

**HVB**  
**60**  
**HET VISSERIJBLAD**



Champagne voor de Z 54 'De Bounty'



# Hulp in Nood

**Hoofdzetel:**

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

**Tel: 059 / 32 16 89**

**Fax: 059 / 32 26 17**

**Bijkantoor:**

**Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge**

**Tel: 050 / 54 55 27**

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



---

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

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



# HVB 60 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 Decler,  
Tony Depuydt, De Zetduivel, Norbert  
Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing,  
Willem Lanzweert, Marc Loy, Daniël  
Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtoren-  
wachter (De Laatste), Guido Walters en  
Zeedierenjager  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:  
Flor Vandekerckhove,  
H. Baelskaai 2, 8400 Oostende  
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores  
Redaktie 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 be-  
taling) door overschrijving van 1 200,-  
BEF op rekening 384-0596581-18 van  
Het Visserijblad, met vermelding :  
abo HVB.

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12  
opeenvolgende nummers startend vanaf  
de betaling) door storting van 112 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

# Trek nu uw plan

OP 16 JULI ontving de HVB-fax een persmededeling vanwege mi-  
nister Bourgeois, in de Belgische regering verantwoordelijk voor de  
visserij. Daarin deelde hij ons mee dat de Europese Commissie het  
met hem erover eens is dat de Belgische visserijvloot niet verder  
moet afgeslankt worden. De vooropgestelde norm van 1992 moet  
wel behaald worden, maar daarna kan het slopen van vissersvaar-  
tuigen stopgezet worden.

Wat dit alles in concrete cijfers betekent, leest u elders in dit blad.  
Vast staat evenwel dat deze beslissing van groot belang is voor de  
Vlaamse visserij. Dat belang is niet in de laatste plaats op het  
psychologische vlak te zoeken. De Vlaamse visserij zal immers, zo  
blijkt uit de EG-beslissing, niet hetzelfde lot beschoren worden als  
de steenkolenmijnen. De Europese Commissie en de Belgische  
regering zijn dus de mening toegedaan dat er een Vlaamse visserij  
moet blijven bestaan.

Er zit weer toekomst in de sektor. Jonge mensen kunnen op een  
zinvolle manier overwegen in het vissersberoep te stappen, toe-  
leveringsbedrijven halen enigszins opgelucht adem omdat hun  
investeringen niet voor niets geweest zijn, rederszonen kunnen er  
weer aan denken visserijvaartuigen uit te reden...

Uiteraard betekent de beslissing nog niet met zekerheid dat de  
Vlaamse visserij het jaar 2000 haalt. De EG scheidt alleen maar het  
kader waarin iets mogelijk (of onmogelijk) wordt. Het wordt alleen  
maar weer *mogelijk* de 21ste eeuw te halen! Indien het kader, dat de  
EG nu zo welwillend scheidt, evenwel niet opgevuld wordt door de  
mannen die aan de weg timmeren, dan gebeurt er natuurlijk niets.  
Onnodig er hier op te wijzen dat de Vlaamse visserij de jongste  
maanden harde klappen gekregen heeft. Het aantal schepen is  
zienderogen verminderd. De vlootsterkte bevindt zich ver beneden  
de kaap van tweehonderd eenheden. Tweehonderd, zo werd de  
jongste maanden gesteld, is dan weer het minimaal aantal vaartuigen  
waarover de Vlaamse vissersvloot moet beschikken om een leef-  
bare sektor uit te bouwen. Welnu, dat getal is nog steeds niet meer  
dan een streefdoel. We zitten vandaag nog steeds ver onder hetgeen  
sindsdien *de onderste grens* is gaan heten.

Willen we die grens bereiken, dan moet er een plan tot stand komen,  
een plan dat de krijtlijnen aangeeft waarlangs de Vlaamse vloot  
weer opgebouwd moet worden. Daarbij zijn wij de mening opge-  
daan dat het ordewoord van *de onderste grens* behouden moet blij-  
ven. Nu al worden immers in-het-wilde-weg projecten en voor-  
stellen gelanceerd. Bij sommigen zou de wil leven om vaartuigen  
van 2000 pk en meer uit te rusten, anderen geven dan weer de  
voorkeur aan kleinere vaartuigen die het brute geweld schuwen en  
op spits(technologisch)vondige manier op vis jagen. Zonder nu  
reeds partij te willen kiezen in hetgeen een debat moet worden,  
willen we erop wijzen dat degenen die de tweede (en moeilijke) weg  
voorstaan dicht bij de filosofie van de 200 vaartuigen staan, dat  
hun schepen minder energie zullen verbruiken, dat er kan geëx-  
perimenteerd worden met ekologisch verantwoorde vistechnieken,  
dat ze zich verbonden zullen voelen met hun thuishavens en hun  
eigen visveilingen.

Wat er ook van zij, zoveel is nu al zeker: als de lijnen van dat plan  
niet getrokken worden, zal het devies eens te meer luisteren naar de  
Vlaamse uitdrukking: trek zelf uw plan! Tot wat dergelijke plan-  
trekkerij dan weer aanleiding geeft, hebben we de jongste maanden  
kunnen zien op de kaaien, waar de overvloedige aanwezigheid van  
resten van scheepswrakken een soort futuristisch droombeeld te  
zien gaf: een nachtmerrie!

Flor Vandekerckhove



**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



# Nieuwe Z.54 De Bounty te water



DOOPPLECHTIGHEID VAN het bouwnummer 97 bij de Zeebrugse scheepswerf

*De Graeve* is voorzien voor september. Het jongste vaartuig van de Belgische visserijvloot gleed op dinsdag 6 juli feilloos te water. Opdrachtgever is *Gilbert Derudder* die als reder van de nieuwe Z.54 *De Bounty* optreedt. Drie van zijn vier zonen zullen deel uitmaken van de bemanning.

De nieuwe boomkortreiler is een vervangingsvaartuig voor de uitgeweken en van vlag veranderde Z 54. De oude Z 54 vaart nu dus verder onder vreemde vlag en heeft uiteraard een ander nummer gekregen (nu GY 154), zodat het nummer Z 54 hier weer vrij kwam. De Knokse reder heeft van de wettelijke mogelijkheden gebruik gemaakt om een nieuw vaartuig te bouwen zonder zijn ouder vaartuig op non-aktief te plaatsen. Het betreffende vissersvaartuig kwam trouwens pas eind '85 in de vaart (casco van de *Westvlaamse Scheepswerven*, afbouw *De Graeve*).

*Vervlaggen* is geen nieuw fenomeen. Het wordt door andere EG-lidstaten, vooral Nederland en Spanje, reeds jaren op ruime schaal toegepast. Dit tot grote ergernis van de de autochtone vissers. Ook reder *Bart Schiltz* zit op het vervlaggingspad. Zijn Z 69



De aanwezigen wachten af tot de nieuwe Z.54 *De Bounty* zich in beweging zet. De tewaterlating verliep overigens feilloos. (Foto gw)

*De Kaper* is nu ook officieel vervlagd. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat ook hij weldra een nieuw vaartuig legt.

## Probleemloos

De tewaterlating lokte opnieuw veel volk naar de bouwhelling waarop *Roger De Graeve* zijn kunstrukties op-



De familie Derudder wacht tot het schip zich in beweging zet. Op de voorgrond peter Daniel Devriese en meter mevrouw Christine Vandenbulcke-Vanlandschoot. (Foto gw)

zet. Het aangekondigde uur werd ruimschoots overschreden omdat gewacht werd op de hoogste waterstand. Eenmaal meter *Christine Vandenbulcke-Vanlandschoot* en peter *Daniel Devriese* de champagnefles aan diggelen keilden was het startsein gegeven. Het duurde niet lang vooraleer het casco van de Z 54 aan het glijden ging. Meer dan wat westenwind was er niet nodig om het vaartuig mooi aan de kant te krijgen. Zo gebeurde het ook, nu voor het eerst met assistentie van sleepboten van de Belgische Zeemacht. De zeesleper A 954 *Zeemeeuw* nam de tros, terwijl de havenslepers *Hommel* en *Bij* voor de begeleiding instonden.

Eenmaal het schip afgewerkt is, zal *Patrick Derudder*, oudste zoon van de reder, het bevel voeren. *Steve Derudder* komt als motorist aan boord en *John Derudder* als assistent-stuurman. *Peter*, de vierde zoon van *Gilbert Derudder*, blijft aan boord van de Britse GY 154 *De Bounty*.

## Nummer honderd

De doop en de officiële overdracht van de Z 54 *De Bounty* is voorzien voor september. Intussen zal de bouw van het 98ste schip reeds voor een stuk gevorderd zijn. De eerste segmenten waren trouwens reeds zichtbaar op de dag van de tewaterlating van de nieuwe Z 54. Het heet dat *De Graeve* voor eigen rekening bouwt. De schepen van reder *De Graeve* zijn echter niet zo oud dat ze aan vervanging toe zijn. De Z 97 *Cleopatra* draagt als bouwjaar 1986 mee en de Z 99 *Terra Nova* kwam pas twee jaar geleden in de vaart. Binnen afzienbare tijd zal wel blijken dat er een andere opdrachtgever achter de nieuwbouw zit. Er circuleren namen, maar het blijft afwachten op de officiële bekendmaking. De naam van de opdrachtgever wordt immers niet aan de openbaarheid prijs gegeven zolang het bouw dossier niet volledig rond is.

Het ligt in de lijn der verwachtingen dat er ook nog een nummer 99 volgt en waarom zou scheepsbouwer *De Graeve* niet de kroon op zijn (levens)werk zetten met de levering van een nummer 100? (gw)



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



**Van Beelen  
Netwerk**



**Le Lis  
Staalkabel**



**MARINE STORES**

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



**ZEEBRUGGE STORES**

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

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



Nog 8 000 pk afbouwen

# Naar een vloot van 160 vaartuigen?

Zeevisserijvloot behouden op 92 260 pk

HET PERMANENT *Comité voor de Visserijstructuur* geeft zich zeer gunstig opgesteld tegenover de verdere sanering van de Belgische zeevisserijvloot. Hierdoor valt de ultieme grens van 79.554 pk (58.512 kW) weg. Het vlootvermogen mag behouden blijven op 92.260 pk (67.857 kW), een vermogen dat echter niet volstaat om tweehonderd vaartuigen in de vaart te houden. De nieuwe vlootnorm werd evenwel over het algemeen gunstig onthaald.

Het jaar '93 werd ingezet met een vloot van 100.491 pk. Dat betekent nog steeds 8.231 pk boven de nieuwe limiet. Ondertussen werden de O.309 *J. Van Maerlant* (300 pk), Z.519 (525 pk) en Z.69 (1.200 pk) geschrapt. Er kwam een nieuwe Z.519 *Rachel Sarah* (300 pk) en het staat zo goed als vast dat de plaats van de vervlagde Z.69 *De Kaper* binnen afzienbare tijd door een nieuwe eenheid wordt ingenomen. Konkreet moet er uiteindelijk nog 7.700 pk verdwijnen. Dat lijkt geen onoplosbaar probleem te zijn, aangezien reeds voor meer dan 11.000 pk beëindigpremies (31 vaartuigen met een gemiddeld vermogen van 360 pk) werden aangevraagd. Vast staat dat niet alle aanvragers aan de voorwaarden voldoen en/of daadwerkelijk van de beëindigingsregeling gebruik wensen te maken. Om de nieuwe norm te halen volstaat het dat een twintigtal vaartuigen uit de vloot verdwijnen. Dat betekent meteen ook dat de vloot nog maar 160 eenheden groot zal zijn. De 92.260 pk-grens stemt overeen met de vlootcapaciteit van 1984 toen er nog 201 geregisteerde vaartuigen waren. In 1968 bedroeg het vloot-

vermogen 93.055 pk voor een totaal van 358 eenheden. Het grote verschil is dat er in 1968 slechts een achttal vaartuigen waren met een motorvermogen van duizend of meer pk. In 1984 waren er reeds 24 grote treilers en in 1993 varen er reeds 35 eenheden met groot vermogen rond. Wil men het aantal vaartuigen opdrijven dan ligt het voor de hand welke richting het toekomstige vlootbeleid moet opgaan. Investeerders baseren hun keuze echter op rentabiliteit. In de visserijsector weet men intussen wel dat de bouw van zes 300 pk-ers stukken meer kost dan één 1.800 pk-er, dat de exploitatiekosten van zes Eurokotters hoger liggen en dat in de huidige omstandigheden de rentabiliteit van de investering twijfelachtig is. Het bemanningsprobleem laten we nog buiten beschouwing. Het zou dan ook wel eens kunnen zijn dat een vloot van tweehonderd eenheden voltooid verleden tijd is.



## Verwarrend

De berichtgeving omtrent de getroffen beslissing was verwarrend tot onjuist. In sommige berichten was sprake van het behoud van 200 vaartuigen en stabilisering van de toestand van 31 december 92. Op dat ogenblik was de zeevisserijvloot echter al teruggevallen op 182 vaartuigen met een gezamenlijk vermogen van 100.491

pk. Totaal onjuist was de bewering dat er niet verder gesaneerd moest worden. Zoals reeds aangehaald moet er toch nog een kleine 8.000 pk verdwijnen. Dat is maar één derde van de 21.000 pk die nodig zouden

geweest zijn om de vloot in overeenstemming te brengen met de doelstelling van het meerjarig oriëntatieprogramma (MOP) 93-96 die op 79.554 pk was vastgelegd.

Minister *Bourgeois* maakt de beslissing op 14 juli bekend op vragen van de westvlaamse senatoren *Michel Maertens* en *Jan Loones*. Dit gebeurde daags nadat het beheercomitee zich akkoord verklaarde met de uitzonderingsregeling voor de Belgische vloot.

## Mededeling

Het kabinet van de minister verspreidde op 16 juli volgende mededeling:

*Teneinde de capaciteit van de Belgische zeevisserijvloot in overeenstemming te brengen met de vangstmogelijkheden had de E.G. in het meerjaren oriëntatieprogramma (M.O.P.) 1993-1996 een algemene vermindering met 30 % van de Belgische zeevisserijvloot voorzien.*

*Tijdens al zijn tussenkomsten ter gelegenheid van de Visserijraad en ontmoetingen met de Europese Commissie - met name de Commissarissen Manuel Marin en Ioannis Palekrassas - heeft de Minister van KMO en Landbouw André Bourgeois steeds gewezen op de leefbaarheid van de sector die door deze maatregel van de E.G. in het gedrang dreigde te komen.*

*Het permanent Comité voor de Visserijstructuur heeft een gunstig advies uitgebracht over het voorstel van de Europese Commissie om de capaciteit van de Belgische visserijvloot niet meer te verminderen dan de norm van 1992.*

*M.a.w., de capaciteit zal, na formele beslissing van de Europese Commissie, behouden kunnen blijven op 67.857 kW, terwijl deze aanvankelijk had beslist om de capaciteit naar 58.512 kW terug te brengen.*



Hiermee zou volgens Minister André Bourgeois nieuwe toekomstmogelijkheden voor de gehele Belgische Zeevisserijsector (de visserijsector in de strikte zin van het woord maar ook de toeleverings- en de verwerkingssectoren) moeten worden geboden.' Tot zover de officiële mededeling.

### Onhaalbaar

In 1986-87 (96.810 pk) lag de vlootcapaciteit zeer dicht bij de Europese doelstelling (96.065 pk). Tot vorig jaar nam het vlootvermogen steeds verder toe (vette lijn op de grafiek), waardoor de afwijking op de opeenvolgende MOP's steeds toenam. De

MOP-doelstellingen waren de volgende:

- 31.12.86  
22.000 BT 96.065 PK (70.656 kW)
- 31.12.91  
21.340 BT 94.143 PK (69.242 kW)
- 31.12.96  
17.992 BT 79.554 PK (58.512 kW)

De divergentie was uiteindelijk zo groot geworden dat de ultieme grens niet alleen onhaalbaar was, maar tevens de doodsteek zou betekend hebben voor de Belgische zeevisserijvloot. Al bij al is het een goede zaak dat de onzinnige afbouw van de kleinste Europese vloot gestopt is. (gw)

### Krachtlijnen van het toekomstig vlootbeleid

Volgens een recente beleidsnota is er voldoende ruimte voor een groot aantal vissersvaartuigen. Dat kan door de uitbouw van de kustvisserij met lichte en snelle vaartuigen die een minimale investering vergen. Anderzijds moet er een vlootsegment met krachtige vaartuigen ontwikkeld worden. Deze categorie vaartuigen moet in staat zijn om snel verafgelegen visgronden te bereiken en om die even snel in de thuishaven te verkopen. Dat zijn de twee peilers waarop de beleidsnota van ZV-direkteur Freddy Pollet steunt.

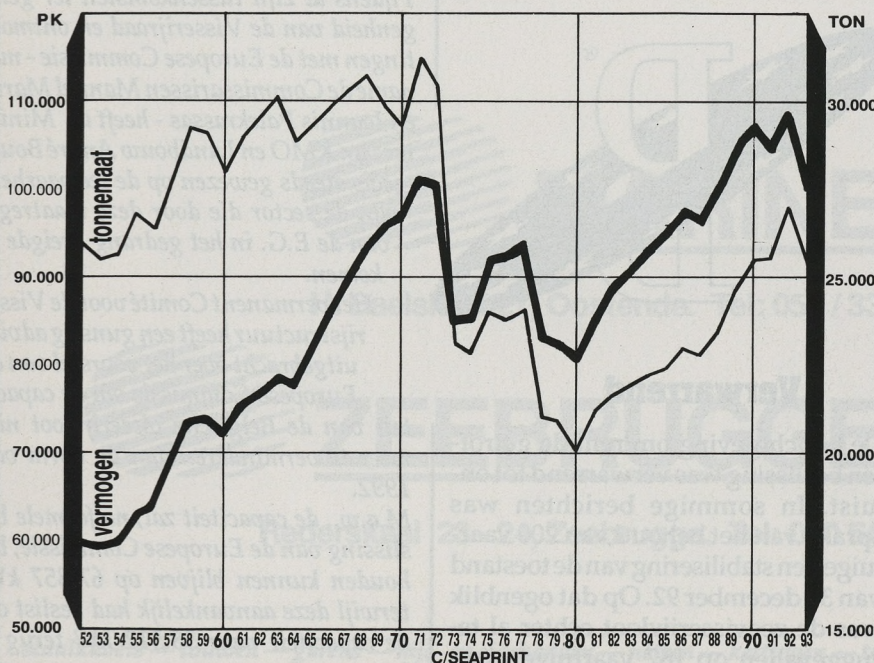
Volgens Pollet werd de nota opge maakt op vraag van minister van Landbouw Bourgeois. Anderen spreken die bewering tegen. Feit is dat directeur Pollet zijn visie uiteenzette tijdens een perskonferentie op 21 juni. Het dossier kwam volgens Pollet tot stand na diverse vertegenwoordigers uit de visserijsector gehoord te hebben. De nota is gebaseerd op twee pijlers en gaat ervan uit dat er in ons land wel genoeg ruimte is voor een groot aantal (polyester?) vissersvaartuigen. Enerzijds een degelijk uitgebalanceerde kustvisserijvloot die korte reizen maakt en anderzijds een aantal krachtige vaartuigen (2.000 pk) die langer uitvaren.

Het zijn precies de vaartuigen die op verafgelegen visgronden actief zijn die het meest in buitenlandse veilingen verkopen, een toestand die de Zeebrugse visserijdirecteur met lede ogen aanziet. Daarom pleit hij voor de bouw van sterke treilers die trekkracht aan snelheid paren. Dat 1.200 pk niet meer volstaat is bekend. Dure vaartuigen moeten snel naar de visgronden kunnen lopen en binnen de tien dagen terug thuis zijn. Dat kan slechts aantrekkelijk zijn als de vaartuigen over een afdoende groot kwotum beschikken. Momenteel remmen de beperkende maatregelen de modernisering van de vloot af. Pollet stelt dat iedere modernisering moet gebeuren onder de voorwaarde dat er Belgische werven bij betrokken zijn. Ook een gegarandeerde afzet in een Belgische visafslag moet een verplichting zijn. Tot daar de krachtlijnen van de beleidsnota waarvan minister Bourgeois zich per brief aan de Rederscentrale enigszins distancieerde. 'Beleidsnota's worden nog altijd opgemaakt door de politieke overheid in samenwerking met de administratie en na ruggespraak met de betrokken sector' antwoordde de minister aan Rederscentrale-voorzitter Deroose.

## Evolutie Belgische visserijvloot

1938	510 vaartuigen	28.037 BT	59.672 PK
1942	290 vaartuigen	3.735 BT	9.238 PK
1946	479 vaartuigen	22.533 BT	51.433 PK
1950	444 vaartuigen	25.722 BT	58.968 PK
1960	419 vaartuigen	29.065 BT	75.656 PK
1970	332 vaartuigen	31.185 BT	100.829 PK
1975	268 vaartuigen	24.042 BT	91.967 PK
1980	208 vaartuigen	21.122 BT	85.541 PK
1985	202 vaartuigen	22.416 BT	94.532 PK
1986	197 vaartuigen	23.096 BT	97.006 PK
1987	197 vaartuigen	22.846 BT	96.810 PK
1988	201 vaartuigen	23.385 BT	100.615 PK
1989	204 vaartuigen	24.620 BT	104.733 PK
1990	205 vaartuigen	25.445 BT	106.589 PK
1991	201 vaartuigen	25.498 BT	104.843 PK
1992	205 vaartuigen	27.089 BT	108.446 PK
1993	182 vaartuigen	25.375 BT	100.491 PK

De grafiek toont de evolutie van de totale tonnemaat (fijne lijn) en motorvermogen (dikke lijn) van 1952 tot 1993.







## 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



**H**ET ROMMELT AL enige tijd in het visserijwereldje. Een afscheuring in de Rederscentrale (verder RC), vissers geven er de brui aan en zoeken (in deze algemene krisisperiode overigens vruchteloos) een job aan de wal, de Zeebrugse Visveiling en Vislosser Van Waes willen niet meer door de RC vertegenwoordigd worden in de *paritaire commissie*, in Zeebrugge wordt een nieuwe kopersvereniging naast de oude opgericht, de

organisatie strekte zich overigens over de hele visserij uit. De grote organisatorische eenheid bij de reders en de kwaliteit van hun leiding zorgden ervoor dat de RC hegemonisch (1) was in de visserswereld. Deze organisatie benadrukte dan ook steeds de noodzaak om alle krachten samen te bundelen in deze 'al zo kleine sektor' waarin zij centraal stond. 'Vreemden' waren daarbij steeds te mijden. De RC stond voor het familiaal georganiseerde vissersbedrijf en dat familie karakter werd weerspiegeld in de organisatie zelf: de RC heerste als een strenge maar goede vader over

king te gebruiken — hebben de reders zelf hun produkten verkocht en geschiedde de verkoop door een commissionair door de reders zelf aangeduid: een normale en logische zaak, zoals dit nu nog is in alle andere sectoren waar de veilingen in handen zijn van de producenten zelf... Alles werkte goed en tot ieders tevredenheid.' Dat het grootkapitaal via de ZV zich echter over het hoofd van de RC zou ontwikkelen kon logischerwijze verwacht worden (baron Bekaert vroeg bij wijze van spreken ook niet aan de smid op de hoek wat hij ervan dacht), maar dat was voor de RC geen reden om dan maar zelf het initiatief tot

## Fred Wittevrongel (Rederscentrale): 'Problemen zijn bego Vlaamse visserij wordt do

Zeemansbond en vislossersbaas Van Waes vliegen elkaar in Oostende in het haar...

