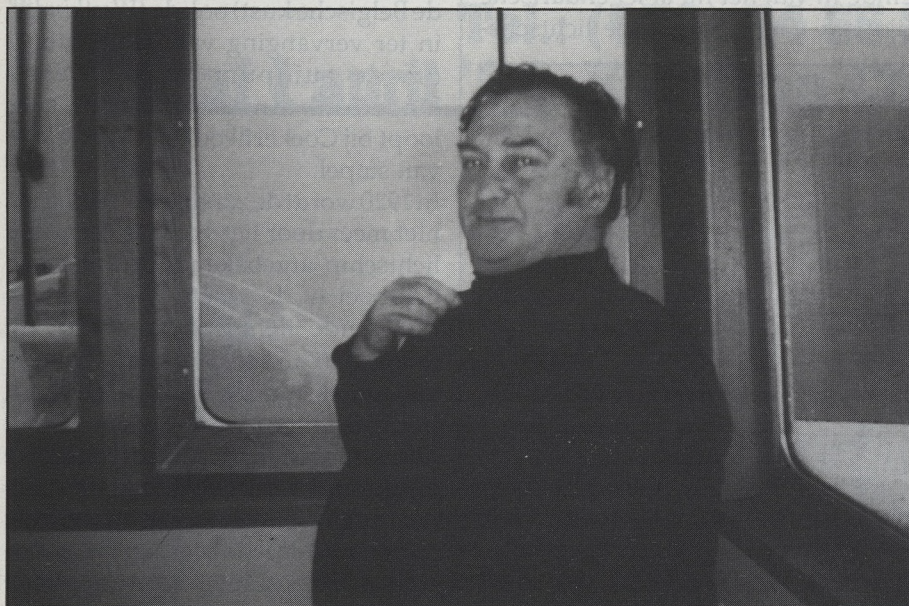
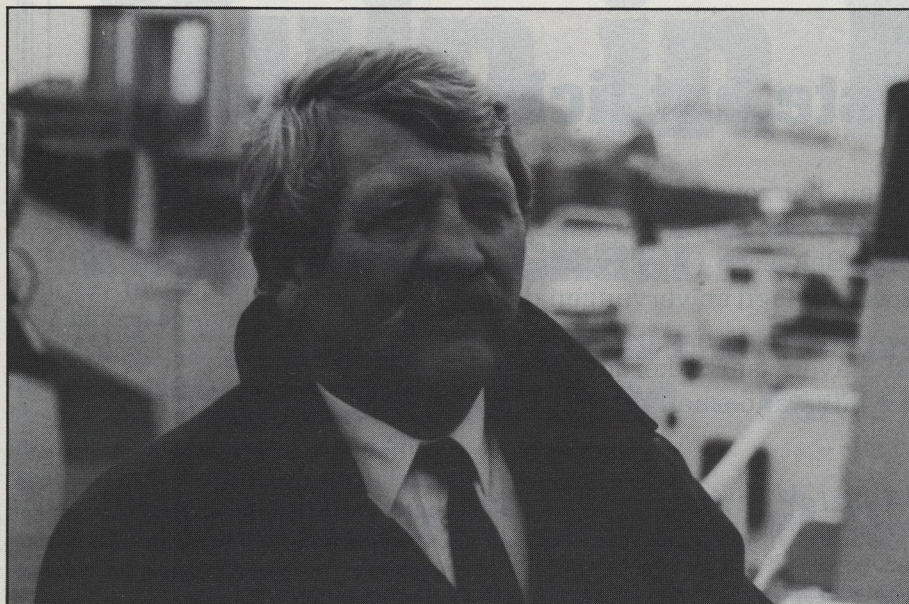


Foto helemaal boven: René Pots, foto midden: Eduard Dury, foto onder: schipper Verburgh (foto's ml)

deramp! HVB-medewerker *Lin* heeft die dramatische aanvaring onlangs nog in z'n rubriek *'Van schepen, van mensen en van de zee'* in de hem eigen lyrische stijl, bekomentarieerd (HVB nrs. 10, 11 en 12, 1993).

Op 16 juni 1960 werd de *'West-Hinder'*, andermaal aangevaren. Gelukkig minder erg en zonder dat er slachtoffers vielen. Het vaartuig werd naar Oostende gesleept maar zonk toch nog voor onze kust. Het kon achteraf geborgen worden en werd uiteindelijk bij *'Beliard-Mudoch'* hersteld.

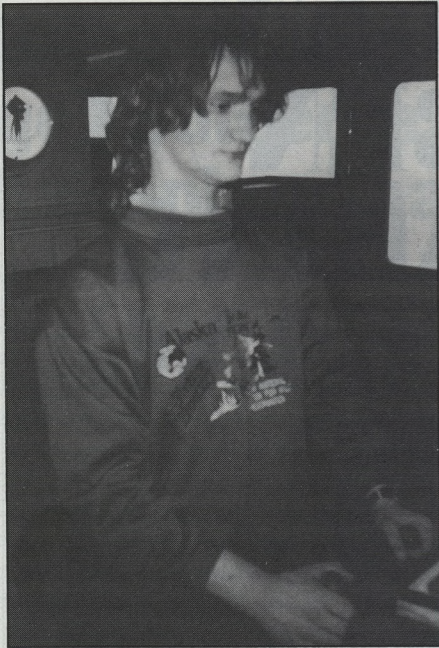
Keihard

In vroegere tijden was het leven aan boord van de *'vuurschepen'* — in de vorige eeuw nog onder zeil — geen pretje. De tienkoppige bemanning vertrok toen voor één maand naar de dobberjob. De ontspanning aan boord beperkte zich tot netten breien, scheepsmaquettebouw, kaarten, vissen en één zeldzame *'lichtschipper'* las wel eens een boek.

We citeren *Lin* nog even i.v.m. de erg magere en monotone tafelgenoegens toentertijd: *'Rode kool met worst, versgebakken kabeljauwkop en kaken gebakken in traan met patatten en 's zondags pannekoeken als de bevoorrading mogelijk was geweest, anders zijn het zeebeschuiten met wormen, dus toch vlees! Met de omgedraaide en gekuiste maag van een vers gevangen kabeljauw die hij vulde met levers ajuin en zeebeschuit slaagde de kok erin leverworst te toveren'*.

De opdracht van de bemanning in latere tijden bleef in grote trekken analoog: de zorg om schip en uitrusting, wacht lopen, de scheepstrafiek, logboeken, meteorologische waarnemingen noteren... Toch werd het leven aan boord stukken gezelliger en zelfs comfortabel. In de voorbije decennia vertrok de nu 9-koppige bemanning voor 14 dagen naar het lichtschip. Door het drieploegenstelsel was een crew altijd één volle maand aan de wal, en moesten ze dus, zoals werktuigkundige *René Pots* het uitdrukte *'maar één keer per maand naar hun werk'*!

De vrije tijd aan boord — die automatisch ontstond door het wisselende wachtbeurtensysteem; je zag de bemanning alleen maar samen bij de heen-en-terugreis naar de *'Westhinder'* — werd beheerst door de verschil-



Glenn Florens (foto ml)

lende TV-toestellen en de movie-box aan boord. Ook vissen bleef tot de laatste dag een favoriet tijdverdrijf. Ook de boordaccommodatie evolueerde in de loop der jaren.

Waar vroeger in één ruimte, geleefd, gegeten en geslapen werd, beschikte de bemanning nu over eigen kajuiten en een afzonderlijke mess voor de matrozen en de officieren. Alle werkzaamheden konden binnen gebeuren. Zelfs bij windkracht 7 à 8 spatte nog geen druppel zeewater op het scheepsdek! Het schip lag dan ook als een meeuw op het water.

Omwille van het kortere verblijf en de betere bewaarmogelijkheden, maar vooral door de beroepsfierheid van de scheepskok, waren de maaltijden aan boord momenten van ontspanning en soms zelfs van culinair genoegen. Zo schoof de kok tussen de diverse borrelhapjes en de 'koffie met versnaperingen' nog vier feestelijke gangen op het recente oudejaarsavondmenu. Kerstdag en nieuwjaar waren trouwens de zeldzame keren dat de bemanning samen rond de feestdis zat.

Zij die nu een andere job binnen het loodswezen krijgen, namen met pijn in het hart afscheid van 'hun' lichtschip. En hoewel het fatale einde al jaren voorspeld was, wordt het voor hen wennen aan het idee dat hun job nu, elektronisch verpakt boven op een paal is vastgeklonken.

't Zijn rare tijden, zei...

Marc Loy

Paal

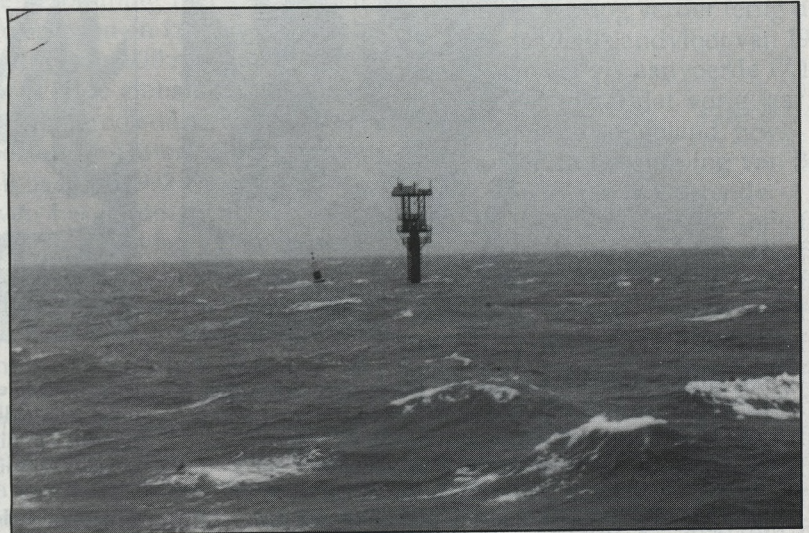
Er was al jaren sprake van dat, omwille van de hoge kosten, het laatste bemande lichtschip roemloos ontmanteld zou worden of z'n loopbaan met gedoofd licht als drijvend restaurant of als museumschip zou beëindigen.

De bebakenings- en waarnemingsfuncties werden al vanaf midden november '93 door een elektronisch uitgerust platform bovenop een in de zeebodem geheide paal overgenomen. Maar de 'West-Hinder' bleef, omwille van eventuele 'kinderziekten', stand by.

Een windgenerator en zonnepanelen zorgen ervoor dat niet alleen het bakenlicht en de misthoorn, maar ook de radarracon en maritieme waarnemingen volledig autonoom functioneren, en dat alle gegevens direct bij de Oostendse loodsenwacht op een scherm verschijnen. Het vroegere logboek is nu een steriele outprint.

Een jaartje *lichtschippers* kostte de Vlaamse Gemeenschap telkens zo'n 42 miljoen. Een paalzittende computer doet hetzelfde werk voor 6 keer minder!

De paal zelf heeft een diameter van twee meter en zit 16 meter diep in de grond, zo'n 700 meter noordelijker dan de vroegere positie van de 'Westhinder'. Z'n levensduur wordt op 160 jaar geraamd en om te beletten dat z'n elektronisch kapsel onder de meeuwendrek bedolven wordt, komt er over het platform een net. (ml)



REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

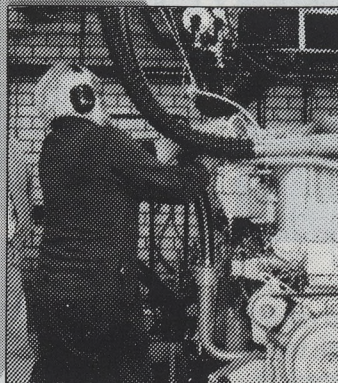
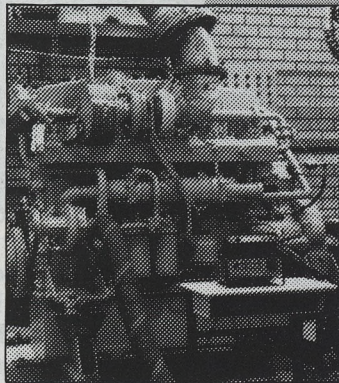
wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

MITSUBISHI EN PADMOS HEBBEN AL 20 JAAR ERVARING MET VOORUITGANG



Als oudste Mitsubishi-dealer van Europa zorgt Padmos al 20 jaar voor vooruitgang op het water. Padmos levert niet alleen alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren uit voorraad, maar ook aggregaten, generator- en havensets. Motoren tot 1.000 pk worden op eigen proefstand zelfs volledig installatieklaar gemaakt. En dat betekent: sneller inbouwen en inbedrijfstellen.

Lange levertijd, verleden tijd

Padmos levert maar liefst ruim 120.000 onderdelen uit voorraad. Een voorraad die constant bewaakt wordt en altijd toereikend is. Daarnaast kunnen onderdelen en motoren direct vervangen worden door geheel

gereviseerde en ultrasoon gereinigde exemplaren. Een uniek en geldbesparend reparatiesysteem waardoor de tijd dat een dieselmotor buiten werking is tot een absoluut minimum wordt beperkt.

Elke dag, ieder uur

Een team van speciaal opgeleide en ervaren monteurs zorgt 24 uur per dag voor razendsnelle service van Duinkerken tot Denemarken.

Met kennis van zaken want een Mitsubishi scheepsdiesel is bij Padmos in goede handen.

Al 20 jaar.



PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

"Officieel dealer Mitsubishi dieselmotoren"

STELLEN DAM: Postbus 23, 3250 AA, Deltahaven 18, Tel.: 01879-1766/1792, Fax: 01879-1623, Dok Tel.: 01879-1933.
BRUINISSE: Postbus 1, 4310 AA, Havenkade 12, Tel.: 01113-1551/1488, Fax: 01113-1317.

Bijna veertig procent van gekwoteerde vissoorten in buitenland aangeland

Vorig jaar één miljard Belgische visaanvoer in het buitenland?

Uit EG-cijfers blijkt dat vorig jaar bijna veertig procent van de gekwoteerde vissoorten, aangevoerd door Belgische vaartuigen, in buitenlandse havens aan land kwam. Op het eerste gezicht een zeer verontrustend cijfer. Dat wordt echter enigszins afgezwakt door het feit dat ook containertransporten van het kwotum worden afgeboekt in de haven waar de vangst aan land komt. Maar zelfs dan is het niet zeker dat de vis in een Belgische vismijn belandt. Zo worden Belgische vangsten uit de *Golf van Biscaje* regelmatig in Franse havens op transport gezet naar . . . Nederland.

De aanvoergegevens over de buitenlandse aanlandingen van de belangrijkste vissoorten zijn toch verontrustend. Zo werd 5.100 ton schol in het buitenland en 7.500 ton in eigen land aangevoerd. Dat betekent dat niet minder dan 68 procent van de schol aan onze vismijnen voorbijgaat. Bekend is dat in het verleden doorgaans een derde van de scholvangsten in Britse en Deense havens belandden. Ook de verschuiving van de bestemming naar Nederland, een logisch gevolg van Nederlandse investeringen in de Belgische vloot, moet tot nadenken stemmen.

Ook grote hoeveelheden tong kwamen in het buitenland terecht. De buitenlandse aanlandingen beliepen 1.560 ton, tegenover 3.670 in eigen land. Dat betekent dat de opbrengst van 42,5 procent van het op-

geviste tongkwotum, overigens volledig legaal, aan onze vismijnen ont-snapte. Tenslotte kwam er 1.500 ton kabeljauw (56,6 %) in buitenlandse havens terecht tegenover 2.650 ton (43,4 %) in eigen visafslagen.

Omgerekend tegen gemiddelde prijzen vertegenwoordigt de in het buitenland aangeland schol 285 miljoen, de tong 375 miljoen en de kabeljauw 97 miljoen frank. Samen 757 miljoen frank voor de drie belangrijkste gekwoteerde soorten. Als we ervan uitgaan dat van de andere gekwoteerde vissoorten (schaal- en weekdieren niet meegerekend) ook een gedeelte op buitenlandse markten belandt (25 % bv) dan moeten we de totale buitenlandse besomming met 172 miljoen frank verhogen en komen we uit op een bedrag van 930 miljoen uit.

Cijfers over de globale buitenlandse verkopen, die ook de niet gekwoteerde soorten omvatten, zijn nog niet beschikbaar. In 1992 was dat 26 procent van het totale gewicht van de onder Belgische vlag gevangen vis. De waarde bedroeg 764 miljoen frank, of 80 miljoen minder dan de buitenlandse aanlandingen in 1991. Aangenomen wordt dat het cijfer van 1993 hoger zal liggen, maar zeker een stuk beneden de 38 procent van de gekwoteerde soorten blijft. In de huidige omstandigheden is het niet onmogelijk dat de buitenlandse aanvoer de waarde van één miljard haalt. (gw)

Aanvoer Belgische vaartuigen in Oostende: nog 1/3de van 1982

Er zit een klein verschil op de totale omzet van de Oostendse vismijn en de besomming van de Belgische vissersvaartuigen in Oostende. Dit verschil is afkomstig van vreemde aanlandingen en de verkoop van diverse aanvoer.

De eigen aanvoer is in Oostende nog maar een derde van het aanvoergewicht in 1982. De opbrengst ligt 18 miljoen onder de aanvoerwaarde van dat jaar.

In 1982 telde de Oostende vloot nog 65 vaartuigen (25.975 pk) tegenover 48 vaartuigen op 1 januari 1993 (20.564 pk).

Het verschil is gedeeltelijk toe te schrijven aan het wegvallen van de IJslanders. In 1982 waren de O.81 *John*, O.129 *Amandine*, O.216 *Henri-Jeanine*, O.317 *Belgian Lady*, O.318 *Belgian Sailor* en O.334 *De Haai* nog actief in de IJslandse wateren. Daarvan bleven vorig jaar enkel nog de O.129 en O.216 over. Gaan we nog verder terug dan zien we dat de IJslandvloot van 1972 bijna evenveel vis aanvoerde (7.100 ton) als het totaal dat vorig jaar in Oostende werd aangeland. (gw)

De aanvoer en besomming van Belgische vaartuigen in Oostende:

1993	7.653 ton	727 milj. fr.
1992	8.234 ton	734 milj. fr.
1991	10.421 ton	1.038 milj. fr.
1990	11.744 ton	1.066 milj. fr.
1989	11.500 ton	1.060 milj. fr.
1988	12.200 ton	1.008 milj. fr.
1987	13.789 ton	1.259 milj. fr.
1986	14.049 ton	1.180 milj. fr.
1985	16.523 ton	1.087 milj. fr.
1984	18.217 ton	922 milj. fr.
1983	19.458 ton	890 milj. fr.
1982	21.252 ton	745 milj. fr.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

— Erkend servicestation —

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

TE KOOP VISSERSVAARTUIG

bouwjaar 1984. Lengte:
11,890 meter, breedte: 3,730
meter. Voorzien van een
nieuwe Perkins scheeps-
dieselmotor met een vermo-
gen van 185 pk, met een
brutotonnemaat van 17 en
een nettotonnemaat van 5.

Tel.: 056 / 21 28 01

Afbrokkeling tongprijs speelt ZV parten

De lagere visprijzen drukten ook op de opbrengst van de Zeebrugse Visveiling (ZV). Met een totale besomming uit eigen aanvoer van 1,670 miljoen frank viel het jaarresultaat vier procent lager uit dan het jaar voordien. Ook de aanvoer van 17 miljoen kilogram was twee procent minder dan het vorige jaar.

De ZV heeft vooral geleden onder de algemene daling van de tongprijs. Voor een visafslag waar de tongaanvoer een cruciale rol speelt blijft de prijsafbrokkeling van de dure platvis niet zonder gevolgen. De impact van de tongopbrengst is dermate groot dat elke prijsdaling voor tong zich vertaalt in een daling van de gemiddelde prijs van het totale aanbod. De prijsdaling van tong met twintig frank duwde de gemiddelde prijs in Zeebrugge van 102 naar 99 frank.

Volgens verklaringen van directeur Pollet verwacht de ZV volgend jaar betere resultaten. Een omzet van 1,8 miljard moet haalbaar, aldus de directeur. De ZV profiteert in elk geval van het hogere tongkwotumen rekest op een betere prijsvorming voor de visserijproducten in het algemeen en tong in het bijzonder.

De ZV maakte geen gedetailleerde cijfers bekend. Het is dan ook onmogelijk om een jaaroverzicht samen te stellen waarin het aandeel van de belangrijkste vissoorten en de resultaten van de diverse aanvoer verwerkt zijn. (gw)

OVERZICHT AANVOER & BESOMMING NIEUWPOORT

	1993	1992	1991
AANVOERGEWICHT	KG	KG	KG
Bodemvis	963.932	996.180	1.158.914
Garnaal	38.863	25.598	35.682
Haring	11.217	158.722	13.492
TOTAAL	1.014.012	1.180.500	1.208.088
BESOMMING	FR	FR	FR
Bodemvis	110.367.566	110.278.563	125.324.891
Garnaal	6.173.815	4.100.911	5.743.962
Haring	57.123	597.272	241.634
TOTAAL	116.607.504	114.976.746	131.310.487
GEMIDDELDE PRIJS	FR	FR	FR
Bodemvis	114	111	108
Garnaal	159	160	161
Haring	5	4	18
TOTAAL	115	97	109

Nieuwpoortse haringaanvoer stelt niets meer voor

De Nieuwpoortse vismijn kreeg vorig jaar minder vis over de vloer dan dat in voorgaande jaren het geval was. 1993 was nog goed voor één miljoen kilogram, wat 166.500 kg minder is dan het jaar voordien. De terugval is vooral toe te schrijven aan de minimale haringaanvoer. De brutobesomming in de vismijn lag met 116,6 miljoen frank toch nog 1,6 miljoen frank hoger en dit niettegenstaande het Nieuwpoortse visserijjaar barslecht begon.

DE AANVOER VAN bodemvis is nog steeds de belangrijkste bron van inkomsten voor de Nieuwpoortse vissers. Het voorbije jaar kwam 964.000 kg platvis op de veiling, goed voor een opbrengst van 110,3 miljoen frank. Door de sterke tongaanvoer hier en elders stond de tongprijs onder druk waardoor de opbrengsttoename beperkt bleef.

Nieuwpoort moest het vorig jaar met minder schol doen, terwijl de gul- en wijtingaanvoer een lichte toename kende.

De garnaalaanvoer van 38.900 kilo was goed voor ruim zes miljoen frank of een gemiddelde prijs van 159 frank. In vergelijking met vorig jaar verbeterde de garnaalaanvoer met 13.000 kg.

De haringaanvoer verschrompelde tot 11.000 kg tegenover 159.000 kg het jaar voordien. Twee jaar geleden ont-

vingen de Nieuwpoortse vissers gemiddeld nog achttien frank voor hun haring. Een jaar later was dat amper vier frank. In die omstandigheden is het begrijpelijk dat er geen interesse meer is voor de spanvisserij. De haringvangst bleven dan ook beperkt tot de maand januari.

Al bij al heeft de Nieuwpoortse visserij (of wat er nog van overblijft) het niet zo slecht gedaan.

De vloot

Officieel telde de Nieuwpoortse visserijvloot op 1 januari 1993 nog 23 vaartuigen, zeven minder dan het jaar voordien. In werkelijkheid laten grotere vaartuigen als de N.3 Patrick, de N.36 Donia en de N.126 Skylight zich nooit in hun thuishaven zien, ook omdat de N-eigenaars vaak niet aan de westkust te vinden zijn. Er zijn ook enkele Eurokotters die hun vangsten in Oostende afzetten of over beide havens spreiden. Zo was het mogelijk dat de N.52 Sea Hunter van de Oostendse Rederij Jami de hoogste besomming boekte in de categorie boomkorvissers in Oostende. Een en ander betekent dat de Nieuwpoortse vloot in realiteit minder omvangrijk is dan de officiële samenstelling laat uitschijnen.