De crisis in de visserij is daar uiteraard niet vreemd aan. De EG-reglementering wordt alsmat strenger, de aanvoer en besommingen in de Belgische visveilingen zakken in elkaar, het 'niet-officiële circuit' beïnvloedt de markt hoe langer hoe meer in ongunstige zin, de Belgische visserijvloot bereikt inmiddels een qua omvang ongezien dieptepunt en moet, zelfs na de versoepeling van de EG-voorwaarden (zie elders in dit blad), nog verder afkalven.

### Taart en bakkerij

De situatie wordt het best belicht aan de hand van het bekende beeld van de 'kleiner wordende taart'. Zolang er een fatsoenlijke taart gebakken wordt, is er voldoende om elkeen zijn rechtmatig stuk te gunnen. Wordt de taart kleiner, dan wordt er geduwd en getrokken om toch maar voldoende te krijgen en wordt de taart tè klein... dan ontstaat er een gevecht in regel, want wie de taart snijdt, bepaalt zelf hoeveel de andere krijgt. Vandaag gaat het niet meer om een stuk van de taart; het gaat erom wie het heft in handen krijgt, misschien gaat het zelfs om de hele bakkerij.

Tot voor kort was het in de visserij de RC die het belang van de reders — van omzeggens alle reders — verdedigde. De macht van deze

zijn kinderen en 'vreemden' werden op veilige afstand van de dochters gehouden.

De editoriaal van RC-direkteur Fred Wittevrongel (en de in veel gevallen daaraan gekoppelde 'brievenrubriek' in het Informatieblad van deze vereniging) worden dan ook aandachtig gelezen door elkeen die met de visserij te maken heeft. De werknemers (vertegenwoordigers), de ambtenaren, de leden van de onderzoekraad voor de zeevaart, de viskopers, de politici, ja zelfs de pers... iedereen wordt erin gemeten op zijn sympathie met 'de sektor', lees: de Rederscentrale. Met andere woorden: de visserij en de RC dat was één en hetzelfde, zo leek het wel... Tot voor kort!

### Een arend vangt geen vliegen

Dat deze houding door velen als 'aanmatigend' beschouwd werd, kon de RC niet deren. Zegt het spreekwoord immers niet: 'Een arend vangt geen vliegen'. De RC was de sterkste partij in de visserij en liet dat ook duidelijk voelen. Wie zich in de sektor dacht te moeten bewegen, maar zich niet op het kantoor op de Hendrik Baelskaai te Oostende aanbod werd gewoon genegeerd.

Toen de Zeebrugse vismijn in 1978 in privéhanden kwam, was het echter duidelijk dat er een nieuwe fase aanbrak voor de Belgische visserij. Met de Zeebrugse Visveiling nv (ZV) had het grootkapitaal (eindelijk, want later dan in om het even welke andere sektor) zijn intrede gedaan. Tot grote spijt van 'de sektor'! Wittevrongel (2) verwoordt het prachtig: 'Door de eeuwen heen — het past hier om die uitdruk-

contact met de ZV te nemen. Fred Wittevrongel: 'De Rederscentrale is overigens nooit geconsulteerd geweest over de installatie van de ZV, noch ervóór, noch ernà. Met de ZV is er nooit een gesprek geweest over plannen, beleid, doelstellingen enz. ... maar, zoals al gezegd, de Rederscentrale heeft daartoe nooit een uitnodiging ontvangen'. Het lijkt voor buitenstaanders een beetje op Mozes die wacht tot wanneer de berg tot hem komt.

De ZV (met aan het hoofd directeur Freddy Pollet en op de achtergrond de eigenaars Marie-Jeanne Becaus en Marc Bekaert, waarachter dan weer de zeer machtige groep Pieters-De Gelder opdoemt) laat de RC niet alleen links



Fred Wittevrongel: 'Nooit heeft de Rederscentrale ernstige kritiek geuit op de ZV ... wat voor onzin is het toch, te beweren dat de Rederscentrale tegen de ZV is?!' (foto gw)



liggen, ze dient zich ook aan als alternatieve leiding in de visserij. De ZV meent daar als grootste Belgische veiling, met grote Europese ambities [ 'We willen een draaischijf worden tussen het visproducerende noorden en het viskonsumerende zuiden', zo verwoordt Marie-Jeanne Beaus het (3) ], aanspraak op te mogen maken. Fred Wittevrongel: 'Trouwens, om de haverklap vertrekken vanuit de ZV nota's — al dan niet "op verzoek" van de Minister — voor het visserijbeleid, zonder dat daarover enig overleg wordt gepleegd met de vertegenwoordigers van de rechtstreeks betrokkenen' en de editorialist van het Informatieblad vervolgt sarcastisch, 'Als men

ten, werd door enkele andere kopers (na ruggespraak met de ZV, zoals dat verbloemend heet) prompt een nieuwe vereniging opgericht, de Zeebrugse Vispromotie, subtiel afgekort tot ZVP. Vanaf dat moment kon de kontesterende ZVK niet meer het alleenrecht opeisen in naam van de viskopers te spreken!

Door de oprichting van de nieuwe Vlaamse Redersvereniging (VRV, zie HVB 5,1993 pag. 7), een recente afsplitsing van de RC, ontstaat nu naast de ZV-goedgezinde ZVP van kopers ook een ZV-goedgezinde organisatie van reders. Met de VRV en de ZVP aan haar kant versterkt de ZV zo-

maakten massaal gebruik van de beëindigingspremie om uit de visserij te stappen en hun vaartuigen kwamen de sloper toe. Zij die bleve, verdeelden zich nu in twee kampen.

De afgesplitste VRV-ers zijn de mening toegedaan dat de ZV in de toekomst de lakens zal uitdelen en ze kiezen dan ook duidelijk partij. Ze eisen daarbij hun plaats op naast de RC in de werkgroepen en commissies die het socio-economische leven in dit land begeleiden. De VRV gaat daarbij blijkbaar tot het uiterste. Wittevrongel: 'Nochtans handelt zij als

# men met de komst van de Zeebrugse Visveiling'

## reengeschud

toegeeft "weinig van vis te kennen" (hoeft dit wel voor een veiling?) waarom bemoeit men er zich dan mee?'

De reders zelf reageren echter verdeeld op al dat ZV-geweld. En het begint er inmiddels naar uit te zien dat deze ondernemingerin slaagte te verdeeldheid handig in haar eigen voordeel uit te spelen. Vroeger kregen de georganiseerde viskopers immers al van hetzelfde lakeneen broek. Deze waren verenigd in de Zeebrugse Viskopers (ZVK) en maakten het de ZV lastig door bepaalde praktijken van deze onderneming aan te vechten. Liever dan zich naar de ZVK te rich-

doende haar onderhandelingspositie in de visserij en dat gebeurt uiteraard ten nadele van het nu erg wankelende overwicht van de RC.

### Zinkt het schip, dan zinkt ook de lading

*Fred Wittevrongel is zich daar terdege van bewust: 'Het kan toeval zijn, maar zoals velen opmerken, zijn de problemen begonnen, toen in 1987 de Zeebrugse Visveiling (ZV), een handelsvennootschap van mensen buiten de sector, werd opgedrongen. Dat kan toch niemand ontkennen. Dit is gewoon een vaststelling.'*

Maar er is meer aan de hand dan de komst van de ZV alleen. Naarmate de EG zich verder ontwikkelde (waardoor de EG-bureaucratie, de Belgische ambtenarij en de politieke kaste — die allen tot taak hadden de EG-wil op te leggen — aan belang wonnen) werden de spanningen tussen de RC en de 'officiële' ook groter. De komst van minister Bourgeois, verantwoordelijk voor de visserij in de regering Dehaene, leek wel een breukpunt in die krachtsverhoudingen te markeren. Gebrek aan begrip bij de overheid, onwrikbare ambtenaren, een onkundig kabinet, een onbeleefde minister [ '...ook veroorloven zij zich dan nog om bedrijfsvertegenwoordigers ... te laten wachten, alsof het een bende schooljongens is.' (4) ], zo werd het in de RC verwoord. Het was dan ook meteen duidelijk dat ook daar aan de boom geschud zou worden.

Op de kaaien ging het leven inmiddels verder. Daar haakten steeds meer reders af. Het alom geroemde familiale karakter van de Vlaamse rederij leek niet opgewassen tegen de verleiding van de slopingspremie. Reders

*een afzonderlijke vereniging en vraagt zij in de bestaande commissies en werkgroepen een vertegenwoordiging, hoewel alle reders door de Rederscentrale zijn vertegenwoordigd ... Een merkwaardige, maar ondermijnende situatie, die uiteindelijk rampzalig voor onze sector kan uitvallen, temeer omdat de VRV zich ook opdringt bij de verschillende departementen en overheidsdiensten en zelfs over quotaverdeling gaat onderhandelen.'* Hoe zal zich dat nu verder ontwikkelen? Normaliter mogen we verwachten dat de RC alles in het werk zal stellen om de eenheid te herstellen, en wellicht zal de VRV ook — nadat er in het rederswereldje orde op zaken is gesteld — naar de schaapsstal terugkeren. Maar hoe de toestand tussen de twee rivaliserende redersverenigingen verder ook evolueert, het verleden keert nooit meer terug. De afkalving van de Belgische visserijvloot, de realisatie van de EG, het steeds kleiner wordende belang van de visaanvoer door onze eigen reders, de intrede van het grootkapitaal in de sector van de visaanvoer... en de daaruit voortvloeiende herschikking van de machtsverhoudingen zal de sterke positie van de familiale reders ter zeevisserij ondermijnen hebben. Fred Wittevrongel slaakt dan ook een noodkreet: 'Hopelijk is het nog niet te laat en een gesprek is de Rederscentrale nog nooit uit de weg gegaan, met wie dan ook. Uitsluitend met het welzijn van onze visserij-gemeenschap vóór ogen, werd dit aan de VRV nog eens duidelijk gesteld' en hij besluit met een oproep 'Mensen, gebruik uw verstand!'

Flor Vandekerckhove



Volgens ZV-directeur Freddy Pollet (foto) is er niets aan de hand. De ZV doet gewoon haar werk. Wittevrongel echter vraagt zich af of een onderneming die zegt weinig van vis te kennen zijn mening aan de minister mag opdringen. (foto gw)

(1) Hegemonie: overwicht van één partij over andere  
 (2) Alle uitspraken van Fred Wittevrongel worden geciteerd uit het Informatieblad van de Rederscentrale van 15 juli '93.  
 (3) Trends 24 juni '93 pag. 22  
 (4) HVB 7,92 pag. 29, waar het Informatieblad van de Rederscentrale geciteerd wordt.



# Aanvoer en opbrengst in vijf jaar met meer dan één vierde gedaald

DE EIGEN AANVOER in Belgische vismijnen over de eerste zes maanden van dit jaar bedraagt ruim één vierde (- 26,8 %) minder dan vijf jaar geleden. De besomming daalde met een gelijkaardig percentage (- 26,4 %). De lagere scholaanvoer speelt de visserijsector parten.

Inzake gewicht is schol de belangrijkste vissoort die door onze vloot wordt aangevoerd. Enkele jaren geleden ('90 en '91) werd het eerste semester afgesloten met een scholaanvoer die rond de 5.800 ton lag. Met slechts 3.344 ton tijdens de voorbije zes maanden zitten we een flink stuk (-43 %) onder de topaanvoer. De beste scholbesomming over de eerste zes maanden bedroeg 386 miljoen frank (1991); nu nog 175 miljoen frank (-55 %). Een klein overzicht maakt dit duidelijk (achtereenvolgend: jaar, aanvoergewicht januari-juni, opbrengst januari-juni, gemiddelde prijs op basis van eerste semester):

Jaar	ton	milj. fr.	fr/kg
1993	3.344	175	52
1992	4.595	238	52
1991	5.768	386	67
1990	5.848	271	46
1989	4.606	195	42

## Tong

Tong zorgt voor de grootste opbrengst. De resultaten van de tongaanvoer zien er gelukkig beter uit. De aanvoer bleef vrij stabiel en bedroeg het voorbij halfjaar nagenoeg evenveel als vijf jaar geleden. Het verschil zit in de opbrengst. Tong bracht het voorbije semester 568 miljoen frank op (gemiddelde prijs 269 fr./kg). Vijf jaar geleden was dat voor dezelfde hoeveelheid 723 miljoen frank (gemiddelde prijs 342 fr./kg).

Ter verduidelijking dit overzicht:

Jaar	ton	milj. fr.	fr/kg
1993	2.113	568	269
1992	2.096	565	269
1991	2.088	477	228
1990	2.307	572	248
1989	2.117	723	342

## Meer kabeljauw

De kabeljauwstocks (in de Noordzee) vertonen sinds enige tijd een licht herstel. Ten opzicht van vorig jaar werd, niettegenstaande de afgeslankte IJslandaanvoer, aanzienlijk meer kabeljauw aange-

### Aanvoer en besomming januari-juni 1992-93

AANVOERGEWICHT	1993		1992		VERSCHIL 93-92
	IN TON	% VAN TOTAAL	IN TON	% VAN TOTAAL	
<b>Demersale vis</b>					
KABELJAUW	1.468	(13.2 %)	990	(8.2 %)	+ 48.3 %
SCHOL	3.344	(30.1 %)	4.595	(37.8 %)	- 27.2 %
TONG	2.113	(19.0 %)	2.096	(17.3 %)	+ 0.8 %
ANDERE	3.427	(30.9 %)	3.684	(30.3 %)	- 7.0 %
TOTAAL	10.352	(93.3 %)	11.365	(93.6 %)	- 8.9 %

<b>Pelagische vis</b>					
HARING	54	(0.5 %)	7	(0.1 %)	+ 671.4 %
ANDERE	7	(0.1 %)	14	(0.1 %)	- 50.0 %
TOTAAL	61	(0.6 %)	21	(0.2 %)	+ 190.5 %

<b>Schaaldieren</b>					
GARNAAL	145	(1.3 %)	218	(1.8 %)	- 33.5 %
ANDERE	162	(1.5 %)	200	(1.7 %)	- 19.0 %
TOTAAL	307	(2.8 %)	418	(3.5 %)	- 26.6 %

<b>Weekdieren</b>					
TOTAAL	378	(3.4 %)	341	(2.8 %)	+ 10.9 %
ALG. TOTAAL	11.099	(100 %)	12.145	(100 %)	- 8.6 %

BESOMMING	1993		1992		VERSCHIL 93-92
	X 1.000 FRANK	% VAN TOTAAL	X 1.000 FRANK	% VAN TOTAAL	

<b>Demersale vis</b>					
KABELJAUW	88.710	(7.7 %)	84.292	(6.9 %)	+ 5.3 %
SCHOL	174.833	(15.2 %)	238.287	(19.0 %)	- 26.6 %
TONG	568.221	(49.3 %)	564.679	(45.0 %)	+ 0.6 %
ANDERE	245.873	(21.4 %)	285.208	(22.7 %)	- 13.8 %
TOTAAL	1.077.637	(93.6 %)	1.172.466	(93.4 %)	- 8.1 %

<b>Pelagische vis</b>					
HARING	275	(0.02 %)	91	(0.01 %)	+ 202.2 %
ANDERE	128	(0.01 %)	310	(0.02 %)	- 58.7 %
TOTAAL	404	(0.03 %)	400	(0.03 %)	+ 1.0 %

<b>Schaaldieren</b>					
GARNAAL	145	(1.3 %)	218	(1.8 %)	- 11.1 %
ANDERE	162	(1.5 %)	200	(1.7 %)	- 8.1 %
TOTAAL	307	(2.8 %)	418	(3.5 %)	- 12.8 %

<b>Weekdieren</b>					
TOTAAL	378	(3.4 %)	341	(2.8 %)	+ 4.1 %
ALG. TOTAAL	11.099	(100.0 %)	12.145	(100.0 %)	- 8.6 %

□ BRON: MINISTERIE VAN LANDBOUW - DIENST VOOR ZEEVISSERIJ



voerd. Er is echter beduidend minder grote kabeljauw beschikbaar. Dit verklaart de forse prijsafname tot 60 fr./kg. De voorbije twee jaar lag de gemiddelde prijs op 85 frank. Een overzicht:

Jaar	ton	milj. fr.	fr./kg
1993	1.468	89	60
1992	990	84	85
1991	1.329	113	85
1990	1.807	149	82
1989	2.165	155	71

## Garnaal

In de garnaalaanvoer zit geen vaste lijn. Die visserij is te afhankelijk van de klimatologische omstandigheden. De overvloed of schaarsheid wordt het best vertaald door de prijsvorming.

Dit overzicht maakt dat duidelijk:

Jaar	ton	milj. fr.	fr./kg
1993	145	26	182
1992	218	30	136
1991	65	22	349
1990	143	30	208
1989	140	27	191

## Acht procent lager

Ten opzichte van vorig jaar lag de aanvoer en de besomming ongeveer acht procent lager. De grootste aanvoervermindering (procentueel) was voor rekening van Oostende (-10 %), gevolgd door Nieuwpoort (-8,6 %) en Zeebrugge (-7,3 %). Inzake besomming moest Nieuwpoort meest terrein prijsgeven (-13,7 %). Voor Oostende (-8,8 %) en Zeebrugge (-7,5 %) benadert de daling het gemiddelde. Wat Zeebrugge betreft willen we er nogmaals op wijzen dat de cijfers enkel betrekking hebben op de aanvoer van Belgische vaartuigen. De verkoop van ingevoerde vis staat daar volledig buiten. (gw)

## Aanvoer en besomming januari-juni 93-92 per haven

### AANVOER

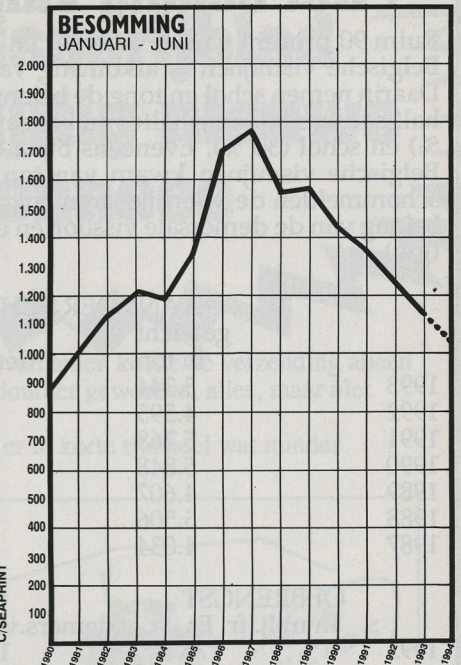
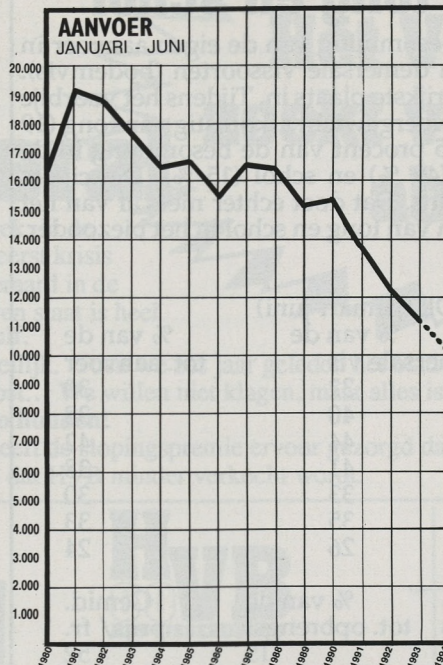
	1993	% VERSCH.
	TON	92-93

Z	6.776	-7.3 %
O	3.883	-10.0 %
N	439	-15.0 %
TOT	11.099	-8.6 %

### BESOMMING

	1993	%
	X 1.000	VERSCHIL
	FRANK	92-93

Z	726.953	-7.5 %
O	368.474	-8.8 %
N	56.394	-13.7 %
TOT	1.151.821	-8.2 %



## OOSTENDE

# Geen auto's meer in vismijn

Ingevolge de opdracht van het Instituut voor Veterinaire Keuring en overeenkomstig de richtlijnen van de Raad van de EG van 22 juli '91 die de gezondheidsvoorschriften voor het in de handel brengen van visserijproducten vaststellen worden in de Oostendse vismijn een aantal maatregelen genomen. Deze maatregelen worden van kracht vanaf 15 augustus 1993.

Het zal verboden zijn om met personenwagens en vrachtoertuigen in de verkoopshal van de vismijn binnen te rijden.

Tijdens de verkoop zullen de poorten enkel nog geopend worden om de aangekochte vis weg te voeren, na de verkoop worden de poorten afgesloten.

De garnaal en de kustvis zal bijgevolg vanaf 15 augustus 1993 geveild worden open voorbehouden plaats aan de noordzijde van de verkoopshal. De visserijproducten die per auto aangevoerd worden door de kustvissers kunnen gelost worden aan de grote poort van het Schutsluisplein, om daarna binnengebracht te worden in de verkoopshal.

Het is verboden om afval van de pakhuizen in de verkoopshal te deponeren. De havendirectie wijst erop dat pro-justitia zal opgesteld worden tegen de overtreders en herinnert er nogmaals aan dat ze er vroeger reeds — en ze verwijst naar de voorschriften van 2 februari 1984 — op aangedrongen heeft dat vismijngebruikers bij de vernieuwing van voertuigen en hefrucks die in de verkoopshal gebruikt worden zouden overschakelen op voertuigen die aangedreven worden met niet-fossiele brandstoffen.

TELEX □ De bemanning van de Eurokotter N.738 *Johan* viste op 5 juli voor de Engelse kust een Duitse zeemijn op met een gewicht van 750 kg. De ontminningsdienst van de Britse marine bracht de mijn op de zeebodem tot ontploffing. □ Enkele dagen later haalde de Z.70 *Marleen* een Britse zeemijn boven. De explosieve mijn dreef echter af. De mijnenjager M.924 *Primula* vond hem terug en maakte het tuig onschadelijk. □ De eigenaar van een grote Zeebrugse trailer (1.200 pk) onderhandelt met Urkers over de verkoop van zijn vaartuig. □

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Raymond Dedrie, echtgenoot van mevrouw Christine Pintelon en met de visserij verbonden door o.m. zijn broer, de scheepsmecanicien Renaud Dedrie. Raymond Dedrie werd geboren te Blackpool (Groot-Brittannië) op 31 augustus 1944 en overleed te Oostende op 14 juli 1993. De begrafenis greep plaats op zaterdag 17 juli.



## Het belang van tong en schol

Ruim 90 procent van de aanvoer en besomming van de eigen aanvoer in Belgische vismijnen is afkomstig van demersale vissoorten (bodemvis). Daarin nemen schol en tong de belangrijkste plaats in. Tijdens het voorbije halfjaar was bijna de helft van het aanvoergewicht afkomstig van tong (19 %) en schol (30 %). Eveneens bijna 65 procent van de besomming in de Belgische vismijnen kwam van tong (49 %) en schol (15 %). Die cijfers schommelden de voorbije jaren enigzins. Dat doet echter niets af van het belang van de demersale vissoorten en van tong en schol in het bijzonder. (gw)

	AANVOER SCHOL (januari-juni)		
	gewicht in ton	% van de demersale vis	% van de tot. aanvoer
1993	3.344	32	30
1992	4.595	40	38
1991	5.768	44	42
1990	5.848	41	38
1989	4.607	33	30
1988	5.506	35	33
1987	4.034	26	24

	OPBRENGST			Gemid. prijs/ fr.
	in milj. fr. Fr.	% demers.vis	% van de tot. opbrengst	
1993	175	16	15	52
1992	238	20	19	52
1991	386	30	28	67
1990	271	20	19	46
1989	195	13	12	42
1988	279	19	18	51
1987	161	9	9	40

	AANVOER TONG (januari-juni)		
	Aanvoer in ton	% van de demersale vis	% van de tot aanvoer
1993	2.113	20	19
1992	2.096	18	17
1991	2.088	16	15
1990	2.307	16	15
1989	2.118	15	14
1988	2.247	14	13
1987	2.746	17	16

	OPBRENGST			gemid. prijs/ fr.
	in milj. frank	% van de demersale vis	% van de tot. opbrengst	
1993	568	53	49	269
1992	565	48	45	269
1991	477	37	35	229
1990	572	43	40	248
1989	723	50	46	342
1988	673	46	43	299
1987	975	57	55	355

### Demersale en pelagische vis

De visserijproducten kunnen grosso modo in drie grote groepen ondergebracht worden. We onderscheiden demersale vis (bodemvis), pelagische vis en schaal- en weekdieren. Het onderscheid tussen demersale en pelagische vis houdt verband met de verschillende manier van vissen.

Onder demersale vis wordt verstaan: "those which spend sufficient of their time on or near the sea-bed to be caught predominantly by gear operating there, such as trawl nets or long lines" (definitie R. Morgan).

De Belgische aanvoer van bodemvis bestaat vooral uit bot, griet, haaien (doornhaai, hondhaai, zandhaai), heek, heilbot, kabeljauw, koningsvis (mul), koolvis, leng, lom, pieterman, rog, rode poon (roodbaard), grauwe poon (knorhaan), schar, schartong (Schotse schol), schelvis, schol (pladijs), steenbolk (steenpost), tarbot, tong, tongschar (steenschol), vlaswijting (pollak), wijting, zeebrasem, zeeduivel, zeepaling (conger), zeewolf en zonnevis.

Onder pelagische vis wordt verstaan: "as those fish which spend a good deal of their time swimming at or near the surface. They are caught chiefly by drift net" (definitie R. Morgan).

De aanvoer van pelagische vis omvat vooral haring, horsmakreel (poor), makreel, sprong.

## Besomming in Nieuwpoort veertien procent lager

De aanvoer en besomming in de Nieuwpoortse vismijn ging er ten opzichte van de eerste helft van vorig jaar op achteruit. Tijdens de eerste zes maanden werd in Nieuwpoort voor 56 miljoen visen garnaal geveild, tegenover 65 miljoen vorig jaar. De totale halfjaaromzet ligt dan ook 14 procent lager. Zes jaar terug beliep de opbrengst nog bijna 87 miljoen. De visaanvoer daalde van 500 ton vorig jaar tot 439 ton in de eerste jaarhelft. Na veiling leverden de in aantal verminderde visaanlandingen 54 miljoen frank op tegenover 64 miljoen vorig jaar.

Dank zij de verbeterde garnaalprijs steeg de garnaalbesomming van 1,4 miljoen tot 2,3 miljoen dit jaar. Het aangevoerde volume is echter niet toegenomen.

### Z.200 tweemaal beboet in twee weken

De Zeebrugse bokkentreiler Z 200 Wagram werd door de Britten tweemaal in overtreding bevonden in evenveel weken. Schipper en bemanning werden aangehouden wegens gebruik van illegaal vistuig en het onjuist invullen van het logboek.

Begin juli werd de Z 200 opgebracht naar North Shields (Tynemouth, Engelse oostkust) waar schipper Omer Compernelle aangehouden voor de rechtbank verscheen. Beschuldigd van gebruik van illegaal vismateriaal en onjuiste vangst-opgave in het logboek werd hij veroordeeld tot boetes en kosten voor een bedrag van 7.000 pond (371.000 fr.). Het bijna gloednieuwe vismateriaal werd verbeurd verklaard. Twee weken later, op maandag 19 juli kreeg de Wagram het opnieuw aan de stok met de visserijinspektie. Schipper Compernelle gaf na zijn aanhouding het gebruik van te kleine maaswijdte toe tijdens de visserij 70 mijl ten oosten van de Humber. Britse visserijinspektors hadden de overtredingen vastgesteld toen zij aan boord het logboek bekeken waarin 100 kg tong opgegeven was. Zij vonden 207 kg tong aan boord en een kleine hoeveelheid ondermaatse tong waarover ze niet struikelden. De schipper werd veroordeeld tot een boete en kosten voor 881 pond (46.000 fr.). De in beslag genomen vangst werd in Grimsby verkocht en de opbrengst, 11.600 pond (600.000 fr.), gekonfiskeerd. Voor de rederij BVBA Carpe Diem uit Knokke-Heist (Groep Pauwaert-Witgeers) betekenen de opeenvolgende veroordelingen en beslagleggingen een aderlating van anderhalf tot twee miljoen frank.



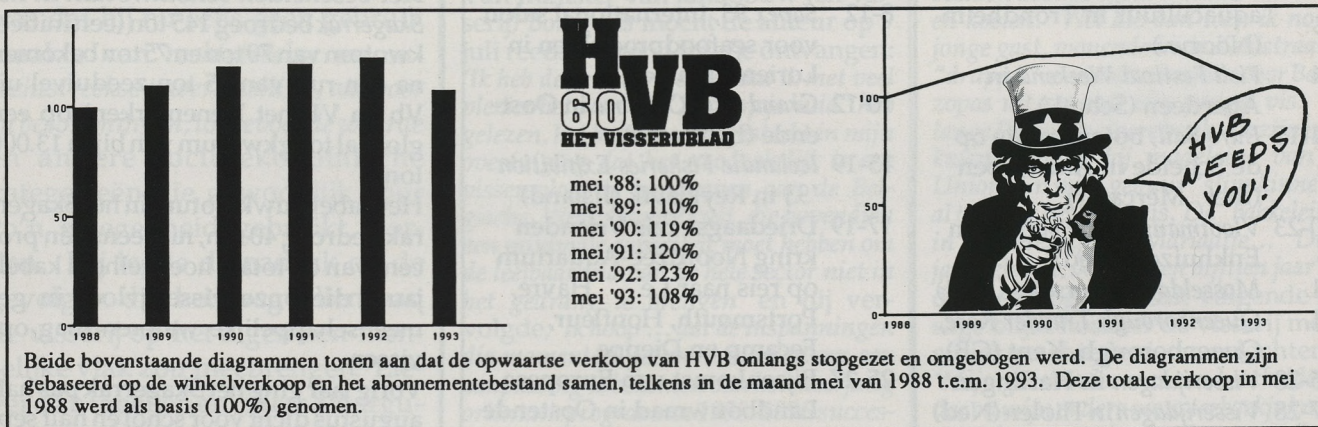
# Krisis hier, krisis dáár, krisis overal

# Het Visserijblad zoekt vijftig nieuwe abonnees

Er heerst krisis in de visserij, in de politiek, in de ekonomie en in de maatschappij... Er heerst krisis alom! Het Visserijblad (HVB) deelt uiteraard in de brokken. Een blad dat midden in het leven staat is heel gevoelig aan dat leven, dat spreekt vanzelf.

En we maken het onszelf daarbij erg moeilijk. Toen we zes jaar geleden het blad overnamen kostte de verzending alleen precies DE HELFT van hetgeen ze nu kost... We willen niet klagen, maar alles is duurder geworden, alles, maar niet HVB! En nu komt het: **wij willen dat zo houden!**

Intussen — dat is algemeen bekend — heeft de slopingspremie ervoor gezorgd dat er in korte tijd heel wat minder vaartuigen zijn, minder vissers ook... en dat HVB minder verkocht wordt.



Om HVB op hetzelfde peil en aan dezelfde prijs te produceren, moeten we tegen het einde van de zomer (21 september) vijftig nieuwe abonnees maken. Daarom startten we begin juli een abonnementenkampagne waarbij 100 mogelijke abonnees aangeschreven werden. Op het ogenblik van het ter perse gaan waren er, als gevolg van deze actie, reeds 30 nieuwe abo's binnengekomen. Dat is het eerste deel van een HVB-campagne om de krisis een neus te zetten. Als we voor de herfst nog twintig nieuwe abonnees maken, blijft de verkoopprijs van het blad (los in de winkel en per abonnee) dezelfde als vandaag. Indien we er niet in slagen in totaal vijftig nieuwe abonnementen in te schrijven dan zakken we verder de krisispuit in en van zodra we onder 100% (zie grafieken hierboven) komen, moeten we iets aan de verkoopprijs doen of aan de kwaliteit, of aan het aantal bladzijden... En dat zou spijtig zijn.

Maar dat zal niet nodig zijn. Want u zult meehelpen deze abonnementenslag te doen lukken! Nog twintig, we zijn er bijna! Indien u dit blad in de winkel koopt, maak dan van uw hart een steen en schakel over op een abonnement... Indien u reeds geabonneerd bent, én u bent een HVB-fan, maak dan zoveel lawaai dat er nog iemand uit uw omgeving een abonnement neemt. Als 50 overtuigde HVB-ers elk een nieuw abonnement binnenhalen, dan zijn we er zó! Nieuwe abonnees ontvangen daarbij gratis het twaalf bladzijden tellende pamflet 'Zout op je huid', waarin HVB-redakteur Flor Vandekerckhove aan jan-en-alleman uitlegt waarom het nodig is dat er een levendige Vlaamse visserij blijft bestaan (en het gaat nu eens niet over het geld dat daarbij verdiend wordt!).

Indien u dit aanbod niet voor uzelf gebruikt, geef het door aan iemand anders.



**een niet-ekonomisch  
pleidooi voor het behoud  
van de Vlaamse visserij**

**GRATIS!**

'Een zeer scherp pamflet'  
(Het Laatste Nieuws)

Het pamflet 'Zout op je huid' wordt gratis opgestuurd naar de eerste vijftig nieuwe abonnees (die zich vóór het einde van de zomer inschrijven).

Ja, ik neem een jaarabonnement op HVB. Stuur het blad vanaf volgende maand naar mij op. Ik heb kennis genomen van de tarieven op pagina 3, maar betaal voorlopig niets. Daarvoor wacht ik tot u de faktuur (en gratis het pamflet 'Zout op je Huid') opstuurt.

Naam & voornaam: .....

Straat & nummer: .....

Postnummer & gemeente: ..... BTW-plichtige klanten vermelden

Datum en handtekening: ..... hiernaast hun BTW-nummer .....

Uitknippen en opsturen naar HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende



## Aktiviteitenkalender voor vissers

### AUGUSTUS 93

- 1-31 *Graten*, tentoonstelling rond archeologie en visserij, Visserijmuseum, Oostduinkerke
- 7 Visproevertje op zeedijk Nieuwpoort (16 uur)
- 7-8 Visserijdagen in Breskens
- 9-12 "Fish Farm Technology 93", internationale konferentie in Trondheim (Noorw.)
- 13-14 *Visserijdagen* in Colijnsplaat
- 13-17 *Aqua Nor*, vakbeurs voor aquacultuur in Trondheim (Noorw.)
- 14 *Fish Festival Weekend* in Aberdeen (Schotl.)
- 14-15 *Euro Sail*, botenparade op de Schelde in Antwerpen (met Mercator)
- 20-23 *Vlootmanifestatie botters* in Enkhuizen (Ned)
- 21 *Mosseldag* in Yerseke (Ned)
- 21 *Queenborough Trawler Race*, Queenborough, Kent (GB)
- 25-28 *Visserijdagen* in Harlingen
- 27-28 *Visserijdagen* in Tholen (Ned)

- 27-28 *Havendagen* in Zierikzee
- 30 *Newlyn Fish Festival*, Newlyn (GB)
- 30 *Opendeurdag Brixham Fish Market*, Brixham (GB)

### SEPTEMBER

- 1-30 *Graten*, tentoonstelling rond archeologie en visserij, Visserijmuseum, Oostduinkerke
- 8-12 *Peche 93*, visserijvakbeurs in Lorient (Frankrijk)
- 8-12 *Sapex 93*, international salon voor seafoodprodukten in Lorient (Frankrijk)
- 10-12 *Grand Prix Offshore* in Oostende (bootraces)
- 15-19 *Icelandic Fisheries Exhibition '93* in Reykjavik (IJsland)
- 17-19 Driedaagse reis Vriendenkring Noordzee-Aquarium op reis naar Le Havre, Portsmouth, Honfleur, Fecamp en Dieppe
- 25-27 Bijeenkomst van Europese Landbouwraad in Oostende

## Skagerrak gesloten voor schol- en kabeljauwvisserij

Aanzienlijk vroeger dan vorig jaar werd het Ices-gebied IIIa (Skagerrak) gesloten voor de visserij op schol en kabeljauw. Vanaf 16 juli tot het einde van het jaar mag de Belgische visserijvloot deze soorten niet meer opvissen wegens uitputting van het kwotum. Beide kwota zijn in verhouding van de totale toegelaten vangsthoeveelheid zeer gering.

Het bescheiden scholkwotum in het Skagerrak bedroeg 145 ton (een initieel kwotum van 70 ton en 75 ton bekomen na een ruil van 25 ton zeeduivel uit Vb en VI met Denemarken) op een globaal tongkwotum van bijna 13.000 ton.

Het kabeljauwkwotum in het Skagerrak bedroeg 40 ton, niet eens één procent van de totale hoeveelheid kabeljauw die onze visserijvloot in gemeenschappelijke wateren mag opvissen.

Vorig jaar ging het Skagerrak pas half augustus dicht voor schol en half september voor kabeljauw.



**Scheepsdiesel**

# RENAUD

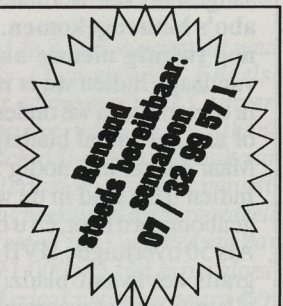
BVBA Vantorre- Devinck

*snelle service & voordelige tarieven*

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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





# Literair pamflet 'Zout op je huid' mikt op het hart

# Visserij moet lijven

Op 1 juli ll., de dag dat België voor zes maanden de leiding van de EG in handen nam, lanceerde de HVB-redacteur Flor Vandekerckhove een 12-bladzijden tellend pamflet, getiteld 'Zout op je huid'. Daarin ontwikkelde hij een aantal argumenten die duidelijk maakten waarom de Vlaamse visserij bestaansrecht had. Merkwaardig was dat hij nu eens geen gebruik maakte van rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling, aanvoer en besommingen, toegevoegde waarde en andere socio-economische categorieën die gewoonlijk voor zo'n gelegenheid gebruikt worden. Hij legde de nadruk op de gevolgen die het wegvallen van de visserij op het algemeen-menselijke vlak zou meebrengen. Liever dan tabellen en cijfers als argumenten naar voor te schuiven citeerde hij uit de literatuur. Een aparte benadering!

Het pamflet miste zijn effect niet en raakte duidelijk enkele gevoelige snaren. Blijkbaar was er noodzaak om de problematiek van de Vlaamse visserij eens van onder een andere hoek te bekijken. Er kwamen dan ook gelukwensen vanuit de meest onverwachte hoeken.

## Minister gesterkt door het pamflet

Van minister van landbouw (en visserij) Bourgeois mocht de auteur op 9 juli reeds volgend briefje ontvangen: 'Ik heb de eer u te melden dat ik met veel plezier het pamflet "Zout op je huid" heb gelezen, het heeft me ook gesterkt in mijn overtuiging dat het noodzakelijk is een vissersvloot te handhaven aan de Belgische, Westvlaamse kust, die bovendien een minimale capaciteit moet hebben om de leefbaarheid van de hele sector niet in het gedrang te brengen' en hij vervolgde, 'Ik hoop ... dat de inspanningen die momenteel geleverd worden om een aanpassing te bekomen van het meerjarig oriëntatieprogramma 1993-1996 succesvol kunnen afgerond worden.' Dat dit inmiddels gebeurd is, kunt u elders in dit blad overvloedig lezen.

## Een volksvertegenwoordiger en een senator

Volksvertegenwoordiger Didier Ramoudt las het pamflet op weg naar het parlement. Hij schrijft: "Zout op je huid" was heel leuk lezen op die ochtendtrein. In Brugge aangekomen had ik net de laatste bladzijde gelezen ... Tussen Brugge en Gent passeerden mij heel wat beelden voor de ogen. Niet die van bomen en koeien. Wel die van toen ik nog als jonge gast, wonende in de Kaaistraat een "druppel" moest uitschenken voor Berten, zopas uit zee met zijn pangel vis. Aan lange Frans, de stoere bonk, die zijn pintje kwam nippen bij madeleine van den Union. En mijn gebuur "slijmkinne" die al te vroeg gestorven is. De "bakkeleities" in 't fonteinje en Mariaatje... Dertig jaar geleden, ik was toen vijftien jaar' Uit deze en nog meer uit volgende passage blijkt hoezeer de visserij met de streekgeschiedenis vervlochten is: 'Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

# De vissers leren mij wat vrijheid is

Flor Vandekerckhove verkocht gronden in Florida en zetelde in de revolutionaire arbeider

De oostende land die, terwijl jij zegaat in ter uit te

Mei '68

De vaders zag vader Vandekerckhove, politier in Brussel, een kunstenaar, voor zijn zoon Flor Vandekerckhove

met zijn vormt hij het maken pastie kende werke al: Flor Vandekerckhove fratsenmaker c rieuus genomen is nooit ver w mijn hoofdartike blad vragens som, of meen je dat nie allebeis.

De val van het groo Sober leef bij in de Vuurtoren. Hij schrijd derent en trekt zich verde of niemand iets aan, voor de promotie van zijn roman verspreid hij w, gen blad. «Ik ben klaar weer gesingerd en de tw er nog. Voor mijn zielrust goed als regionaal bekend i teur, schrijver en schilder. s oms voel ik me toch weer aa, trokken om bij een Nederlan uitgever aan te kloppen. Ik exposeren, maar ik heb geen z om naar Antwerpen of Brussel t trekken. Hele dagen moet ik mij best doen om niet weer in de val van het groo geld verdienen te trappen. Zolang ik in de RAL zat,

van koopmansgeest. De slinger in zijn leven was al in beweging. Veel geld verdiend Flor de rebel werd copywriter bij een reclamebureau, dan verschoof hij zich naar de uitgeverij bij Speurder, secretaris van een middenstandsorganisatie, organisator van feesten met Willy Tura, verkoper van gronden in Florida, succesvol manager... «Ik heb toen verrekkelde veel geld verdiend. In Nazareth had ik een villa laten bouwen»

floraire Arbeiders Liga. Een half jaar bracht hij door aan de laderschool van de Vierde Internationale in Amsterdam. «Een sovet klooster was dat, waar wij dag na dag laten en voordrachten hielden. Zo werd ik één van de weinige geschoolde Marxisten in Vlaanderen...»

«Jarelang was hij wel arbeider onder de arbeiders, hi bij Volvo...»

«Scherpen en schilderen waren mijn twee jeugdromans», zegt hij. Toch is hij er pas laat mee begonnen. «Als ik die jongen uit de academie van Gent zie komen en meteen hun schilderen te koop bieden aan verschrikkelijke prijzen... Die jongens hebben in het beste geval wat technisch opgeleerd, maar ze kunnen nog niet schilderen want ze hebben nog niet geleerd... en dat heeft Flor inmiddels wel.

waal-van brandend houden. In de beste periode waren wij met verondersteld militanten, die een deel van onze wedde aan de beweging gaven. Als er in een neergaande periode vijfingebieden was dat voor Vlaanderen, als die maar par...

«Wij kennen elkaar sinds de kleuterjaren. Zelfs in mijn meest radicale jaren - en al ben geweest»

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

# Vissers, uitstervend as?

Flor Vandekerckhove valt scherp uit naar Europa inzake de toeloorgang van de visserij

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

«Mijn grootvader was een bescheiden reder en mijn vaders monsterboekje kreeg ik voor het eerst in handen toen ik zijn pensioen in orde moest brengen. Ook wijlen mijn schoonvader die de zeeduivel

# De vissers leren mij wat vrijheid is

Flor Vandekerckhove verkocht gronden in Florida en zetelde in de revolutionaire arbeider

De oostende land die, terwijl jij zegaat in ter uit te

Mei '68

De vaders zag vader Vandekerckhove, politier in Brussel, een kunstenaar, voor zijn zoon Flor Vandekerckhove

met zijn vormt hij het maken pastie kende werke al: Flor Vandekerckhove fratsenmaker c rieuus genomen is nooit ver w mijn hoofdartike blad vragens som, of meen je dat nie allebeis.

De val van het groo Sober leef bij in de Vuurtoren. Hij schrijd derent en trekt zich verde of niemand iets aan, voor de promotie van zijn roman verspreid hij w, gen blad. «Ik ben klaar weer gesingerd en de tw er nog. Voor mijn zielrust goed als regionaal bekend i teur, schrijver en schilder. s oms voel ik me toch weer aa, trokken om bij een Nederlan uitgever aan te kloppen. Ik exposeren, maar ik heb geen z om naar Antwerpen of Brussel t trekken. Hele dagen moet ik mij best doen om niet weer in de val van het groo geld verdienen te trappen. Zolang ik in de RAL zat,



«Niet België het Europese vissersvloot op zijn naam...»

# De vissers leren mij wat vrijheid is

Flor Vandekerckhove verkocht gronden in Florida en zetelde in de revolutionaire arbeider

De oostende land die, terwijl jij zegaat in ter uit te

Mei '68

De vaders zag vader Vandekerckhove, politier in Brussel, een kunstenaar, voor zijn zoon Flor Vandekerckhove

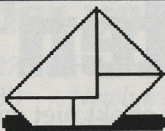
met zijn vormt hij het maken pastie kende werke al: Flor Vandekerckhove fratsenmaker c rieuus genomen is nooit ver w mijn hoofdartike blad vragens som, of meen je dat nie allebeis.