Het nieuwe jaar werd ingezet met 22 vaartuigen. De N.408 Speranza en de N.590 Horizon gingen eruit. De eigenaars van de N.555 Valentino (ex-O.555), het oudste vaartuig van de

plaatselijke vloot (bouwjaar 1954) van *Albert Deramoudt* en zoon *Danny*, hebben in extremis afgezien van de beëindigingspremie waardoor dit garnaalvaartuig voor de aanvoer van vers zeebanket blijft instaan. In de loop van dit jaar zullen wellicht nog enkele reders van Nieuwpoortse vaartuigen een beëindigingspremie aanvragen. Dat betekent dat de Nieuwpoortse vloot volgend jaar misschien niet eens meer twintig in Nieuwpoort geregistreerde vaartuigen zou kunnen tellen. Zullen er daaronder nog vijftien zijn die regelmatig in de (intussen gerenoveerde?) plaatselijke vismijn verkopen? (gw)

**Volgende maand
in HVB:
een speciaal
Nieuwpoort-
nummer!**

**Aanvoer en besomming
72-93 in Nieuwpoort**

	Aanvoer (ton)	Opbrengst (milj. frank)
1993	1.014	117
1992	1.181	115
1991	1.208	131
1990	1.561	153
1989	1.724	159
1988	2.123	173
1987	2.027	173
1986	1.349	114
1985	1.276	114
1984	1.525	101
1983	1.250	83
1982	1.490	82
1981	2.340	100
1980	2.371	103
1979	2.686	106
1978	2.725	96
1977	1.994	71
1976	1.549	62
1975	1.579	50
1974	1.634	51
1973	2.074	56
1972	3.088	-

Kalender 1994

FEBRUARI 94

5: Uitreiking *Gouden Vis* en *Zilveren Vis* op 4de feest van de *Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium Oostende* (Duin en Zee, 20 uur)

12: 5de verjaardag aanspoelen potvis op strand *Sint-André* in Oostduinkerke

12-20: Euronautics, Flanders Expo, Gent

20-23: *Holland Fish Fair* in de Jaarbeurs te Utrecht (Ned.)

MAART 94

1-6: *Alimentaria 94* in Barcelona (Spanje)

4 Uitreiking *Garnaaltrofee* in Oostende

15-17: *International Boston Seafood Show and Conference*

17: *De hedendaagse Vlaamse visserij in Europees perspectief* door Willy Versluys, Turkeyenhof, Zegelaan Bredene (org. Heemkring Ter Cuere, 20 u.)

18: Voorstelling boek *'Nachten op Zee'* van Eddy Serie



**zee
mans
almanak
1994
verkrijgbaar**

In België:

Door storting van het bedrag van 1.900 fr. plus 114 fr. BTW plus verzendingskosten en aantekentaks 225 fr. op B.B.L. 384-1605797-46 van drukkerij „Vandenberghe” Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49
Fax (059) 32 39 46
BTW-nr BE 412.522.588

- Martin en Co
Oude Leeuwenrui 37, Antwerpen
- Compas
H. Baelskaai 15, Oostende

In Nederland:

door storting van het bedrag van 1.900 fr. + verzendingskosten en aantekentaks 376 fr. op B.B.L. 384-1605797-46 van drukkerij „Vandenberghe”, Hendrik Baelskaai 30, B - 8400 Oostende - België

- IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden
- Maritiem,
Vissershavenweg 46, Scheveningen
- Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden
- Datema Delfzijl,
Oude Schans 11, 9930 AC Delfzijl

Nu ook:

PLAATDIKTE METINGEN

RENAUD



BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

Nog 170 Belgische vissersvaartuigen

Uit de officiële samenstelling van de Belgische zeevisserijvloot blijkt dat er nog 170 geregistreerd vaartuigen zijn. De Zeebrugse vloot telt 93 eenheden (55%), 45 vaartuigen hebben Oostende als thuishaven (26%) en 22 schepen (13%) zijn zozegzegd in Nieuwpoort thuis (zie tabel 1 en 2). Uitgedrukt in capaciteit zit tweederden van de vloot in Zeebrugge (zie tabel 4 en 6). De helft van de vaartuigen meten tussen de 180 en 400 brutoton (zie tabel 4). De vloot is eigendom van 162 reders of rederijen. (gw)

Samenstelling Belgische zeevisserijvloot op 1 januari 1994

TABEL 1

AANTAL	-35 BT	-70 BT	-180 BT	-400 BT	+400 BT	TOT
Oostende	10	15	10	10	-	45
Zeebrugge	-	22	31	38	2	93
Blankenberge	-	1	1	-	-	2
Nieuwpoort	5	9	7	1	-	22
Andere	1	3	3	-	1	8
TOTAAL	16	50	52	49	3	170

TABEL 2

% AANTAL	-35 BT	-70 BT	-180 BT	-400 BT	+400 BT	TOT
Oostende	5.88 %	8.82 %	5.88 %	5.88 %	-	26.47 %
Zeebrugge	-	12.94 %	18.24 %	22.35 %	1.18 %	<u>54.71 %</u>
Blankenberge	-	0.59 %	0.59 %	-	-	1.18 %
Nieuwpoort	2.94 %	5.29 %	4.12 %	0.59 %	-	12.94 %
Andere	0.59 %	1.76 %	1.76 %	-	0.59 %	4.71 %
TOTAAL	9.41 %	29.41 %	30.59 %	28.82 %	1.76 %	100.00 %

TABEL 3

PK	-35 BT	-70 BT	-180 BT	-400 BT	+400 BT	TOT
Oostende	2.151	4.076	3.774	9.984	-	19.985
Zeebrugge	-	5.932	14.930	40.344	2.392	63.598
Blankenberge	-	300	300	-	-	600
Nieuwpoort	1.375	2.646	2.547	1.200	-	7.768
Andere	120	864	895	-	1.200	3.079
TOTAAL	3.646	13.818	22.446	51.528	3.592	95.030

TABEL 4

% PK	-35 BT	-70 BT	-180 BT	-400 BT	+400 BT	TOT
Oostende	2.26 %	4.29 %	3.97 %	10.51 %	-	21.03 %
Zeebrugge	-	6.24 %	15.71 %	42.45 %	2.52 %	<u>66.92 %</u>
Blankenberge	-	0.32 %	0.32 %	-	-	0.63 %
Nieuwpoort	1.45 %	2.78 %	2.68 %	1.26 %	-	8.17 %
Andere	0.13 %	0.91 %	0.94 %	-	1.26 %	3.24 %
TOTAAL	3.84 %	14.54 %	23.62 %	<u>54.22 %</u>	3.78 %	100.00 %

TABEL 5

BT	-35 BT	-70 BT	-180 BT	-400 BT	+400 BT	TOT
Oostende	285	751	1.102	2.521	-	4.659
Zeebrugge	-	1.285	3.829	10.612	924	16.650
Blankenberge	-	69	84	-	-	153
Nieuwpoort	135	563	720	281	-	1.699
Andere	29	150	347	-	469	995
TOTAAL	446	2.818	6.082	13.414	1.393	24.156

TABEL 6

% BT	-35 BT	-70 BT	-180 BT	-400 BT	+400 BT	TOT
Oostende	1.18 %	3.11 %	4.56 %	10.44 %	-	19.29 %
Zeebrugge	-	5.32 %	15.85 %	43.93 %	3.83 %	<u>68.93 %</u>
Blankenberge	-	0.29 %	0.35 %	-	-	0.63 %
Nieuwpoort	0.56 %	2.33 %	2.98 %	1.16 %	-	7.03 %
Andere	0.12 %	0.62 %	1.44 %	-	1.94 %	4.12 %
TOTAAL	1.85 %	11.67 %	25.18 %	<u>55.53 %</u>	5.77 %	100.00 %

TABEL 7

Scheldevloot	-35 BT	-70 BT	-180 BT	-400 BT	+400 BT	TOT
Aantal	13	2	-	-	-	15
PK	1.904	493	-	-	-	2.397
BT	244	99	-	-	-	343

Rederij Orca (Z.37 en Z.38) legt de boeken neer

De rederij Orca BVBA uit Knokke-Heist werd op 27 december op bekenenis failliet verklaard. De rederij is eigenaar van de vissersvaartuigen Z.37 Orca en Z.38 Manta, twee identieke Eurokotters die al maanden aan de kant liggen. De openbare verkoop van beide vaartuigen, voorzien op 22 januari, werd afgelast. Zowel de NMKN als de curator onderhandelen nog met potentiële kopers. Een openbare verkoop is alsnog mogelijk.

Het faillissement van de rederij leek onafwendbaar toen de schepen door de belangrijkste schuldeisers, de NMKN (waarvan de schuldvorderingen gewaarborgd zijn door de staat) en *Fulton Marine*, aan de ketting werden gelegd. Voor beide vaartuigen werd geen beëindigingspremie aangevraagd. Omdat ze minder dan tien jaar oud zijn komen ze niet in aanmerking voor sloop, maar wel voor verkoop buiten de *Europese Unie* of voor niet-zeevisserijdoeleinden. De beëindigingspremie zou trouwens niet eens volstaan om de helft van de schuldvorderingen te dekken. Het passief van de BVBA Orca schommelt rond de vijftig miljoen frank.

De zusterschepen werden in 1986 gebouwd bij *Fulton Marine NV* in Ruisbroek en kregen hun zeebrief op 19 augustus 1986. Het zijn zogenaamde polyvalente vaartuigen die verschillende visserijen aankunnen. Dit betekent dat ze uitgerust zijn voor zowel de boomkor-, de planken- en de spanvisserij. Ze werden gebouwd in opdracht van *Alfred Vlietinck*, voormalige reder van de Z.38 *Moby Dick*. Reder *Vlietinck* wilde op die manier de toekomst van zijn zonen *Eddy* en *Dirk* veilig stellen. Het waren de eerste (en tot op heden ook de laatste) vissersvaartuigen die de scheepswerf *Fulton Marine* konструeerde. Voor de bouw van de twee polyvalente treilers werd een scheepskrediet van 63 miljoen ter beschikking gesteld.

Met een gezamenlijke brutobesomming van 28 miljoen zetten beide vaartuigen hun eerste visserijjaar ('86) goed in. In de volgende topjaren konden ze die besomming niet meer evenaren. De laatste jaren vielen de resultaten tegen. De overschakeling van de boomkorvisserij op de rondvis- en spanvisserij in 1992 bracht geen ommekeer. De Z.37 en Z.38, steeds trouwe klanten in de Oostendse vismijn, lieten zich vervolgens enkele

keren zien in IJmuiden. Ook dat kon niet helpen. Ondertussen liggen beide vaartuigen reeds geruime tijd aan de kant in Oostende. (gw)

Officiële Lijst Belgische Vissersvaartuigen 1994

Zopas verscheen de nieuwe editie van de 'Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1994'. De brochure wordt uitgegeven en verspreid door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en is te bekomen op het secretariaat van het Hoofdwaterschoutambt der Kust. Het boekje bevat alle gegevens over de officieel geregistreerde vissersvaartuigen en kost 200 frank.

De brochure wordt opgestuurd na storting van 200 frank, vermeerderd met 32 frank verzendingskosten, op rek. 000-2006029-69 van het Hoofdwaterschoutambt, Natiënkaai 5, 8400 Oostende met de vermelding O.L. 1994.

Dertien vaartuigen geschrapt

Dertien van de vijftien reders en rederijen die ervoor in aanmerking kwamen hebben gebruik gemaakt van de beëindigingspremieregeling om hun vaartuig uit de beroepsvisserij terug te trekken. Ze moesten hun beslissing uiterlijk op 31 december vorig jaar kenbaar maken.

Uit de 'Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen' (zie hierboven) blijkt dat enkele eigenaars tot de laatste dag van het jaar gewacht hebben om hun vaartuig te laten schrappen. De eigenaars van de N.555 Valentino en de Z.198 Zeenimf verkozen uiteindelijk om er nog niet mee op te kappen. De rederij 't Zwin schreef de Z.26 De Parel af in plaats van de in ons vorig nummer aangekondigde Z.141 Sea Crosser.

De vaartuigen die uit de vloot verdwijnen zijn:

Z.44	De Caine	1979	750 pk	B
N.408	Speranza	1969	290 pk	B
O.499	Coudekercke	1968	500 pk	B
Z.584	Sea Bird	1967	400 pk	B
Z.134	Mercator	1966	330 pk	PI
Z.181	Zeemeeuw	1965	430 pk	PI
Z.597	Jupiter	1965	300 pk	PI
Z.573	La Paloma	1964	300 pk	PI
Z.26	De Parel	1963	450 pk	PI
O.216	Henri-Jeanine	1961	750 pk	PI
N.590	Horizon	1961	145 pk	B
O.468	Aran	1956	180 pk	B
O.172	Jean-Glenn	1955	200 pk	PI
Totaal	13		5.025 pk	6 B+7 PI

Nieuwe aanvragen

Vorig jaar werden 31 aanvragen voor een beëindigingspremie ingediend, waarvan één niet konform aan de voorwaarden (geen 100 zeedagen in het jaar dat aan de aanvraag vooraf ging). De aanvragen waarvoor op 31 december van het jaar waarin ze werden ingediend geen premie werd toegekend, zijn vervallen, tenzij de budgettaire toestand de uitbetaling onmogelijk maakte. Ook andere eigenaars van vaartuigen die reeds vijf jaar officieel geregistreerd zijn, kunnen nog steeds een beëindigingspremie aanvragen en dit uiterlijk tot 30 april. Een en ander betekent dat de Belgische zeevisserijvloot, op 1 januari '94 officieel gestart met 170 vaartuigen, tegen 1 januari '95 nog wat kleiner zou kunnen uitvallen. (gw)

quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT



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

'day and night service'

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

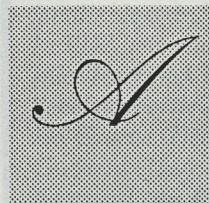
AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

Slopingpremie

Gevecht om de brokken

Vloot

De slopingpremie voor vissersvaartuigen heeft een aangenaam neveneffect. Aan de kust worden initiatieven genomen om unieke exemplaren van de slopershamer te redden en ze een nieuwe functie te geven.



ALLE LANDEN van de Europese Unie (EU) moeten hun vissersvloot aanpassen aan de EU-plannen terzake. De Unie heeft met

die plannen twee zaken voor ogen. Enerzijds wil zij een moderne, lees rendabele, Europese vissersvloot zien ontstaan en daarom moeten oude — want niet-rendabele — schepen voor de bijl. Anderzijds mag de Europese vloot ook niet àl te sterk worden. De EU wil zodoende vermijden dat de zee in één keer leeggevist wordt. Voor bijna al de EU-landen komt het erop neer dat de vissersvloot kleiner wordt en dat oudere scheepstypen gedoemd zijn te verdwijnen. Dat geldt ook voor Vlaanderen.

Om de Vlaamse reders te overhalen een aantal schepen uit de vaart te nemen, heeft de Vlaamse Regering een pak geld gereserveerd. Elke reder die bereid is zijn vissersvaartuig uit de vaart te nemen of

te slopen, krijgt een deel van dat geld. Relatief veel reders hebben die regeling aanvaard en hun vaartuigen worden gesloopt of liggen werkeloos aan de kaai. Dat heeft zo zijn neveneffecten, gunstige en ongunstige. Gunstig is dat een aantal reders een rustige oude dag voor zich liggen hebben, een andere is dat de slopers rijk aan het worden zijn, en een derde prettig neveneffect is dat tal van initiatieven ontplooid worden om sommige bedreigde vaartuigen uit die slopershanden te redden.

Begrijpelijk, want binnenkort zal er op zee misschien geen enkel houten vissersvaartuig meer te vinden zijn, binnen afzienbare tijd zullen 'IJslanders' alleen nog maar op foto's bewonderd kunnen worden. Elders in dit blad hebt u verder gelezen dat er (om andere redenen, maar evengoed) nu ook geen lichtschip meer is om de zee veilig te maken.

Gelukkig zijn er dus mensen die alles in het werk stellen om een specimen van elk type te 'conserveren'.

Zeebrugge of Oostende?

In Heist slaagde het visserij- en landbouwmuseum Sincfala erin beslag te leggen op de O 32 'Jessica', het oudste vissersvaartuig uit de vloot. De garnaalvisser werd in 1935 op de werf Crabeels aan de Vaartblekersstraat in Oostende gebouwd en had een bijna exclusief Oostendse loopbaan achter de rug.

Toen bekend geraakte dat het laatste lichtschip (Westhinder) uit de vaart genomen zou worden, kwam vooral de politiek in het gareel. Senator Desutter zag het vaartuig al in het dok voor de oude vismijn van Zeebrugge liggen, de Oostendse parlementair Didier Ramoudt vond dan weer dat een plaats vlak voor het Oostendse Noordzee-aquarium erg geschikt zou zijn. Visserijaalmoezenier Demaeght kon het dan weer niet schelen waar het schip te liggen komt, maar hij is wel de mening toegedaan dat het moet blijven bestaan.

Dit debat wordt ongetwijfeld vervolgd, want ook verschillende Oostendse gemeenteraadleden legden hun stadsbestuur terzake op de rooster. In deze onderscheiden zich vooral de raadsleden Victor en Vyvey, die hun vragen centraliseerden rond het thema: waarom kan hier nooit, wat overal elders wel kan? Ook het verdwijnen van de O 216 'Henri-Jeanine', de grootste van de twee laatste Vlaamse IJslandvaarders, zette een aantal wenkbrouwen aan het fronsen. In Oostende werd een vergadering belegd waarbij o.m. Robert Coelus, voorzitter van het Oostendse Noordzee-Aquarium betrokken was. Toen men van uit die vergadering naar reder Puystjens belde om te vragen hoeveel het zou kosten om het schip niet te slopen, kon deze al meedelen dat ook visserijvoorman Bart Schiltz uit Zeebrugge interesse voor het schip heeft. Te Zeebrugge zou het vaartuig dan een plaatsje krijgen vlak voor de oude vismijn.

Zeebrugge!

Aan de Oostkust is men al lang de mening toegedaan dat Oostende op visserijgebied een toontje lager mag zingen. Nog niet zo lang geleden hadden de Zeebrugse reders zich verenigd in de (overigens nog steeds bestaande) Vlaamse Redersvereniging VRV en zich bijna afgescheurd van de moederorganisatie (Rederscentrale) met hoofdkwartier te Oostende. Ook de harde concurrentieslag tussen de vismijnen van Zeebrugge en Oostende is bekend. Zoals u elders in dit nummer kunt lezen wordt de naijver tussen de twee visserssteden nu ook op het gebied van de scholen uitgevochten. Dat Zeebrugge het van Oostende gewonnen heeft op het vlak van motorsterkte en besommingen is inmiddels bekend. De moderne eenheden van de vissersvloot moet men vooral aan de Oostkust zoeken. Dat men het daar ook probeert te halen op het gebied van oude schepen is dan weer een nieuw fenomeen. (fv)



Familieleden wuiven de IJslandvissers aan boord van de O 216 uit. Het einde van een visserij-tijdperk ligt niet ver meer af. (foto gw)

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN EN NAAR
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

**MET DE NIEUWE
TELEFOON
"AUTOLINK"
KAN DIT**

Zelfs Scramblen kan !!!

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

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

Reder Albert Utterwulghe overleden

In de nacht van 9 op 10 januari overleed reder Albert Utterwulghe (78), echtgenoot van mevrouw Anny Johana Groen en vader drie kinderen (één zoon en twee dochters), in de kliniek Koningin Fabiola te Blankenberge. De bekende Heistenaar was een telg van een vissersgeslacht. Geboren in Noordgauwen-Zierikzee als Albert Wtterwulghe op 19 juli 1915, aan boord van de H.1 van zijn grootvader, bracht hij zijn eerste levensjaar in een garnaalbenne door. Als tienjarige knaap ging hij reeds onder zeil op zee met platgebodemde sprot- en garnaalboten die het Heistse strand als aanlegplaats kenden. Als veertienjarige voer hij al als scheepsjongen op de H.39 Freddy. Nog voor het uitbreken van de oorlog was hij gebrevetteerd motorist op de H.49 Blauwvoet van zijn vader. De familie sloeg in '40 op de vlucht met de H.49 en strandde in Newlyn.

In 1947 lieten de drie broers, Albert, Emiel (de oudste) en Leon (de jongste), bij Jules Haerynck in Heist de houten Z.539 Zeemansblik bouwen, twee jaar later gevolgd door de Z.549 Albrecht Rodenbach bij de pas opgestarte scheepswerf L. De Graeve. Het eerste stalen vaartuig van de drie gebroeders was de Z.559 Gudrun (1961). Daarna volgde de Z.569 Blauwvoet, één maand voor het faillissement van de werf SABARN (Hermans) in Brugge.

Bij de doorbraak van de boomkorvisserij halfweg de jaren zestig lieten de Utterwulghes hun plankenvisserij ombouwen. In 1964 verloren de Utterwulghes de Z.510 De Blauwvoet voor de Engelse oostkust en in 1965 liep de Z.539 Zeemansblik op de rotsen voor het eiland Wight, telkens zonder slachtoffers te maken. In 1971 werden de familiebelangen herschikt met het oog op de voortzetting van het bedrijf door zoon Emiel en schoonzoon Eric De Waegenaere. Albert Utterwulghe kreeg de Z.559 en kocht enkele jaren later de Z.510. In 1985 werd met de Z.59 Gudrun een grote boomkorteiler in de vaart gebracht, vier jaar later gevolgd door de Z.510 Albrecht Rodenbach, meteen het negende vissersvaartuig dat Albert liet bouwen.

Albert Utterwulghe, bekend als 'Berten van de Moagerens', speelde een belangrijke rol in de ontwikkeling van de naar Zeebrugge uitgeweken Heistse visserijbelangen. In zoverre dat hij in de jaren zestig uit de Rederscentrale stapte en een afzonderlijke beroepsvereniging stichtte.

Teruggekeerd naar de oude stal, was hij vele jaren ondervoorzitter van de Rederscentrale ('77-'87) en voorzitter van de afdeling Oostkust ('65-'88). Hij was jarenlang lid van de raad van beheer van de Redercentrale vzw en Rederscentrale SV, lid van het Paritair Komitee voor de visserij en lang geleden zelfs beheerder van de OVA Oostende. Hij zetelde in talrijke komitees en werkgroepen die zich over de visserijproblematiek bogen. In februari 1988 werd hij door de Rederscentrale gevierd en ontving als dank een schaalmodel van een pannepot. In 1991 legde Albert Utterwulghe al zijn functies neer. (gw)



Wijlen Albert Utterwulghe met echtgenote ter gelegenheid van de tewaterlating van de nieuwe Z.510 Albrecht Rodenbach op 6 mei 1989 in Zeebrugge. (Foto gw)

De vaartuigen van de Utterwulghes:

(cursief gezette vaartuigen behoren tot een ander Utterwulghe-geslacht) (Afkortingen: H = hout, S = staal)
BT BJ PK

H.39 Freddy			
H.49 Blauwvoet			
Z.434 Drie Kinderen (ex-Z.117)	16,86	1913	H 50
(Utterwulghe Richard, Ploegstraat 63, Zeebrugge)			
Z.25 Freddy (ex-H.39)	22,15	1927	H 50
(Utterwulghe L., uitb. Warmoes G., Baderstraat 23, Heist)			
Z.505 Freddy (ex-Z.25)	22,15	1927	H 50
(Wwe Utterwulghe P., Baderstraat 23, Heist)			
Z.44 Julien Gustaaf (ex-Z.19)	18,81	1923	H 30
(Utterwulghe J., Baderstraat 1, Heist)			
Z.510 De Blauwvoet (ex-H.49)	59,57	1937	H 150
(Wwe Utterwulghe P., Baderstraat 23, Heist)			
Z.510 De Blauwvoet	60,80	1937	H 150
(Utterwulghe Emiel, Albert en Leon, Onderwijsstraat 65, Heist)			
Z.481 Pius (ex-Z.112)	21,38	1944	H 60
(Utterwulghe Richard, Ploegstraat 63, Zeebrugge)			
Z.539 Zeemansblik (ex-N.B.656)	74,94	1947	H 165
(Wwe Utterwulghe P., Baderstraat 23, Heist)			
Z.539 Zeemansblik	76,94	1947	H 165
(Utterwulghe Emiel, Albert en Leon, Onderwijsstraat 65, Heist)			
Z.549 Albrecht Rodenbach	76,91	1951	H 150
(Utterwulghe Emiel, Albert en Leon, Onderwijsstraat 65, Heist)			
Z.549 Albrecht Rodenbach	78,92	1951	H 310
(Utterwulghe Emiel, Baderstraat 25, Heist)			
Z.559 Gudrun	89,24	1961	S 225
(Utterwulghe Albert, Emiel en Leon, Onderwijsstraat 61, Heist)			
Z.559 Gudrun	89,24	1961	S 240
(Utterwulghe Albert-Groen, F. Timmermanstraat 42, Heist)			
Z.559 Gudrun	89,24	1961	S 225
(Zeemansblik PVBA, F. Timmermanstraat 40, Heist)			
Z.569 Blauwvoet	98,69	1965	S 300
(Utterwulghe Emiel, Albert en Leon, Onderwijsstraat 61, Heist)			
Z.569 Blauwvoet	98,69	1965	S 300
(Utterwulghe Leon-Beernaert, Onderwijsstraat 61, Heist)			
Z.569 Blauwvoet	98,69	1965	S 300
(Utterwulghe Leon-Beernaert en Degroote Marcel)			
Z.598 Ora et Labora	45,48	1956	H 150
(Utterwulghe Jacques, G. Gezellestraat 28, Heist)			
Z.510 Zeemansblik II	91,86	1970	S 375
(Gudrun PVBA, F. Timmermanstraat 40, Heist)			
Z.59 Gudrun	34,90	1985	S 1.200
(Zeemansblik PVBA, De Benne 4, Heist)			
Z.510 Albrecht Rodenbach	34,90	1989	S 1.200
(Zeemansblik BVBA, De Benne 4, Heist)			

Promotie Vissershaven Oostende huldigt verdienstelijkste reders en bemanningen

VOOR HET EERST werd in Oostende een kleine viering opgezet voor de reders en hun bemanningen die de hoogste besommingen boekten in de Oostendse visafslag. Het initiatief ging uit van de *Promotie Vissershaven Oostende* (PVO). De gehuldigden waren de reders en de bemanningen van de N.52 *Sea Hunter*, O.124 *Fighter*, O.316 *Aegir* en Z.583 *Angelina*.