De val van het groo Sober leef bij in de Vuurtoren. Hij schrijd derent en trekt zich verde of niemand iets aan, voor de promotie van zijn roman verspreid hij w, gen blad. «Ik ben klaar weer gesingerd en de tw er nog. Voor mijn zielrust goed als regionaal bekend i teur, schrijver en schilder. s oms voel ik me toch weer aa, trokken om bij een Nederlan uitgever aan te kloppen. Ik exposeren, maar ik heb geen z om naar Antwerpen of Brussel t trekken. Hele dagen moet ik mij best doen om niet weer in de val van het groo geld verdienen te trappen. Zolang ik in de RAL zat,

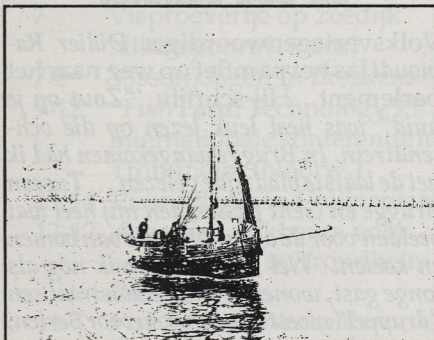
Ook de pers merkte het pamflet op



# Brieven



Lezers sturen hun brieven naar HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende



Vorige maand plaatste lezer Eerebout uit Oostende een oproep in HVB. Hij wilde meer weten over de eigenaar van de oude vissersschuit O 15, waarvan hij een afbeelding heeft. Wij ontvingen twee brieven, die elkaar overigens aanvullen. Beide briefschrijvers zullen hun

archief nu trouwens kunnen vervolmaken. Merken we voorafgaandelijk nog op dat in het visserscafé *The lighthouse* op de Oostendse Hendrik Baelskaai eveneens een foto van een O 15 hangt. Het betreft hier de *Madeleine* van wijlen *Achiel Christiaens*, grootvader van uitbater *Marcel Lambrechts*. Die foto toont ons echter een tweemaster onder zeil, van het type smack, waardoor we moeten besluiten dat het hier niet het gezochte vaartuig O 15 kan zijn.

## Het ene archief...

In antwoord op de vraag van lezer Eerebout in HVB van juli volgt hieronder alles wat ik in mijn archief heb gevonden over vissersvaartuigen die het nummer O 15 hadden.

Jaar	Naam	Reder	Schipper	BT/NT	Beman.
1836	Phoenix	?	?	48	6
1843	Adolphe	L. Cornelis & C°	P. Drueve	45	6
1862	Adolphe	Ch. Pavot	P. Gadeyne	36	?
1868	St. Anne	Th. Hamman	J. Vandierendonck	41	?
1908	Zoë	Eduard Verbiest	Jules Verbiest	6.28	?
1909	Zoë	Hyp. Reynaert	Albert janssens	6.28	?
1908	Clemence	Sylvester Verbiest	?	kustvisserij	?
1909	Clemence	Wwe Syl. Verbiest	?	kustvisserij	?
1936	De Drie Gebroeders	G. Major	?	18,35/5,77	?

Samengesteld op basis van de lijsten van de waterschout, Lloyd, Visserijalmenc, gemeentebld Oostende en Le Précurseur.

J. Klausing, Koninginnelaan 34, Oostende

## ... is het andere niet

Ik doe al jaren onderzoek naar de geschiedenis van de Belgische vissersvaartuigen. Hierbij mijn reactie op de brief van lezer Eerebout die graag wilde weten wie de reder was van de

zeilsloep O 15.

O 15 'Fanny Albert' (zeilsloep)

Jaren	Naam	Reder
1881-1886	O 15 Fanny Albert	Thomas Hamman, Oostende
1887-1889	O 15 Fanny Albert	Auguste Hamman, Oostende
1889-1892	O 15 Fanny Albert	Alfred Golder, Oostende
1892-1895	O 15 Fanny Albert	Auguste Hamman, Oostende

O 15 'St Anna' (zeilsloep)

1860-1861	? St Anna	Theodore Hamman, Oostende
1861-1874	? St Anna	Thomas Hamman, Oostende
1875-1880	O 15 St Anna	Thomas Hamman, Oostende

O 15 Naam onbekend (zeilsloep)

Wwe Sylvester Verbiest

Kapseide op 15 maart 1906. Albert Verbiest werd gered door Isidoro Hintjes.

03.07.1914 O 15 naam onbekend

Albert Verbiest, Oostende

1914-1915 Naar Gravelines (Fr)

29.09.1915: gezonken in een storm. Albert Verbiest gered door GR 618 (zeilvaartuig) uit Gravelines.

O 15 Naam onbekend

1918-1926 O 15 Naam onbekend Albert Verbiest, Oostende

Komt op 12.10.18 terug te Oostende uit Gravelines (Fr), is waarschijnlijk dezelfde boot als boven.

O 15 'De Drie Gebroeders'

wordt in 1928 gebouwd voor Jod Denye uit Oostende (BT: 18,34/NT: 5,77)

1928-1940 O 15 De Drie Gebroeders Gustaaf major, Oostende

1940-1945 in Engeland, opgeëist door de Naafi

1945-1947 O 15 De Drie Gebroeders Gustaaf Major, Oostende

Strandde op 28 november '47 ten westen van Mariakerke en werd dan verkocht voor afbraak.

O 15 'Neptune'

bouwjaar 1955.

Het vaartuig waarop lezer Eerebout het heeft is m.i. het zeilsloepje met als reder Albert Verbiest uit Oostende. De man was eveneens reder van de O 14 'De Vier Gebroeders' (gebouwd in 1926 op de werf van Richard Panesi te Oostende.)

Roger Corveleyn, Buitenpad 2, Oostende

Te Koop: videoplotter Furuno 60140 + Navstar 601D en data Recorder MT100.

Alles compleet: 60 000 frank. Tel.: 058 / 23 56 00.

Verschillende sportvissers- en pleziervaartuigen te koop bij Verduyn, Vaardijk Noord 4 te Oostende.

Tel.: 059 / 32 16 19

# N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Brodene*

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



# Hoe het vissersvaartuig O 125 'François-Hélène' het zeiljacht 'Donna Capel' werd

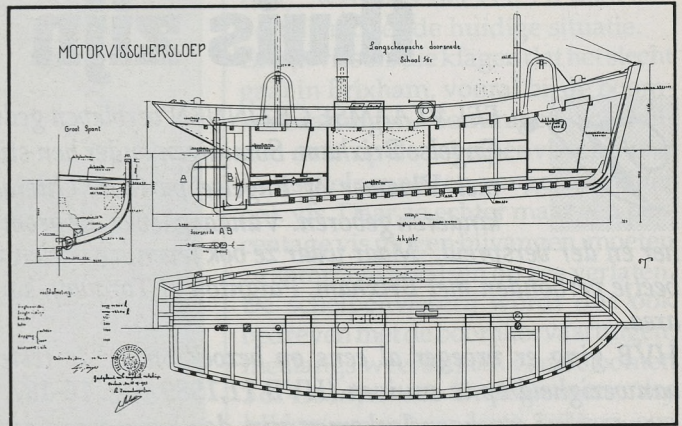
Begin juni 1992 werd nabij Falmouth in Groot-Brittannië de geboorte van een prachtig zeiljacht gevierd. De romp was afkomstig van het oude vissersschip 'Donna Capel' uit Newlyn, waar het vaartuig van de sloop gered werd door wijlen Terry Heard, eigenaar van een kleine jachtwerf. Zelf mocht hij het uiteindelijke resultaat niet meer zien, maar zijn zoon Martin zette het werk verder en slaagde er uiteindelijk in het schip weer zeewaardig te maken.

## O 125

De Donna Capel was oorspronkelijk niets anders dan de motorvissersloep O 125 François Hélène die in 1943/'44 voor rekening van François Debrock gebouwd werd op de scheepswerf van August Loy te Oostende. Het hout van de romp was — uiteraard vóór de oorlog — gekapt in de Ardennen en was oorspronkelijk bedoeld voor een langer schip van 27,4 meter dat juist omwille van de oorlog nooit gebouwd werd.

Alhoewel het schip als motorvissersvaartuig gebouwd werd, voortgedreven door een Belgische 60pk-Moësmotor, waren de lijnen van de François Hélène bijna deze van de vroegere zeilboten.

Met zijn zonen François junior en Gustaaf bedreef Debrock de kustvisserij. Hij jaagde er op haring en in de zomer-



Ontwerptekening van de O 125 'François-Hélène', door de zeevaartinspekteur goedgekeurd op 28.04.1993

maanden op platvis.

## Marcel Gallin

Op het einde van de vijftiger jaren werd het schip aan de kant gelegd en de motor werd eruit verwijderd. In die toestand werd ze gekocht en naar Engeland gesleept door Howard Capel en Marcel Gallin, een Oostendenaar die zich tijdens de oorlog in Brixham gevestigd had. Daar kreeg het schip de naam van de echtgenote van Howard: 'Donna Capel'. Het vaartuig werd nu de BM 142, eerst met een 90 pk Gardnermotor en later met een Dorma van 180 pk. Achteraf veranderde de oud O 125 nog enkele keren van eigenaar tot ze in Newlyn ontdekt werd door wijlen Terry Heard.

Vermeldenswaard is nog dat verschillende andere gelijkaardige scheepjes, eveneens uit Oostende weggehaald, in Engeland nog steeds overleven. De 'Adriatic' die nog steeds vanuit Brixham vist, is er één van.

# Crevits

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

*import - export*

*allerlei kettingen en kettingmatten*

*ankers*

*herbruikbare materialen*

*visserijbenodigdheden*

*rubber bollen en rubber ringen*

Zeebruggeaan 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

**Het  
eerstvolgende  
nummer van  
HVB  
ligt in de  
krantenwinkel  
op vrijdag  
3 september**



## Torbay

# Waar Vlamingen thuis zijn

**T**EEL VLAAMSE GEZINNEN verbleven gedurende WOII in het Engelse Brixham. Sommigen onder hen stichtten er een gezin, met Vlaamse of Engelse partner. Uiteraard werden er ook kinderen geboren. Vandaag leven die groot geworden kinderen her en der verspreid. Maar waar ze ook leven, ze voelen zich nog steeds een beetje verbonden met Brixham, Paignton of Torquay, kortom met de Torbay area.

HVB ging er vroeger al eens op bezoek om er de resten van de Vlaamse aanwezigheid op te snuiven (HVB 11,1989 pag. 16-19). En zoals dat gaat: wanneer we ergens welgekomen zijn, dan keren we er regelmatig terug.

Een vijftiental Belgen bleven na de oorlog in de Torbay area wonen en werken. Na 53 jaar verblijf kunnen we nog moeilijk van echte Belgen spreken. Zij zijn al een beetje verengelst, hoewel zij hun geboorteland (waar ze overigens nog familie hebben) niet vergeten.

## Langs de Brixhamse kaai

Het is aaterdagvoormiddag tijdens de trawleraces, in Brixhams befaamste visserscafé de 'Crown and Anchor' bij de gebleven Belg Marcel Vande Putte. Wie komt daar binnen, in het door vissers drukbezochte etablissement? Eddy Eerebout (0.100), Albert Steyaert (0.431), en Norbert Hennaert (0.187 en 0.231) bij ons bekende reders. Een paar dagen later was Milo Ryckx er met

zijn vrouw, Milo de zoon van Berten. Laat het duidelijk zijn, ook de in België wonende vrienden en familieleden hebben de uitgewekenen niet vergeten.

De Crown and Anchor een vissersherberg zoals zij bij ons niet meer bestaan! Een Engelse pub vol taterende en drinkende vissers al dan niet vergezeld van hun vrouwen. Met Marcel VandePutte op zijn vertrouwde plaats achter de toog: 'De voornaamste klanten zijn de vissers' zegt Marcel. De jonge vissers komen daar hun eerste lagers drinken alvorens zij dan per eigen auto of taxi hun 'sortie' verder zetten in de clubs en dancings van het 12 kilometer verder gelegen mooie en grotere Torquay (70 000 inwoners).

De steden Torquay, Paignton (30 000)

en Brixham (16000) vormen samen de Torbay onder dezelfde burgemeester. Daarvan is Brixham de het visserscentrum met 500 a 600 varende vissers die echter ook in o.a. Torquay (25 tal) Paignton, New Abbot, Dartmouth en Teignmouth wonen, allemaal gemeenten in de onmiddellijke omgeving.

Brixham telt 168 visserschepen, waaronder een zeventigtal bokkers. In de oude schilderachtige huizen langs de kaai vinden we ook een vijftal typische restaurants. Waaronder de Lobster Pot gevestigd in het pand waar tijdens de oorlog de Belgische visserijschool was. In het restaurant vinden we daarvan de sporen: krantartikels en foto's van weleer, daarop zag ik bekende — weliswaar ouder geworden — gezichten.

In Brixham is er nu echter praktisch geen visserijonderwijs. De jonge gasten varen meteen mee na een korte opleiding. Voor het schippersexamen moet men naar Plymouth.

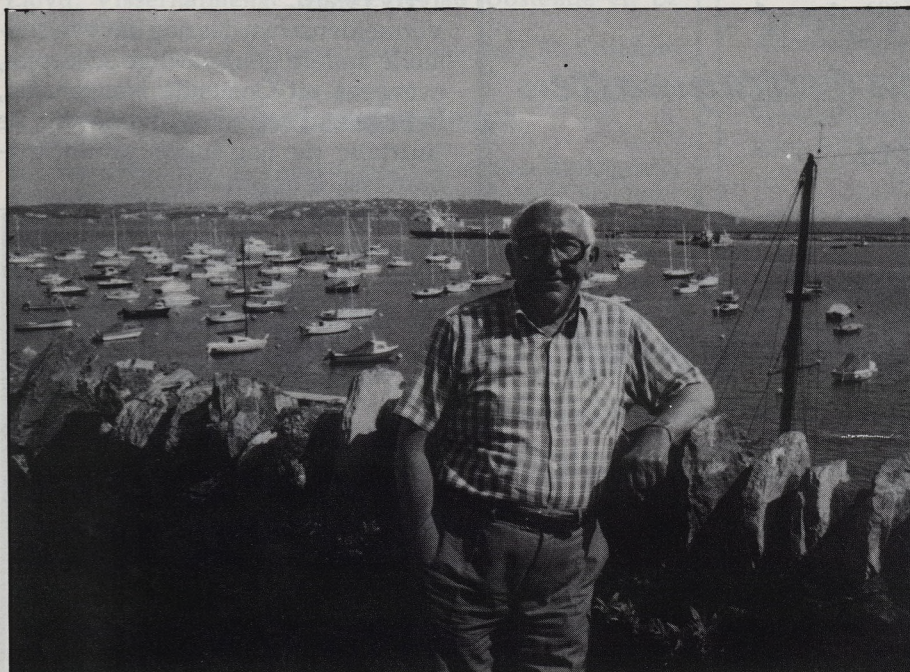
De Brixhamse kaai is een plaats die gonst van de visserijbedrijvigheid, en toeristische uitbatingen in het schilderachtig decor van de rond de haven liggende heuvels.

## Brixhams Trawler Race

Op zaterdag 19 juni ging in Brixham de Trawler Race door, wedstrijd die reeds sinds de zestiger jaren bestaat. Dit jaar was er een beperkte deelname, een dertigtal boten. Veel schepen voerden daarbij spandoeken waarop de vissers hun ongenoegen uitten op de manier waarop de overheid verleden jaar een paar schippers bestrafte omdat ze teveel passagiers op zee meevoerden. De boeten liepen toen op tot 3000 pond. De race startte om 10 uur 's morgens. Twee uur later waren de winnaars bekend, en werden ze gelauwerd midden het feest op de kaai.

## Even voorstellen

Albert Janssens, 73 jaar, een Oostendenaar die na de oorlog in Brixham gebleven is. Hij is de zoon van de man die in Oostende 'Jantje Geirnoaze' genoemd werd. Hij voer voor de oorlog mee met vaders garnaalschipje, de 0 6. Daarna voer hij met de 0.90 van Edward Deckmyn. Met die 0 90 week hij tijdens de oorlog uit naar Engeland en kwam zo in Brixham terecht, na een verblijf in Londen tot in 1941. Toen voer hij met de 0 69 van Albert Bogaert. Zijn volgende schip was het Engelse vaartuig, de 'Little Old Lady' ☺



Albert Janssens voor het prachtige gezicht van zijn geliefde Torbay





Schelpennetten op de boomkorvaartuigen

met *Pierre Acken* als schipper. In 1947 kwam hij terug naar Oostende en monsterde aan op de 0 94 en de 0 177 weer met *Pierre Acken*. Zijn Engelse echtgenote werd het echter niet gewoon in ons land en na veel wikken en wegen ging hij zich kort nadien voorgoed in *Brixham* vestigen. Terug in Engeland, moest hij een grote operatie ondergaan. Hersteld van zijn operatie begon hij in 1950 terug te varen en voerde er dan de BM.53. De eigenaar verkocht dat vaartuig en kocht een grotere, de BM 125 waarop *Albert Janssens* opnieuw schipper werd. In 1961 kocht hij zijn eigen vaartuig, de BM 66 '*Graham*'. Hij was schipper-reder tot in 1967, zijn enige zoon voer mee. In 1967 kocht hij dan de 0 96 te Oostende voor zijn zoon. De 0 96 werd in *Brixham* de dagvisser BM125. Drie maanden later gebeurde een onherstelbaar ongeluk, de BM125 ont-

plofte in volle zee, een ontploffing ontstaan in de machinekamer. Zijn zoon en een medeopvarende kwamen daarbij om. Albert stopte dan met varen en heeft verder in Brixhams vismijn gewerkt. Intussen was hij ook vrijwilliger geworden bij de Britse reddingsdienst. Nu brengt hij zijn oude dag door in een huisje met tuintje in de '*Overgang Road*' op enkele tientallen meter van de kaai. Contact met de familie gebeurt wekelijks per brief. Geschenken en benodigheden worden tussen Oostende en Brixham overgereden door een bevriend trucker. Ondanks het verlies van zijn vrouw, een zevental jaren geleden, en het tragisch ongeval van zijn zoon, ziet Albert er als een levensblijve man uit, vol visserswijsheden uit

**Marcel Gallin**

*Marcel Gallin* die na de oorlog zijn

loopbaan in *Brixham* verderzette, bracht het er tot welstellend reder, later stichtte hij er de *sailorshome*, hij werd gelauwerd met de M.B.E. (*member of the British Empire*). Nu op rust, wist ons het één en ander te vertellen over de huidige situatie. Er zijn vissers die klagen dat het slecht gaat in *Brixham*, vooral bij de boomkorvaartuigen. Sommigen schakelden over op de schelpenvisserij, met hun schelpennetten vangen ze echter ook vis. Daar ze echter maar een percentage vis mogen bijvangen, moeten ze sommige plaatsen op zee verlaten. De schelpenvisserij wordt dus ook bedreven met de boomkorvaartuigen, met langs weerszijden van de bomen 3 of 4 schelpennets. De dagvissers, '*day haulers*', van hun kant hebben een goede winter gekend met het vangen van '*steenschullen*'. De vangsten varieerden zo van 100 tot 300 kilo per dag. Om 5 uur in de morgen voeren de schepen uit en rond acht uur inde avond waren ze terug binnen. De vis bracht 20 tot 30 pond (160 tot 240 BEF) per '*stone*' (stone= 6,35 kilo) op. In juni begonnen ze goede vangsten te doen van '*zaadsels*', dus *pijlinktvis*, en maakten daarmee hun dag goed. Alhoewel de *day haulers* nu soms tot 36 uren op zee zijn. Afgelopen winter waren er ook schepen die op sprong gingen vissen. De *day haulers* vissen allemaal met de planken, in tegenstelling tot de *beamers* (boomkorvaartuigen). Er zijn ook zo'n 20-tal schepen (op een totaal van 168) die met de *warrelnetvisserij* goed aan de kost komen. Bij de *krabbenvissers* zijn er ook al vaartuigen van 17 a 19 meter lang, die voor een week op krabbenvangst trekken. Sommige van de *beamers* gaan ook in de Noordzee vissen tot de kwota daar op zijn, ze veranderen zo steeds van visgebied, en kunnen heel het jaar rondkomen.

Zo gaat het er vandaag aan toe in de plaatselijke visserij waarbij *Gallin* geen betrokken partij meer is. Regelmatig zoekt Marcel zijn vriend *Albert Janssens* op in zijn eenvoudig huisje. Dan gebeurt het nog wel eens dat zij onder elkaar Vlaams spreken. Maar wanneer ze elkaar in de *sailorshome* of op de kaai tegenkomen en wanneer er andere mensen in de buurt zijn worden de gesprekken steeds in het Engels gevoerd. Vlaamingen voelen zich overal thuis.

**REDERS en VISSERS,**

**voor uw**

**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**

wendt U in volle vertrouwen tot de

**BEROEPSVERENIGING**

**HAND IN HAND**

**VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01**



Stel: je hebt vrijaf en het is echt geen weer om op het strand te zitten...

# Het Arsenal in Vlissingen

**L**OPAS OPENDE, IN hartje Vlissingen, het *Arsenaal* haar deuren. Urbanistisch fraai geïntegreerd in de gerenoveerde havenbuurt, wordt dit maritiem attractiecentrum een toeristische trekpleister voor vakantiegangers en dagjesmensen. Het concept, waarbij het audio-visuele en de actieve deelname van de bezoeker primeert, heeft de doodse museumkasten grotendeels gebannen.

Het geheel is zowat een kruising tussen 'Nausikaa' in Boulogne en 'The White Cliffs Experience' in Dover en kan model staan voor de rekreatieve bestemming van de oude Zeebrugse vismijn, nu in handen van de NV *Vismijnpark*.

In het *Arsenaal* verwacht men alvast jaarlijks 200 000 bezoekers.

VANUIT HET WANT zwaait *Paddeltje*, een artistieke creatie van *Greetje Kuzenga*, de scheepsjongen van *Michiel De Ruyter* de bezoekers aan het *Maritiem Informatie Centrum* welkom.

In de slagschaduw van de 50-meter hoge uitkijktoren domineert het bakstenen arsenal het gloednieuwe maritiem complex.

Waar *Napoleon* ooit een hospitaal plande en daarvoor een hele woonwijk liet slopen, verrees in 1823 dit drie verdiepingen hoge arsenaalgebouw voor de infanterie.


Zo'n tien jaar geleden werd het arsenaalproject geboren: bedoeling was het naar de Schelde georiënteerde gebied in te vullen als woon-, recreatie- en attractiecentrum. De realisatie ervan is ei-zo-na rond: 31 woningen, een uitkijktoren en een maritiem attractiecentrum die zich dubbel spiegelen in de jachthaven 'De Ruyter' en in de Scheldemonding. Het geheel is urbanisch en architectonisch erg geslaagd zoals het ontworpen werd tussen de oude stad, het nieuwe winkelcentrum en de Scheldedijk.

Het arsenaal zelf ligt *gesandwich*t tussen een gerenoveerd concertgebouw en een tegen de Scheldedijk aangebouwd openluchttheater.

Via het moderne, tegen het arsenaal aangebouwde receptiegebouw komt de bezoeker in een ruime en luchtige hal waaruit hij met een elektronische kaart terecht kan in de diverse exposalen.