In Nieuwpoort is het een jaarlijkse traditie om de verdienstelijke reders en opvarenden op tweede sinksendag in de bloemetjes te zetten. De ZV nodigt zijn trouwste klanten ook elk jaar, tijdens de carnavalweek, uit op een receptie. PVO, gevormd door de OVA, de *Vislossersbond Van Waes*, de *NV Pakhuizen* en het *Stadsbestuur van Oostende*, hebben nu dit voorbeeld gevolgd. Het was havenkapitein-direkteur van de vissershaven *Raf Ghys* die de reders, schippers en bemanningen dankte voor hun vertrouwen in de Oostende visveiling. 'Als de vissershaven van Oostende nagenoeg zijn positie heeft kunnen handhaven ten opzichtig van 1992, dit in tegenstelling tot de andere vissershavens, is dit te danken



De bemanning van de Z.583 *Angelina*: Marcel Torcq, Frederic Magerman, Martin Schaessens, Freddy Goderis en André Van De Velde samen met reder August Hertsens. (foto gw)

aan al de belanghebbenden in het visserijgebeuren en in het bijzonder de PVO. De aanvoer van vaartuigen met als thuishaven Zeebrugge en Nieuwpoort belooft 55 procent. Dergelijke verhoudingen komen niet automatisch' liet de havenkapitein opmerken. De aanvoer kwam van 46 Oostendse en 70 niet-Oostendse vaartuigen, waarvan vijf buitenlandse eenheden (aanvoer 7.775 kg voor een

waarde van 956.500 frank). Cijfers over het aantal keren dat de vaartuigen in Oostende verkochten werden niet bekendgemaakt. Voor een aantal vaartuigen eindigt elke zeereis in Oostende, andere lieten zich slechts één of enkele keren zien.

Met uitspraken over de aanvoer van 55 procent door niet in Oostende geregistreerde vaartuigen moet wel voorzichtig worden omgesprongen. De eigenaars van de N.3, Z.26, N.36, Z.45, N.52, Z.70, Z.96, Z.196, Z.296, Z.582, Z.596 en N.706 zijn gevestigd in Oostende, Bredene of Middelkerke. Het gaat dus om rederijen van de middenkust die bij de Zeebrugse of Nieuwpoortse vloot worden gerekend.

Verdeling

Aanvoer en besomming in Oostende zijn respectievelijk voor ongeveer zeventig en tachtig procent afkomstig van boomkorvaartuigen. De boomkorvaartuigen van 750 tot 1.200 kg hebben het grootste aandeel in de aanvoer en de besomming in Oostende. Zoals uit onderstaande cijfers blijkt is de rechtstreekse aanvoer door buitenlandse vaartuigen marginaal. Ook de vis die door handelaars op de markt wordt gezet is bescheiden. ☞

De Oostendse vismijnactiviteit in 1993

	OPBRENGST x 1.000 fr.	% VAN TOTAAL
Plankvisserij (25 vaartuigen)	137.690	18.59
Boomkorvisserij tot 300 pk (47 vaart.)	150.145	20.27
Boomkorvisserij tot 750 pk (19 vaart.)	156.276	21.09
Boomkorvisserij tot 1.200 pk (20 vaart.)	283.141	38.22
Vreemde vaartuigen (5 vaartuigen)	956	0.13
Diverse aanvoer	12.624	1.70
TOTAAL 1993	740.832	100.00
TOTAAL 1992	749.159	- 1.11

	AANVOER IN TON	% VAN TOTAAL
Plankvisserij (25 vaartuigen)	2.186	28.19
Boomkorvisserij tot 300 pk (47 vaart.)	1.453	18.74
Boomkorvisserij tot 750 pk (19 vaart.)	1.545	19.93
Boomkorvisserij tot 1.200 pk (20 vaart.)	2.469	31.84
Vreemde vaartuigen (5 vaartuigen)	8	0.10
Diverse aanvoer	94	1.21
TOTAAL 93	7.755	100.00
TOTAAL 92	8.327	- 6.88



Vergelijking aanvoer en besomming in Oostende 1992-93

AANVOER	1993	%	1992	%	VERSCHIL	%
	x 1000 kg		x 1000 kg		+/-	+/-
Vis	6.994	90.2	7.610	91.4	-616	-1.2
Kust	328	4.2	265	3.2	+63	+1.0
Deelvis	0,2	0.0	1,5	0.0	-1,5	-0.0
Garnaal	137	1.8	164	2.0	-27	-0.2
Voorafname vis	133	1.7	128	1.5	+5	+0.2
Voorafname garnaal	63	0.8	60	0.7	+3	+0.1
Vreemde vaartuigen	50	0.6	18	0.2	+32	+0.4
Handelaars	50	0.6	80	1.0	-30	-0.3
TOTAAL	7.755		8.327		-573	-6.9
BESOMMING	1993	%	1992	%	VERSCHIL	%
	x 1000 fr		x 1000 fr		+/-	+/-
Vis	655.395	88.5	672.284	89.7	-16.889	-1.3
Kust	30.455	4.1	20.978	2.8	+9.476	+1.31
Deelvis	3	0.0	110	0.0	-107	-0.0
Garnaal	18.782	2.5	20.299	2.71	-1.516	-0.2
Voorafname vis	13.504	1.8	12.029	1.6	+1.475	+0.2
Voorafname garnaal	9.115	1.2	8.046	1.1	+1.069	+0.2
Vreemde vaartuigen	5.016	0.7	2.676	0.4	+2.340	+0.3
Handelaars	8.561	1.2	12.736	1.7	-4.175	-0.5
TOTAAL	740.832		749.159		-8.327	-1.1
GEMIDDELDE PRIJS	1993		1992		VERSCHIL	%
	in fr.		in fr.		+/-	+/-
Vis	93.70		88.34		+5.36	+6.1
Kust	92.80		79.04		+13.76	+17.4
Deelvis	175.00		71.26		+103.7	+145.6
Garnaal	137.27		123.58		+13.7	+11.1
Voorafname vis	101.78		93.85		+7.9	+8.5
Voorafname garnaal	145.31		133.44		+11.9	+8.9
Vreemde vaartuigen	100.41		150.25		-49.8	-33.2
ALGEMEEN	95.53		89.96		+5.6	+6.2



Foto hierboven: Lodewijk Pieters met O 316-bemanningsleden schipper Danny Pieters, motorist Ronny Pieters en de matrozen Bart Vermander, Walter Verleyen en Peter Neudt.

Foto boven: Schipper Pol Droissart van de O.124 Fighter neemt de herinneringsplaket uit handen van OVA-voorzitter Willy Versluys.

Daaronder: Reder Milo Maesen ontvangt de herinneringsschaal voor de hoogste besomming van de Eurokotter N.52 Sea Hunter waarvan de bemanning op zee vertoefde.

Boven de onderste foto: André Gryson, voorzitter van de NV Pakhuizen, reikt de ereschaal uit aan reder Louis Pieters van de O.316 Aegir.

Foto onderaan: Gelukwensen voor reder August Hertsens van de Z.583 Angelina. (Foto's gw)

AANVOERGEWICHT IN 1993

Plankenvissers	.2.186.030 kg	....28.19 %
Boomkorvaartuigen tot 300 pk	.....	.....
.....	1.453.076	....18.74 %
Boomkorvaartuigen tot 750 pk	.....	.....
.....	1.545.458	....19.93 %
Boomkorvaartuigen tot 1.200 pk	.....	.....
.....	2.468.717	....31.84 %
Vreemde vaartuigen	...7.775	.....0.10 %
Handelaars	.....93.533	.....1.21 %
Totaal	.....7.754.589	

Ten opzichte van 1992 was er 572.723 kg of 6,88 procent minder aanvoer.

BESOMMING IN 1993

Plankvisserij .137.689.937 ...18.59 %
 Boomkorvaartuigen tot 300 pk
150.144.922 ...20.27 %
 Boomkorvaartuigen tot 750 pk
156.275.596 ...21.09 %
 Boomkorvaartuigen tot 1.200 pk
283.141.246 ...38.22 %
 Vreemde vaartuigen 956.5010.13 %
 Handelaars12.623.5751.70 %
 Totaal740.831.777
 Vergeleken met 1992 was er 8,3 miljoen frank of 1,11 procent minder besomming.

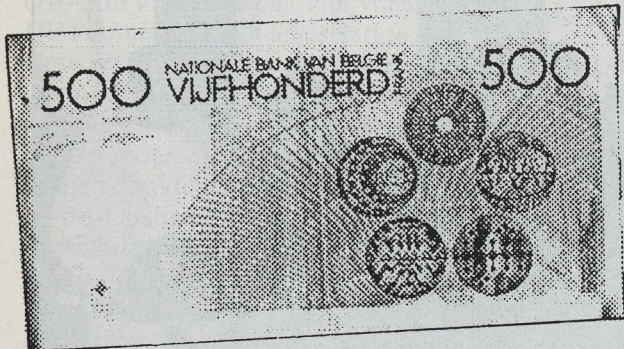
Beste klanten

De PVO huldigde de eigenaars en bemanningen van de vaartuigen met de hoogste besomming in de verschillende categorieën. Bij de vaartuigen tot 300 pk was dat de Eurokotter N.52 *Sea Hunter* (ex-N.52 *De Kottens II*) van de BVBA Rederij *Jami* (*Milo Maesen*) uit Oostende laureaat. In de categorie tot 750 pk ging de eer naar de Z.583 *Angelina* van de Rederij *Hertsens* uit Knokke-Heist. De beste besomming bij de grootste bokkentreilers kwam van de O.124



Fighter, eveneens eigendom van de Oostendse rederij *Jami*. De O.316 *Aegir* van de NV Rederij *Pieters* uit Oostende (*Louis Pieters* en zoon *Danny*) bereikte de hoogste besomming bij de plankvisserij. Tijdens een receptie in het Bestuursgebouw van de Oostendse vissershaven ont-

vingen de reders en hun bemanningen een herinneringschaal of-plakket. (gw)



Dit blad leeft alleen bij gratie van zijn adverteerders en zijn lezers. HVB geniet van geen enkele subsidie, het maakt geen deel uit van een belangengroep of organisatie en het kan niet putten uit een kapitaal. Alleen u beslist over het verder bestaan van dit tijdschrift.

De toekomst van HVB ligt in uw handen



Neoit voorheen was ik HVB-abonnee. Toch wil ik dat het blad nog een lang leven beschoren blijft. Daarom neem ik een (nu extra voordelig) proefabonnement en zal 500 bef overschrijven op rekening van HVB. Voor dat bedrag krijg ik dan zes opeenvolgende maanden HVB thuis gestuurd. Ik betaal nu evenwel nog niets, ik wacht op de faktuur.*

Naam & voornaam



Straat en nummer



Postnummer en gemeente



(Desgevallend) BTW-nummer



* Campagne uitsluitend voor België

Karige aanvoer van IJslandse vis in '93

De teloorgang van de IJslandvisserij is een slechte zaak voor de Oostendse vismijn. Vorig jaar was er slechts aanvoer van twee IJslanders die samen negentienmaal in Oostende verkochten (en een drietal keer in het buitenland wegsn defekt). Dat betekent niet eens acht procent van de aanvoer en met een besomming van twintig miljoen minder dan drie procent van de totale opbrengst in Oostende. De lage besomming is vooral toe te schrijven aan de val van de kabeljauwpijls.

Gaan we terug in de tijd dan zien we dat de IJslandse vis in de jaren zeventig voor een kwart van het aanvoergewicht zorgde. Het ging weliswaar om goedkopere vissoorten (vooral kabeljauw, schelvis, koolvis). Uit onderstaand overzicht is de teloorgang van de IJslandvisserij duidelijk af te lezen. (gw)

JAAR	AANTAL REIZEN	AANVOER IN TON	BESOM. MILJ. FR.
1972	229	7.100	137
1973	136	6.614	131
1974	152	6.890	165
1975	153	6.233	140
1976	136	5.450	141
1977	129	5.084	157
1978	114	4.717	145
1979	78	3.674	124
1980	69	2.798	95
1981	57	2.137	79
1982	36	1.140	52
1983	41	1.193	63
1984	43	1.279	64
-	-	-	-
1990	-	1.149	75
1991	48	1.458	100
1992	38	1.005	55
1993	19	603	21

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



t.b.v. : autolaad-, haven-, portaal-, mobiele- en bouwkransen; betonpompen; hoogwerkers; lieraandrijvingen; schrooptersen; betoninstallaties; bouwmachines, enz.

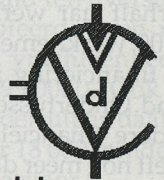
Verkrijgbaar in verschillende uitvoeringen, zwart/wit, getript of proportioneel. Ook maatoplossingen!

Volledige ombouw van uw machine(s) mogelijk, zowel hydraulisch als elektrisch.

nv Van de Vijver-Cammaert België
Hydrauliek & Pneumatiek

Kustlaan 150
8380 Zeebrugge
telefoon : 050-547338 telefax : 050-547345

Engineering, nieuwbouw, reparatie & revisie.



Volgende maand in HVB

*** Herinneringen van vissers Florimond Waeghe en Pierre De Brauwer**

*** Dossier Nieuwpoort**

*** Jef Klausning over het Sint Elmusvuur**
HVB ligt elke eerste vrijdag van de maand in de krantenwinkel

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

Bestelling van negen miljard voor Boelwerf

De Belgische scheepvaartgroep Al-mabo-Exmar heeft de bestelling van twee LPG-tankers met een capaciteit van 38.000 m³ toegewezen aan een Japanse scheepsbouwer. Dat was een zware tegenvaller voor de Boelwerf Vlaanderen NV (49 % Gimvindus en 51 % Begemann Groep) die daardoor een belangrijk bestelling aan zijn neus ziet voorbijgaan. Boelwerf bleek uiteindelijk duurder te zijn dan de concurrentie uit het Verre Oosten. Maar er is ook goed nieuws voor de Boelwerf. Vorig week werd de intentiebrief voor de bouw van twee shuttle-olietankers van 100.000 dwt voor de Britse Rederij Maats omgezet in een bouwakkoord. Het binnenrijven van die opdracht ter waarde van negen miljard frank is goed voor anderhalf jaar werkzekerheid voor de 1.100 werknemers in Temse. Alleen de financiering is nog niet volledig rond. Ondertussen heeft Boelwerf nog andere financiële zorgen. De werf heeft nog meer dan één miljard openstaande rekeningen uitstaan.

Bedrijf 'Haven van Vlissingen' verkocht

Het grootste goederenoverslagbedrijf uit Vlissingen, het overheidsbedrijf NV Haven van Vlissingen, werd overgenomen door het koel- en vriesbedrijf Van Bon. De overnemer is actief in de koel- en vriessector. Van Bon beschikt in Nederland over 340.000 m³ gespecialiseerde opslagruimte, waarvan 200.000 m³ in Vlissingen. Het bedrijf 'Haven van Vlissingen' was voor de helft eigendom van de Gemeente Vlissingen en van de provincie Zeeland en voor 35 procent in handen van de Nederlandse staat. De overige aandelen zaten verdeeld bij de Nederlandse Spoorwegen, de Koninklijke Maatschappij De Schelde en de plaatselijke Kamer van Koophandel. De NV Haven van Vlissingen voerde ook het beheer over enkele dochterbedrijven (Alleghany Warehouse, Havex, Zito en het Belgische expeditiebedrijf Bockhodt). De 'Haven van Vlissingen' behandelde vorig jaar vier miljoen ton goederen en boekte een winst van 1,4 miljoen gulden.

Grootste windmolen ter wereld in Zeebrugge

In de Zeebrugse voorhaven werd op 9 december de grootste windturbine ter wereld officieel in gebruik genomen. De turbine heeft een maximumvermogen van één megawatt. Op jaarbasis levert de turbine voldoende elektriciteit voor liefst achthonderd gezinnen. De windmolen, met rotorbladen van 45 meter diameter, is 60 meter hoog. De installatie is het werk van het bedrijf HMZ uit Sint-Truiden, dat ook het windmolenpark op de oostelijke strekdam ontwierp. Sinds 1987 staan daar 21 molens met een vermogen van 200 kilowatt per eenheid. De financiering van de grootste windmolen ter wereld gebeurde met de steun van de Vlaamse, federale en Europese overheden.

Minder vracht van P&O uit Zeebrugge

Vanaf 21 december verminderde P&O de dagelijkse vrachtverbindingen op Dover van acht naar zes. Een van de ferries wordt ingezet op de lijn Zeebrugge-Felixtown. P&O ontkent echter dat de vrachtlijn Zeebrugge-Dover afgebouwd wordt ten vordere van Calais-Dover waar de rederij samenwerkt met Stena Sealink. P&O maakte ook bekend dat de geplande samenwerking met North Sea Ferries in Zeebrugge vanaf 1 januari 1994 (voorlopig) niet doorgaat. Ondertussen onderhandelt de P&O-directie over een afvloeiingsregeling van een aantal personeelsleden.

Chunnelprijzen

Vanaf zondag 8 mei zal het mogelijk zijn om de pendeltrein te nemen onder het kanaal. De tarieven die nu bekend gemaakt werden schommelen tussen de 220 en 310 £ of (aande huidige koers berekend) 11.880 en 16.740 frank en gelden voor een heen/terugreis voor een wagen, ongeacht het aantal inzittenden. Daarnaast zullen er ook promotionele akties gehouden worden. Zo zal men tussen 5 juni en 21 juli voor reizen die tussen zondag en donderdag plaatsgrijpen slechts 125 £ moeten neerleggen. Tijdens de eerste twee maanden vertrekken twee 'shuttles' per uur, drie

per uur in juli en vier per uur in augustus. Elke pendeltrein zal 180 wagens kunnen vervoeren. De reis per trein duurt 35 minuten, maar voor de doorreis van het ene autowegenet naar het andere dient ongeveer één uur gerekend te worden. Autocars en caravans zullen nog moeten wachten, want deze zullen maar vanaf 5 september gebruik kunnen maken van de tunnel.

Konkurrentie

Het staat buiten kijf dat Le Shuttle (die even snel is als de hovercraft tussen Calais en Dover) niet de goedkoopste formule is, tenzij meer dan twee passagiers in de wagen plaatsnemen. Sommigen zijn dan ook de mening toegedaan dat Eurotunnel zijn tarieven zal moeten verlagen om dezelfde klanten voor een tweede maal te lokken.

Europees Hof veroordeelt België

De Belgische staat werd op 1 december door het Europees Hof te Luxemburg veroordeeld omwille van het '... in zijn wetgeving bepalingen te behouden krachtens dewelke bepaalde zeeliedenfunkties verschillend van deze van kapitein en eerste officier voorbehouden zijn aan Belgische ingezetenen...' Het betreft hier wettelijke bepalingen die gelden voor de handelsvloot en die door de EU in strijd bevonden werden met het vrije verkeer van werknemers in de gemeenschap.

Gent beticht Zeebrugge van bedrijvenroof

De Gentse havenscheper Raoul Wijnakker liet zich bijzonder scherp uit over de werving van nieuwe trafieken door de MBZ, de maatschappij die de handelshaven van Zeebrugge exploiteert: 'Het soldenbeleid, de uitverkoop en de weggeefstrategie waarmee de MBZ terreinen en diensten aanbiedt aan in Gent en Antwerpen gevestigde bedrijven, doen me de haren ten berge rijzen en zijn van aard vragen op te werpen over de wijze waarop Zeebrugge met overheidsgeld omspringt', zo zegde de schepen. Wijnakker wees ook naar de loonlijst van de MBZ. Het grootste deel van de diensten in de haven van Zeebrugge, tot en met de wedde van directeur-

generaal, wordt door het ministerie van Openbare Werken betaald.

Olietanker ramt ijsberg

De aanvaring met een ijsberg in de Prince William-baai in Alasca heeft vragen doen rijzen over de veiligheid van de scheepvaart in één van de drukste vaarwegen in de USA. De ijsberg boorde een gat in de door BP gecharterde tanker, de 'Overseas Ohio'. Het schip dat op weg was naar Valdez had gelukkig geen lading aan boord en verloor alleen maar zeewater dat als ballast diende.

Herinneren we eraan dat het op dezelfde plaats was dat de 'Exxon Valdez' bijna vijf jaar geleden voor de grootste olievervuiling uit de geschiedenis van de Verenigde Staten zorgde. 35 miljoen liter oliestroomde dan in zee. Tot vandaag toe onder vinden vissers hierdoor schade. De zalm komt immers niet meer opdagen in het getroffen gebied, waardoor honderden vissers hun werkzaamheden moesten staken.

Antwerpen, goedkoopste containerhaven

Een studie over containerverkeer toont cijfers waaruit moet blijken dat de Antwerpse haven in 1992 de eerste plaats innam voor wat betreft de behandeling en de kosten van containers. Gerekend per containerkraanuur en per shift bereikte men er 30 bewegingen, tegenover 27 in Hamburg, 25 in Rotterdam, Bremen, Le Havre en Zeebrugge en 24 in Barcelona. Ook wat de kostprijs betreft stond Antwerpen op kop (cijfers '91) met 98 US\$, tegenover 104 voor Zeebrugge, 128 voor Bremen en 135 voor Rotterdam. Enig voorbehoud moet evenwel gemaakt worden wanneer we de naam lezen van het studieorganisme dat de cijfers verzamelde: de opdrachtgever luistert naar de naam: *Studiecentrum voor expansie van Antwerpen!* Jaja.

RMT-vrachtvervoer zakt in elkaar

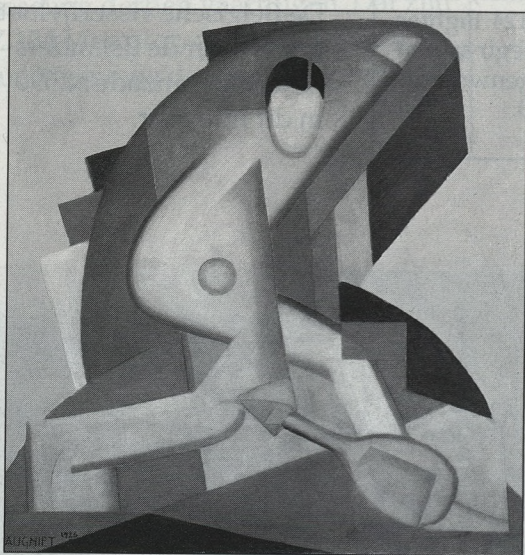
Zorgwekkend zijn de verhalen van RMT-personeelsleden die het



hebben over ei-zo-na lege ferries die de overtocht Oostende-Ramsgate maken.

Feis is alvast dat het RMT-passagiersvervoer verleden jaar teruggevallen was tot de cijfers van 1991. De RMT vervoerde verleden jaar 1 866 000 mensen of 14% minder dan in 1992. Ter vergelijking: in de 'vette jaren' maakten jaarlijks meer dan 2,5 miljoen reizigers gebruik van de Oostende-Dover dienst! Erger was het nog gesteld met het vrachtverkeer. Dat is in 1993 als een pudding in elkaar gezakt. De vrachtrafiek is met bijna 14% gedaald ten overstaan van '92. In '93 noteerde men nog nauwelijks 82 000 vrachteenheden (1991: 94 000, 1992: 95 000!). Ook het aantal toeristische voertuigen daalde. In 1993 waren dat er 18 000 minder (-6%) dan het jaar daarvoor.

Bij het Krediet aan de Nijverheid maken wij vooral werk van uw talent!



Talent is het zout der aarde. Talent doet de wereld draaien. Talent geeft ideeën gestalte.

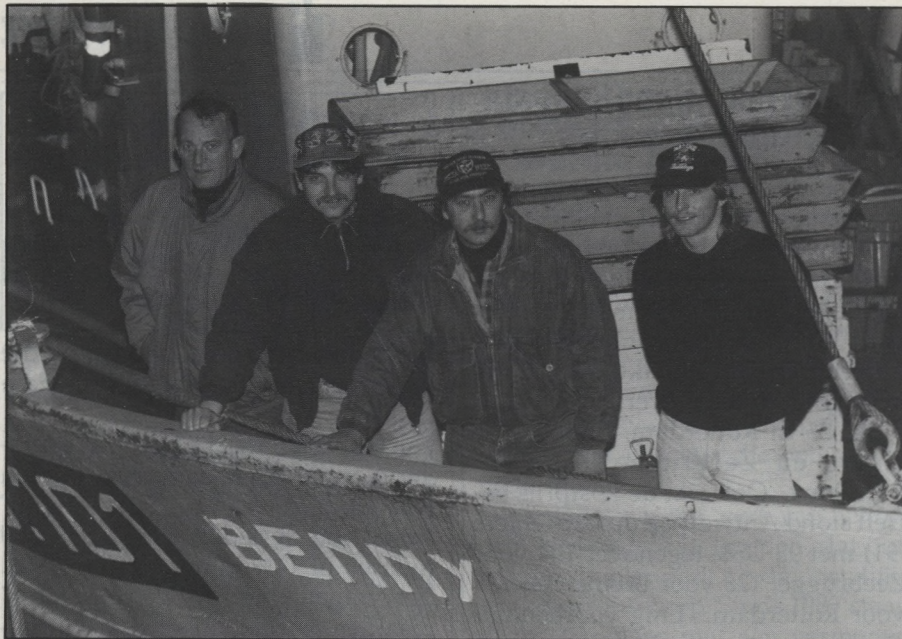
Al 75 jaar is het Krediet aan de Nijverheid zich daarvan bewust. Al 75 jaar besteden wij al onze aandacht aan het talent dat sluimert in de bedrijven die ons hun vertrouwen schenken. Talent, dat soms maar een vonk nodig heeft om zich met succes te **ontplooiën in vaak ambitieuze projecten.**

Luisterbereidheid, beschikbaarheid, **deskundigheid inzake financieringen en beleggingen**, specifieke klantgerichte diensten...maken van het Krediet aan de Nijverheid de gesprekspartner bij uitstek voor elke bedrijfsleider.

Laat ook voor uw talent de vonk overslaan en vertrouw op de ervaring van de bank van morgen. Vertrouw op het Krediet aan de Nijverheid.

SAMEN MAKEN WIJ UW PROJECTEN WAAR.





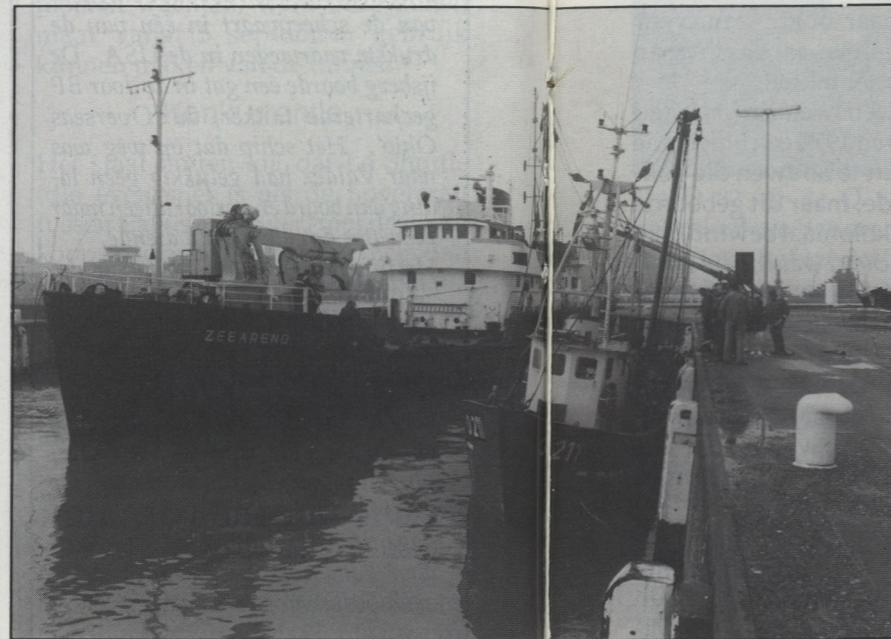
↑ De O.101 *Benny* van Gilbert Viaene mag een jaar langer de Oostendse 'Garnaaltrofee' voeren. Met een aanvoer van 23.655 kg bracht de bemanning de grootste hoeveelheid garnaal naar de thuishaven. Rivaal O.110 *Jeaninne-Margaret* van de gebroeders Charles en Roland Verbiest (reeds tien keer laureaat) eindigde tweede met 19.611 kg en de O.62 *Dini* van Luc Bogaert eindigde op de derde plaats. Op de foto Gilbert Viaene met schipper Benny Viaene en de matrozen Christian Barbaix en Steve Wygett. Sinds de eerste uitreiking van de 'Garnaaltrofee' door de 'Orde van de Garnaal' in 1972 is het de elfde keer dat de O.101 als beste Oostendse garnaalvisser wordt gehuldigd.



← Promotie Vissershaven Oostende (PVO) organiseerde voor het eerst een ontvangst van de verdienstelijkste reders in Oostende. Op de groepsfoto eigenaars en bemanningsleden van de N.52 *Sea Hunter*, Z.583 *Angelina*, O.124 *Fighter* en de O.316 *Aegir* samen met de vertegenwoordigers van PVO.

de maand in beeld

De O.211 *Christophe* kwam op 11 januari tijdens de visserij in de problemen. Het garnaalvaartuig maakte water en riep een sleepboot ter hulp. De *Zeearend* van het Loodswezen rukte aan met het nodige pompmateriaal waardoor het vaartuig drijvend kon worden gehouden. De O.211 kon op eigen kracht de thuishaven bereiken en werd voor herstelling drooggezet op de scheepslift van IdP. Op de foto de O.211 voor het binnenvaren van de sluis naar de vissershaven.



het beeldmateriaal uit de jaren '70 tot '82. Onder de aanwezigen in de overvolle zaal troffen we stuurman Florimond Vanelverdinghe en schipper Willy Kiekens (nu mede-eigenaar van de O.306) aan die allebei voeren met Henry Lycke.

Zoals u elders in dit nummer kan lezen zijn de Z.37 *Orca* en de Z.38 *Manta* te koop (op de foto nog voorzien van de bomen of gieken die intussen weggenomen zijn). De netgeen Eurokotters (l.o.a. 24,55 meter!) liggen al maanden aan de kant. In de eerstkomende weken moet er meer duidelijkheid komen over het lot van de zusterschepen.



Bij de foto's onderaan

De Belgische visserijvloot verloor rond de jaarwisseling dertien vaartuigen. Dat zijn ondermeer de IJslanders O.216 *Henri-Jeaninen*, Z.134 *Mercator*, de Z.584 *Sea Bird*, de N.408 *Speranzade* N.590 *Horizon* en de O.468 *Aran*. Meer over deze vaartuigen elders in dit nummer.



TORIGE MAAND MAAKTEN we melding van een studiereis die de reders *Verluys* en *Puystjens*, samen met de Oostendse havenkapitein *Ghys* ondernamen. Het drietal trok naar Mauretanië om er nieuwe visgronden voor de Belgische vissers te zoeken. Een lovend initiatief, zo zegt men op de kaaien: *'De Belgische vissers blijven al veel te lang op de klassieke visgronden voor hun stoep vissen en moeten, willen ze overleven in Europees verband, dringend over hun visgrenzen heen.'* De 'vox populi' fronste echter de wenkbrouwen

wanneer ze meende te horen dat het de bedoeling was om een nieuwe toekomst te zoeken voor de twee laatste IJslandtreilers (0.129 'Amandine', 30 jaar, en 0.216 'Henri-Jeannine', 33 jaar). *'Heeft het wel zin zo'n nieuw projekt voor te behouden aan twee oude schepen?'*, zo klonk het dan weer in koor.

Maar er is natuurlijk meer aan de hand. *Fred Wittevrongel* van de Rederscentrale die het verslag van de studiereis aan de Vlaamse regering overmaakte: *'De bedoeling is, om eerst tijdens een testperiode met twee vissersschepen de mogelijkheden te bekijken. Na goed resultaat zouden meer [tot 15?] vissersschepen hiervan verder gebruik kunnen maken'*. (1).

Maar zegt het spreekwoord niet: *bezint eer ge begint?* En staat hier gelukkig niet HVB-medewerker *Daniël Pots*, met zijn vingertje omhoog geheven!

Mauretanië. We vroegen aan verschillende Vlaamse vissers met Afrika-ervaring naar hun mening: *'De 0.129 en de 0.216 zijn volgens de huidige internationale normen rijp voor de sloop of het museum, misschien kunnen ze hier nog 10 jaar varen maar in de tropen*

liggen ze gegarandeerd na 6 maanden stil.' Harde woorden die nochtans door de ervaring ingegeven zijn: *'Vroeger mochten schepen die ouder waren dan 20 jaar niet worden opgenomen in Afrikaanse projecten. Daardoor kon de rederij P.V. bijvoorbeeld in 1969 al zijn grote treilers onder brengen bij Pemarco (2) te Matadi, Zaire, maar de 22 jaar oude 0.81 John niet.'*

Out of Africa

Toen onze schippers in de zestiger en zeventiger jaren uitvoeren naar Afrika, aan boord van grote zijdedewinders (60 meter lengte), vertrokken ze fier met een, naar onze normen, modern schip. Toen ze in Afrikaanse wateren kwamen, keken ze *'de ogen uit hun hoofd'* naar de moderne hektreilers waarmee Zuidafrikanen, Spanjaar-

Ook in de (internationale) overslaghaven van *Las Palmas* op de *Kanarische Eilanden* liggen een vijftigtal moderne hektreilers aan de steigers, maar *zijdedewinders* zijn er, op een gezonken specimen na, niet meer te zien.

Een visserijbedrijf opstarten in Afrika betekent niet enkel een schip, een stukje kaai, een visgrond, een landingshaven, maar ook... een, voor Belgen zeer moeilijke, aanpassing aan de Afrikaanse mentaliteit.

Pemarco is er weliswaar in geslaagd om tussen 1950 en 1970 een bloeiende onderneming uit te bouwen die gouden dagen kende, maar dit gebeurde onder Belgisch koloniaal bewind, met Belgische arbeiders, waarbij de families van de bemanningsleden in de Belgisch-koloniale sfeer ter plaatse

kwamen wonen, waarbij er controleerbare aanvoerlijnen waren voor vismateriaal en reservestukken, die gegarandeerd vertrokken uit Oostende, Antwerpen en Frankrijk (o.a. Bayonne)...

Belgische ondernemingen oprichten in Afrika van het type Pemarco is vandaag niet meer mogelijk. Door de emancipatie van de onafhankelijke landen moeten geïnteresseerden vandaag zogenaamde *'joint-ventures'* aangaan waarbij de Belgische reder afhankelijk wordt van Afrikaanse gewoontes

Vissen in Mauretanië

MENEN ZE HET? (of menen ze het niet?)

den, Portugezen, Japanners op visvoeren. Vandaag liggen rond heel Afrika klassieke zijdedewinders voor anker in baaien en op stranden... verlaten! Op een Spaanse of Portugese onderneming na die nog een enkele (meestal Britse) zijdedewinder in gebruik heeft, komen in Afrika maar weinig klassieke treilers meer voor.



De vissersvaartuigen van de uitgeweken reder van Lul vielen één voor één stil in Senegal (foto dp)



De O 82 en de O 83 werden ooit gebouwd om behorend tot een vloot identieke hekreilertjes, de visserij te bedrijven vanuit Matadi. Op de foto: O 83 *Surveyer*. (foto dp)

die hem vreemd zijn.

Mislukkingen

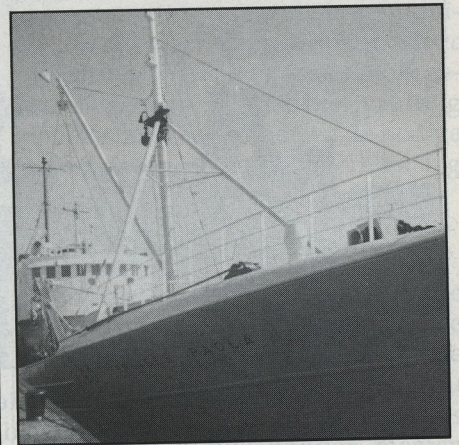
Toen Zaïre Pamarco nationaliseerde kende het bedrijf een gestage afgang tot er niets meer overbleef. Zowel de eerste uitwijking van reder *Van Lul* met de 0.274, als de tweede uitwijking met de 0.120 *'Gabriella'*, 0.254 *'Cinderella'* en 0.316 *'Belgian Skipper'* als de

derde uitwijking met de 0.317 *'Belgian Lady'* en de twee aangekochte Boulognese treilers *'Le Templier'* en *'La Croise'*, liepen uit op een sisser.

Ook het project in Gambia waar de Z.419 *'Bleu Bird'* (ex-*'Atlas'*) de 0.285 *'Suzy'* en de N.551 *'Sandra'* als bejaarde treilers naar toe trokken was nauwelijks zes maanden afgelopen, maar niet voordat vele Belgische miljoenen franken ontwikkelingshulp door de molen waren gedraaid... voor de zon weggesmolten!

Telkens vertrokken hier zeer gemotiveerde en ervaren vissers. Ze kwamen echter allen al snel terug: ontgoocheld in de Afrikaanse mentaliteit, woest omwille van een gebrekkige uitbetalingen van lonen, murw geslagen door de hitte op onaangepaste schepen, geconfronteerd met onverwachte moeilijkheden op de visgronden... Overigens leert de ervaring van deze Afrika-vissers dat één enkele Belg door hele vloten *Japanners*, *Russen*, *Spanjaarden* en *Portugezen* zal worden weggepest.

Insiders zijn er tevens verbaasd over dat men een project zou aandurven met oude scheepsmotoren in gebie-



O 90 Prinses Paola, klaar voor afvaart in '69... Ligt nu op zijn zijde te Matadi. (foto dp)

den waar deze niet courant zijn en het moeilijk is om wisselstukken te verkrijgen. Defecten vertalen zich in Afrika al snel in maandenlange stilperiodes. Oude motoren verhitten er bijvoorbeeld wegens de te hoge temperatuur van het koelwater. Vroeger reeds werd bij Afrikaanse projecten geopteerd gebruik te maken van eenzelfde type vissersvaartuig, zodat het onderhoud gemakkelijker is: voor wisselstukken en vismateriaal moet men zich dan maar op één vaste aanvoerlijn concentreren. Zo werden de 0.82 *'Mariner'* en de 0.83 *'Surveyer'* ooit gebouwd om met 7 à 8 identieke zusterschepen bij Pamarco een aantal oudere zijdedwinders met technische en wisselstukproblemen te vervangen. Het project werd uiteindelijk afgelast door de nationalisatie van Pamarco.

Het weze duidelijk: wie in Afrika een project start, moet kunnen rekenen op een stevige achterban: technisch goed onderlegde mensen die zich sterk betrokken voelen bij de schepen en er als het ware op wonen. Koreaanse en Japanse bedrijven hebben volk genoeg die voor God (of Keizer) & Vaderland de wereld rond trekken; Spaanse en Portugese bedrijven kunnen rekenen op daar aanwezige thuisloze semi-kolonialen, maar vakbekwame Belgen zullen alvast goed betaald moeten worden om hun uren in de Afrikaanse zon te willen slijten. Daarbij komt dat de Belgische consumenten bijzonder hardleers zijn om nieuwe produkten uit te proberen. Reder Van Lul raakte zijn Afrikaanse tongen aan de straatstenen niet kwijt. Ook naar lekkere Afrikaanse krabben die te Oostende en te Antwerpen toekwamen werd hier niet omgezien.

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.



Grote buitenlandse vloten hebben de Afrikaanse visgronden ingepalmd. Op de foto een Russisch moederschip.

Van alle uitgeweken Belgische treilers in joint-venture toestanden is er uiteindelijk weinig goeds terecht gekomen. De drie uitgeweken treilers naar Gambia waren al snel werkeloos. Ook de uitgeweken treilers van Van Lul vielen stil, hierbij werden de 0.316 en de 0.317 tot zinken gebracht.

Kerkhof

Uit een brief van Charles Verhaeghe uit Matadi, daterend van april 1990, kunnen we opmaken dat het met de Pemarza snel bergaf ging toen de Belgische logistieke diensten werden overgenomen door onkundige en zelfs korrupte zwarte walkapiteins. Zo verloor de maatschappij één na één al zijn treilers. Het lijstje is indrukwekkend, maar triest.

- De 0.85 'Princesse Marie-Christine' ligt gezonken in de haven van Luanda, Angola, door de overheid aan de ketting gelegd. De bemanning zat vele jaren in de gevangenis.

- De 0.164 'Viktor Seghers' (hektreiler) ligt gezonken in de baai van Cabinda, Angola.

- De 0.328 'Pierre Staner' en de 0.322 'René Goeman' werden in zee voor Banana-Vista tot zinken gebracht.

- De 0.300 'Nzasi' is gezonken op de Zaireestroom, na een aanvaring, kort nadat een zwarte schipper het bevel over het schip overnam.

- De 0.311 'Viktor Billet' zonk aan zijn pier, alsook de 0.90 'Prinses Paola' die door gebrek aan zorg, aan zijn meertouwen omsloeg te Anglo-Ango (Matadi) en er nu op zijn zijde ligt.

- De 0.80 'Duchesse de Brabant' ligt gezonken in de haven van Banana met brug en masten nog goed zichtbaar bij lage waterstand.

- De 0.330 'Sanzala' liep op een zandbank in de Zaireestroom ter hoogte van Katala. Het schip ligt er nu op zijn zijde en is totaal geplunderd.

- De 0.314 'Cimarron' sloeg op een nacht los van zijn pier te Ango-Ango, dreef onbemand met de stroom mee en liep ter hoogte van Boma op de Angolese Zaire-oever, sloeg er lek en zonk.

- De 0.323 'Croix du Sud' (hektreiler) verdween spoorloos in Angola.

- De 0.310 'Mbizi' ligt als wrak, totaal verlaten, aan de pier te Matadi.

- De werkboot 'Isuku' werd gestolen.

Laten we hierbij opmerken dat de 0.80 een jong vaartuig was, de 0.85, 0.90, en 0.164 nog geen 10 jaar oud waren en de 0.300, 0.310 en 0.323 nagelnieuw in Afrika toekwamen.

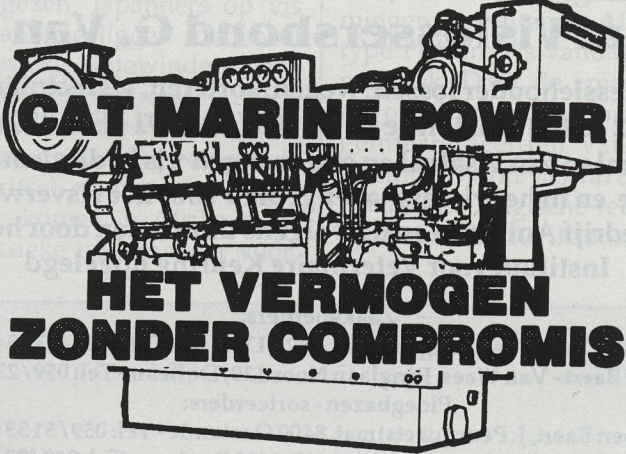
Eind tachtiger jaren lag de door Van Lul naar Afrika gestuurde 'Le Tempelier' maanden vast in Ghana met korrupte en dronken gewapende militairen aan boord, nadat het op de rand van de limieten werd gepraaid en opgebracht.

En telkens weer als de vorige mislukkingen vergeten zijn, dromen reders van Belgische vaartuigen in nood of met onrendabele schepen opnieuw de Afrikaanse droom, weliswaar telkens met een ander land in de hoofdrol, denkend dat het daar beter zal gaan.

De toekomst van de Vlaamse visserij ligt echter niet in het opstarten in Afrika van projecten met oude schepen, maar wel in het ontdekken van de Atlantische Oceaan met nieuwe schepen op zoek naar onaangeroerde species... zoals de Fransen, Nederlanders, Schotten, Ieren, Denen en Noren het ons leren en waarbij ze ons ook weeral een stap voor zijn.


Daniël Pots

(1) Informatieblad van de Belgische Reders ter zeevisserij 1, 1994 pag.8.
(2) De Belgische rederij 'Pêche Maritime du Congo' in Zaire.
(3) Pemarco noemde toen Pemarza: 'Pêche Maritime du Zaire'.




CAT MARINE POWER

HET VERMOGEN ZONDER COMPROMIS



VERDELER IN BELGIË

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

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Z 584 'Seabird'

Voor wat betreft de aanvaring van het M/S 'Boraclay' met de Z 584 kwam matroos *Johnny Desutter* er met een waarschuwing van af. Het vissersvaartuig, op 26 juni '92 op weg naar de *Kreefteput*, stond op het moment van de feiten onder zijn hoede. Tijdens zijn wacht had hij wel degelijk de 'Boraclay' waargenomen. Maar omdat de Z 584 oplopend was had het vissersvaartuig daar voorrang. Ondanks het feit dat de schuld voor de aanvaring dus bij de 'Boraclay' moet gezocht worden, diende matroos *Desutter* zelf de nodige maatregelen te nemen om een aanvaring te voorkomen. Ook had hij twee korte signaalsein moeten geven.

Z 583 'Angelina'

Twee uur nadat de Z 583 de haven van Oostende, richting visgronden de *West*, verlaten had, kwam het schip vast te zitten op de *Hillsbank*. Omdat uit het onderzoek overduidelijk bleek dat schipper *Marcel D.* zwaar onder invloed was toen de feiten zich voordeden werd hij voor negen maanden geschorst.

O 137 'Twilight'

Omdat stuurman *Peter Germonprez* op 17 april '91 niet kwam opdagen om met de O 137 af te varen, legde schipper *Tony Verleene* klacht neer bij de zeevaartpolitie. Omdat de stuurman op de onderzoeksraad geen goede redenen kon voorleggen, werd hij veroordeeld tot een schorsing van zeven dagen.

N 525, A 9 en O 309

Vijf dagen schorsing kreeg schipper

Noël Dugardein omdat hij op 3 februari '91 tegen de verkeersstroom van de SW-lane had ingevaren. Schipper *Rudy Wisse* kreeg evenveel dagen schorsing omdat hij tussen 18 februari '92 en 3 maart van hetzelfde jaar twee reizen heeft ondernomen zonder geldige (want vervallen) monsterrol aan boord.

Schipper *R. Lambrecht* van zijn kant was dan weer moedwillig het zeegat ingetrokken zonder monsterrol, die het enige wettelijke bewijs van een *arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst* is. Omdat zodoende zeer ernstige problemen kunnen ontstaan voor de bemanning (bij ziekte of arbeidsongeval bijvoorbeeld) werd de schipper bedacht met zeven dagen schorsing.

O 316 'Aegir'

Nadat de O 316 de thuishaven op 5 februari '92 verlaten had, werd de visserij op 7 februari aangevangen. Op 11 februari kwam lichtmatroos *Filip Baert* de schipper ervan verwittigen dat hij weigerde nog langer aan dek te werken. Op verzoek van de betrokkene werd hij op 17 februari te *Milford* afgemonsterd.

Filip Baert was aan zijn eerste reis toe. Hij bezit geen zeevisserijdiploma, geen vergunning of certificaat en er kan hem dan ook geen schorsing opgelegd worden. Hij werd dan ook alleen maar veroordeeld tot het betalen van de kosten van het geding.

Z 16 'Kon-Tiki'

Op 7 mei 1992 kwamen de vissersvaartuigen Z 16 en L-222 'Vangsei' (Denemarken) met elkaar in aanvaring. Alhoewel uit het onderzoek

bleek dat het Deense vaartuig daarbij in overtreding was, is het ook duidelijk dat wachtdoende matroos *Luc Vanden Berghe* geen goede uitkijk gehouden had. Hij had het vaartuig moeten zien aankomen en de nodige maatregelen nemen om een botsing te vermijden: drie dagen schorsing.

Z 90 'Oosthinder'

Ongeveer de omgekeerde situatie deed zich op 26 juli '91 voor bij de botsing van de Z 90 en het Duitse vissersvaartuig 'Jan van Gent'. Het zou best kunnen dat de Duitse collega's een betere uitkijk hadden moeten houden, maar in dit geval was het de Z 90 die in de fout liep. De Z 90 had in geen geval voorrang en schipper *Patrick Savels* werd dan ook veroordeeld tot een schorsing van twee weken.

N 752 'Ter Yde'

Nadat de matrozen *Jurgen Beun*, *Christian Fouleymata* en scheepsjongens *Steve Dumalin* op 18 april '91 aan boord van het vaartuig N 752 gekomen waren, bedachten ze zich en trokken naar de vismijnkantine. Schipper *André Viane* en zaakvoerder-matroos-motorist *Urbain Legein* die daardoor niet konden uitvaren legden klacht neer en mede daardoor werd het opstandige drietal veroordeeld tot elk zeven dagen schorsing.