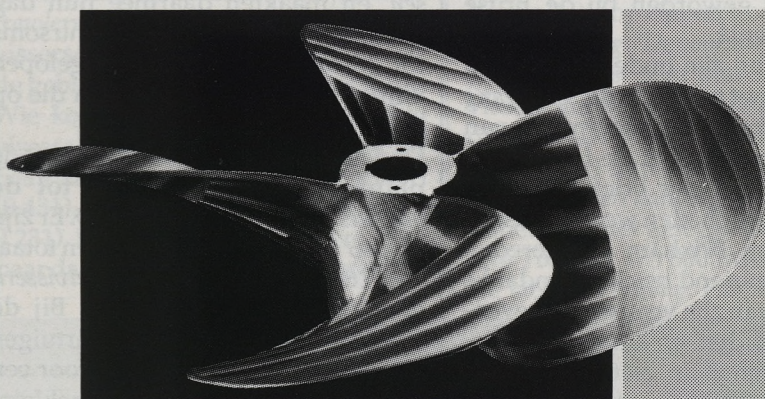
Toen wij de tentoonstelling bezochten, werd er nog met man en macht gewerkt aan de 'carrousel', een verschillende verdiepingen hoge amusementshal met videospelletjes, flipperkasten, vliegtuigsimulatoren, snooker- en poolzaal, antieke jukeboxen en een miniatuurkermis. Wat vandaag al kassafiles oplevert is het...

## Maritiem Attractie Centrum

Via eenroltrap beland je op de zolderverdieping waar je je kunt vergapen aan 13 V.O.C.-scheepsmodellen van de Joegoslaaf *Ivan Trtanj*; daar tref je ook een deltaplanmaquette aan die je — inclusief ebbe- en vloedstroom — het ingenieus zeeveringsstelsel van 



## MET DE VIER VAN VAN VOORDEN EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK



### VAN VOORDEN GIETERIJ BV

SCHEEPSSCHROEVEN – STRAALBUIZEN  
INDUSTRIEEL GIETWERK – MACHINEFABRIEK  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

### VAN VOORDEN REPARATIE BV

SCHEEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL –  
WERKENDAM – ALBLASSERDAM – BOLNES – IJMUIDEN – LEMMER –  
DELFIJL – RUPELMONDE (BELGIE) – GUSTAVSBURG (DUITSLAND)  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

### PROMAC BV

HYDRAULISCHE STUURMACHINES – ROEREN – WATERJETS  
VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN – BOEGSCHROEVEN  
KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJNSINSTALLATIES  
WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES  
Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

### HODI-ZALTBOMMEL BV

STRAALBUIZEN  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

## VAN VOORDEN GROEP

Inderdaad, want u kiest voor de gebundelde kennis, ervaring en serviceverlening van de 4 gespecialiseerde bedrijven, met ruim 200 medewerkers, van de van Voorden Groep.

VAN VOORDEN GROEP:  
VAN VOORDEN GIETERIJ BV  
VAN VOORDEN REPARATIE BV  
PROMAC BV  
HODI-ZALTBOMMEL BV





Zich spiegelend in het nieuwe jachtdok 'Michiel De Ruyter' is het Arsenal met de 50-meter hoge uitkijktoren over de Westerschelde, de jongste maritieme attractie van Nederland (foto ml)



Moderne ruwbouw en waardevolle bestaande konstrukties harmoniëren in de urbanistisch erg geslaagde ruimte die ooit deel uitmaakte van de Vlissingse visserij-activiteit (foto ml)

Nederland toont. In een klein theaterje volg je een miniatuur-vlootparade dat zich afspeelt in een groot bassin met begeleidende commentaar en speciaal voor die show gekomponeerde muziek.

Op de eerste verdieping bevindt zich de oudheidkamer met tal van voorwerpen die het scheepsbouwproces verklaren, alle geschonken door 'De Schelde' de buur van het Arsenal en scheepsbouw- en werktuigenfabriek. Wat verderop staat de oceaantank met Noordzeehaaien. Een 4-meter lange replica van de 'Titanic', resultaat van vijftien jaar woeste detail-

arbeid, oogt indrukwekkend. De sensatie op die verdieping is de simulatie van een storm en een schipbreuk. Als passagier maak je aan den lijve, rollend en stampend, het drama mee. Zo kom je, geholpen door een beetje eigen fantasie, op de zeebodem of de gelijkvloerse verdieping terecht en bewonder je door de patrijspoorten fauna en flora van de onderzeese wereld. In een ondiep aquarium laten diverse soorten roggen zich makkelijk aaien. Van hieruit bereik je de panoramische buitenlift die je naar de top van de uitkijktoren hijst. Het unieke gepresenteerde uitzicht tart

alle voorgaande imaginatie van het centrum. De realiteit overtreft weer 's de verbeelding. Fascinerend is de drukke scheepvaart op de Westerschelde, de loodsactiviteit, de veerboottrafiek en de laverende pleziervaart. Je kijkt er neer op het nijvere Vlissingen, het nieuwe jachtdok, de havenindustrie en op Walcheren, met aan de einder de torens van Middelburg en Veere en 180° verder de havendammen van Zeebrugge. Naast Miniatuur-Walcheren in Middelburg en de Delta Expo op Neeltje Jans is Zeeland nu met het 'Arsenaal' een nieuwe toeristische troef rijker.

De Nederlanders vinden de recente realisatie alvast 'leuk' en 'aardig' en die houding weerspiegelt de calvinistische volksaard van onze Noorderburen. R.H. ter Heide van de provinciale VVV daarover: 'Mogelijk schamen veel Nederlanders zich om zomaar naar een pretpark te gaan. Het educatieve aspect van zo'n attractie heeft ten dele wel iets van een alibi. Toch zie je duidelijk de toenemende behoefte om iets op te steken. Het educatieve moet er niet duimdik bovenop liggen, het gaat erom het juiste evenwicht te vinden tussen pret en nut.'

Het Maritiem Attractie Centrum is het hele jaar open. Volwassenen betalen vijftien gulden (ca. 280 frank) en kinderen tot 12, tien gulden. Vanaf vijftien personen betaal je per persoon tien gulden. De toegang tot de 'Carousel' en de biljartzalen is gratis. Info vanuit België: 0031-1184-15400.

Marc Loy

Wij werden op de hoogte gesteld van het overlijden van Gerard Bulcke, echtgenoot van mevrouw Rosalie Vilain, vissermachinist op rust. De overledene werd geboren te Oostende op 21 november 1914 en overleed er op 14 juli 1993. De begrafenis greep plaats op 19 juli 11.

Ook vernamen wij het overlijden van Fernand Vanhondeghem, visser op rust en oud-IJslandvaarder. De overledene was echtgenoot van Margareta Heinderson. Hij werd geboren te Oostende op 29 maart 1917 en overleed er op 10 juli 1993. De begrafenis had plaats op 16 juli.

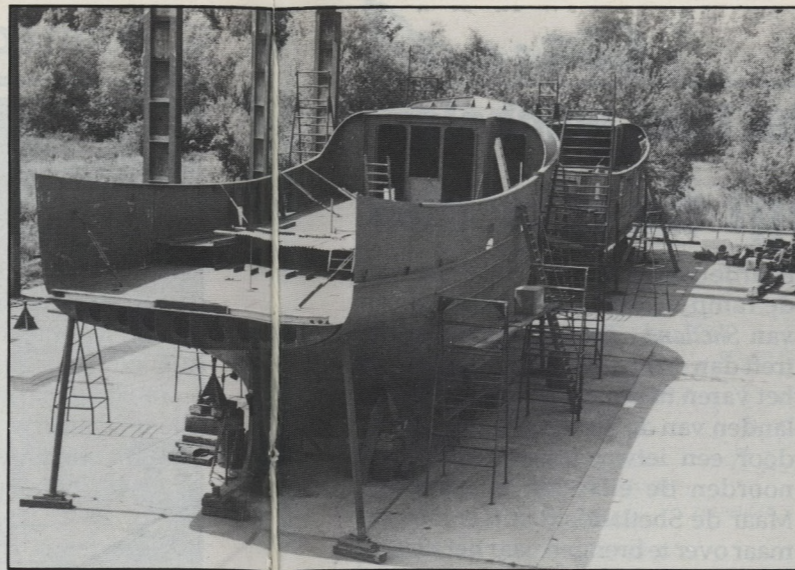




Kijk omhoog! Wat zoeken Gilbert Derudder, zijn echtgenote en zoon Patrick? Een Ufo of een neerdalende engel? Mis. In werkelijkheid wordt de champagnefles neergelaten waarmee het startsein voor de tewaterlating van de nieuw Z.54 *De Bounty* zal gegeven worden.



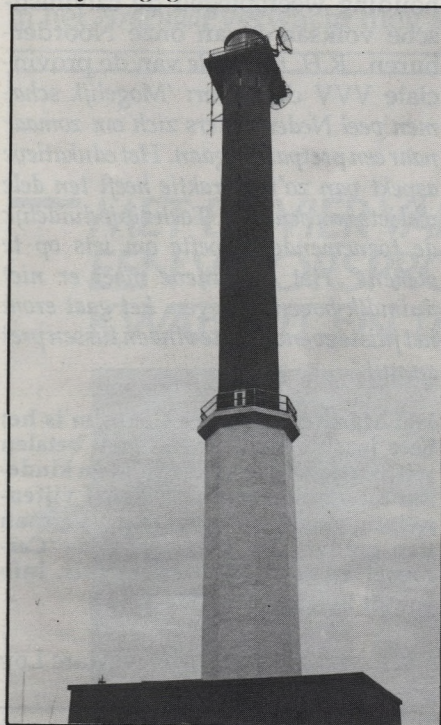
De Mercator ligt deze zomer in Antwerpen. Tijdens de overbrenging mochten de opvarende met enige ervaring terzake de handen uit de mouwen steken bij het reven van de zware zeilen. Intussen is ook een nieuw boek verschenen. Onder de titel "Mercator, een verdwenen kielzog" werden teksten gebundeld van Roger Ghys en Joris Danckaers.



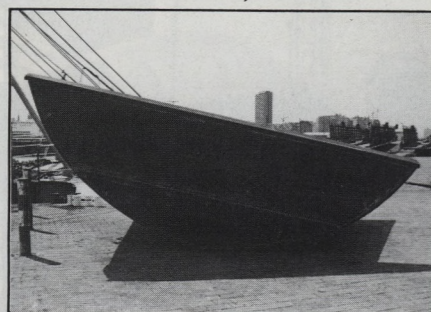
Bij de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp staan momenteel twee nieuwe vaartuigen op stapel. Op de voorgrond het casco in aanbouw voor de nieuwe Z.474 (24 m.) met daarachter de reeds verder gevorderde N.350. Beide casco's worden gebouwd in opdracht van de Zeebrugse Scheepswerven NV die de twee boomkotreilers verder afwerkt. De tewaterlating van beide vaartuigen zal wellicht gelijktijdig gebeuren.



In het kader van het project voor de visserij op Noorse kreeftjes wordt de aanpassing van drie vaartuigen gesubsidieerd. Walter De Grootte, eigenaar van de Z.41 Tornado, is de eerste die daadwerkelijk tot de aanpassing van zijn kreefteputter overgaat. In de eerste plaats moet het schip een nettenrol krijgen. Hiervoor dient het ronde "gat" vervangen door een vierkant achterschip. Ook de brug wordt uitgebreid. De werken worden uitgevoerd door smederij Jules St.-Martin uit Oostende, terwijl Renaud Diesel instaat voor de hydrauliek.

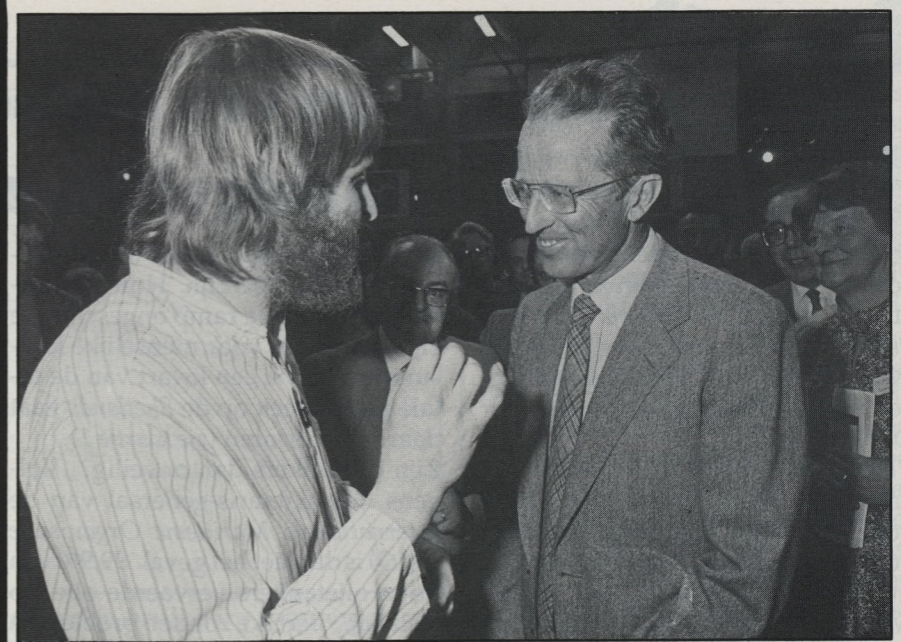


De Oostendse vuurtoren is bevrijd van zijn stalen dwangbuis. Nu de stellingen verdwenen is, is meteen duidelijk geworden dat de lange *Nelle* geen kleur-tje krijgt.



De Oostendse sluiswachter Pascal Deckmyn trof in het Engelse Hastings geestesgenoten aan die hun ongezoeten mening over het ééngemaakte Europa en de beperkende zeedagenregeling voor de Britse vissers duidelijk lieten merken.

Veel belangstelling voor de tweede uitgave van de tentoonstelling *Zeesymfonie*, een organisatie van de Vriendenkring van het Noordzee Aquarium Oostende. De man achter het gebeuren, voorzitter Robert Coelus, bracht verschillende organisaties en verenigingen bijeen in het Oostendse Feest- en Kultuurpaleis. Zij zorgden voor de voorstelling van wetenschappelijke, natuurhistorische en folkloristische aspecten van het zeeleven. Als u de tentoonstelling nog niet bezocht is het nu te laat want een paar dagen geleden werden de deuren gesloten.



Wijlen Koning Boudewijn in een luimig gesprek met de Westvlaamse bard Willem Vermandere.

### Oostende schonk O.1 Fabiola aan overleden koning Boudewijn

Oostende bewaart de beste herinneringen aan de vorige week overleden koning Boudewijn. De koning en zijn gemalin waren talrijke keren te gast in de badstad. Het eerste bezoek van het in december 1960 gehuwde koningspaar was een merkwaardige gebeurtenis. Als huwelijksgegeschenk namen koning Boudewijn en koningin Fabiola op 3 april 1961 het vissersvaartuig O.1 Fabiola in ontvangst. Het originele voorstel kwam van burgemeester Jan Piers die de O.11 Raymond-Maurice liet opkalefaten. Het was een klein houten vaartuigje (12,62 bt, 30 pk), in '34 gebouwd op de werf Hillebrandt, dat toebehoorde aan Vuurtorenaar Kamiel Everaert. Het stond tot 1964 in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen met als eigenaar Boudewijn, Z.M. de Koning der Belgen en Fabiola, H.M. de Koningin der Belgen. Het koningspaar schonk het bootje dan aan het Koninklijk Werk Ibis voor de opleiding van jonge vissers. Het vaartuigje geraakte in verval en verdween in 1969 van de officiële lijst.

Prins Albert, nu koning Albert II, en zijn echtgenote prinses Paola, tijdens een van hun bezoeken aan Oostende.





# Senator wil supertankers voor Belgische kust weghalen

**R**AMPEN MET OLIE-TANKERS op zee: we zijn ze haast gewoon geworden. Vers in het geheugen ligt nog de aanvaring op 3 juni 11. tussen de *British Trent* uit *Bermuda* en het Panamese ertsschip *Western Winner*. Het ongeval gebeurde in volle zee zo ongeveer voor Oostende.

Velen houden op zo'n momenten hun hart vast. Welke gevolgen zijn er voor het milieu, voor de visvangst, voor het toerisme en voor de viskweek? zo vraagt men zich telkens weer af. Niet onterecht! Ongevallen met een Russische tanker voor de Griekse eilanden *Tinos* en *Andros* (5 mei 1992) en met de Griekse tanker *Aegean Sea* voor het Noordspaanse *La Coruna* (3 december 1992) zijn voor de bewoners van de nabijgelegen stranden op een ware catastrofe uitgelopen.

Ook het ongeval met de *Braer* op de *Shetland-eilanden* op 3 januari 1993 heeft kwalijke gevolgen. Weliswaar hebben een aantal factoren gunstig gespeeld zodat deze ramp al bij al nogal meeviel. De lichte en vluchtige aard van de olie die aan boord was en het zware stormweer maakten dat de olie snel verdampte of door olie-vretende bacteriën werd omgezet. Elf

## Onmogelijk! zegt de minister

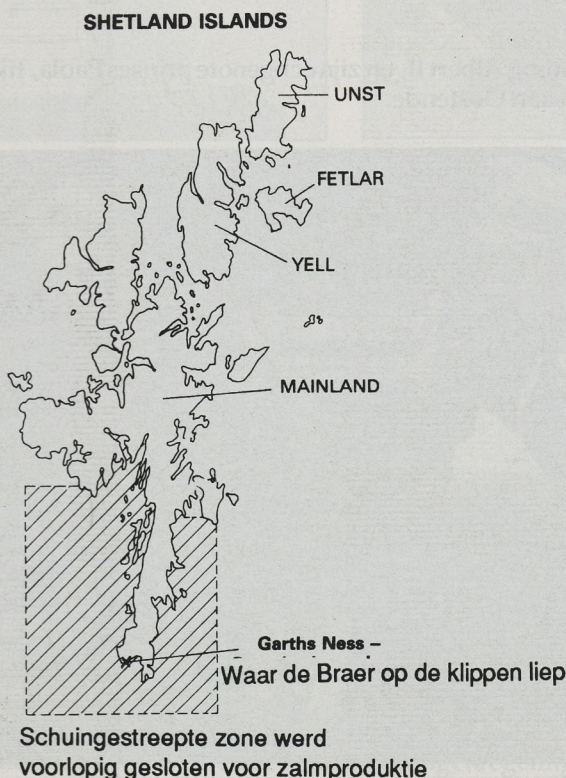
zalmkwekers zullen het daar evenwel niet mee eens zijn. Hun productie bleek door de ramp ongeschikt te zijn geworden voor menselijke consumptie. Bijna een kwart van de totale zalmkweek op de *Shetlands* gaat daardoor verloren (zie kaartje 1).

Zijn olietankers dan onveilig? Volgens de sekretaris-generaal van de *Internationale Maritieme Organisatie (IMO)* is dat niet het geval. 99,9% van de in olietankers vervoerde olie, zo stelt hij, bereikt zonder problemen zijn bestemming (zie ook HVB 7,1993 pag. 16). Maar het grote aantal olietankers vermeerdert uiteraard ook de kans op ongelukken. In 1992 bijvoorbeeld deden ongeveer een 400-tal zeetankers met ruwe olie de Antwerpse haven aan. Reden tot bezorgdheid is er dus genoeg.

Al dat onheil was voor senator *Desutter* uit Heist reden om nogmaals na te gaan of het niet mogelijk is het scheepvaartverkeer van grote tankers door het *Kanaal* te verbieden (zie ook HVB nr 7,1993 pag. 21). Zijn vraag en het antwoord van minister van verkeerswezen *Guy Coëme* gaven voldoende stof voor dit artikel.

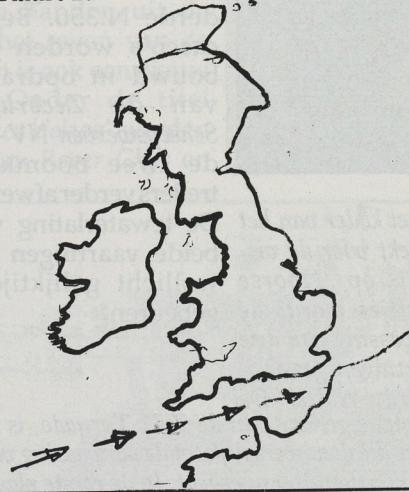
beurde overigens naar aanleiding van de ramp met de *Braer* op de kusten van *Shetland*. De overeenkomst betreft dan ook het vrijwillig afzien van het varen tussen de verschillende eilanden van de *Shetlands* (zie kaartje 1) door een ietwat langere route benoorden de eilanden te benutten. Maar de *Shetlands*situatie is niet zomaar over te brengen naar het *Kanaal*. Het vrijwillig akkoord tussen de Britse overheid en de rederijen gaat over routes binnen de Britse territoriale wateren. Het verkeersscheidingsstelsel *Westhinder* dat door de grote tankers vóór België gebruikt wordt, ligt echter buiten de Belgische territoriale wateren (12 mijl) en België kan dus

Kaart 1

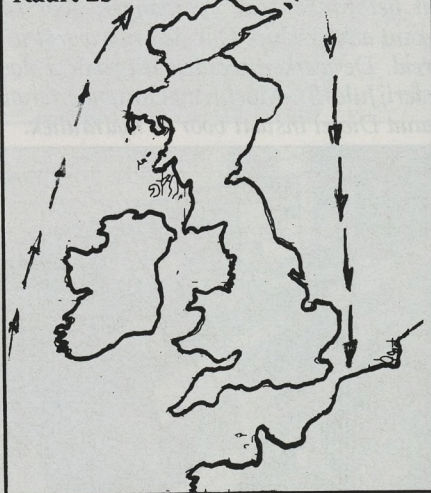


Het Kanaal is inderdaad een erg nauwe doorgang met zeer grote verkeersstromen en langs weerszijden ervan liggen talrijke attractieve en bijzonder kwetsbare badplaatsen. De senator werd in zijn mening gestrekt doordat het Britse ministerie van verkeer met bepaalde rederijen op vrijwillige basis overeengekomen is om bepaalde gebieden te vermijden. Dat ge-

Kaart 2a



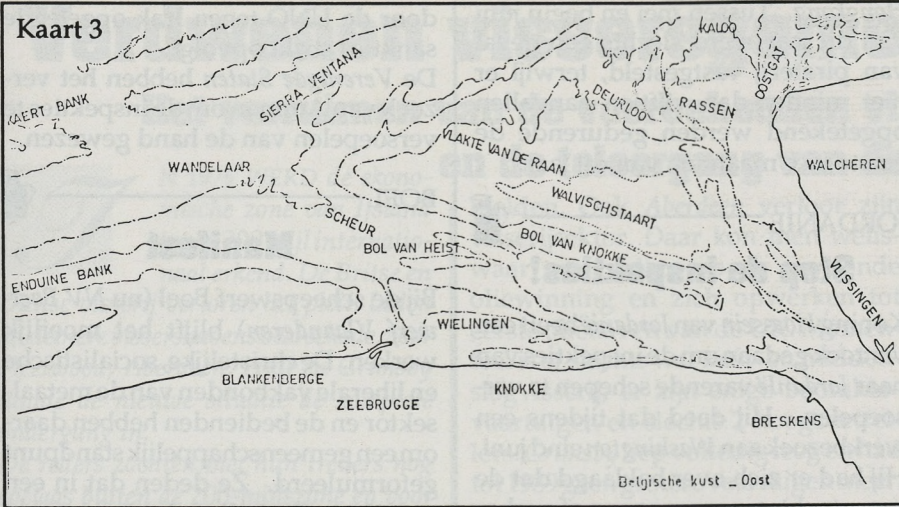
Kaart 2b



Bovenaan de afstand die vaartuigen nu afleggen (260 mijl), onderaan de afstand die ze moeten afleggen willen ze het Kanaal mijden: 1200 mijl.