Z 44 'De Gaine'

Voor wat de aanvaring tussen de Z 44 en het M/S 'Ladoga 18' op 15 februari '92, betreft was de onderzoeksraad de mening toegedaan dat stuurman *Heyneman* geen goede uitkijk had gehouden en niet op tijd is uitgeweken. Hij werd daarom bestraft met tien dagen schorsing. (rc)



het taxibedrijf voor de visserij
Bredene

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

32.08.08



Bredene

Oostende

Antwerpen Ponjaert Shipyards: na 100 dagen strijd

Conflict werd uitputtingslag

Oostende, 18 januari — Op het ogenblik dat deze lijnen neergeschreven worden, is de staking van de APS-scheepsbouwers juist geteld honderd dagen aan de gang. Het ziet er overigens niet naar uit dat het arbeidsconflict vlug beëindigd zal zijn. De groene ACV-vlaggen wapperen ook vandaag weer trots over de Oostendse Slipwaykaai, een teken van strijdlust. De negen arbeiders zijn ook na honderd dagen weer present in de keet, van waaruit ze hun werkloze bedrijf in het oog houden.

MEER DAN HONDERD dagen! Op 8 oktober legden de negen APS-arbeiders immers het werk neer omdat hun loon al enige tijd niet meer uitbetaald werd. 'Wie werkt, moet betaald worden, daarover is iedereen het eens', zo zegt APS-arbeider Redgy Steen het... Wat dat betreft heeft hij ongelijk: niet iedereen blijkt die mening toegedaan!

Normaliter moest zo'n conflict al lang afgelopen zijn. In een normale sociale-overleg-situatie zoeken beide partijen een voor iedereen aanvaardbare oplossing [Belgen henen immers meesters te zijn in het vinden van een compromis] waarna weer tot de orde van de dag overgegaan wordt... Niet zo echter bij APS. Meer dan honderd dagen moeten de negen arbeiders het nu al stellen met een mager stakersgeld... en honderd dagen later hebben ze nog steeds hun loon niet ontvangen. En alsof dat nog niet genoeg was... Omdat werkgever Ponjaert hen wegens dringende reden — werkweigering — ontslagen

heeft, kunnen de betrokkenen al evenmin op stempelgeld rekenen.

Markant

Het spel wordt dus van beide kanten hard gespeeld. Er zijn deurwaarders aan te pas gekomen, parlementairen, rechtbanken, politiediensten, een arbeidsbemiddelaar en advocaten. De hele Belgische Staat heeft er zich als het ware mee bemoeid, maar dat heeft noch Ponjaert, noch de stakers op de knieën gekregen.

Dit conflict toont zodoende op zijn manier aan dat de visserijsector be-

sector voortgebracht heeft.

Crisis

Dat het conflict zo'n grote afnemingen aangenomen heeft, komt echter uiteraard in eerste instantie door de moeilijkheden waarmee de visserij-scheepswerven te maken hebben. Zelfs wanneer de APS-werkgever ertoe zou kunnen bewogen worden de stakers het loon uit te keren waarop ze recht hebben, dan nog zijn deze daarmee geen stap verder, want voor hen gaapt dan nog de perspectiefloze toekomst van de werkloosheid. De

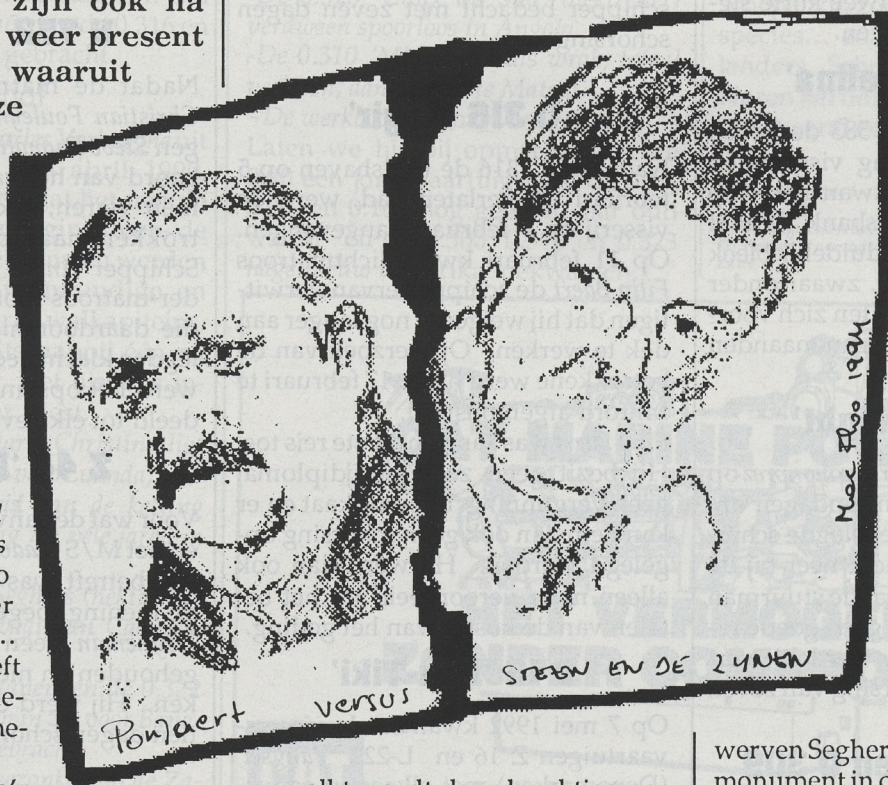
harde houding van de stakers moet uiteraard mede hierdoor verklaard worden: zij willen niet alleen hun geld, ze willen ook dat er weer schepen gebouwd worden en als die gebouwd worden, willen ze erbij zijn!

Woorden

Dat baas Ponjaert voor die tewerkstelling zal zorgen, is volgens de betrokken scheepsbouwers een illusie, die zij eerst zelf gekoesterd en vervolgens al vlug kwijtgeraakt zijn.

Toen de Scheepswerven Seghers — een bedrijf dat een monument in de geschiedenis van de Vlaamse visserij genoemd kan worden — er in de lente van 1992 de brui aan gaf, gingen de arbeiders zelf op zoek naar nieuwe mogelijkheden. En toen Seghers overgenomen werd door APS heerste er hoop op de Slipwaykaai!

Eerst was er het project voor de bouw van vijf vissersvaartuigen en twee kleine containerschepen voor de Kaapverdische Eilanden. APS-vennoot Hans van Antwerpen zegde hier echter tenslotte over 'een opdracht te hebben ontvangen voor het bestuderen van de mogelijkheden tot, het voeren van besprekingen en onderhandelingen voor'



volkt wordt door krachtige persoonlijkheden; mannen die voor niemand en voor niets terugdeinzen. Mannen die mede gevormd werden door het leven van beroemde en beruchte voorgangers: visserijvoorman Pros Vandenbergh, reder-avonturier André Van Lul, schipper-gemeenteraadslid Etienne Blondé, paster Pype... Al die mannen hebben hun sporen achtergelaten. Trouwens: wat ook de uitkomst van dit conflict weze, Jean-Pierre Ponjaert enerzijds en Redgy Steen en de zijnen anderzijds zullen in elk geval hun namen toegevoegd zien aan de lange lijst van markante persoonlijkheden die deze

en het eventueel tot stand brengen van een contract voor de bouw...' (HVB 1, 1994 pag. 26). Het contract bleek dus uiteindelijk alleen maar over een onderzoek te gaan naar mogelijkheden om eventueel enzovoort... Met andere woorden: dat APS die bestelling in de wacht gesleept zou hebben is helemaal niet waar. Steeds meer mensen zijn er zelfs van overtuigd dat APS in deze nooit veel kans gehad heeft. Ook de aangekondigde bouwopdrachten voor vier Belgische visserijvaartuigen (HVB 7, 1993 pag. 10) bleken uiteindelijk niet door te gaan. Sceptici hadden ook daarover trouwens van meetaf aan hun twijfels gehad. Pas toen de bouw van twee scheepsbruggen op de werf zichtbaar werd, ebde dat ongeloof even weg. Na korte tijd werd het evenwel duidelijk dat ook de bouw van die twee scheepsbruggen niet veel meer dan oogverblinding was en dat de APS-arbeiders gewoon aan het werk gehouden werden met de materialen die nog op de werf aanwezig waren. Hierbij dient overigens aangestipt te worden dat het ondernemersverleden van Ponjaert er mede voor zorgde dat

leveranciers maar met mondjesmaat nieuwe materialen op de werf aanbrachten.

Was de hele APS-constructie dan op drijfzand gebouwd?

Er was weliswaar reder Michel Houzee van de bvba Solea die niets liever wilde dan een schip te laten bouwen. Om dat te kunnen doen verkocht hij zelfs zijn beide oudere schepen. Hij deed dit omdat Ponjaert hem verzekerd had dat hij nog een licentie achter de hand had. Nu heeft Michel Houzee geen schip meer en evenmin een nieuwe licentie. Houzee: 'Ik ben mijn vaartuigen kwijt en moet nu als bemanningslid aan de kost komen' (HVB 10, 1993 pag. 10).

Als de nood het hoogst is...

Vandaag, 18 januari, h onderd dagen na aanvang van het conflict blijft het de vraag hoe dit alles zal aflopen. Voor buitenstaanders is het evident dat noch Ponjaert, noch de stakers veel te winnen hebben bij een geïsoleerd conflict dat inmiddels een uitputtingsoorlog geworden is waar alleen maar verliezers zullen achterblijven.

Toch dient het allemaal geen boter

aan de galg geweest te zijn. Beide partijen kunnen de conflictsituatie benutten om de politieke wereld en het bedrijfsleven ertoe te bewegen werk te maken van nieuwbouwprojecten. De Europese Unie heeft immers de kuststrook van Nieuwpoort tot Bredene erkend als een gebied waar extra financiële ondersteuning kan gegeven worden om de situatie van de bevolking te verbeteren (HVB 1, 1994, pag. 9). Dit betekent dat een miljoenenstroom aan subsidies uit de EG kan losgeweekt worden... gesteld dat ondernemers nog bereid zijn iets in de visserij te ondernemen, gesteld dat de politici daarvoor de weg vrijmaken.

De scheepsbouwers zijn in elk geval beschikbaar: dagelijks bezetten ze symbolisch de APS-gebouwen, waarvan visserijaalmoezenier Demaeght zegt: '... het moederhuis, de materniteit van vele schepen die van kiel tot mast het levenslicht zagen en hier het natte sop kozen. Vele reders en vissers werken met en op schepen die hier met veel deskundigheid en liefde voor het vak... zijn gebouwd. Wij zijn bezorgd voor... de mensen die hier met veel fierheid hebben gewerkt en nog willen werken...' (fv)

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Vlaamse visserijscholen: fusie? Illusie?

Oostkust zet zich schrap

Juul Devocht: 'Fusie met visserijschool van Heist is niet evident!'

SINDS ENIGE TIJD mag het visserijonderwijs op een bijzondere belangstelling rekenen.

Om aan de thans regelmatig terugkerende rationalisatiebehoefte te voldoen, overweegt men een fusie tussen de Paster Pype school en de Stedelijke Visserijschool John Bauwens, twee scholen die zich te Oostende bevinden. Er gaan zelfs stemmen op om slechts één visserijschool voor heel de kust over te houden. Fusie? Illusie?

Juul Devocht is oud-direkteur van 'De Golfbreker' van Heist. Deze visserijschool van de Vlaamse Gemeenschap is... jawel: een fusieschool. Nu er sprake van is om alle Vlaamse visserijscholen onder één noemer te brengen, vroegen we hem luidop te mijmeren over de zin en onzin van

een fusieoperatie... waarbij de visserijschool uit Heist al dan niet betrokken is.

Devocht: 'De minister voor Onderwijs Van den Bossche zegt in zijn nieuwjaarsboodschap dat vier



scholen op een kuststrook van nauwelijks 60 km op termijn niet houdbaar zijn. De minister had het zelfs nog krasser kunnen uitdrukken, hij had kunnen zeggen: drie visserijscholen op enkele honderden meters van elkaar zoals in Oostende...'

We moeten inderdaad toegevend dat we daar een beetje van het goede teveel hebben. Dus, samensmelten? Devocht: 'Het Koninklijk Werk Ibis zegt dat ze in deze formule niet geïnteresseerd is. Dat is haar goed recht. Niemand gaat trouwens betwisten dat de Ibis in het verleden een zeer nuttige rol gespeeld heeft. Maar goed, de Ibis doet niet mee.

Blijven dan nog te Oostende over: de Stedelijke Visserijschool John Bauwens en de katholieke Paster Pype school. Werkelijk een uitdaging en een kluit voor huwelijksmakelaars om die twee partijen tot een gelukkig huwelijk te brengen.

Zoals het werk aan boord van een vissersvaartuig een teamgeest vereist, zo ook zijn van de leraars die toekomstige vissers moeten opleiden, een goede verstandhouding en ploeggeest vereist.'

Stel dat het lukt, dan moet daaraan gewerkt worden. En dan verder, op de oostkust, op 30 km van Oostende, is er nog een visserijschool. Deze school, oorspronkelijk de Rijksvisserijschool, is nu de visserijschool van het Gemeenschapsonderwijs.

Devocht: 'Deze instelling, ook door de officiële inrichtende macht, is steeds een pilootschool geweest, ze is het nu nog!'

De Golfbreker is een fusieschool, al 15 jaar lang, en ontegensprekelijk met groot succes. Een school waarin een bloeiende activiteit en een aangename werksfeer heerst. Toch kan niet ontkend worden, dat het zware inspanningen vergt om tot zulk resultaat te komen.'

Maar er moet bespaard worden.

Devocht: 'Juist... en in Heist werd reeds een voorbeeldige inspanning gedaan. Besparen, OK, maar hou er rekening mee dat het visserijonderwijs havengebonden is. Daarom is men er in visserijmiddens van de oostkust van overtuigd dat zowel in Heist als in Oostende een visserijschool moet blijven bestaan. Hoe men dit probleem in Oostende moet oplossen is, laat ons zeggen een Oostends probleem, waarmee die van Heist zich niet wensen te moeien. De visserij wordt in deze moeilijke tijd geconfronteerd met talloze pro-

Crevits

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

blemen. Het zou derhalve verkeerd zijn om het voor de leerlingen nog moeilijker te maken door hen verplaatsingen op te leggen en daardoor het gevaar te lopen dat ze voor de visserij verloren gaan.

Het weze voor de verantwoordelijken duidelijk, dat de visserijschool te Heist, als nergens anders de familiale en sociale kern is van de visserij in Zeebrugge. Wanneer men aan deze kern raakt, in welke mate ook, dan raakt men aan de bloeiende visserij van de oostkust.'

We proberen het nog eens: tenslotte is iedereen het erover eens dat er moet bespaard worden.

Devocht: 'Dat moet zeer zeker. Het zal echter ook voor iedereen duidelijk zijn dat de grote beparingen in Oostende met zijn drie scholen te rapen zijn.'

In Heist lijken ze zelfs een beetje kwaad te zijn. 'Bah ja, wij kunnen onze erge niet onderdrukken over het feit dat zowel de provincie, de stad Oostende als de inrichtende macht van de Paster Pype school, al bezig zijn de school van Heist een nieuwe bestemming te geven, zonder dat de ARGO, die in Heist de inrichtende macht is, zich daar heeft kunnen over uitspreken en zonder dat de eerste betrokkenen om hun mening werden gevraagd.'

Samenvattend?

Devocht: 'In Heist leeft de mening dat het niet zo'n goed idee zou zijn één visserijschool voor de kust te maken, al dan niet met 2 vestigingsplaatsen. Zij zijn hier niet gekant tegen een eventuele fusie binnen Oostende, wat zij trouwens als een interne aangelegenheid beschouwen. In Heist zijn ze daarentegen wel te vinden voor de uitbouw van het huidige zeevisserijonderwijs binnen twee evenwaardige, autonome visserijscholen... Uit de boze is een visserijonderwijs als optie in een technische school. Het visserijonderwijs zal steeds het kleine en dus zwakke broertje worden van de andere opties.'

'Rederscentrale Oostkust' verwerpt fusie

Op een perskonferentie die de Zeevisserijschool van het Gemeenschaps-onderwijs op 11 januari te Heist organiseerde heeft de Rederscentrale Oostkust via haar voorzitter Bart Schiltz stelling genomen in het debat over de fusie van de visserijscholen. 'Heist-Zeebrugge heeft de belangrijkste visserijgemeenschap en de enige met echte toekomstperspectieven' zo zegt hij in een brief die hij, namens het bestuur, naar visserijschool 'De Golfbreker' stuurde, 'en als er... slechts plaats is voor één visserijschool dan is de keuze voor de locatie... evident' zo heet het.

De brief maakt ook duidelijk dat de vissersgemeenschap van de oostkust de mening toegedaan is dat men te Oostende een toontje lager mag zingen. Daarbij is het merkwaardig dat Bart Schiltz in deze brief ook verwijst naar de Vlaamse Redersvereniging (VRV), een Zeebrugse drukkingsgroep die nog niet zolang geleden dreigde van de Rederscentrale af te scheuren: stok achter de deur? Hieronder volgt het 4-delige standpunt.

1. De Rederscentrale Oostkust heeft geen enkel bezwaar tegen het samenvoegen der visserijscholen

in Oostende naar Heists voorbeeld van twee decennia geleden.

2. De Rederscentrale Oostkust zal zich met alle middelen verzetten tegen het verdwijnen of opsloppen onder andere bevoegdheid van de vissersschool te Heist. Heist-Zeebrugge heeft de belangrijkste visserijgemeenschap en de enige met echte toekomstperspectieven. Als er in de huidige financiële situatie waarin ons land verkeert slechts plaats is voor één visserijschool dan is de keuze voor locatie van deze school evident. Onze school moet behouden blijven!

3. Met verbazing hebben wij kennis genomen van een persartikel als zou er slechts één visserijschool meer

kunnen bestaan en dan wel te Oostende met een eventuele onderafdeling te Heist. We weten niet of deze mening ingegeven werd door politieke ambities van om het even wie, maar het getuigt nogmaals van de hautaine manier waarmee sommige beleidsvoerders in Oostende de visserij als 'alleen in Oostende bestaande' beschouwen.

Als Zeebrugge-Heist ooit een dergelijk houding zou aannemen, zou dit alleen maar terecht zijn, maar misschien zijn wij te bescheiden

4 De Vlaamse Redersvereniging (V.R.V.), de economisch sterkste groep in de zeevisserij onderschrijft volledig dit standpunt.

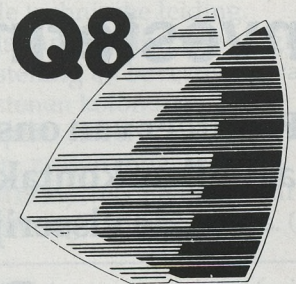


Kuwait Petroleum (Belgium)

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge

Tel: 050 / 31 76 66 en 67 — Fax: 050/ 31 82 90



Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

DECEMBER 1993

**Verandering motorvermogen (pk),
tonnemaat en uitrusting:**

□ N.706 STER DER ZEE, eigendom Edmond Everaert-Cottry, Parel-oesterstraat 10, 8400 Oostende Gt. 109 (X) - Nt. 32; 221 kW - 300 pk; boomkorvisserij
Zeebrief: 2.12.93.

**Verandering van tonnemaat en
motorvermogen (PK):**

□ Z.307 ZEETRAPPER, eigendom Norbert De Grootte-Van Massenhove, Denedreef 8, 8300 Knokke-Heist Gt. 100 - Nt. 30; 221 kW - 300 pk.
Zeebrief: 30.12.93.

Adresverandering:

□ Z.105 ATLAS, eigendom BVBA Atlas, Herdersbruggestraat 35, 8380 Brugge 5 (Dudzele), tel. 050-59.90.49
Geschrap: 27.12.93.

□ O.216 HENRI-JEANINE, eigendom Isfisk BVBA, Koopvaardijstraat 31, 8400 Oostende
Geschrap: 30.12.93.

□ O.172 JEAN-GLENN, eigendom BVBA TOSCA, IJzerwegstraat 12, 8400 Oostende

Geschrap: 27.12.93.

□ O.499 COUDEKERCKE, eigendom Rederij Coudekercke BVBA, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist

Geschrap: 28.12.93.

□ N.408 SPERANZA, eigendom NV Rederij Colette, Nieuwpoortsesteenweg 151, 8670 Koksijde-Oostduinkerke

Geschrap: 29.12.93.

□ Z.573 LAPALOMA, eigendom René Verbouw, Kerkstraat 22, 8301 Knokke-Heist

Geschrap: 29.12.93.

□ Z.597 JUPITER, eigendom Femina BVBA, Kursaalstraat 1, 8301 Knokke-Heist

Geschrap: 29.12.93.

□ N.590 HORIZON, eigendom CV Horizon, W. Deroolaan 78, 8620 Nieuwpoort

Geschrap: 30.12.93.

□ Z.181 ZEEMEEUW, eigendom Vanbrugge Rederij BVBA, Westhinderlaan 72, 8420 Wenduine

Geschrap: 30.12.93.

□ Z.44 DE CAINE, eigendom BVBA Rederij De Caine, H. Lybaertstraat 88, 8301 Knokke-Heist

Geschrap: 30.12.93.

□ Z.26 DE PAREL, eigendom BVBA 't Zwin, Noordstraat 117, 8434 Middelkerke

Geschrap: 31.12.93.

□ Z.134 MERCATOR, eigendom BVBA Mercator, Heiststraat 59, 8380 Zeebrugge - Brugge 5

Geschrap: 31.12.93.

□ O.468 ARAN, eigendom Aran BVBA, Langestraat 108, bus 2, 8400 Oostende

Geschrap: 31.12.93.

□ Z.584 SEABIRD, eigendom NV Rederij Flamingo, Invalidenlaan 5, 8301 Knokke-Heist

Geschrap: 28.12.93.

Wij vernamen het overlijden van Louis Devriendt, gewezen visser en volmatroos RMT op rust, echtgenote van mevrouw Adrienne Deckmyn. Louis Devriendt werd geboren te Oostende op 23 oktober 1925 en overleed in dezelfde stad op 2 januari 1994. De afscheidsplechtigheid greep plaats op 6 januari waarna de crematie en asuitstrooiing volgde in beperkte kring.



uw scheeps-
schroef weer
als nieuw!

APS repareert alle merken scheepsschroeven. Door onze ervaring van meer dan 50 jaar, kunnen wij u deskundig adviseren betreffende reparaties en nieuwe aankopen. Bovendien beschikken wij over een eigen expeditie waardoor wij u snel van dienst kunnen zijn. Bel voor uitvoerige informatie:



Antwerp Propeller Service n.v.

Kerkstraat 46

2070 Zwijndrecht/Burcht

telefoon 03/252 73 42

Telefax 03/252 92 12

Licensed by



Maritieme verslaggevers verenigen zich

De journalisten Walter Baes, Hedwiche Dacquain, Frank Neyts, Patrick Parez en André Vollmacher namen het initiatief om een 'Maritime Mediavereniging Noordzee' (MMN) op te richten. Deze vereniging moet, zo zeggen de initiatiefnemers 'de belangen van de journalsiten verdedigen en leiden tot een betere verslaggeving van het maritieme gebeuren.' De MMN-promotoren zeggen alvast te kunnen rekenen op de volle steun van heel wat havenbedrijven. Ook de havenbesturen van Zeebrugge en Oostende en de 'Association of the Port of Zeebrugge Interests' (APZI) zouden het nieuws positief onthaald hebben.

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

Haaien

Nog over de apekalle

De Oostendse vismijngids *Eddy Eneman*, geboeid door het 'haaiendossier' in HVB 12, 1993 pag. 20-23, waarin we het o.m. hadden over de verwarring in het gebruik van de volksnaam *apekalle*, bezorgde ons terzake enkele bijkomende gegevens.

Daaruit blijkt dat de benaming *apekalle* onbetwistbaar op de *Groenlandse haai* slaat. Pas later verschenen er publikaties waarin de *reuzenhaai* met *apekalle* wordt aangeduid. Onze korrespondent vond:

1. In *Les poissons d'Ostende* (1921) van G. Gilson: *Laemargus microcephalus: la leiche ou la laimargue - apekal - Greenland Shark*.

2. In *Leven in de Noordzee* (1937) uitgegeven door de *Broeders van Liefde: Apekal of Groenlander (Acanthorhinus carcharias, greenland shark, la laimargue)*.

3. In *Poissons Marins* (1947) van Max Poll: *Somniosus microcephalus (Bloch et Schneider 1801)*, syn. *Laemargus microcephalus* (Bloch et Schneider), *Laemargus borealis* (Müller et Henle), *Scymnus borealis* (P.J. Van Beneden), *Scymnus glacialis* (P.J. Van Beneden); **Français:** *Leiche, Laimargue à courtes nageoires*; **Néerlandais:** *Apekalle, Yshaai, Groenlandsche Haai*; **Anglais:** *Greenland Shark, Sleeper Shark*.

4. In *Elseviers Zeevissengids* (1978): *Reuzehaai of Apekal, Cetorhinus maximus* (Gunnerus) Wat is de verklaring voor deze naamverschuiving? Wij houden het bij de vergissing (?) in de *Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak* die in de uitgave van 1977 voor het eerst melding maakt van een reuzenhaai of *apekalle*. Voordien werd met die benaming steeds naar de *Groenlandse haai* of *ijsbaai* verwezen.

Nog even korrigeren dat de man naast *Eddy Eneman* op de foto pag. 21 in het betreffende HVB-nummer geen veterinaire keurder is, maar een viskoper. *Eddy Eneman* liet ons trouwens weten dat een van de veeartsen hem meldde dat de viskeurder de toen aangevoerde haai wel degelijk als een reuzenhaai had geïdentificeerd.

Adreswijziging

MARITIEM BUREAU J. APPELBOOM

**Nieuw adres: Regenwulp 19
1991 VD VELSERBROEK
Nederland**

**Telefoon en fax (23) 39 24 89
(vanuit België: eerst 00 31 draaien)**

**BEMIDDELING BIJ DE AAN- EN
VERKOOP VAN VISSERSSCHEPEN
EN ANDERE
BEDRIJFSVAARTUIGEN
SINDS 1965**

Heistse visserijschool breidt uit

Reeds gedurende een 6-tal jaar is de Visserijschool in Heist, met de steun van het *Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Algemene Technische Diensten*, aan het restaureren en verbouwen. In een eerste fase werd alle buiten schrijnwark rond dak kasteeltje aangepakt, in een tweede fase: alle overig buiten schrijnwark kasteeltje en tweede gebouw, daarna was het de beurt aan de veranda-speelplaats-vlaggeplein-elektrisch labo

Nu is de vierde fase gestart. Deze omvat het uitbreiden van het atelier met ongeveer 140m². Dit betekent zowat een verdubbeling van het bestaande atelier. Deze laatste wordt volledig als motorenzaal ingericht. Het nieuwe gedeelte omvat de diverse metaalbewerkingsmachines, de paswerkerij en 5 volledig uitgeruste laskabines zowel voor autogeen-half-automatisch- als elektrisch lassen.

Het leeuwtaandeel van deze werken zal worden uitgevoerd door gemeenschapsscholen onder de vorm van stages.

Ook de smeedijzeren omheining wordt vernieuwd. Merkwaardig is

de samenwerking die hiervoor ontstaan is tussen de verschillende gemeenschapsscholen. Deze samenwerking toont hoe de stages ook voor de andere werken kunnen gebruikt worden.

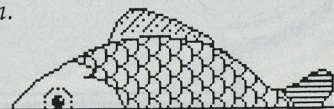
IHOSS Brugge heeft de studenten assistent-architect ontwerpen laten maken. Finaal werd het ontwerp van student Raf Frederickx weerhouden. Dit ontwerp zal door diverse gemeenschapsscholen gemaakt worden.

Vandevoorde van KTA Sint-Niklaas krijgt de technische leiding.

Moreels van KTA Herzele zorgt voor de herstelling en bevestiging van de blauwstenen kolommen.

Een vijftal andere gemeenschapsscholen zullen nog worden aangezocht of zijn reeds aangezocht voor de uitvoering van de hekkens. (dh)

— in Heist zeggen ze: als we fusioneren, moet het met een schoon hekken zijn.



Wittebroodsweken van visserijaalmoezenier zijn voorbij

Dirk Demaeght legt eigen klemtonen

HET IS INMIDDELS al meer dan een jaar geleden dat de alombekende visserijaalmoezenier Jan Corneillie, alias Boule, de visserij uitgezwaaid werd. De man had de pensoengerechtigde leeftijd bereikt en 65 is blijkbaar ook voor pastoors de limiet.

Sinds 1962 had de priester op de loonlijst van het ministerie van landbouw gestaan om zich over het geestelijk welzijn van de vissers te ontfermen, hem was al die jarenook de lastige taak toegemeten de familieleden van omgekomen vissers in hun nood bij te staan. Daarnaast was er het meer spektakulaire werk van de scheepsdopen; ook werd hij meermaals gevraagd om vissershuwelijken (begrijp me goed: huwelijken van vissers enerzijds met mensen van vrouwelijke kunne anderzijds) in te zegenen en... natuurlijk was hij er ook om bekeringswerk te verrichten: 'Ik vraag me af of ik vissers... heb kunnen bekeren? Ik mag "ja" antwoorden. De bewijzen staan hier tussen ons.', zo zegde Corneille het op de receptie die het ministerie van landbouw in december '92 naar aanleiding van zijn afscheid organiseerde.

DIRK DEMAEGHT, DIRECTEUR van de vrije visserijschool Paster Pype uit Oostende, werd door de bisschop van Brugge als opvolger aangeduid, maar, in tegenstelling tot hetgeen menig persorgaan daarover schreef, wachtte hij begin 1994 nog steeds op het Belgisch staatsblad dat zijn benoeming moet bevestigen.

In afwachting van nieuws uit de staatsdrukkerij blijft hij dus actief als schooldirecteur. Maar het is niet de bedoeling dat hij in de toekomst de twee taken combineert. 'Aalmoezenier is een full-time betrekking en dat, gekombineerd met de functie van directeur is een beetje van het goede teveel.', zo stelt hij.

Desalniettemin zijn de wittebroodsweken voorbij. En sinds kort laat Dirk Demaeght dan ook regelmatig van zich horen. Op zaterdag 16 oktober II. mocht hij zijn eerste schip als visserijaalmoezenier dopen. De plechtigheid aan boord van de Z 54



'De Bounty' stelde hem voor geen problemen. Hij had zijn voorganger het doopritueel vele keren zien uitvoeren en ter gelegenheid van de overdracht van de O 154 Wilmar, nu alweer enige jaren gelden, deed hij overigens zelf de nodige ervaring op.

Lichtschip

Maar er is een spreekwoord dat zegt: 'andere tijden, andere zeden'. En dat Dirk Demaeght van plan was eigen klemtonen te leggen, bewezen de kranteberichten al die het hadden over een brief die hij als aalmoezenier naar gemeenschapsminister Sauwens schreef. Daarin mengde hij zich in het getouwtrek dat tussen politici van Oostende en Zeebrugge gevoerd werd om het afgedankte lichtschip 'Westhinder' naar zich toe te halen. In Oostende zag senator Didier Ramoudt het oud-lichtschip al als toeristisch baken fungeren, Manu Desutter uit Knokke-Heist daarentegen zag de Westhinder al liggen in de oude

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



vismijn van Zeebrugge waar een toeristisch centrum gestalte moet krijgen.

Demaeght wees er de minister in zijn brief op dat er nog andere mogelijkheden dan toeristische zijn. Het lichtschip zou kunnen gebruikt worden als lesmateriaal voor de visserij scholen of voor "de visserij school die zal overblijven na de komende rationalisatie", zo stelt hij; meer zelfs: 'Het lichtschip zou een formidabele edukatieve rol kunnen spelen voor al die basisklassen (14 000 kinderen) die onze kust aandoen gedurende het ganse schooljaar...'. Meest in het oog springend is evenwel de sociale bestemming die de aalmoezener aan het lichtschip wil geven. Maar laten we hem zelf aan het woord: 'Als pastoraal verantwoordelijke voor de visserij... hebben we grote behoefte aan een ruimte voor crisisopvang voor jonge vissers en zeelieden (vanaf 18 jaar kunnen ze niet meer in een sociale instelling terecht). Sommi-

gen weten niet hoe ze de dagen en nachten, tussen twee vaarten in, naar "behoren" ... kunnen overbruggen. De Westhinder zou een eigen cachet kunnen geven aan een dergelijke opvang. Er zijn... veel oud-zeelieden... die het onderhoud en de zorg zouden willen behartigen.'

Daens?

Uit de brief blijkt alvast dat Demaeght niet van plan is in een hoekje te wachten tot wanneer hem iets gevraagd wordt. Dat hij zijn sociale taak breed wil opvatten bewijst de toespraak die hij daags voor kerstdag hield voor de stakende scheepsbouwers van APS te Oostende. Daarin bracht hij onder meer verslag uit van een vergadering die de visserij aalmoezeners uit verschillende landen van de Europese Unie (EU) georganiseerd hadden. Met een eisenlijstje, zo zegt Demaeght, zijn die aalmoezeners naar enkele directeuren van de EU getrokken. Demaeght: '... We vroegen dat er zo rap mogelijk zou gezorgd worden dat Engelse, Spaanse en

Portugese vissers geen honger meer zouden lijden. Dat er in die landen een sociale zekerheid voor de vissers zou komen naar sociaal model.

Dat er daadwerkelijk steun zou komen opdat de reders in die landen niet meer door de banken onder druk zouden worden gezet om hun schip af te bouwen.

Dat bij de afbouw ... van een schip ook begeleidende maatregelen zouden genomen worden voor de visser die zijn werk verliest.'. Verder kwamen de verenigde aalmoezeners tussen over het visserijonderwijs, ze eisten ook dat de varende vissers meer zouden betrokken worden bij het beleid en ten slotte 'vroegen we dat er gestreefd zou worden naar een dusdanige regeling van het vissersbedrijf dat onze mensen in staat zouden zijn om en hun brood te verdienen en om meer tijd te hebben voor de harmonieuze opbouw van hun gezinnen (lengte van de vaarten)'. Deze eerste tussenkomsten wijzen erop dat visserij-aalmoezener Demaeght niet van plan is het bij bekingen te laten. Waait de geest van pastoor Daens over de Vlaamse visserij? (fv)

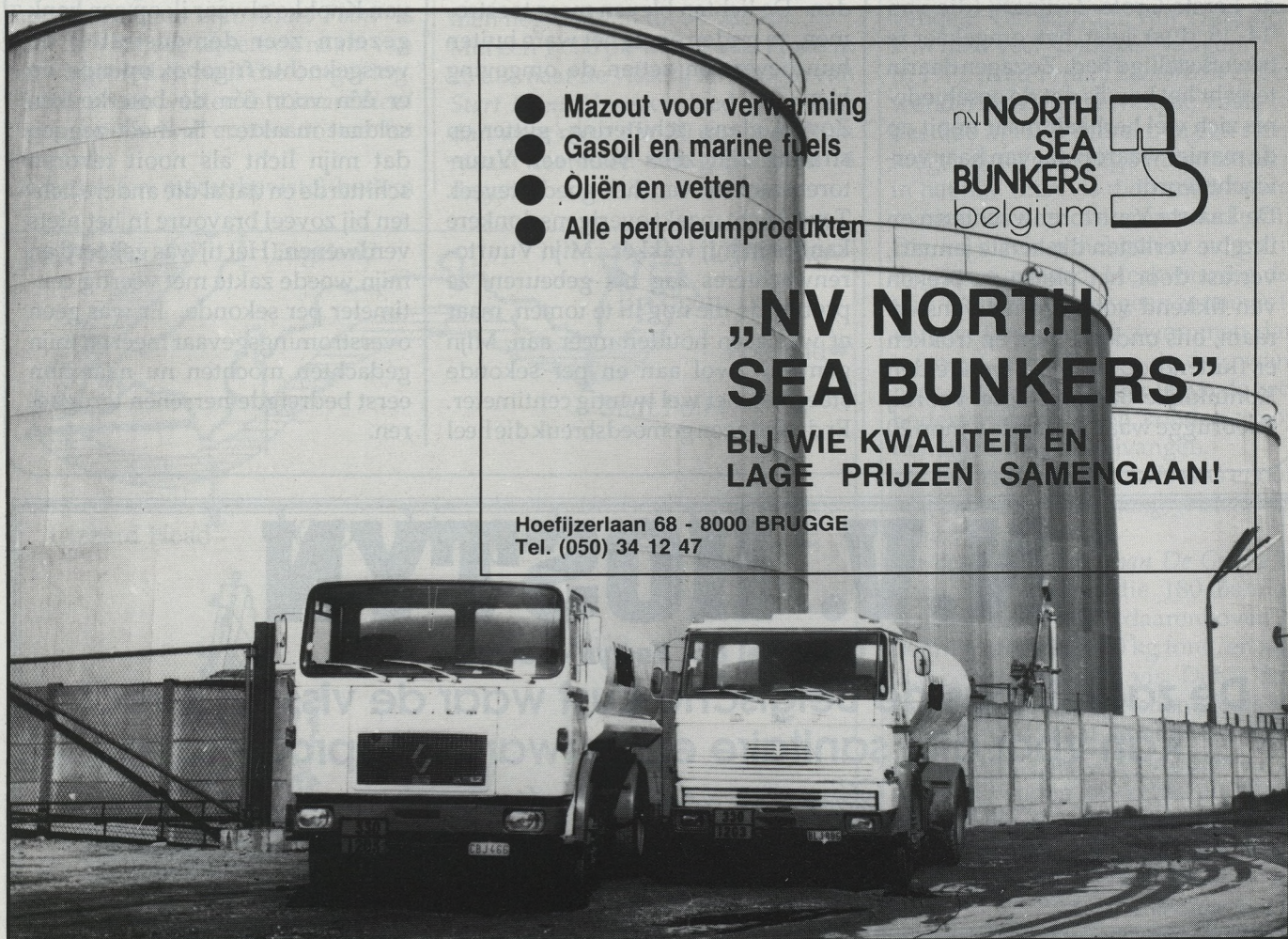
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

NV NORTH SEA BUNKERS belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS“

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



De Laatste Vuurtorenwachter



NIEUWJAARSdag. Zelfs het weer had vrijaf genomen en het regende bijgevolg voor één keer niet. Een cadeau!

Overall te lande werd van de relatieve droogte gebruik gemaakt om de dijken te verstevigen. Het leger werd ingezet om overstromingstoeristen ter plekke te fusillieren en ze vervolgens als (zand)zakken in een of andere nakende dijkbreuk te stoppen. Boeren baatten de regentstilstand uit om de kalveren in hun beider armen te nemen en ermee tot Baraque Friture te waden in de hoop dat dit hooggebergte boven het oprukkende water zou blijven uitsteken. Bij laag tij spuwde de IJzer die dag vele hektoliters overgelopen water het zeegat in. Je zag de sluismeesters gnuiven. Eén en ander deed hen denken aan hun illustere voorganger Cogghe, de sluismeester aller sluismeester, die ten tijde van '14-'18 dus) juist het omgekeerde bewerkstelligd had. Ze zagen daarin terecht het bewijs dat de geschiedenis zich wel herhaalt maar nooit op de manier waarop dat van haar verwacht wordt.

De Laatste Vuurtorenwachterin en ikzelve verlieten die eerste januari, verrast door het plotse ontbreken van tikkend vocht op het venster-raam, ons onderkomen en trokken er fluitend op uit. We wandelden Koninklijke-Baansgewijze voorbij Zeebrugge waar 's avonds vanop 20

meter hoogte een wit licht twaalf keer per vijftien seconden over de zee schijnt, waarnaast er in de hoek van 145 tot 200° (zuid) een rood licht zichtbaar is. We stapten verder naar Heist waar het witte licht 's avonds ontwaard kan worden van 120° tot 134° en van 139° tot 159° en dat vier seconden van de vijf; het rode licht kan mener aanschouwen van 139° tot 159° en de rest is er dan volledig duister. 's Avonds dus.

Maar het was middag en dan hullen die bakens zich natuurlijk in duisternis. Toen kwamen we stapvoets aan te Knokke, ook wel Le Zoute genaamd, alwaar geen vuurtoren staat, maar waar de afwezigheid van gutschende regen ontelbare lichten de dijk opgejaagd had. De schittering was enorm. Zelfs de terrassen zaten (midden in de winter, per 1 januari!) vol met lichten die de volle 360 graden in vuur en vlam zetten, en dat op klaarlichte dag. Zij waren getooid, die lichten, gevederd en gesierd. En ik weet niet waar ze vandaan kwamen, maar opeens waren er wel duizenden. De lichten bleven maar toestromen, ze traden er als het ware buiten hun oevers en zetten de omgeving blank.

Zoveel glans, schittering, glitter en straling zijn zelfs voor een Vuurtorenwachter van het goede teveel. Teveel licht maakt overigens donkere kantjes in mij wakker. Mijn Vuurtorenwachteres zag het gebeuren, ze probeerde me nog in te tomen, maar er was geen houden meer aan. Mijn gemoed zwol aan en per seconde steeg het met wel twintig centimeter. Er dreigde een gemoedsbreuk die heel



de Knokse Dijk onder woede zou zetten.

Tegen zoveel wassende ergernis is alleen maar het rampenplan van mijn ironie opgewassen. Ik haastte mij dus naar een plaatselijke bakker, kocht er vier (overigens verschrikkelijk dure; maar in zo'n gevallen kijk ik niet op een frank want ik reken natuurlijk op het rampenfonds) boterkoeken, zocht mij vervolgens kreupel naar een neringdoener die zelfs op 1 januari kampeerartikels slijt, vond er (natuurlijk) één en toog weer naar de dijk van Knokke alwaar ik op een bank gezeten zeer demonstratief de versgekochte frigobox opende, en er één voor één de boterkoeken soldaat maakte. Ik moet zeggen dat mijn licht als nooit tevoren schitterde en dat al die andere lichten bij zoveel bravoure in het niets verdwenen. Het tij was gekeerd en mijn woede zakte met veertig centimeter per seconde. Er was geen overstromingsgevaar meer en mijn gedachten mochten nu naar hun eerst bedreigde hersenen terugkeren.

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende — Bruggelaan 12, Brodene
Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28

Visgronden van de Vlaamse vissers (X)

Start Point

Veel schippers die op 'Start Point' hun broodwinning maken, zijn er niet meer te vinden. Het is dan ook een typische visserij van enkele decennia geleden. Verdwenen? Niet helemaal!

De 'Start Point'-visgronden hebben vandaag niet veel meer te bieden. Dat wordt dan wel enigszins tegengesproken door de resultaten van de N 36, die er nog steeds vist en er wel aan de kost komt. Voor één enkeling valt er dus nog wel wat te verdienen. De schipper van de N36, Donald Van Torre zal dat beamen.

Maar er zijn nog een paar andere schippers te vinden die de visserij 'Star Point' kennen als hun broekzak. Dat zijn voor wat dit artikel betreft Johan De Grootte (38) schipper van de Z 19 en Freddy Lambrecht (53), enkele jaren geleden nog schipper op de 0 160 en de 0 66.

Start Point ligt in het Engels Kanaal. Het is de westelijke kaap van de Lyme Bay. Indie baai ligt Brixham waar Brixham en Torquay gelegen zijn. 'Start Point' is voor de Vlaamse vissers de naam van het visgebied in heel die omgeving. Het loopt ten westen tot Lizard Head tegen Land's End en ten oosten tot Portland.

De beste (en meest beviste) bodem

van Start Point is het 'Hurd diep' halverwege tussen de kusten van Engeland en Frankrijk. Meestal viste men ten noorden van 'Hurd diep', ook in de put van en ten zuiden van de diepte. Soms gingen de Vlamingen vissen ten zuiden van dat 'Hurd diep', naar de Franse kust toe tot tegen de limietenvan het eiland Guernsey.

De visgronden daar kennen geen banken, wel veel ravels die tot 10 vadem hoog kunnen zijn. En is een zand- en schelpengrond, ook rotsgrond. Men schept er als 'overlast' stenen, zeesterren (vijfhoeks), lege schelpen en 'dodemansvuisten'.

Veel wrakken komen er evenmin voor, rotsformaties zijn er dan weer wel. De put van 'Hurd diep' is 55 vadem; daar kan men bijna niet vissen vanwege de oorlogsmunitie die daar ligt. De put kreeg dan ook de bijnaam 'munitieput'. Op de noordelijke (kant Engeland) droogste zijde van de put is het 35 tot 45 vadem diep. Nog noordelijker naar de Engelse kust toe vind men nog diepten tot 30 vadem.

Met een 1 000 pk-motor vaart men in 26 uur naar de visserij ter hoogte van Start Point. Vroeger deed men daar dan weer meer dan 30 uur over. Men maakt zeereizen van gemiddeld 14 dagen.

In vroegere tijden werd daar uiteraard met de planken gevestigd, de jongste jaren is de Start Pointvisserij een boomkorzaak geworden. Men komt er verder Franse bordenvissers, Engelse boomkortreilers en 'krabbe-potters' tegen.

De havens die een rol spelen bij deze visserij zijn Brixham — een beroemde schuilhaven voor Vlaamse vissers — soms Dartmouth. Brixham ligt ongeveer 50 zeemijl van de visserij af. Het is een open tijkhaven zonder sluizen en men moet er geen liggeld betalen. We voelen er ons ook zeer thuis, met de Belgen die daar nog wonen en met de alombekende 'Crown en Anchor' van Marcel Van de Putte.

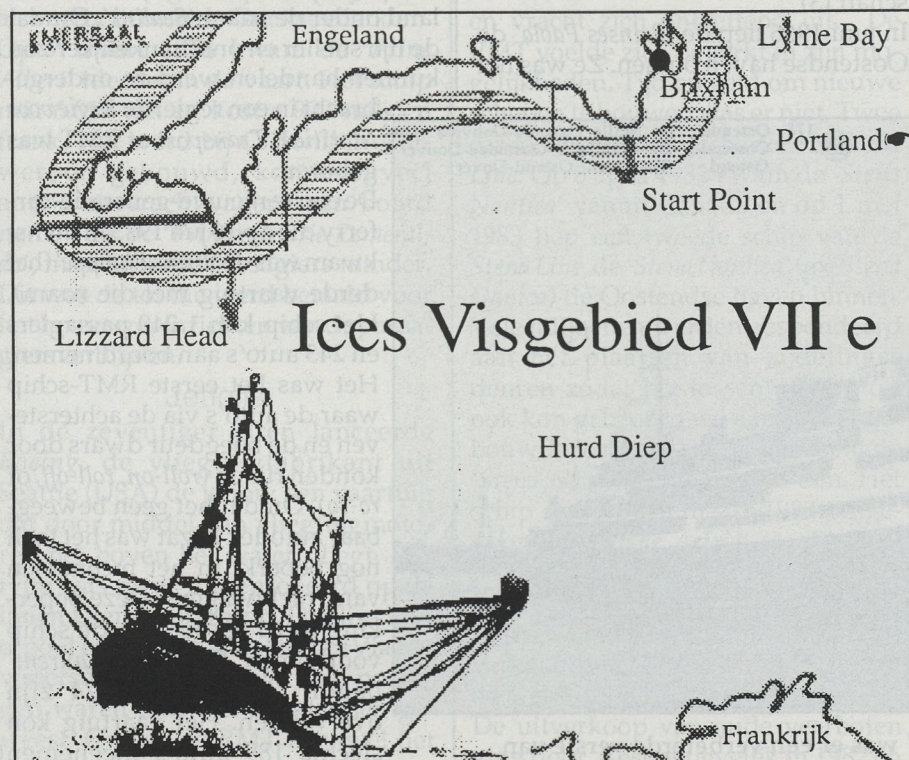
Omdat het water er helder is, is er 's nachts het meeste te vissen. Tijdens de bloeiperiode, in het voorjaar, is er overdag troebel water. Er loopt redelijk veel getij, met een draaiende richting voor Start Point.

In de zomermaanden ving men er meestal dure vis. Men ging tot tegen de rotsen jagen op kreeften en kabeljauw. He zomerseizoen was ook goed voor het vangen van 'zaadsels' (pijlinktvis). In de winter kon men er dan weer veel 'zeekatten' (inktvis) vangen. Ten noorden van 'Hurd diep' kon men veel 'zonnevis' vangen.

In 1972 deed Freddy Lambrecht er een wonderbaarlijke visvangst; zoals hij destijds in HVB schreef. In één sleep kregen ze toen veertig bennen zonnevis in het net. (Een vis die nachts niet massaal in deze wateren voorkomt). Die keer echter hebben er nog drie dagen op gejaagd. Merkwaardig detail: 's Nachts was er geen zonnevis te vangen (die beesten zwommen dan te hoog), maar tijdens de dag, wanneer de vissen het weer tegen de zeebodem gingen zoeken, konden ze nog tientallen bennen bijvangen.

Andere rare kwaliteitsvis was er ook nog te vissen: tarbot, tong, grieten, rode poon, roggen, staarten.

De beste reis die Johan De Grootte er deed was er één die 180 bennen staarten opracht en daarenboven 30 bennen rare vis, 4000 kg tong, en nog 200 bennen gemixte vis. Dat is dan ook al enkele jaren geleden. Zoals we in deze reeks al hebben kunnen vaststellen, gaan de vangsten er in alle visgronden op achteruit. Voor wat Start Point betreft is het zelfs zo er dat er bijna niets meer te vangen is.



De geschiedenis van de lijn Oostende - Dover (III) Opmars van de car-ferries



ET OVERBREN-
GEN van auto's
en vrachtwagens
werd stilaan be-
langrijk.