Kaart 3



De vaargeulen Scheur en Wielingen, de enige bruikbare vaargeulen om naar Zeebrugge en de Scheldehavens te varen.

geen, zelfs niet op vrijwillige basis, overeenkomsten afsluiten. Ook de aanvaring tussen de *British Trent* en de *Western Winner*, voor Oostende, heeft 'in volle zee' plaatsgevonden. Er stelt zich daar dus wel degelijk een probleem. Vandaar dat België ook de initiatieven steunt om te komen tot een *Europese Exclusieve Economische Zone* waardoor de EG ook buiten de

territoriale wateren maatregelen zou kunnen nemen om het milieu te beschermen. Maar dan zijn we er *nog* niet. Verbod om grote tankers met schadelijke stoffen door het *Kanaal* te laten varen zou ook meteen betekenen dat ze ten westen van *Ierland* en ten noorden van het *Verenigd Koninkrijk* moeten trekken wat ongeveer 1200 zeemijl betekent, terwijl de

vaarroute door het *Kanaal* (van *Brest* tot *Dover*) slechts 260 mijl bedraagt (zie kaartjes 2a en 2b). Dergelijke maatregel zou niet alleen de reizen van tankschepen met een Noordzeehaven als bestemming met drie dagen verlengen, maar zou ongetwijfeld op luid protest stuiten van de betrokken landen. *Ierland*, en het *Verenigd Koninkrijk* zouden dergelijke internationale maatregel niet voor de eigen bevolking kunnen verdedigen. De bewoners van de *Shetland Eilanden* zullen zeker niet aanvaarden dat de honderden tankers die nu door het *Kanaal* varen, alle langs hun kust voorbij komen met als bestemming een Belgische, Nederlandse of Duitse haven.

Tenslotte is er hier ook niet zoveel ruimte voorhanden om die supertankers te laten passeren. De vaargeulen *Scheur* of *Wielingen* (zie kaartje 3) zijn de enige bruikbare geulen om zowel naar *Zeebrugge* (via *Pas van het Zand*) als naar de *Scheldehavens* te varen. Gelet op de aanwezigheid van verschillende zandbanken is het op nautisch vlak onmogelijk om de scheepvaart van en naar deze havens meer noordwaarts te verplaatsen. (fv)

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

NV NORTH SEA BUNKERS belgium

**„NV NORTH SEA BUNKERS”**  
 BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



ANTWERPEN

## Bekroond

Het Britse 'Institute of Transport management' waarvan de leden uit alle sectoren van de transportwereld komen, heeft Antwerpen uitgeroepen tot beste Noordzeehaven van 1993. De prijs werd toegekend omwille van de goede dienstverlening die er wordt aangeboden en de uitstekende verbindingen tussen het havengebied en het hinterland.

RUSLAND-CHINA

## Protest

Rusland heeft bij China geprotesteerd tegen het gewelddadig optreden van de Chinese kustwacht tegen het vaartuig 'Valery Volkov'. Het schip werd op 8 juli ll. onder vuur genomen en geënterd toen het zich in de Oostchinese Zee bevond. Het argument van de Chinezen als zou men gedacht hebben dat het om smokkelaars ging, wordt door de Russen weggewuifd. Rusland dringt er dan ook bij de Chinezen op aan gesprekken te beginnen over de de scheepvaart in dat gebied.

Overigens werpt de strenge Chinese houding ten aanzien van de piraterij wel degelijk vruchten af. In een recent verslag van het International Maritiem Bureau (IMB) staat dat een vermindering van de activiteiten van de piraten is vastgesteld in de driehoek gevormd door China, de Fillipijnen en

Hongkong. Tussen mei en begin juni van dit jaar werd slechts één geval van piraterij vastgesteld, terwijl er niet minder dan vijftien aanvallen opgetekend werden gedurende de eerste vier maanden van dit jaar.

JORDANIE

## Stop de inspecties!

Koning Hoessein van Jordanië heeft een verzoek gedaan om de inspecties van naar Jordanië varende schepen te versoepelen. Hij deed dat tijdens een werkbezoek aan Washington eind juni. Hij had er zich over beklaagd dat de speurtochten naar wapens of verboden goederen die via Aqaba naar Irak zouden doorgevoerd worden, de scheepvaartbedrijven jaarlijks meer dan één miljoen dollar verlies opleveren ten gevolge van vertragingen en afleidingen naar andere havens. Volgens Hoessein zijn strenge inspecties niet langer nodig omdat Jordanië de

door de UNO tegen Irak opgelegde sancties strikt opvolgt. De Verenigde Staten hebben het verzoek van Amman om de inspecties te versoepelen van de hand gewezen.

BOEL

## Manifest

Bij de scheepswerf Boel (nu NV Boelwerf Vlaanderen) blijft het moeilijk werken. De christelijke, socialistische en liberale vakbonden van de metaalsektor en de bedienden hebben daarom een gemeenschappelijk standpunt geformuleerd. Ze deden dat in een manifest. Ze stellen daarin dat met name de pers weinig of niet over de bedreiging van de werkgelegenheid spreekt die van levensbelang is voor het Waasland, de streek waarin Boel Temse gevestigd is.

Zij wijzen ook op de inspanningen die aan werknemerszijde werden geleverd, zoals loons- en arbeidsduurvermindering en een personeelsafslanking van 35%.

Zij dringen erop aan dat er snel duidelijkheid zou komen in de affaire van de EG-twijfels, geuit door commissaris Van Miert over de al dan niet terechte steun van de Vlaamse regering en Gimvindus aan de werf. Een nieuw rampenscenario zou er ongetwijfeld toe bijdragen, zo stellen ze, dat het vertrouwen van de Vlaamse bevolking in de Vlaamse regering en de EG geheel zou verdwijnen.



B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



# Verdwenen vissersgemeenschappen

## Het verruimen van de voorbehouden visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische visserij (VII)

**I**N 1976 WERD de economische zone van IJsland tot op 200 mijl internationaal erkend. De Britse en Duitse visserij verloren het pleit. Leden de kleinere vissershavens veel schade, voor Fleetwood, Aberdeen, Hull en Grimsby luidde de nieuwe situatie de complete ondergang in.

De reders zochten met hun treilers nog soelaas buiten de 200-mijlszone en voor Groenland, Labrador en Noorwegen. Er waren echter te veel treilers voor te weinig mogelijkheden. Na enkele weken stortte de Britse hoogzevisserij volledig in elkaar. Te Hull lagen alle hektreilers aangemeerd en men wist niet meer waar naartoe. Te Grimsby lagen honderden treilers tegen de kade. Met bosjes vertrokken de vaartuigen vanuit Fleetwood, Aberdeen en Hull naar de afbraakwerken. Afrikaanse en Zuidamerikaanse reders kochten relatief nieuwe schepen voor een prikje.

### 10 000 Engelse vissers verloren hun werk

Fleetwood verloor in één klap zijn visserij. Tot vandaag de dag sukkelde de haven verder. Nog zijn er faillissementen bij degenen die jarenlang (nauwelijks) het hoofd boven water

hielden. Ook Aberdeen verloor zijn visserijsector. Daar kon men weliswaar terugvallen op de groeiende oliewinning en zich opwerken tot eerste oliehaven van de UK. Momenteel is er slechts wat kust- en midden-slagvisserij, er zijn enige boomkorvaartuigen en slechts 2 hoogzeetrelers. Grimsby liep volledig leeg en had tot 1989 geen grotere vaartuigen meer. Een groeiend aantal (vervlagde) boomkorvaartuigen vult er momenteel een vacuüm op. Hull bleef zitten met een vloot hektreilers waarin veel was geïnvesteerd. De oudste en goedkoopste vaartuigen vertrokken naar het buitenland of naar schrootwerven. Rederijen met recente schepen zochten alternatieven. Rederij J. Marr and Son verbouwde zijn vaartuigen tot seismografische onderzoeksvaartuigen en patrouilleschepen en verhuurt ze nog steeds aan wie erom vraagt. Andere rederijen (o.a. Boyd Line en Witte-Boyd) richtten rederijen op in Zuid-Afrika, Australië en op Britse eilanden in de Stille en Zuidatlantische Oceaan. Vrijwel al deze pogingen mislukten. Momenteel bezit Hull nog slechts drie actieve verre afstandshektreilers die de laatste jaren vier tot zes maanden stilliggen wegens gebrek aan kwota. De volle-

dige vissershaven van Hull Albert dock werd opgevuld en vervangen door een winkelcentrum en een pretpark. Ongeveer 10 000 vissers verloren hun job. Toeleveringsbedrijven moesten nog veel meer mensen ontslaan. Drieduizend vissers vroegen langs gerechtelijke weg een compensatie aan de Britse staat. Vandaag, in 1993 vechten ze nog altijd voor hun zaak. De vissers kwamen op straat te staan met hun laatste loonzakje: geen begeleidingsmaatregelen, geen vooropzeg, geen brugpensioen, niets. Voor de Britse wet (en ook voor de onze) werkten de vissers zonder arbeidskontraakt en waren slechts *gelegenheidsarbeiders*.

### Honger

Toen de reders voor hun uit de vaart genomen treilers wel compensaties kregen die ze niet wilden delen met hun ontslagen vissers bracht dit wel beroering te weeg. Vissers en ander ontslagen personeel trokken weg uit de havens naar het buitenland (Oost-Canada, Australië en Nieuw-Zeeland) en naar de Britse grootsteden waar ze meenden werk te vinden en een nieuw leven op te bouwen. De gelukkigen onder hen konden terecht op boortorens en olieschepen. Hele wijken kwamen leeg te staan. Het vissersdorp Hessle Road bij Hull liep volledig leeg en werd overgeleverd aan zigeuners en zwervers. Hessle Road werd ten slotte volledig door bulldozers platgewalst in 't kader van een rattenverdelgingsproject. (Het dorp wordt nu heropgebouwd en alle straten krijgen de naam van een verdwenen treiler) Intussen probeerde IJsland de Europese vistekorten aan te vullen door grote treilers vol vis (1) naar de klassieke vissershavens te sturen. De Britse vissers en vislossers gooiden de meertouwen terug los en stuurden de schepen naar open zee. Ze weigerden de IJslanders te lossen. De IJslanders doolden de Noordzee rond tot ze een haven vonden die hen wilden opnemen. Zo kreeg ook Oostende verschillende keren IJslands bezoek. Onze IJslandvissers van hun kant verkochten hun vangst in Britse havens omdat ze ginder betere prijzen



Een vloot hektreilers ligt te Hull werkloos te wachten. No future!

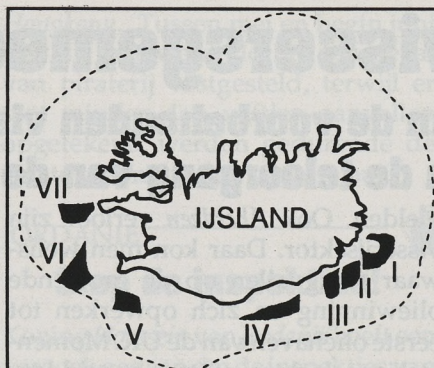


kgren. Intussen schreeuwden viskopers om IJslandse vis, die dan door IJslandse vaartuigen geleverd werd. De gewone visser was daar tegen omdat die schepen met hun aanvoer de prijzen deden dalen. Ook hier werd nog geweigerd om IJslanders te lossen. De IJslanders probeerden een vaste markt op te bouwen maar het lukte hen niet: de sfeer was te onzeker, de afstanden te groot en de prijzen te laag.

Te *Grimby* en *Hull* deed de honger zijn intrede. Ten einde raad gaven de vissers en vislossers toe en begonnen ze schoorvoetend IJslandse treilers te lossen. Momenteel verkopen er nog een tiental IJslandse, Duitse en (nu ook) Russische diepzeetreibers per week hun vangst.

## België

Met het langzaam verdwijnen van de Oostendse IJslandvisserij verdween ten slotte ook te Oostende een vissersgemeenschap met eigen tradities en gebruiken. Werden in 1958 de landen die zich aan de nieuwe IJslandse wetten hielden gestraft en de strijders (UK en Duitsland) beloond, dan was dit in 1972 net andersom. België mocht met zijn IJslandvloot blijven vissen binnen de economische zone, zij het dan met beperkende maatregelen. In juli 1972 werden te Genève reeds voorbereidende gesprekken gevoerd tussen een IJslandse delegatie en een Belgische die bestond uit *Thuytsbaert* (de vertegenwoordiger van de toenmalige premier *Harmel*), *Michiels* (Zeevisserijdienst), *Fierens* (Ministerie Buitenlandse Zaken), *Alfred Wittevrongel* (Redercentrale) en *H. Laplasse* (schipper van de 0.236 'Henriëtte'). Een lijst met 25 treilers werd opgesteld en verdedigd. Hierbij behoorden ook de grootste treilers die toen reeds in het buitenland (Zaire) soelaas zochten. Bij een eventuele terugkomst zouden ze hun vertrouwde visgronden nog kunnen opzoeken. Begin september 1972 vertrok een Belgische delegatie naar *Reyckjavik* om tot definitieve akkoorden te komen. Om een betere onderhandelingspositie te hebben, werden de zich in het buitenland bevindende treilers geschrapt en weerhield men uiteindelijk nog 19 vaartuigen. De Belgische delegatie bestond toen uit *E. Harford* (de Noorse ambassadeur die ook België vertegenwoordigde), *Collins* (Buitenlandse



De genummerde vakken geven de gebieden aan waar de Belgische vissers mogen jagen. Vak I: juni en juli, vak II van maart tot oktober, vak III van augustus tot juni, vak IV: van juli tot mei, vak V: van september tot mei, vak VI: van juli tot april en vak VII: van september tot juni. Wat daar zoal te vangen valt, hebt u kunnen lezen in HVB 7, 1993 pag. 33 in de reeks: de visgronden van de Vlaamse vissers.

Zaken), *A. Van Lul* (reder), *L. Laforce* (schipper van de 0.331 'Nadine-Liliane-Josette') en *Roosens* (bedrijfsraad). Ze ondertekenden de overeenkomst op 7 september 1972 rechtstreeks met de IJslandse Minister van Buitenlandse Zaken *Einar Augustson* en de Minister van Visserij *Jösepsson*. De 19 weerhouden vaartuigen (zie lijst) mochten verder vissen in 7 bepaalde visvakken (zie kaart) tot op 12 en 14 mijl uit de IJslandse kust en dit tot op 1 juni 1974.

## 19 Belgische vissersvaartuigen mochten blijven

- 0.81 John
- 0.288 Lans
- 0.316 Belgian Skipper
- 0.317 Belgian Lady
- 0.129 Amandine
- 0.182 Caesar
- 0.202 Pelagus
- 0.216 Henri-Jeannine
- 0.224 Ronald
- 0.231 André-Monique
- 0.236 Henriëtte
- 0.237 Nelly-Suzanne
- 0.282 Adronie-Kamiel
- 0.315 Jean-Hélène
- 0.318 Belgian Sailor
- 0.324 Raphaëlle-Gabriëlle
- 0.331 Nadine-Liliane-Josette
- Z.571 Zephyr

Na 1 juni 1974 kwam een nieuwe overeenkomst. Om de twee jaar werden de overeenkomsten hernieuwd en aangepast met nog meer beperkingen. Bedoeling was de schepen ver-

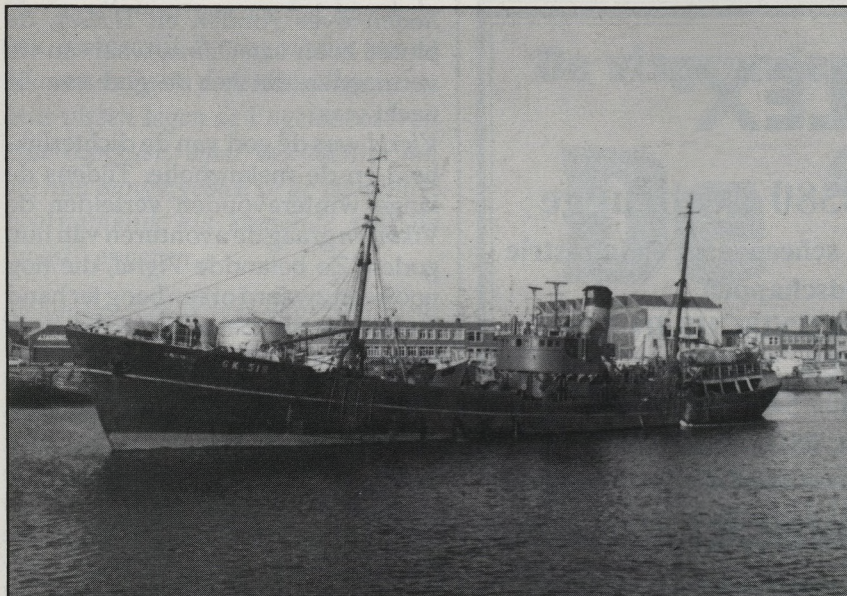
der te laten werken maar de activiteiten op lange termijn toch af te bouwen. Daarom werd bepaald dat de schepen niet mochten worden vervangen. Bij slijtage of verlies werd de lijst telkens aangepast. De schepen mochten ook geen grondige verbouwingen ondergaan zodat het onmogelijk werd op een oude romp een modern schip te bouwen. Telkens de IJslanders hiaten of nadelige punten ondervonden in het kontrakt werden de bepalingen een volgende keer in hun voordeel aangepast. Toen tussen 1979 en 1981 al onze IJslanders hun vis verkochten te *Grimby* en ook IJsland de Britse havens met vis overspoelde verboden de IJslanders de Belgen nog hun vangst te verkopen in buitenlandse havens.

In Groot-Brittannië sukkelden de laatste rederijen die probeerden te overleven naar hun definitieve einde toe. Begin 1979 verdwenen de 'Othello', de 'Orsine' en de 'Cassio' naar Australië waar ze uit armoede werden verkocht. De BUT (British United Trawlers) legde in mei 1979 vier 50 meter lange treilers (de 'Ross Kashmir', de 'Ross Kelly', de 'Ross Kelvin' en de 'Ross Kipling') stil. In januari 1984 namen ze nog 5 diepzeetreibers uit de vaart. Enkel de 'Ross Jackel' bleef te *Grimby* over.

## Lijst wordt kleiner

Te Oostende wordt de lijst met vaartuigen die op IJsland mogenvissen steeds maar kleiner. Tegen april 1979 waren er nog slechts 9 vaartuigen over die daarvoor in aanmerking kwamen. De 0.288 was in de winter van '78 op de klippen van de *Pentland Firth* gelopen, de 0.224 was gezonken, de 0.231 werd afgevoerd na te zijn uitgebrand voor de kust van Denemarken, de 0.236 werd in december '78 gesloopt, de 0.237 werd omgebouwd tot de pleziervisser *Anna I*, de 0.282 werd gesloopt evenals de 0.315, en de 0.324, de 0.331 en de Z.571 verhuisden als bokkenvissers naar Zeebrugge. Toen in 1979 de 0.318 naar *Reyckjavik* werd opgeleid wegens te kleine netmazen in de kuil (5mm te klein) en de 0.317 (schipper *André Viane*) die tijdens een sneeuwstorm zeven tiende van een mijl uit zijn visvak was geraakt, hield iedereen zijn hart vast voor de gevolgen. Het bleef echter bij boetes en waarschuwingen.





## Belgische gemeenschap van ijslandvaarders gaat teloor

In de loop der jaren werden de 0.81, de 0.334 en de 0.318 (1992) gesloopt, verdwenen de 0.316 en de 0.317 naar Afrika, werd de 0.182, wegens gebrek aan kopers in eigen stal, verkocht aan een reder te Duinkerke en liep de 0.202 op de klippen van Zuid-IJsland (1981).

Alle typische attitudes van de *Ijslandvissersgemeenschap* opsommen zou ons te ver leiden. De Ijslandvissers woonden hoofdzakelijk op de Oostendse Vuurtorenwijk of leefden gekoncentreerd in bepaalde Oostendse straten. Ze drukten er hun stempel op de levensgewoonten. De vaartuigen werden bemand door 12 tot 22 vissers waarbij het dek- en machinepersoneel aparte groepen vormden. Aan wal behoorden de schipper, de stuurman en de hoofd-motorist tot de 'officieren', liepen steeds in kostuum met das (*kol en tei*) en bezochten hun eigen herbergen. (vb. bij Notjes, de King George, waar nu het Titanicgebouw staat). Het gewone volk moest daar niet zijn, die hadden eigen café's waar het er ruwer aan toe ging en het geld vlotter over de toog veranderde van eigenaar: 3 weken afwezigheid moest in 48 uren worden goedge maakt. Ijslandvissers waren meestal rasecht vergroeid met de visvangst op verre zeeën en hadden het moeilijker om over te schakelen op andere visserijvormen. Vissers die met hoogzeetreibers voeren keken neer op de west- en kustvissers: in hun ogen waren dit geen echte vis-

sers.

Op de Ijslandtreilers konden heel wat matrozen terecht die nood hadden aan strenge werk- en leefstructuren; anders zouden ze in de marginaliteit zijn terecht gekomen. Deze mensen waren de beste werkrachten gedurende de drie weken op zee, maar aan wal was er geen land mee te bezeilen. Tijdens visserstekorten kwamen op de grootste treilers gevangenen de bemanning aanvullen. Bracht men er twee mee, dan moest de rijkswacht er na de reis soms drie meenemen. In Britse havens sloegen ze soms op de vlucht.

Ook in het vissersdok zelf was de eigen mentaliteit aanwezig. 's Morgensvroeg kwam het grootste gedeelte van de bemanning naar de vijf of zes treilers die soms de gehele eerste vismijn van Oostende vulden, om te peilen hoeveel hun arbeid er opbracht. Daarna trokken velen naar de bureaus om voorschottente vragen, ze werden er gevolgd door de taxichauffeurs die hun eerste rit nog niet betaald zagen en dikwijls iets van de deelvis mochten behouden. Eenaantal taxichauffeurs leefde van de Ijslandvissers. Terwijl de treilers de haven binnenvoeren stroomden ze toe aan de sluisen. Daar werden afspraken gemaakt. Terwijl het vaartuig met 'een spring' om de meerpaal, het dok inschoof, schipperden de taxi's tussen de mijnpalen naar de plaats waar het schip zou aanleggen en bleven staan met open koffers.