De staatsrederij
speelde hierop in
door een bestelling te plaatsen voor
een derde car-ferry. Het schip werd
gebouwd op de werf *Jos Boel & Zonen*
en kreeg de naam '*Koningin Fabiola*'.
Het werd een verbeterde versie van
de '*Artevelde*', liep 22 knopen en kwam
in dienst op 10 juni 1962 (1). Deze
pakketboot (Oostende - Dover in 3,45
uur) was de eerste die uitgerust werd
met een *bow-thruster*, wat het maneuv-
reren in het algemeen, en het weg-
draaien van de kaai vergemakkelijkte
(2).

Op 13 juni 1965 kwam dan de car-
ferry '*Roi Baudouin*' in de vaart. Ze
kon 170 auto's en 850 passagiers ver-
voeren. Dit schip was het eerste dat
de moderne mailbootlijnen had; de
lijnen die we ons nog herinneren uit
het pre-jumbo-tijdperk.

Tot nu toe was het overbrengen van
voetgangers en post de voornaamste
bedrijvigheid geweest. De car-ferries
waren bijkomstig. In 1965 veranderde
dat en de lijn begon zich toe te spitsen
op het vervoer van auto's en hun
passagiers. Voor het toenemende
vrachtverkeer waren de garage-

dekken dan weer te laag. In novem-
ber 1972 werd de '*Roi Baudouin*'
overgebracht naar de *Wiltonwerf* te
Schiedam. Door een herschikking van
de hutten en de bemanningsverblij-
ven werden de garagedekken ver-
hoogd. Intussen kwam op 15 august-
us 1968 de '*Princesse Astrid*', ook ge-
bouwd op de *Boelwerf*, in de vaart.
Deze had reeds een hogere garage en
kon meer vracht meenemen. Toch
werd de inrijpoort van de achterste-
ven in 1974 verhoogd door de
bemanningsverblijven elders in te
planten.

Concurrentie

De car-ferrydienst tussen Zeebrugge
en Dover (*Townsend Car Ferries*, ge-
start in 1966) was een geduchte te-
genstander voor de Belgische pak-
ketbootdienst. De Oostende-Dover-
lijn had het plan opgevat de vracht-
en autochauffeurs de kans te bieden
vanuit midden-Engeland naar Oost-
ende te varen. Via een overtocht van
5 uur zouden ze zodoende vele uren
tijds winst bekomen door niet rond
Londen te moeten rijden. Op 29 mei
1968 werden de '*Roi Baudouin*' en de
'*Princesse Astrid*' ingezet op het tra-
ject Oostende-Harwich (*Parkeston*
Quay). Het werd geen succes. Op 10
september 1973 werd deze lijn afge-
schafte (3)

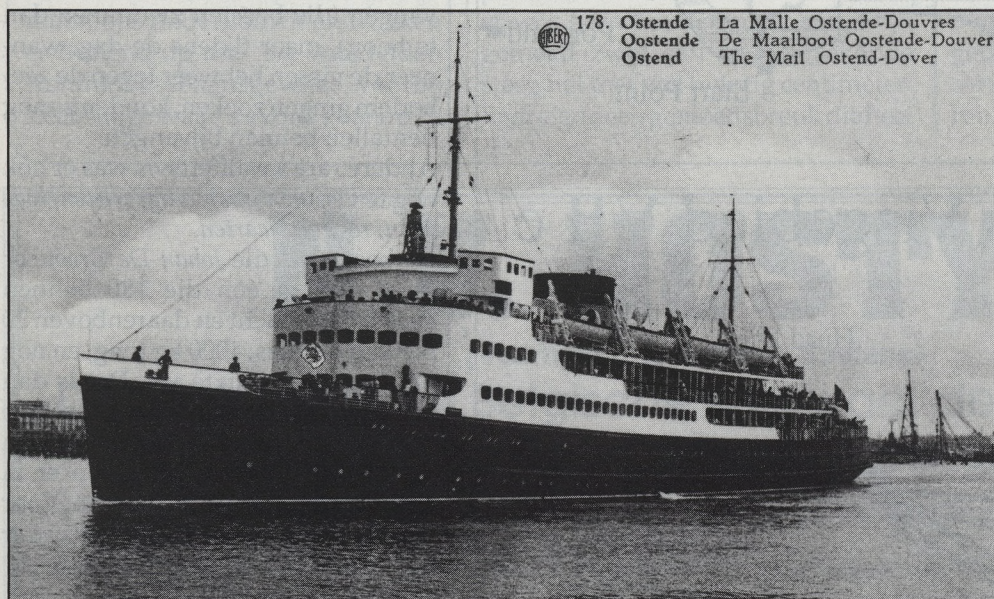
In juni 1966 liep de '*Prinses Paola*' de
Oostendse haven binnen. Ze was het

laatste schip dat geen auto's aan boord
kon nemen. Er was toen blijkbaar nog
een redelijk grote vraag om trein-
toeristen over te zetten. Dat aantal
slonk evenwel met de jaren en de
'*Prinses Paola*' werd op het laatste
enkel nog in het zomerseizoen inge-
zet. Echte mailbootfans waren even-
wel verliefd op haar lijn. Het was een
prachtig schip. Overigens: alle sche-
pen die nu in de vaart waren hadden
ongeveer dezelfde lijnen en stonden
op zee bekend als '*de Oostendenaars*'.

Regie voor Maritiem Transport

Vanaf 1970 waren de noden van de
pakketdiensten tussen Groot-Brit-
tannië en Europa zo veranderd dat de
staatsrederij moest uitkijken naar een
vloot die massa's auto's zou vervoer-
ren en zich vooral richten op het
groeïende vrachtwagenverkeer.
Voortgaande op deze nieuwe trend
werd beslist, op de '*Prinses Paola*' na,
al de schepen van de hand te doen en
een nieuwe aangepaste vloot te bou-
wen. Door de grote kosten groeide de
Oostende-Doverlijn nu uit tot een on-
derneming die de Belgische moge-
lijkheden oversteeg. Om een bredere
markt te bereiken en om kosen te
sparen, begon de pakketdienst samen
te werken met de Britse staatsrederij,
met rederijen uit Frankrijk en Neder-
land onder de naam '*Sealink*'. Omdat
de lijn sneller en onafhankelijker zou
kunnen handelen werd ze onderge-
bracht in een regie: de *Regie voor*
Maritiem Transport of RMT was
geboren.

De eerste nieuwe-generatie-car-
ferry die op 16 juli 1973 in dienst
kwam was de '*Prins Philippe*' (het
derde vaartuig met die naam).
Het schip kon 1 240 passagiers
en 243 auto's aan boord nemen.
Het was het eerste RMT-schip
waar de auto's via de achterste-
ven en de boegdeur dwars door
konden rijden (*roll-on, roll-off, of*
ro-ro). Omdat het geen beweeg-
baar autodek bezat was het toch
nog beperkt in het meenemen
van vrachtwagens. Deze beper-
king werd op het tweede schip
voorkomen. De '*Prince Laurent*'
begon op 28 juni 1974 zijn
overvaarten. Het vaartuig kon
slechts 189 auto's meenemen



De '*Artevelde*'. De '*Koningin Fabiola*' was er een verbeterde versie van

maar wel 24 vrachtwagens. Beide schepen vervingen de 'Koning Albert', die naar de sloper verdween en de 'Prince Philippe' (2 de) die door een Zweedse maatschappij werd gecharterd. Deze laatste kende verder geen succes. Omgedoopt tot *Stromma Rex* kende het schip eerst een motorkamerontplofing en brandde later te Marichavn volledig uit.

Op 24 mei 1974 kwam de 5.635 ton grote 'Prinses Marie-Esmeralda', de vloot vervoegen. Evenals beide voorgaande werd ook zij uitgerust met Franse dieselmotoren. Ze was de eerste RMT-ferry met liften aan boord en kon 1200 passagiers, 300 auto's en 37 vrachtwagens vervoeren.

De 'Princesse Marie-Christine' kwam op 30 december 1975 versneld in de vaart omdat de 'Prinses Marie-Esmeralda' na een aanvaring met een geblokkeerde boegdeur zat.

In de zomer van 1975 lagen niet minder dan 6 pakketboten aan de kant die een nieuwe bestemming zochten. Na een korte periode te zijn gecharterd door een Britse maatschappij, verdween de 'Artevelde' in oktober 1976 naar Griekenland als 'Aigaion'. De 'Prinses Josephine-Charlotte' zocht het ook in die richting als de 'Athens Express'. Na verkoop werden de 'Roi Leopold III' en de 'Koningin Elisabeth' ingezet als pelgrimschepen in de Rode Zee. De 'Koning Albert' werd in België afgebroken. De 'Koningin Fabiola' verdween, omgedoopt tot 'Olympia', als veerboot naar de Griekse eilanden. Op 7 maart 1978 kwam de 'Prins Albert' (derde) in de vaart. Het schip mat 6.019 ton en kostte 900 miljoen frank. Het werd bij Cockerill in Antwerpen gebouwd, kon evenveel auto's en vrachtwagens aan boord nemen als de 'Prinses Marie-Esmeralda', maar wel 200 passagiers minder. Dit was de tol die werd betaald voor het luxueuzer inrichten van de passagiersverblijven.

Jetfoils

In de zeventiger jaren lanceerde Boeing, de vliegtuigfabrikant uit Seattle (USA) de jetfoil: een vaartuig dat door middel van vliegtuigmotoren net boven het water vliegt. Het type was reeds uitgeprobeerd op de lijnen Dieppe-Brighton, Dublin-Liverpool en Londen-Oostende. (Via het vissersdok door Peno). Alle pogingen waren evenwel miskleunen geweest. Omdat de RMT evenwel het

voordeel had de toekomstige reiziger van trein tot trein te kunnen brengen, dacht ze dat het haar wel zou lukken. De Belgische staat steunde het project. Fondsen werden ter beschikking gesteld.

Op 31 mei 1981 begon de 'Princesse Clementine' aan haar carrière, gevolgd door het zusterschip 'Prinses Stefanie' (31 juli 1981). In de beginperiode hadden de vaartuigen last van kinderziektes. Ze raakten ook beide beschadigd toen ze op elkaar invoeren. De jetfoils voeren dan 42 knopen en deden het traject in 100 minuten. De kortste overvaart was 85 minuten. Beide konden ze 273 passagiers per schip meenemen.

Daar de voetpassagiers nog steeds 33% van de totale gebruikers bedragen, spelen de jetfoils vandaag nog een belangrijke rol. Gedurende de eerste tien jaar brachten beide vaartuigen zo'n drie miljoen personen over.

De jetfoils vroegen een bijkomende akkomodatie te Dover. De oplossing werd gevonden in de pakketboot 'Reine Astrid' die men op 9 oktober 1981 uit de vaart nam. Op 30 mei 1983 werd het aangepaste gevaarte naar Dover gesleept en er op 6 juni in gebruik genomen. Het bleef tot eind 1993 te Dover aangemeerd. Op 30 januari 1994 kreeg het zijn nieuwe bestemming te Ramsgate.

Toen de nieuwe car-ferries goed en wel in de vaart waren breidde het aanbod tot het overzetten van auto's en vracht zich ontzettend uit. De RMT voelde zich beperkt in zijn mogelijkheden. Tijd en geld om nieuwe schepen te bouwen was er niet. Twee car-ferries werden gecharterd bij *Stena Line*. Op 8 april 1982 kwam de 'Stena Nautica' vanuit Canada en op 1 mei 1983 liep een tweede schip van de *Stena Line*, de 'Stena Nordica' (ex-*Stena Danica*) de Oostendse haven binnen. Vele miljoenen werden gependend aan het plaatsen van zijdelingse deuren zodat het lossen van auto's ook kon gebeuren via een nieuw gebouwde losbrug. De 'RMT' kocht de 'Stena Nautica' uiteindelijk aan. Het schip werd op 7 maart 1983 omgedoopt tot 'Reine Astrid' (4). De lage bedrijfskosten maakten de veerboot aantrekkelijk. In maart 1984 werd de 'Stena Nordica' (5) van *Stena Zweden* verkocht aan *Stena Nautica België NV* en werd nu 'Stena Nautica'.

De uitverkoop van oude veerboten ging door. Respektievelijk in 1982 en

1983 charterde een Britse veerdienst de 'Roi Baudouin' en de 'Princesse Astrid'. Ze verrichtten diensten vanuit Folkestone. Eind 1983 verdwenen ook deze ferries naar de Griekse eilanden als de 'Georgios Express' en de 'Bari Express'.

Nadat de 'Koningin Fabiola' in 1976 werd omgebouwd om meer passagiers (van 850 naar 1200) en minder auto's (van 160 naar 88) mee te nemen, werd het schip op 15 juni 1983 aan de kant gelegd. Het verdween uiteindelijk als de 'Lydia'.

In mei 1985 had men het plan opgevat om de grote 'Stena Nautica' te ruilen voor de 'Reine Astrid' en de 'Prins Philippe'. Een opschortende voorwaarde was dat beide maatschappijen zouden samenwerken om tegen de ruildatum kopers te hebben voor beide ruilschepen. De 'Prins Philippe' had snel een mogelijke koper. De 'Reine Astrid' echter niet en de ruil ging niet door.

De 'Prins Philippe' werd dan gecharterd door een Britse maatschappij en ingezet op de lijn Cherbourg-Weymouth. Na dit contract werd de ferry uitgeleend aan een Ierse maatschappijen ingezet tussen Rosslare en Fishguard. In het najaar van 1986 diende ze als reserveschip voor de RMT. In december 1986 vertrok ze definitief uit Oostende als 'Moby Love' naar La Spezia in Italië.

Na drie jaar verviel het kontrakt met *Stena Nautica België NV* en de 'Stena Nautica' werd nu ingezet als de 'Versailles' op de lijn Dieppe-Newhaven voor Dieppe Ferries. Nu vaart ze in een vernieuwde uitbating op dezelfde lijn als de 'Stena Londoner'.

Grotere capaciteiten was nu het sleutelwoord geworden. Er werd besloten om de 'Prinses Marie-Esmeralda' en de 'Princesse Marie-Christine' te vergroten. *Jumboïseren* was het nieuwe toverwoord. (Vervolgt)

Daniël Pots

(1) Het contract ging van Cockerill naar Jos Boel omdat de eerste werf verklaarde het schip niet klaar te krijgen tegen het seizoen 1962

(2) Een systeem dat via het (met samengepakte lucht) wegblazen van zeewater aan de boeg van het schip, de ferry kort liet keren. Redelijk snel daarna werd echter de boegschroef algemeen in gebruik genomen.

(3) Zoveel jaren later wordt de lijn Zeebrugge-Felixstowe met succes uitgebaat door de Penodiensten.

(4) Zevende naam sinds haar constructie in 1975

(5) Gebouwd in 1974. In 1977 werd het schip horizontaal middendoor gezaagd en van een extra autodek voorzien

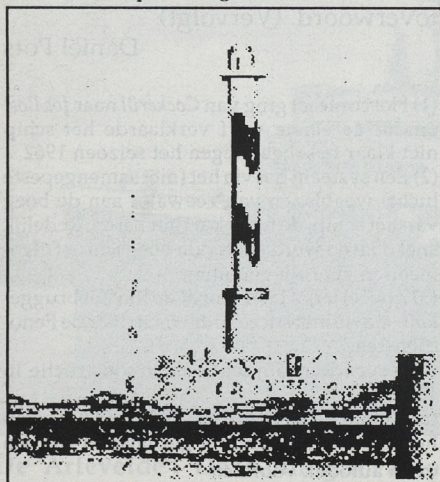
Wordt Oostendse vuurtoren dan toch beschilderd?

Op 3 juli 1992 publiceerde HVB een vraaggesprek met de Knokse kunstenaar *Ignace Van Isacker* die meteen het idee lanceerde om de Oostendse vuurtoren (gebouwd in 1947 en verleden jaar gedeeltelijk gerenoveerd) een kleurtje te geven. In HVB nummer 7, 1992 op pagina 43 stond het als volgt: 'Zo wil *Ignace Van Acker* de vertikale lijn van de toren extra accentueren door de romp wit te schilderen om die dan door twee evenwijdige zwart-blauwe horizontale en golvende banden te snijden ... Dit contrast in kleur en vorm moet de pure eenvoud van het 65-meter hoge lichtbaken nog beter doen uitkomen.'

Het idee scheen echter geen kans te maken. Het Oostendse kamerlid *Fernand Ghesquière* stelde daarover zelfs een parlementaire vraag aan gemeenschapsminister *Theo Kelchtermans* die te kennen gaf dat daar allemaal geen geld voor was (HVB 4, 1993 pag. 38).

Blijkbaar hebben de promotoren voor een kleurrijke Oostendse vuurtoren het daarbij niet gelaten, want in de plaatselijke pers verschenen artikels die erop wezen dat het projekt alsnog zou uitgevoerd worden.

Eén en ander blijkt in handen te zijn van oud-journalist *Dominique Vervaecke* die de geschilderde toren al in juni aan het publiek wil voorstellen... gesteld dat hij een verffabrikant vindt die bereid is om gratis voor anderhalf miljoen frank verfwerken aan de toren te hangen. (Tekening hieronder: het ontwerp van *Ignace Van Isacker*.)



DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge
 industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie
 Facom kwaliteitsgereedschappen
 SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-
 AFDICHTINGEN

Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13
 Privé: 050 / 41 76 19 — Fax: 050 / 54 68 02

Eerste Nederlandse geluidsfilm was vissersdrama

Tot 2 februari liep in het *Amsterdamse Filmmuseum* (1) de film 'Terra Nova', een Volendams vissersdrama over de afsluiting van de Zuiderzee.

Ooit had 'Terra Nova' de eerste Hollandse geluidsfilm moeten worden. Ruzie tussen de producent en de regisseur maakte uiteindelijk dat deze niet tot in de bioscoop geraakte. Hij kwam in het vergeetboek en werd dan ook tot verleden maand nooit gedraaid. In het *Filmmuseum* werd dan in 1991 een groot deel van de prent teruggevonden. Op het blik stond 'Wieringenmeer' vermeld. Ook de muziek, speciaal voor de film gecomponeerd, maar er nooit bijgevoegd, werd teruggevonden. Dat was voor het *Filmmuseum* genoeg om het geheel met succes te reconstrueren. Dat gebeurde o.m. met de hulp van in persoonlijke archieven bewaarde foto's van de film. Zodoende werd een afgewerkte produktie van 68 minuten gemaakt. Een meesterwerkje, zo zegt men.

'Terra Nova' speelt zich af in Volendam op het ogenblik dat de bouw van de Afsluitdijk is aangevangen. Door het verdwijnen van de Zuiderzee dreigen de vissers hun broodwinning te verliezen. Er komt opstand van een groep, onder leiding van een oude visser, vaart de Zuiderzee op om de dijk door te gaan steken. Het plan mislukt echter. Tekenen genoeg voor de oude visser om er de hand gods in te zien. Hij is ervan overtuigd dat één en ander de straf is voor de daden van zijn overspelige echtgenote en in een vlaag van godsdienstwaaninzin neemt

hij haar mee aan boord om haar te verdrinken...

Wie dat laatste nogal overdreven vindt, dient te weten dat zo'n 'mensenooffers' inderdaad voorkomen. Is er door de Iraanse geestelijken geen doodsvonnissen uitgesproken over de Britse schrijver *Salman Rushdie*? En wie zou denken dat dan alleen maar te maken heeft met moslims, willen we het volgende niet onthouden: 'In 1944 verschenen uitvoerige berichten in de kranten over een drama in een godsdienstig gezin in de Alblasserwaard; een 25-jarige zoon was thuis op gruwelijke wijze geslacht en op het fornuis aan God ten offer gebracht' (2). Alleenstaand geval? *Jojada Verrips* bespreekt in 'Slachtoffers van het geloof' (3) nog drie andere gevallen van mensenooffers die zich in deze eeuw in Nederland hebben voorgedaan.

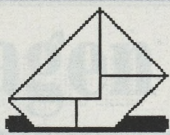
'Terra Nova': een film uit het leven gegrepen!

(1) Filmmuseum, Vondelpark 3 te Amsterdam, Nederland. Tel. (vanuit België): (00 31) 20-5891400.

(2) Ger Verrips, *Vrees en Vrijheid* pag. 12.
 (3) *Sociologisch Tijdschrift*, jaargang 14, nr 3, december 1987.

Nachten op Zee

Het boek over het nachtelijke vissersleven aan de Vlaamse banken, geschreven door de gewezen schipper van de O 142 'Hermes' (en HVB-medewerker) *Eddy Serie* rolt weldra van de persen. Voorintekenen kan nog tot 15 februari door 450 frank te storten op rekening 280-0706209-09 van de 'Vrienden van het Noordzee-Aquarium Oostende.' Wie intekent wordt uitgenodigd op de voorstelling van het boek op 18 maart.



Brieven

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

Pieters

Als financieel verantwoordelijke van Pieters Visbedrijf NV wil ik graag volgende rechtzetting gepubliceerd zien in HVB.

De omzet van Pieters Visbedrijf NV over 1992 bedraagt 2.430.967.374 BEF. In het artikel over de visverwerkende bedrijven in de 'Top 5000' (HVB 12,1993 pag. 46) hebben wij ten onrechte vermeld dat dit cijfer betrekking heeft op de geconsolideerde omzet. De geconsolideerde omzet van de Groep Pieters Visbedrijf over 1992 bedraagt 2.745.711.907 BEF. Over 1993 zal de Groep een geconsolideerde omzet van ± 3.150.000.000 realiseren.

Daarenboven lijkt het ons nuttig om de cijfers per 31.12.92 van de Zeebrugse Visveiling ook mee te delen, nl.

Omzet:
1.800.517.000 (tov 2.073.680.000)
toegevoegde waarde:
126.849.000 (tov 141.308.000)
Exploitatieresultaat
-8.255.000 (tov 8.148.000)
netto winst:
19.852.000 (tov 3.806.000)
Tenslotte willen we de aandacht vestigen op de globale (negatieve) evolutie van onze sektor, gebaseerd op de door U vermelde cijfergegevens in betreffend artikel:

In miljoen frank	1992	1991
Omzet	13.175	13.075
Toeg. waarde	1.318	1.319
Exploit. result.	282	332
Cash flow	270	287
Netto Result.	(47.7)	(16.9)

Tewerkstelling 657 658

Bart Gaura
Finance Manager

Z 447

Naar aanleiding van de recente gebeurtenissen in Breskens waar een regelrechte Scheldeoorlog tussen de Nederlanders en Belgen gewoed heeft, is voorzichtigheid geboden. Daarom wil ik er ook duidelijk op wijzen dat de Z. 447 'Hurricane' helemaal geen slooppremie aangevraagd heeft.

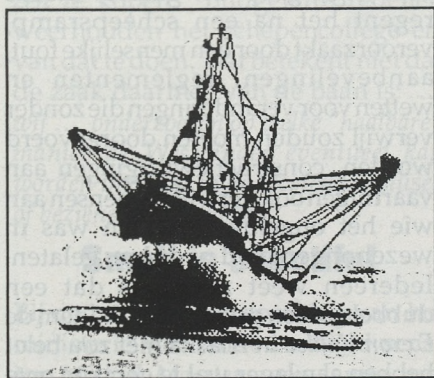
De Z. 447 werd verkocht nadat de vergunning reeds verkocht was voor nieuwbouw!

Aangezien het schip zelf nog in zeer goede staat verkeerde en werkloos aan de kade lag, werd het ingeschreven als Scheldevisser BOU. 136 'Hurricane'

Het vaartuig werd dan onlangs door mij aangekocht na het verlies van de BOU 139 'Bolleke'.

Ik kan begrijpen dat de Nederlandse kollega's agressief worden wanneer ze zien dat een Belgisch vaartuig een slooppremie ontvangt om... vervolgens op de Schelde te vissen. Daarom benadruk ik hier nogmaals dat dit met de Z.447 helemaal niet het geval was.

Ik hoop hiermede klare wijn geschonken te hebben en zie al uit naar het volgende nummer van HVB. Hopende op een rijk visjaar, wens ik ook jullie een gelukkig nieuwjaar
D. Van der Veen, Blankenberge



Latijn

Onlangs heb ik op de markt twee posters gezien (vissen, krabben) waarop ook de Latijnse namen vermeld waren.

Kan iemand me dergelijke posters opsturen? Hedentendage is het immers bijzonder moeilijk om mensen te motiveren voor een vak als latijn. Daarom had ik gedacht dat die posters met Latijnse namen een supplementaire motivering zouden kunnen vormen om Latijn te studeren. Zou het dan mogelijk zijn om deze twee

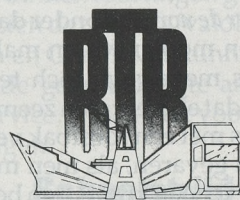
posters cadeau te doen aan onze school. Het zou ook de kennis van de vissoorten ten goede komen.