Sommige vissers of groepjes vissers namen een chauffeur een hele nacht op sleeptouw tijdens het verkennen van de stad en lieten een flink deel van hun 'drinkgeld' bij hem achter. Na

De GK.518 'Larus Sveinson' was de eerste Ijslandse treiler die na eendoeltocht over de Noordzee Oostende aandeed op 15 nov. 1975. U ziet de treiler in het Oostendse visserijdok, op de achtergrond: de Hendrik Baelskaai. (foto Daniël Pots)

de verkoop van de vangst trokken 1 of 2 kleine sleepboten de treilers naar de overzijde van het dok om ze aan te meren ter hoogte van de bureaus van de grote rederijen. Bij het rondzwaaien waren de grootste treilers soms bijna even lang als de breedte van het dok. Daarna kwamen de werklui aan boord om de gewassen visplanken in het ruim te stapelen en het ruim 'in elkaar te steken', onderhoudswerk aan de motor te verrichten,

lichten te vernieuwen, het net te herstellen, nieuwe zolen op de scheerborden te lassen, de koevellen die de kuil beschermden te verversen... Op de afvaartdag troepte reeds van's morgensvroeg een groep opvarenden met familie voor het schip samen. Bestelwagens reden af en aan met voedingswaren, drank, sigaretten, beschermkledij, matrassen... Op de laatkomers werd buiten de sluisen gewacht, waarbij er nauwkeurig op werd toegezien dat de aanwezigen niet naar de kantine glipten om hun nadorst door te spoelen en daarna spoorloos te verdwijnen...

Naarmate de Ijslandtreilers er de brui aan gaven, verdwenen ook hun opvarenden uit de running, samen met hun typische gebruiken. Met nog slechts twee vaartuigen in de vaart is de Ijslandmentaliteit echter niet meer te herkennen en onderwerp geworden voor folklore en musea.

Daniël Pots  
(vervolgt)

(1) De moderne treilers brachten hun eigen vangst mee, de oude treilers brachten de vangst van kleinere lokale treilers over.

### CV Dobbelaere Bij Diane & Walter

Algemene voeding - Groenten & fruit - Dranken

Dagelijks vers brood, pistolets en boterkoeken

Alle dagen open

Levering aan

vissersvaartuigen

Heiststraat 103,

8380 Zeebrugge

Tel 050 / 54 67 06



## 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

## De IJslandse kustwacht en de Noordgermaanse mythologie

**T**N DE ARTIKELREKES over de verruiming van de IJslandse territoriale zee en de voorbehouden viszones vernoemden we regelmatig de namen van de IJslandse visserijwachtschepen *Thor, Odinn, Tyr, Ver...* namen van goden. Ten behoeve van de lezers die zich in de mythologie interesseren volgt hieronder een 'wie is wie' van de Skandinavische viking-goden.

De hoofdgod en stamvader was *Odinn* (*Wodan* bij de zuidgermanen). Bij zijn gemalin *Frigga* (*Freya* bij de Zuidgermanen), godin van de vruchtbaarheid, beschermster tegen onweer en schutsvrouw van de huiselijke arbeid, verwekte hij verschillende kinderen. Ze leidden elk hun eigen leven in de *Asgaardse* hemel.

*Asgaard* was het Rijk der Hemelen. *Mittgaard* was de aarde. Waar aan de horizon de hemel en aarde raakt konden de goden via een regenboog van hun *Asgaard* naar onze *Mittgaard* komen. De oudste zoon van *Odinn* was *Thorr* (ook *Donar*), de dondergod. Gezeten op een span, voortgetrokken door vurige strijdrossen, sloeg bij donder en bliksem uit zijn hamer. Zijn gemalin heette *Sif*.

Dan zijn er de jongere zonen. Zo is er *Tyr* die een heel avontuurlijk leven leidde. Hij doodge bij de eerste confrontatie uit zijn volwassen godenleven reeds de godenwolf *Fenris* (zoon van *Loki*) maar delfde het onderspit tijdens de strijd met de helhond *Garmin*. *Baldur* was dan weer de god van het licht en de zon. Heel de natuur hadden gezworen de kracht van *Baldur* blijvend te erkennen.

*Loki* was een boze vuurgod. Elk jaar bracht hij *Baldur* ten val. Hiermee wezen de Vikingen erop dat de zon (*Baldur*) tijdens de winter onder de zeeoppervlakte verdween en dat dan de rode nevels van *Loki* heersten. *Braga* was god van de welbespraaktheid. Zijn gemalin was *Idhun*, godin van de eeuwige jeugd. Er was ook nog *Hiemdal* waar we geen bijzonder-

heden over vonden en *Hodoer*, de blinde zoon van *Odinn*, waarvan we vermoeden dat het de god van de nacht was.

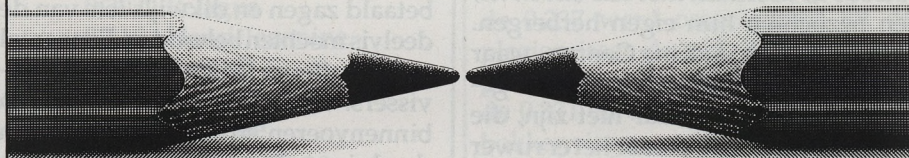
*Vigrid* was de god van de dichterlijkheid en de melancholie. Tijdens de lange winteravonden vertelden de *Vikingen* graag de avonturen van hun goden. Zo belandde *Vigrid*, die nog nooit een zwaard of een boog ter hand had genomen, toevallig op *Mittgaard* en wist niet meer hoe hij terug in *Asgaard* kon belanden. Dit belette hem echter niet tijdens zijn eeuwige zwerftochten een blijvende faam te verwerven. *Vigrid* moest uiteindelijk wel het onderspit delven tegen de ijsgod *Hrun*, heerster over de *Noordelijke Ijszeeën*.

*Ver* was een godin van de eed en de trouw.

Naast de gewone goden waren er ook een soort *gecoöpteerde* goden. Mythologische reuzen verbleven meestal op het wereldse *Mittgaard*. *Hrun*, de meester van de ijsvelden en *Aegir*, de verpersoonlijking van de kalme, gladde zee, waren zo'n reuzen.

Daniël Pots

Een bank moet  
 een duidelijke dialoog hebben  
 met haar cliënten.



**BBL**

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.



De 'west' waarover we het hier hebben, bestaat uit de visgronden van de Vlaamse vissers die enkele dagen van huis vissen tegen de Engelse oost- en zuid-oostkust, maar ook dichter, en die hun vangstgebied in de vismijnen voornamelijk als komende van de "west" opgeven.

DE 'WEST' BEGINT TEN WESTEN VAN DE 'Vlaamse Banken' (HVB 5,1993 pag. 9). In het noorden loopt dit gebied door tot de plaats genoemd 'Smiths Knoll', naar het gelijknamige lichtschip en ten zuiden tot *Beachy Head*. (De naam van een kaap). Twee plaatsen die zo'n 300 kilometer van elkaar verwijderd zijn (zie kaart 1). Men rekent o.a. ook de banken 'Bligh bank', 'West-Hinder' (kaart 1) en 'Sandtietie' (zie kaart 3) tot de 'west', dit zijn dus de westelijkste banken van het Vlaamse bankengebied. Het gebied 'de west' is niet reglementair bepaald, maar wordt door de vis-

## De visgronden der Vlaamse vissers (IV)

# De 'west'

sers-schippers traditioneel zo genoemd.

Noël Dugardein (40) van de N.525 (kleine bokker), Willy Lapeire (47) van de 0.154 (plankentreiler), en Hubert DeMan (53) van Z.55 (Eurokotterbokker) hielpen ons op weg.

### De overkant

Zij vissen op de banken die er, zoals bij het Vlaamse bankengebied, veelvuldig voorkomen, vooral op de Engelse kust en dan vooral voor de monding van de *Theems* (zie kaart 3),

soms bij ons de 'overkant' genoemd. De banken en plaatsen met onder andere de namen *S-Falls* (kaart 3), *Bullock*, *Varne* (beide kaart 2), *Long-Sand*, *Sunk-Sand*, de diepten van de *Barrow*, *Kentisch Knock* en zijn W- en E-lijke putten, *Wash*, *Aldenburg*, en er zijn er nog (alle kaart 3). Het zijn kortom alle plaatsen gelegen tussen 'Smiths Knoll' en 'Beachy Head'.

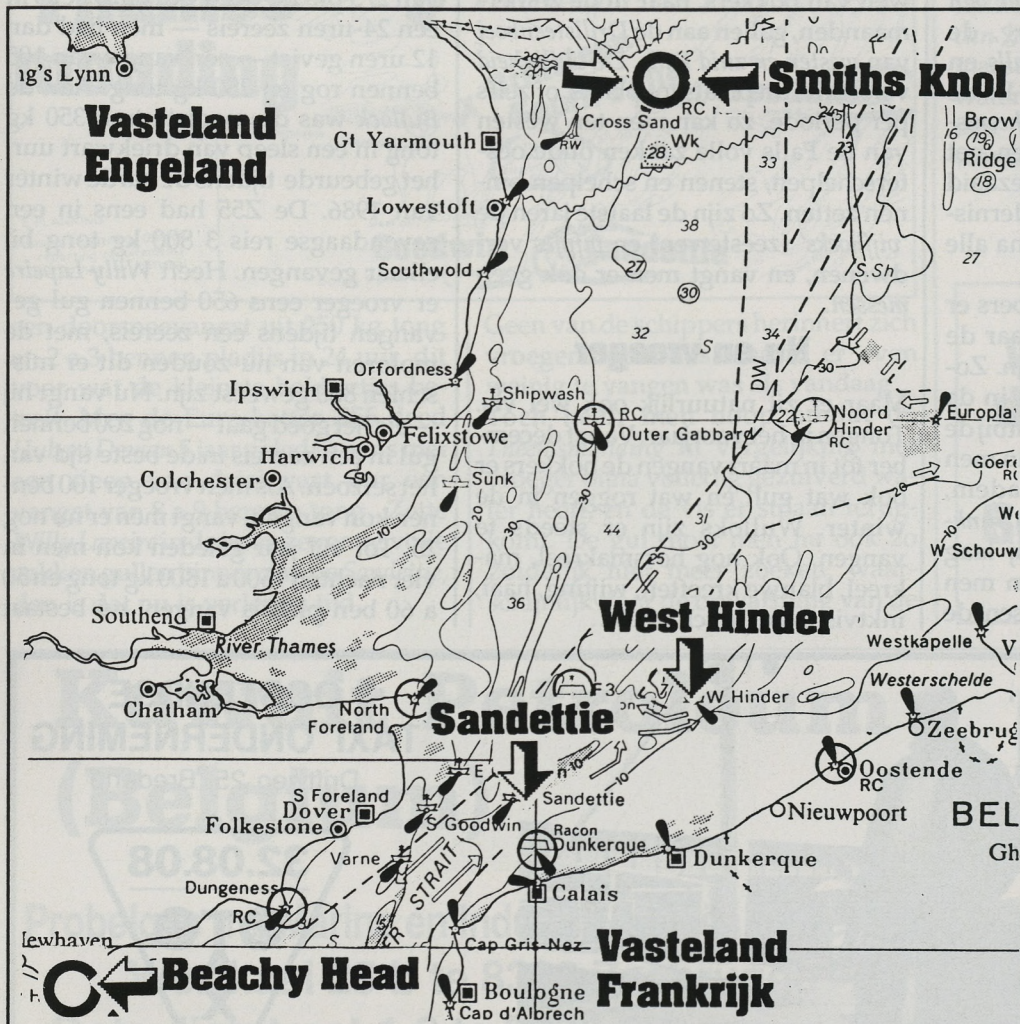
Aan de Franse kust wordt er (behalve aan de 'Dyck bank') weinig gevestigd, doordat daar bijna niet meer te vissen is door de aanwezigheid van de tal-

rijke uitgezette *warrelnets*. De Belgische schepen moeten ook 6 mijlen van de Engelse kust blijven, de bokkers vissen dan ook meestal tussen de 6- en 12 mijlen van het land.

De vissers die koers naar de west zetten kunnen plaatsen opzoeken die of dicht of verder van de kust gelegen zijn. Zo wordt er met de Z 55 vanuit Zeebrugge in 10 uur naar de *Bullock* gevaren, en 8 h tot 10 h naar de *Falls*. De 0.154 vaart in 2 uur naar de *Westhinder* en 9 uur naar *Smiths Knoll*. De N.525 vaart 6 uur naar de *West-Falls*, vanuit Nieuwpoort welteverstaan. Normale zeereisjes duren één week tot negen dagen. Gedurende de visvangst liggen zij tussen 2 tot 2,30 uur aan de kor met de bokken, en onze laatste *westgatvisser* ligt 3,30 uur aan de kor.

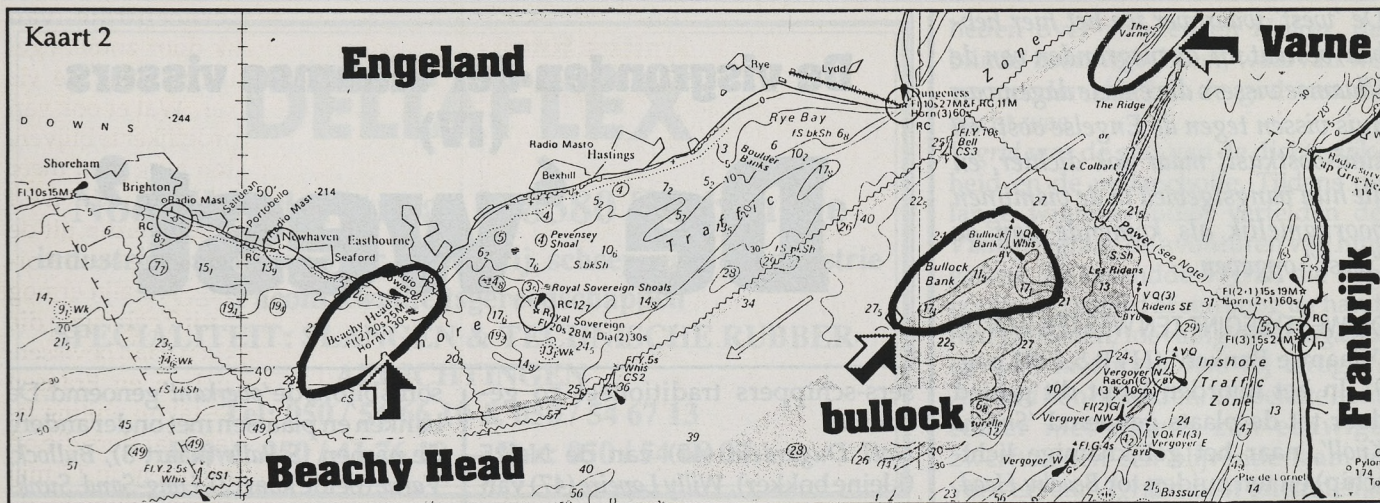
### Waar en wanneer

Wie op gul jaagt moet in mei zeker niet dicht onder de Engelse kust vissen, tijdens de overgang naar de zomer moet men daarvoor noordelijker gaan, dus naar *Smiths Knoll* toe. Ook in juli-augustus blijft men noordelijk vis-



Kaart 1. De 'west' strekt zich in het noorden uit tot het lichtschip Smiths Knoll en in het zuiden tot de kaap Beachy Head, ook de banken aan de West Hinder worden tot de 'west' gerekend.





sen op kabeljauw, en vanaf augustus begint het aan *Flamborough Head*. Half februari tot april vist men het beste aan de westkust van Engeland. Wie tong naar de markt wil brengen moet anders te werk gaan. Die vist van oktober tot april aan de *Bullock*, vanaf april aan de boei *drillsteen* (kaart 3) genaamd, en zo meegaande naar het noorden. In de periode mei-juni aan de *Goodwins*, *Sunk-bank*, de diepte van *Barrow*, *Hunt Fleet*, *Aldenburg*, de putten ten westen *Gabbard*, *Falls* en *Kentisch Knock* (alle kaart 3). In de periode juli-augustus in de *Theemsmond*. De visplaatsen liggen net zoals aan de Belgische kust bezaaid met talrijke wrakken en hindernissen, waarvan de schippers bijna alle posities kennen. Zoals overal hebben de schippers er speciale hoekjes en kantjes waar de vangsten talrijker (kunnen) zijn. Zoals rond en tussen de banken, in de putjes en putten, tussen en dichtbij de grote wrakken. In de putten kan men diepten aantreffen tot 30 vadem, daarentegen komen de banken *Sunk-sand*, *Long-sand*, *Goodwins* bij laag water droog. In de putten kan men wel eens stenen vangen, tussen de

banken vinden we soms een slijkgrond, soms zandgrond, op de banken is er zuivere zandgrond, maar er kunnen bij zachte grond (soms is de zandbodem zachter dan gewoonlijk) heel wat schelpen gevangen worden. Het vuil dat er te vangen is bestaat over het algemeen uit lege wullock- en oesterschelpen, zandstenen, mossels, mijnen, stenen, stukken net en touwen van bokkers, haar in de zomermaanden, gallen aan de *Drillsteenboei* van *westen* en *zuid Falls*. De *vuiligheid* verschilt van plaats tot plaats, of zelfs per periode, zo kan men ten westen van de *Falls* volle zakken oude oesterschelpen, stenen en schelpen binnen zetten. Zo zijn de laatste jaren de *'vijfhoekse'* (zeesterren) en *pijpjes* verdwenen, en vangt men er ook geen *messen*.

### Nu en vroeger

Maar er zit natuurlijk ook wel vis. Tongen in het voorjaar. Vanaf december tot in maart vangen de bokkers er ook wat gul, en wat roggen in de winter. Wullocks zijn er steeds te vangen. Ook nog horsmakreel, makreel, blauwe kreeften, wijting, haai, inktvis, pladijs, scharren...

Vroeger waren de vangsten groter, dan vandaag. Vroeger kon men nog eens staartvis en *St-Jacobschelpen* aan de *Bullock* vangen, nu zijn ze er verdwenen. De laatste grote tongenvangst (en pladijs) dateert al van vijf jaar geleden.

Men kon er zo in twee dagen vissen honderd bennen (X50 kg) pladijs vangen met een schip met een motor van 275 pk. Zo deed de N 525 eens in een 24-uren zeereis — men had dan 12 uren gevist — een vangst van 105 bennen rog en 250 kg tong. Aan de *Bullock* was de mooiste trek 350 kg tong in een sleep van driekwart uur, het gebeurde tijdens de harde winter van 1986. De Z55 had eens in een zevendaagse reis 3 800 kg tong bij elkaar gevangen. Heeft *Willy Lapeire* er vroeger eens 650 bennen gul gevangen tijdens een zeereis, met de motoren van nu zouden dit er misschien 800 geweest zijn. Nu vangt hij — als het goed gaat — nog 200 bennen gul in een zeereis in de beste tijd van het seizoen. Als men vroeger 100 bennen kon vangen, vangt men er nu nog 25. Tot vijf jaar geleden kon men in vier nachten 1500 a 1800 kg tong en 50 a 60 ben pladijs vangen, nu bestaat



## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

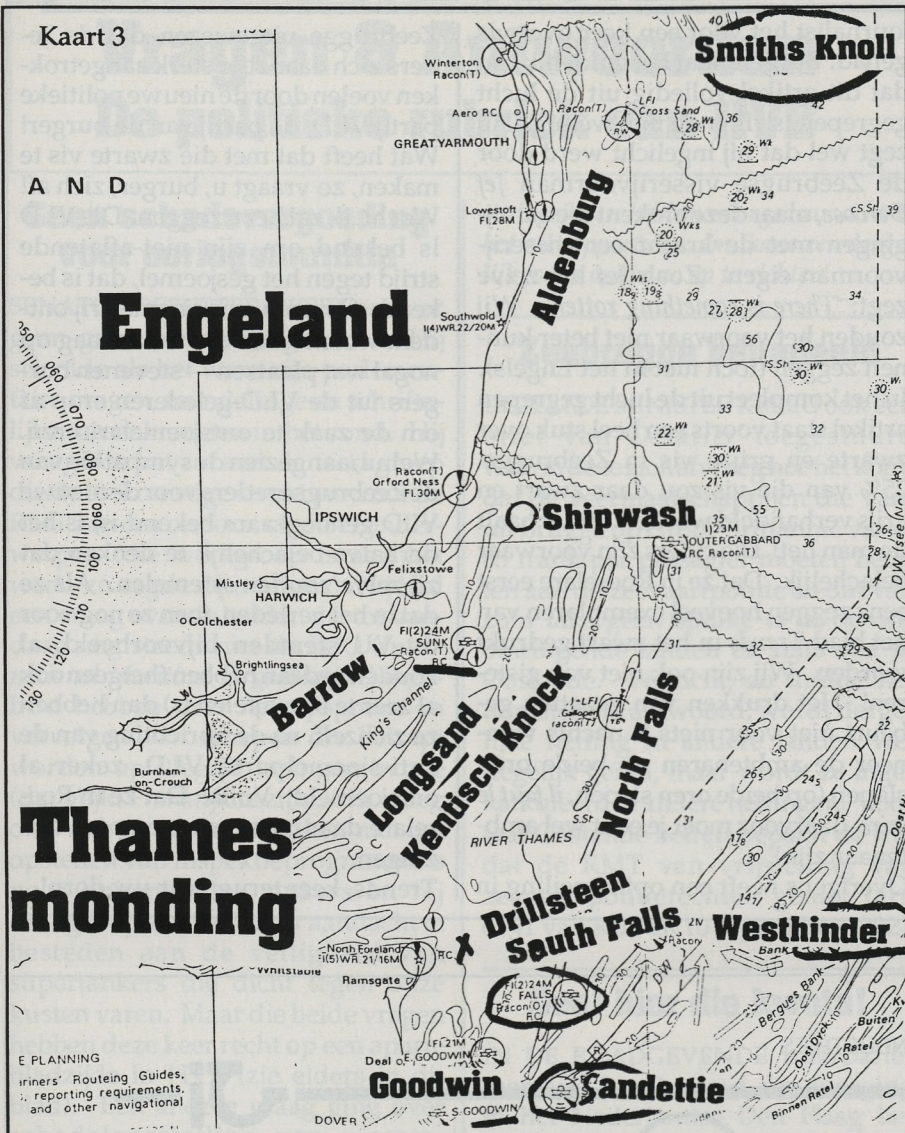


*het taxibedrijf voor de visserij*

Bredene

Oostende





zee door de kerncentrale van *Grevelingen*, en ook door zomers gevolgd door zwakke winters, de vis blijft zo noordelijker. Wat er ook van zij, de vis blijkt noordelijker te blijven. Zo'n 30 jaar geleden ging men meer met de plankenvisserij de *west* bevissen, en bleef men verder uit de kust in vergelijking met de boomkoretrailers van vandaag. Nu zijn er nog een 15-tal schepen uit Zeebrugge die de west met de bokken gaan bevissen. Men komt er Engelsen en Fransen tegen die daar meestal op wijting jagen. Er zijn ook Nederlanders die op de Engelse kusten buiten de 12 mijl moeten vissen, in tegenstelling tot de Belgen die er tot op 6 mijl mogen komen omdat zij er historische rechten hebben.