Lionel J. Landuyt
Victor Huylebroeckstraat 1, 9060
Zelzate

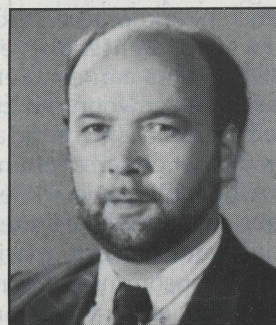
Tel.: 09 / 345 60 18
Leraar Frans + Latijn.
St Laurensinstituut
Zelzate

N.v.d.R.: wie zich geroepen voelt, stuurt posters op! Doen!

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



Sekretaris
Ivan VICTOR



ABVV

Gemeenteraadslid Oostende



Jules Peurquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Kustlaan 176 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

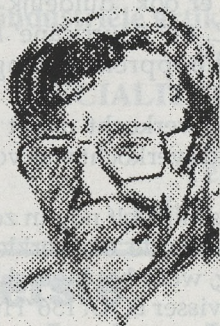
Fax: 050 / 54 42 53

van schepen

SCHEEPSWERVEN staan vanzelfsprekend altijd klaar om moderne schepen te bouwen, vaartuigen die voldoen aan de meest uitgebreide eisen van economie en veiligheid, dure schepen, die dan toch soms minder veilig blijken te zijn dan verwacht werd. Meer dan 5% van de vaartuigen van de wereldvloot werd verleden jaar aan de ketting gelegd en hun aantal neemt steevast toe. Ze worden afgekeurd omdat bijvoorbeeld de reddingsmiddelen ondoelmatig zijn of omdat ze corrosieverschijnselen vertonen. Ieder vaartuig dat niet beantwoordt aan de onbetwistbaar juiste opvattingen van veiligheid wordt dan al gauw beschouwd als ouderwets en 'onder de norm'. Zonder dat wij het verleden mooier willen maken dan het was menen wij toch te mogen zeggen dat elke ervaren zeeman weet dat zelfs met een roestbak veilig kan worden gevaren, als men maar beschikt over een kranige en bekwame bemanning. In dit licht gezien bestaan er eigenlijk geen ouderwetse (onveilige) schepen. Als schepen op een wrakkenkerkhof terecht komen of verweesd achterblijven en uitroesten ergens aan een verloren kaai dan is het gewoon om zuinigheidsredenen. 't Zijn altijd maar mensen die het onderscheid maken tussen veiligheid en gevaar. De feiten tonen ons dat menselijke fouten oorzaak zijn van de meeste maritieme rampen. De opsomming begint vervelend te klinken en blijkbaar doet niemand er wat aan. Intergoevernementele en nationale mennisers uit de scheepvaartwereld gaan gewoon door met het eisen van verbeterde maritieme veiligheid door bepaalde wijzigingen in de structuur en de uitrusting van de schepen. Zij werken aan de toekomst in de directiekantoren van ontzagwekkende banken.

Hoe dikwijls heeft de man op de kaai niet de indruk dat rederijen geleid worden zonder enig besef van wat aan boord van schepen gebeurt? Schepen worden enkel beschouwd als pijnlijke uitgaven. Ooit deed in sommige scheepvaartmiddens het gerucht de ronde dat schepen stomen zoals trams rijden en dat een schip

van mensen & van de zee



dat een vaart van 15 mijl loopt, iedere dag 360 mijlen aflegt bij eender welk weer. Tegenwoordig wordt zulks van elk schip verwacht. De ontspoorde economie zorgt ervoor dat sommige rederijen zeelui zien als robots die enkel een druppel olie nodig hebben om voort te doen. Waarmee zouden vakbonden zich dan nog bemoeien, al zijn het organisaties met duizenden leden en verantwoordelijkheden. Een (Britse) zeeliedenbond herinnerde er nog maar eens aan dat het tijd is dat wat wordt gedaan voor de mensen die met de schepen — ontzaglijke kapitalen! — om de wereld wandelen. Er is een ontoelaatbaar gebrek aan vooruitgang op dit gebied. Steeds regent het na een scheepsramp, veroorzaakt door een menselijke fout, aanbevelingen, reglementen en wetten voor veranderingen die zonder verwijl zouden moeten doorgevoerd worden, constructiewijzigingen aan vaartuigen ook, terwijl de mensen aan wie het ongeluk te wijten was in wezenongemoeid worden gelaten. Iedereen weet nochtans dat een dubbele of een driedubbele bodem de *Exxon Valdez* in Alaska niet zou belet hebben aan lager wal te geraken ente stranden, terwijl de *Herald of Free Enterprise* te Zeebrugge twee keer zoveel drijfvermogen had mogen hebben en drie keer zoveel waterdichte schotten, niets daarvan zou op de fatale gevolgen van haar laatste reis ook maar enkele invloed gehad hebben.

Er zijn dus heel wat personen in de maritieme wereld die niet kunnen of niet willen luisteren en die niet kunnen of niet willen lezen.

Anderzijds zijn de huidige navorsingen op gebied van bemanning,

opleiding, praktijk aan boord, leven aan boord op zee en aan de wal, vermoeidheid en ergonomie, lamentabel beperkt vergeleken met al het zwoegen op gebied van scheepsbouw en uitrusting die uiteindelijk ten goede moet komen aan vaartuigen bemand door cowboys die het varen alleen maar onveilig maken. Verre van ons om te wensen dat technologische vooruitgang in de scheepsbouw niet zou plaats grijpen — al ware het maar wegens de arbeidsplaatsen — maar wat schiet je op met een vaartuig dat miljarden kost als er wezens op de brug staan die het verschil niet kennen tusseneen bakboordsboei en de kloten van de mast?

In 1990 werd maar 5% van het Britse maritieme budget gebruikt voor onderzoek naar scheepsbouw en stabiliteit!

En het gaat toch om mensen? De economie is ruw en barbaars, de lobby's verdringen mekaar en proberen elkaar te slim af te zijn... kooplui die geld willen maken!

Hetenige dat de ongelukkige tanker *Exxon Valdez* kon hebben belet op de wal te lopen, de *Braer* op de Shetlands te stranden, de *Eagean Sea* op de rotsen te lopen was een aantal goed opgeleide mensen op de brug. De notie dat niemand zelfs de kapitein niet, gevaarlijke beslissingen zou nemen zonder de controle van een tweede persoon werd jarenlang stilzwijgend erkend, maar met de bemanningen van vandaag is dergelijke wijze praktijk aan boord van de meeste schepen onmogelijk. Nochtans: *one man's navigation always is wrong!*

lin

Vragen & Antwoorden

In deze rubriek belicht HVB de politieke tussenkomsten betreffende onderwerpen die met de zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder te maken hebben. Politici sturen hun stukken op naar HVB, Hendrik Baelskaai 2 te 8400 Oostende. Hun interventies worden dan medegedeeld, zoals dat hieronder het geval is voor...

Oostendse vistrap

Richtlijnen van de *Ekonomische Unie* (EU) zorgden voor politieke tussenkomsten te Oostende. Omdat de EU-richtlijnen (91/493/EEG) voorschrijven dat vis voortaan uitsluitend mag gekeurd worden in daarvoor bestemde veilingen dreigde de Oostendse toeristische trekpleister 'de trap' onderuit te gaan. Daar komen massa's toeristen immers vers aangevoerde vis kopen die *niet* over de visveiling gepasseerd is.

Op 18 november ontving het stadsbestuur een brief van viskeurder *Coene* waarin hij meedeelde dat met ingang van 1 december alle vis die aan *de trap* gelost werd ter keuring zou moeten aangevoerd worden in de vishalle. Het Oostendse stadsbestuur protesteerde hier heftig tegen en in de gemeenteraad werd daarover tussengekomen door de raadsleden *Vande Castele* en *Laridon*.

Deze laatste kreeg inmiddels van de verantwoordelijke minister *Magda De Galan* een brief waarin zij stelt dat de viskeuring in de toekomst verder aan *de trap* zal kunnen gebeuren. Uit de brief blijkt tegelijkertijd echter wel dat de gezondheidsvoorschriften ook daar steeds strenger zullen toegepast worden.

APS-konflikt aanleiding wetsvoorstel

Vorige maand kregen de negen stakeholders van de APS-scheepswerf te Oostende het bezoek van een aantal SP-parlementairen die er een nieuw wetsvoorstel kwamen toelichten, voorstel dat het regelen van sociale conflicten via een burgerlijke rechtbank onmogelijk moet maken.

Een en ander was het gevolg van de uitspraak van de burgerlijke rechter, midden november, die stelde dat de stakers de toegang tot de APS-werf moesten vrijmaken, waardoor voor de werkgever de mogelijkheid werd gecreëerd om nieuwe werkkrachten het bedrijf binnen te loodsen. Staken

zou zodoende zinloos worden zo leek het wel.

Volgens de indieners moet de *arbeidsrechtbank* voortaan het alleenrecht krijgen in sociale konflikten. Filosofie achter het voorstel is volgens mede-indiener *Johan Vande Lanotte* dat: *'sociale conflicten eigenlijk niet in de rechtbank thuishoren en moeten behandeld worden door het Sociaal Overleg.'*

West-Hinder

Naast de senatoren *Ramoudt* (Oostende), *Desutter* (Knokke - Heist) en visserijaalmoezenier *Demaeght* is ook het Oostends raadslid *Victor* tussengekomen om het laatste bemande lichtschip, de *West-Hinder*, uit slopershanden te redden. Hij stelde daarover een vraag aan het Oostendse schepencollege dat zegt door het *Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap* benaderd te zijn om het lichtschip 3 'Westhinder' van de *Direktie Loodswezen* te kopen. Budgetaire redenen weerhouden het schepencollege ervan dat te doen. Dat betekent niet dat de zaak daarmee van de baan is: *'... wij ... onderzoeken op welke "haalbare" manier de Westhinder eventueel kan worden ingepast in de Oostendse musea of bezienswaardigheden.'*

Small is beautiful

Bij de begrotingsbespreking van het ministerie van landbouw hield senator *Michiel Maertens* een lange tussenkomst om het Agalev-standpunt t.a.v. de visserij daar te verklaren. De milieupartij wil prioriteit geven aan de bouw van kleinere schepen en dat in tegenstelling tot de Vlaamse minister-president *'Van den Brande ... wiens opties niet de kustvloot, maar wel de uitbreiding van de ... grote kotters is, die nochtans vier maal minder personeel te werk stellen in vergelijking met het verbruikte vermogen.'*

'Maar tegelijk is de kustvloot altijd verwaarloosd geweest ... Alle subsidies gingen naar schaalvergroting, een verkeerde optie...' zo meent de senator. Hij is

daarbij de mening toegedaan dat de visserij uiteindelijk voor dezelfde problemen zal komen te staan als de landbouw: *'Er moet... vermeden worden dat we door de schaalvergroting in de visserij de familiale bedrijven... het slachtoffer maken van een ongewilde stamping out, net zoals in de landbouw is gebeurd, om dan achteraf tot de vaststelling te moeten komen dat het de verkeerde weg is opgegaan...'*

Bilges

Raadslid *Victor* wilde van het Oostendse schepencollege weten of er in de haven faciliteiten voorzien zijn om afgedraaide smeerolie of bilgeswater af te geven. Hij verwees naar de havens van Antwerpen en Gent waar dergelijke service gratis gebeurt. uit het antwoord blijkt dat deze dienst daar voor de binnenschepen geldt. In Oostende worden maandelijks slechts dertien binnenvaartuigen genoteerd. Aangezien deze hun afvalolie in Antwerpen en Gent kwijt kunnen is er te Oostende geen behoefte aan dergelijke service... toch niet voor binnenvaartuigen.

Schoolstrijd

Dat het er in de visserijscholen deze dagen spannend aan toe gaat, leest u elders in dit blad. Fusie of geen fusie, that's the question.

Maar dit is hier wel de plaats om te vertellen dat de plaatselijke Oostendse partij OAT-Nieuw Beleid, zeg maar strekking *Laridon* een motie gestemd heeft waarin gesteld wordt *'dat de visserij dez fusieoperatie kan missen als koude pap ... dat het visserijondwits thans evenwichtig verdeeld is over de 3 onderwijsnetten'* en dat de partij *'met alle het voortbestaan van de stedelijke visserijschool John Bauwens zal verdedigen.'*

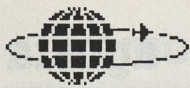


Verheye Joël
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk

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





NEDERLAND →

Urk: 1,8 miljoen gulden boete

De gemeente Urk heeft nagenoeg alle rechtsmiddelen uitgeput in een fraudezaak waarbij de gemeentelijke visveiling betrokken was. Indien de gemeente zich nu nog niet bij de zaak neer legt, rest alleen nog maar het Europese Hof om zich te beklagen. Eén en ander heeft te maken met de al dan niet betrokkenheid van de gemeente bij het verhandelen van zwarte en grijze vis. Officieel heet het dat de gemeente betrokken was bij 'het op grote schaal, systematisch en gebruik makend van moderne apparatuur bemoeilijken van vangstcontrole en vangstregistratie met als doel de quoteringsmaatregelen te ontduiken'.

In de loop van de vele rechtszittingen dienaangaande werd de betrokkenheid van PO-voorzitter Klaas Kramer, een bestuurslid van dezelfde organisatie, een afslagadministrateur, twee handelaars, een oud-visserijwethouder (schepen van visserij) en de oud-vismijnindirekteur onderzocht. Klaas Kramer had zich neergelegd bij eerdere vonnissen, anderen deden dat evenwel niet. Tot deze anderen behoorde de gemeente

Nieuwe garnaalnetten te koop. 8 en 9 meter. Tel Nederland 01182-3438.

Van uit België: 00 31 1182 3438

Urk die zich uiteindelijk veroordeeld zag tot de zware boete van 1,8 miljoen gulden.

ITALIE →

FAO wil strengere controle op visvangst in open zee

De VN-organisatie voor voedsel en landbouw FAO werkte op haar tweejaarlijkse conferentie in Rome een ontwerpakkkoord uit over een strengere controle op de visserij in open zee. Zoals reeds vroeger in HVB gemeld moest de voltallige vergadering van de FAO het ontwerp nog goedkeuren, wat intussen ook is gebeurd.

De FAO zal een register bijhouden van alle vissersvaartuigen die van hun land in open zee mogen vissen. Er komt een strengere toezicht op vaartuigen die onder een goedkope vlag varen en op de vissersschepen van landen die geen partij zijn bij de internationale visserij-

akkoorden. Het definitief akkoord moet uiteindelijk leiden tot een betere en algemene naleving van de maatregelen voor het behoud van de visbestanden. De FAO stelt dat nog maar tien jaar geleden alle landen vrijwel onbeperkt konden vissen in open zee. Intussen kwamen er heel wat nieuwe bepalingen om die vrijheid in te perken. Desondanks wordt nog te veel vis gevangen, zo vindt de FAO. De voorbije veertig jaar is de visserijactiviteit op wereldvlak verviervoudigd. De moderne technieken waarvan een aantal industriestaten gebruik maken, hebben ronduit een vernietigend effect op bepaalde vissoorten. Om de totale uitputting van een aantal stocks te voorkomen is een strengere controle op de visvangst in open zee nodig, aldus de FAO.

DUITSLAND →

Duitse werf bouwt vissersvaartuigen in kunststof

De Duitse scheepswerf Thyssen Nordseewerke uit de havenstad Emden (Neder-Saksen), gelegen aan de monding van de Eems, kreeg opdracht om een serie van vijf vissersvaartuigen te bouwen. Het gaat om scheepsconstructies in kunststof, bestemd voor Indonesië. Het eerste vaartuig in de reeks wordt 28 meter lang en 7,5 meter breed met een diepgang van 3,4 meter.

Cuxhaven moderniseert

De deelstaatregering van het Duitse Neder-Saksen stelde 47 miljoen mark (985 miljoen frank) ter beschikking voor de aanpassing van de plaatselijke visafslag en de visverwerkende bedrijven aan de EG-richtlijnen. Met het geld moeten in 93-96 ingrijpende aanpassingswerken worden uitgevoerd in de visafslag en aan de infrastructuur van de visverwerkende bedrijven. De financiële bijstand moet tevens bijdragen tot het behoud van de werkgelegenheid in de sector.

ENGELAND →

Grimsby moderniseert

Met geld van de Engelse overheid, de EU, de gemeente en de visserij zal de vissershaven van Grimsby gemoderniseerd worden. Dat het niet over een lijke verf gaat bewijst de totale kosten-

O.V.A.

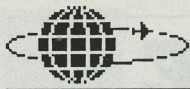
ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

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

VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

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



raming die meer dan 700 miljoen frank bedraagt. In het project wordt plaats gemaakt voor een 'FishMarket' van 8000 vierkante meter.

IERLAND →

Visserij haalt slag thuis

Ierland slaagde erin haar quota gevoelig te verhogen. Daar waar de Commissie eerst de Ierse quota met 3 300 ton wilde verminderd zien, was het uiteindelijke onderhandelde resultaat een vermeerdering van 4 310 ton. Het verschil tussen hetgeen eerst voorgesteld werd en hetgeen uiteindelijk verkregen werd, bedroeg zodoende 7 600 ton. De Ierse vissers zijn daarbij zeer te spreken over de vermeerdering van de tongquota in de Ierse Zee. Van 120 ton ging dat naar 185 ton, een vermeerdering van maar liefst 54%.

DENEMARKEN →

1993 was slecht jaar

Over 1993 zijn de Deense vissers niet te spreken. In de visserij en aanverwante bedrijven gingen daar tot 3 000 banen verloren. Tegelijk werden niet minder dan 215 vissersvaartuigen uit de vaart genomen. In tegenstelling tot hetgeen wij hier zouden verwachten heeft de 'sanering' van Deense vissersvaartuigen niets te maken met de visserijpolitiek van de Europese Unie (EU), want dat land voldoet al aan de EU-normen voor 1996. De vernietiging van een groot deel van de vloot heeft wel alles te maken met de verslechterde economische toestand. De vissers grepen daarvoor ook gretig naar het door de overheid ter beschikking gestelde geld. Twee vijfde ging daarbij naar schepen uit de industrie-visserij, het resterende deel ging naar alle andere soorten vissersvaartuigen.

ENGELAND →

(Nederlandse) producentenorganisatie

In Engeland werd de 'North Sea Fishermans Organisation' opgericht die de belangen verdedigt van een achttiental boomkorvaartuigen die in de voorgaande jaren naar Engeland uitgevlagd zijn. Door de oprichting van de eigen producentenorganisatie (PO) is het nu mogelijk een sterk eigen groepsquotum te bekomen en om tong aan te kopen van andere Engelse PO's.

Tot verleden jaar waren de betrokken vaartuigen nog niet verenigd in een PO. Dat kwam erop neer dat de schepen maar weinig tong mochten aanvoeren, omdat de bestaande PO's voorrang kregen.

Voorzitter *David Cox*, sekretaris *John Williams* en vice-voorzitter *G. Meun* die in Nederland ook secretaris is van de PO-Oost, hopen zodoende een groter deel van de Engelse tongquota binnen te halen.

Wijzen we er op dat de Nederlandse visserij vandaag georganiseerd is in verschillende producentenorganisaties die regionaal afgebakend worden. PO-Oost bevat vooral Urker vissers, PO-Wieringen met vooral Wieringenvissers en PO-West die onlangs nog opgesplitst werd in drie PO's. De nieuwe PO-West bestaat nu alleen nog uit vissers uit Den Helder en van de groep Delta Zuid, daarnaast is er een PO van Texelse vissers van start gegaan en tenslotte is er de PO-Visserbond die met zijn 206 leden meteen de grootste van Nederland is.

Zeedagenregeling naar af

De Engelse regering had de bedoeling een zeedagenregeling op te leggen die

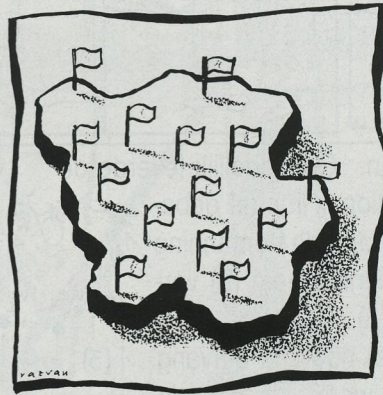
dit jaar moest ingaan. Dit ging niet door omdat de vissers de zaak voor het gerecht gebracht hebben. Door de druk van de vissers besloot de regering: 'dat het nu maar het beste is de toepassing van de zeedagenregeling te verdagen tot wanneer het Europees Hof daarover uitspraak gedaan heeft.'

JAPAN →

Longliner moet inbinden

De bemanning van een Japanse longliner moest lijdzaam toezien hoe de vangst en het vistuig in beslag genomen werden. Het vaartuig werd betrapt toen het aan het vissen was in de beschermde wateren binne de 200 mijlsgrens van het 'British Indian Ocean Territory'.

Het vaartuig dat de overtreding vaststelde moest maar liefst drie uur wachten tot wanneer de 'Sumiyoshi Maru No. 16' haar lijnen ingehaald had. Dat er zodoende een en ander te vissen valt, is af te leiden uit de vangst die geconfisqueerd werd: 326 000 kilo vis! De boete loog er dan ook niet om: 187 500 \$ vermeerderd met 30 000 \$ kosten. Banzai!



Met meer dan 900 kantoren

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

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?



HET GEHEIM VAN GEEWEE

(een stripverhaal dat zich ter plekke afspeelt)

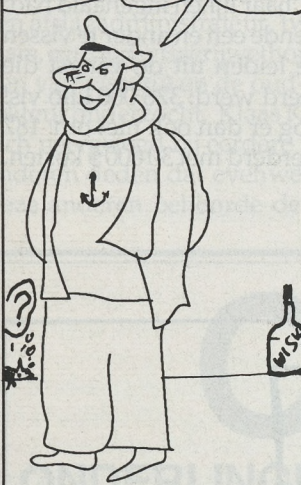
Door *Marco Sreen*

Deel VII: op zoek naar een schip

Wat voorafging: de raider uit het verhaal heeft op het monstertoor een waarlijk monsterlijke bemanning gehaald die op zoek zal gaan naar Het Geheim van Geewee. Ook is hij erin geslaagd de nodige fondsen bijeen te scharten om aan de slag te gaan. Er bleek namelijk genoeg geld achter Vliege zijn oren te zitten! De nieuwjaarsperiode ligt achter de rug en vandaag gaan we op zoek naar een geschikt schip.



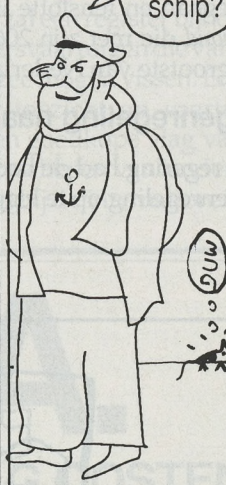
Een gatvisscher? ben je gek. Neen, de naam alleen al!



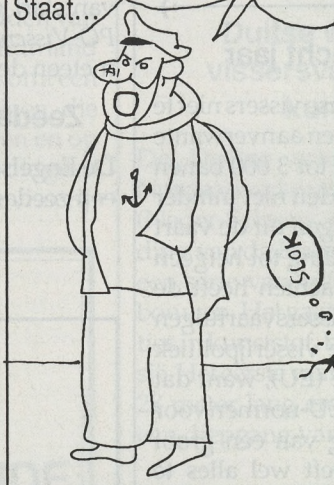
De Westhinder? Te veel vraag naar!



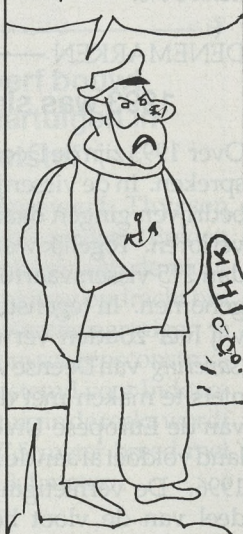
Een More taanse IJslander? Een Kaapverdich schip?



Maar wie zegt daar dat een schip moet varen? Nooit gehoord van het Schip van Staat...



En van een luchtschip? **Dat is het!**



Zo gezegd, zo gedaan. Onmiddellijk leverde de luchtschip van revolutionair model gebatype. De mand (1) waarin de bemanning middel van een koordensysteem (2) vervan meester Knaken (3).

Werking: naarmate dat hoofd in omvang de inhoud zwaarder wordt zal het als omhoog te brengen. De energie om het brengen moet geleverd worden door hem verhitting uit de bol gaat. (Dat laatste kan

Oostendse scheepswerf APS een seerd op het bekende luchtballonmoet plaatsnemen is door bonden met het afgerukte hoofd

toeneemt, zonder dat evenwel krachtbron dienen om de mand hoofd van Knaken op hol te heet te maken, zodat hij door geen probleem opleveren.)

Een luchtschip hebben we nodig, zodat we vanverre het geheim van Geewee kunnen zien opdagen.

Wat zal de inhoud van het Knakenhoofd doen ontbranden... En wat is het geheim van GeeWee? Come & see Next Month!

Vervolgt !