Vluchthavens bij storm zijn Ramsgate en Lowestoft, of Boulogne en dit volgens de heersende windrichting. De kleur van het water op de *west* heeft zo ongeveer dezelfde neigingen als die voor de Belgische kust. Troebel water na zware storm en bij heersende oostenwinden, ook door *de bloei van het water* vertroebelt de watermassa. Verder uit de kust wordt het water wel helder om naar het noorden dan weer dikker (troebeler) te worden. Troebelwatervissers!

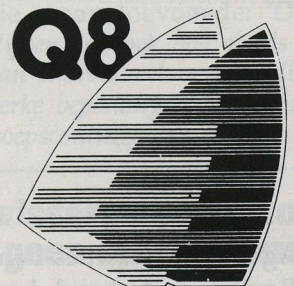
Vervolgt  
Zeedierenjager

een doorsneevangst uit 250 kg tong en 2 a 3 bennen pladijs in 24 uur, dit voor wat de kleinste bokkertjes betreft. Men de Euro-kotter Z55 deed *Hubert Deman* 5 jaar geleden eens met een sleep van driekwart uur een vangst van 8 a 9 bennen tong. Zette *Willy Lapeire* in de jaren zeventig volle zakken gullen binnen aan de *Sandtietie*, dan is dat nu is verleden tijd.

Geen van de schippers herinnert zich vroegere periodes waarin er even weinig te vangen was als vandaag. Toch heeft men hoop omdat de *Theemsmonding* in vergelijking met vroeger bijna volledig gezuiverd water heeft, en de vis er stilaan terugkomt. De gul moet men nu ook zo zuidelijk niet meer zoeken, waarschijnlijk door de opwarming van de

**Volgende maand:  
de visgronden  
der  
Scheldevisser**

# Kuwait Petroleum (Belgium)



Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Werfkaai 25 b te 8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 77 27

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge — Tel: 050 / 31 76 66 en 67

Fax: 050/ 31 82 90



# De Laatste Vuurtorenwachter



itoyens! Burgers! De visserij wordt alom be-laagd, dat is bekend! Maar wat nieuw is: de be-laagdheid (of misschien is het de belaagdenis, ik weet het niet) komt nu vooral uit Roeselare. Journalistiek gespuis betaald met Roeselaars geld meent zich weer eens met ons te moeten moeien. Dat ze ginder op hun woorden letten! Ons antwoord moet kort edoch vooral krachtig zijn: dat men zich ginderachter be-zighoudt met dingen waarvan men iets kent. Dat ze in Roeselare over het *vlas* schrijven bijvoorbeeld en in Antwerpen over *kultuur*; sek-toren die verdwenen zijn, terwijl de visserij tenminste nog vecht om te overleven. Laat het schrijven over vis over aan de mensen van de kust! Dat moeten we zeggen! Ik verklaar mij nader. In *Trends*, het magazine dat normaliter uitsluitend over geld gaat, heeft ene bin-nenlandse, en dus onkundige,

journalist het voor een keer over vis gehad. Burgers, laat het duidelijk zijn dat dit artikel volledig uit de lucht gegrepen is! En nog niet weinig. Hij zegt wel dat hij ingelicht werd door de Zeebrugse visserijvoorman *Jef Deroose*, maar deze ontkent die aantij-gingen met de kracht een visserij-voorman eigen. Zoals Jef het zelve zegt: *'There is something rotten'*. Wij zouden het voorwaar niet beter kun-nen zeggen (toch niet in het Engels). In het komplete uit de lucht gegrepen artikel staat voorts een heel stuk over zwarte en grijze vis in Zeebrugge. 25% van die vis zou daar zwart en grijs verhandeld worden. Waar haalt de man het! Die cijfers zijn voorwaar belachelijk. Dat ze in Roeselare eerst eens zeggen hoeveel exemplaren van het blad *Trends* in het zwart gedrukt worden. Wij zijn ook niet van giste-ren! Het drukken van gazetten ge-beurt niet voor niets 's nachts wan-neer de ambtenaren op beide oren slapen (op beide oren slapen, *il faut le faire*, daarvoor moet je echt wel amb-tenaar zijn). Overigens heeft een opiniepeiling in

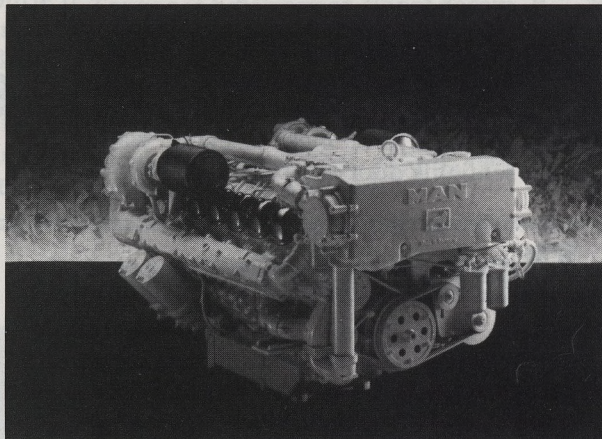
Zeebrugge uitgewezen dat de re-ders zich daar zeer sterk aangetrok-ken voelen door de nieuwe politieke partij VLD, de partij van de burger! Wat heeft dat met die zwarte vis te maken, zo vraagt u, burger, zich af! Wacht, ik zal het u zeggen. Die VLD is bekend om zijn niet-aflatende strijd tegen het gesjoemel, dat is be-kend. Overal waar sjoemelarij ont-dekt wordt — en dat is vandaag op nogal wat plaatsen — stevenen bur-gers uit de VLD-gelederen erop af om de zaak te ontsjoemeleriseren. Welnu, aangezien de sympathie van de Zeebrugse reders voor de nieuwe VLD genoegzaam bekend is, is het derhalve belachelijk te denken dat zij zelve zouden sjoemelen. Als ze dat in het verleden, toen ze nog voor de VU stemden bijvoorbeeld, al zouden gedaan hebben (hetgeen ook al zeer te betwijfelen is) dan hebben ze zichzelf, na de oprichting van de anti-sjoemelpartij VLD, zeker al ontsjoemeld. Voilà! Dat ze in Roe-selare daar maar eens een punt aan zuigen. Trends, keer terug naar uw dorp!

## VALCKE INDUSTRIES

N.V.



Dieselmotoren voor marine & industrie



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

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



## Vragen & Antwoorden

### De politieke rubriek van HVB

#### Geen schadevergoeding voor oorlogsmunitie

SENATOR DESUTTER HEEFT er weer geen gras over laten groeien. Hij strooide als het ware zijn parlementaire vragen, mondelinge en schriftelijke tussenkomsten in het rond. Hij vroeg hoe het zat met de werkgroep die de toekomstige structuur voor de RMT aan een onderzoek moet onderwerpen (die werkgroep is aan het werk, zo zegde de minister). Hij had een vraag over de landen die tot vandaag nog steeds niet de IMO (*International Maritime Organisation*) ingelicht hebben over het opsporen en vervolgen van schepen die betrap worden op illegale lozingen in zee (dat blijkt *Frankrijk* te zijn). Hij vroeg o.m. ook om vaart te maken met het opstellen van inspectieprogramma's voor buitenlandse tankers en hij drong erop aan veel meer aandacht te besteden aan de veiligheid van supertankers die dicht tegen onze kust varen. Maar die beide vragen hebben deze keer recht op een aparte bladzijde in HVB (zie elders in dit blad). Een andere vraag ging over schadeloosstelling van vissersvaartuigen die oorlogsmunitie bovenhalen. Voor onze kust zijn immers 116 scheepswrakken geregistreerd, waarvan er driekwart gezonken zijn tijdens de twee wereldoorlogen. Daaruit volgt dat er nogal wat oorlogsmunitie op de zeebodem rust. Soms halen vissers willens nillens dergelijk oorlogstuig boven. Desutter: 'In 1991 had nog een ontploffing plaats aan boord van de Z 470 Odin, toen het een bom bovenhaalde' en de senator vervolgt, 'Zou het niet aangewezen zijn een fonds op te richten voor de vergoeding van opgelopen schade, op de eerste plaats schade ten gevolge van ontploffingen, en anderzijds ook voor schade opgelopen door tijdsverlies in afwachting dat de Zee-macht de opgeveste munitie komt ontminnen.' Minister Guy Coëme wees erop dat er indertijd dergelijk fonds bestaan heeft (VOZOR) dat in 1979 evenwel werd afgeschaft. De minister besluit dan ook: 'Aangezien... er ondertussen in de gebieden waar de Belgische vissers actief zijn, zich geen nieuwe

oorlogsfeiten hebben voorgedaan, acht ik het niet opportuun, om thans een dergelijk fonds opnieuw op te richten'.

#### Zeebrugge benadeeld

DEZELFDE MINISTER KREEG ook een brief van Desutter toegestuurd waarin deze zich afvroeg hoe het komt dat de veermaatschappijen die vanuit Brugge op Groot-Brittannië varen 85 frank per passagier moeten betalen aan de zeevaartpolitie en dat van zo'n taks geen sprake is in de ons omringende landen en zelfs niet in Oostende. Wellicht, zo luidde het ministeriële antwoord, wordt dergelijke heffing in andere landen wel degelijk geïnd, maar wordt ze ingekalkuleerd in andere heffingen. Voor wat Oostende betreft bepaalt de wet dat de RMT van vrijstelling van zeevaartpolitierechten geniet (art. 61§1 van KB van 10 september 1992).

#### Geef hier die kwota!

IN DE RAADGEVENDE interparlementaire Beneluxraad die doorging in het Nederlandse Den Haag liet Desutter opnieuw van zich horen. Tijdens de plenaire vergadering stond hij recht en zegde ondermeer met luide stemme: 'Het verheugt mij dat Nederland het beheer van de individuele vangstcontingenten overgedragen heeft aan het bedrijfsleven. U weet... dat dit in België nog niet het geval is en het voorwerp uitmaakt van vele discussies. Ik zou u dan ook willen vragen om bij de Belgische collega aan te dringen om voor de twee landen een gemeenschappelijke houding aan te nemen. Het ware immers nuttig indien de quotaverdeling in België en in Nederland op dezelfde wijze gebeurde. Wij weten dat er sterke vermenging is wat betreft de vloten. Er zijn Nederlandse schepen die met een Belgische bemanning varen en omgekeerd, Belgische schepen onder Nederlandse vlag, met een Nederlandse bemanning. U weet ook dat heel wat Belgen in Nederland hun vis aanvoeren en verkopen. Wij dachten dat het voor de twee landen, waar de visserij ongeveer identiek is, aangewezen zou zijn te streven naar dezelfde quotaverdeling.' Nog was de senator niet aan het einde

van zijn latijn gekomen: '...tenslotte wil ik uw steun vragen voor het Belgisch standpunt inzake quota. Er zou dus een minimumgrens moeten bestaan. Een minimum vangstcapaciteit moet worden gegarandeerd. Ons land vraagt een vloot van 200 eenheden en wij menen dat dit een minimum is om een leefbare visserijsector te behouden, zoniet vervallen wij in een zekere folklore... Er zijn heel wat contacten in de sector, denken we bijvoorbeeld aan de toelevering vanuit Nederland naar de Belgische scheepsbouw toe. Ik meen dan ook dat Nederland er baat bij heeft dat er in België een degelijk uitgebouwde vloot en sector bestaat'. Dat de achteruitgang van de Belgische vloot inmiddels tegengehouden werd, leest u elders in dit blad.

#### Moet Rederscentrale kwota beheren?

TOEN SENATOR MAERTENS lucht kreeg van deze tussenkomst van de Heistse senator in Den Haag zette hij zich op zijn beurt schrap en stelde minister Bourgeois een vraag over het verschil tussen de manier waarop de overheid in België met de kwota omgaat en de wijze waarop dat in Nederland gebeurt. Het kwotabeheer in Nederland is enigszins verschillend van dat in België, zo luidde het antwoord ongeveer, maar dat komt doordat de situatie er verschillend is. Nederland heeft, veel meer dan België (en dat dank zij het 'machtigingsbesluit'), te kampen met een onevenwicht tussen de vlootomvang en de toegekende kwota. In België bedroeg de 'benuttigingsgraad' van de kwota in 1992 bijvoorbeeld slechts 82%. Alleen voor tong in de Noordzee en dit uitsluitend om de belangen van de kustvisserij het ganse jaar te vrijwaren, worden bijkomende nationale maatregelen genomen, aldus de minister die eraan toevoegde: 'Onze vissers blijven dan ook nog steeds gespaard van individueel verhandelbare quota, sterke beperkingen van de zeedagen, groepscontingenten enz...'

#### Sportvissers zijn daarom nog geen sportvissers

VAN DE ENE naar de andere senator is voor ons dus maar een stap. Michiel Maertens vroeg minister Coëme om toch maar zeer voorzichtig om te springen met de herziening van het KB dat de sportvisserij reglementeert.



De minister maakte duidelijk dat het geenszins zijn bedoeling is de echte sportvisser te treffen. Wel wil hij paal en perk stellen aan de 'semi-professionele' visserij van 'sportvissers' die hun vangst 'via een niet-officieel circuit trouwens in de handel brengen, zeker tijdens het hoogseizoen. Vandaar,' zo stelt de minister 'dat een aantal onder hen trouwens bereid zijn om een forfaitaire som aan belastingen te betalen. Het is over dergelijke praktijken dat de beroepsvissers zich terecht beklagen.' Coëme wees er ook op dat het ministerie van landbouw al een aantal beperkende maatregelen opgelegd heeft: zo mogen sportvissers enkel binnen de 3-mijlszone uit de kust vissen met één planknet en mogen ze geen tong en geen kabeljauw meer aan boord hebben. Verdere maatregelen die de regering overweegt zijn: maximale lengte van het vaartuig, kleinere afmetingen van de netten, beperkte vaarperiodes...

### Motie tegen Fishlink

SENATOR MAERTENS SLAAGDE er verder in de Vlaamse Raad een motie i.v.m. Fishlink te laten goedkeuren. De motie volgde op een vraag van Maertens en op tussenkomsten van de parlementsleden Didier Ramoudt en Olaerts. De motie werd dan ook door die drie ondertekend en kreeg verder de steun van Fernand Ghesquiere, Johan Vande Lanotte en Gilbert Vanleenhove. Maertens licht zijn motie toe: 'De GIMV-dochter Fishlink moest de visserijsector op Europees niveau tillen. Zij heeft zwaar gefaald. Wij stelden de minister vragen omtrent de relatie met KS en de infiltratie van het Nederlandse visserijwezen.

Wij vragen Fishlink te evalueren en vooral de financiële eindbalans te onderzoeken.

*De dagvaarding van Fishlink door de rederij Flamingo mag die evaluatie niet doen uitstellen'*

De motie werd unaniem goedgekeurd.

### Kinderarbeid

DEZELFDE SENATOR ZAG verder ook nog een onduidelijkheid in de verschillende wetten die de aanwezigheid van kinderen aan boord van vissersvaartuigen reglementeren. Er kwamen zelfs verschillende ministers aan te pas om om daarin duidelijkheid te scheppen. Laat ons samenvatten: uiteraard is kinderarbeid in België verboden, maar er bestaat zoiets als het principe: *lex specialis derogat lex generalis*, waaruit afgeleid kan worden dat de algemene wet op de kinderarbeid geen invloed uitoefent op het bijzondere KB dat de voorwaarden vaststelt onder welke kinderen van minder dan 15 jaar arbeid mogen verrichten aan boord van vissersvaartuigen.

Bij deze laatste categorie dient dan nog onderscheid gemaakt te worden tussen enerzijds kinderen van veertien jaar die tijdens de schoolvakanties deelnemen aan het werk op vissersvaartuigen en anderzijds kinderen die een certificaat van scheepsleerjongen of diploma van aspirant-schipper ter visserij bezitten die mogen aanmonstren en dus een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst kunnen aangaan indien zij in het lopende kalenderjaar tenminste 15 jaar oud worden. Voor de eerste categorie zijn de voorwaarden strenger. Zij moeten vergezeld zijn van een meerderjarige bloed- of aanverwant tot in de derde graad of varen op een schip dat eigendom is van hun vader of moeder. Het werk dat zij verrichten mag niet

schadelijk zijn voor hun gezondheid, hun schoolbezoek niet benadelen en ook geen zakelijk voordeel opleveren. Zij moeten evenwel geen enkel diploma hebben, het enige wat telt is dat zij lessen volgen aan een visserijschool. De tweede categorie daarentegen kan reeds een arbeidskontraat ondertekenen en kan de zee op in de periodes waar zij, gezien de verlengde (deeltijdse) schoolplicht geen lessen moeten volgen.

### Staketsel Nieuwpoort

DAN WAS ER nog de vraag van volksvertegenwoordiger Jan Loones die alles wilde weten over de herstellingswerken aan het staketsel te Nieuwpoort. Uit het antwoord bleek dat er gestart wordt met dringende herstellingswerken aan het oosterstaketsel om de toegang tot het havenlicht weer mogelijk te maken. Ook het westerstaketsel wordt momenteel hersteld, werken die 15 miljoen frank kosten.

### RMT: nog meer steun

Ook de plaatselijke partij Nieuw Beleid Oostende van oud-parlementslid Alfons Laridon schaarde zich achter de voorstanders van het behoud van de RMT te Oostende. Zij 'betreurt dat de fractieleiders van de diverse politieke formaties uit de Oostendse gemeenteraad niet bij de actie betrokken werden.' Opmerkenswaard is ook de opmerking van de groep waar ze stelt dat wat de zeemacht betreft er 'van de zowat 1000 manschappen die vandaag nog in Oostende actief zijn er in 1997 nog hooguit 150 zullen overblijven.'

En er waren nog vragen en antwoorden, maar die houden we voor een volgende uitgave van HVB.

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

— Erkend servicestation —

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



## Staking binnenschippers

De Nederlandse binnenschippers voeren al geruime tijd actie tegen maatregelen die het beurtroelsysteem voor het toewijzen van vrachten ondermijnen. De EG beschouwt het beurtroelsysteem als concurrentievervalsend. Vanaf 1 juli kwam er dan ook een EG-verordening in voege die dergelijke zogenaamde *horizontale prijsafspraken* verbiedt.

Imiddels werden de akties van de Nederlandse schippers alsmäär grimmiger. Naast het lamleggen van los- en laadplaatsen blokkeerden een vijftigtal schippers op maandag 12 juli ook tijdelijk het treinverkeer tussen *Rotterdam* en *Utrecht* in het Centraal Station van laatstgenoemde stad. Zij protesteerden hiermee tegen de plannen van de Nederlandse spoorwegen om de zgn. *Betuwelijn* aan te leggen, die zij als een rechtstreekse aanslag op hun bestaansmiddelen beschouwen.

### Solidaire Belgen

Tevens op maandag 12 juli hadden de Belgische binnenschippers op een ruimoerige vergadering te Antwerpen beslist op de schippersbeurzen doorheen het land geen vrachten meer aan te nemen voor Nederland. De Belgen hadden voorheen reeds hun solidariteit met hun Nederlandse kollega's uitgedrukt en beslist één dag per week geen vrachten voor Nederland aan te nemen. Voortaan, zo werd nu met een nipte meerderheid aangenomen, zouden dergelijke bevrachtingen evenwel totaal van de hand worden gewezen. De maatregel kreeg echter maar een krappe meerderheid achter zich, zo krap dat de voorzitter niets anders kon dan besluiten dat de vier betrokken bonden (*Ons Recht*, *Bond van Eigen Schippers*, *Vereniging van Belgische Reders der Binnen- en Rijnvaart* en het *Algemeen Actiecomité van de Belgische Binnenvaartorganisaties*) maar elk voor zichzelf moesten uitmaken of ze verder wilden meedoen aan de akties als wel afhaken.

### Te harde akties?

Sommige akties van de binnenschippers werden minder geapprecieerd. Toen de eersten op zaterdag 10 juli de *Volkeraksluizen* blokkeerden waarbij duwbakken met kolen op weg van Rotterdam naar Antwerpen langdurig geblokkeerd werden, rees er zwaar protest. Ook 'akties' waarbij olie en teer gesmeten werd naar wel varende schippers werden afgekeurd.

## HD 29 Morgenster ging verloren

Op maandagmorgen 12 juli ll., even na drie uur, kwam het veertig meter lange visservaartuig *HD 29 Morgenster* op 15 mijl ten noorden van de Friese eilanden in aanvaring met het 4000 brutoregisterton metende, 120 meter lange Zweedse ro-ro-schip *Stig Gorthon*. Het super-vissersvaartuig zonk binnen de twintig minuten. Niemand kwam om, drie vissers werden lichtgewond. Het vaartuig dat eigendom is van HVB-abonnee Jac. Bakker en zonen bv uit Den Helder was nog maar op 1 mei ll. aan de nieuwe eigenaars geleverd door de scheepswerven Maaskant uit Stellendam.

## Z 90 vangt heilbot van 54 kg

De Z90 'Oosthinder' van de redersfamilie Rappé presenteerde eind juni

een 1,70 meter lange heilbot van 54 kilogram op de visveiling te Lauwersoog in het hoge noorden van Nederland. De vangst bracht 13 550 frank op of 250 frank per kg. De heilbot werd gekocht door de firma Stoelwinder uit Leeuwarden in commissie voor J. Thiele uit IJmuiden.

## Urk doet het beter dan in 1992

De omzet van de Urker visveiling stijgt. De kaap van de 100 miljoen gulden werd twee weken eerder bereikt dan verleden jaar. Een en ander is het gevolg van de groepsvorming waardoor meer schepen hun vis via de afslag verkopen. In Nederland bestaat er dus geen veilplicht, maar de direktie van de visafslag van Urk is erin geslaagd een grote groep aanvoerders naar de vismijn te halen die vroeger hun vis op het industrieterrein rechtstreeks bij de bedrijven losten. Ook de aanvoer van buitenlandse schepen droeg bij tot het goede resultaat.

# 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



# Machtsspelletjes met de visserij als inzet

**T**E OOSTENDE IS de zee (met de visserij en de vishandel, met de mailboten, met het zeewezen en zijn vele vertakkingen, met vroeger de 'Tilbury' vrachtboten van Cockerill, met de Zeemacht, met het toerisme (als het schoon weer is...) de voornaamste werkgever in een streek waar de tewerkstelling altijd een verwaarloosd kind gebleven is. De politici hebben op dit tewerkstellingsvlak, en meer bepaald in de vissersrij, steeds hun rol willen spelen en dat wordt maar al te duidelijk wanneer men terugblijkt op de geschiedenis van die stad. Wie was het ook weer die daar, jaren geleden in volle verkiezingsstrijd, dure eden zwoer dat de Zeemacht Oostende nooit zou verlaten? Of al dat politiek geweld dus veel resultaten opgeleverd heeft, daarover heeft Jef Klausning, auteur van dit stuk, zo zijn twijfels.

### De visseropstand

De belangrijkste oorzaken van de gebeurtenissen die zich in 1887 afspeelden en die de geschiedenis ingaan als 'de vissersopstand', waren de ruzies op zee tussen onze korders en de Engelse vleetvissers, de opkomst van de stoomvisserij, de armoede van onze vissers en hun ongenoegen over die situatie, maar ook de naijver tussen de handelaars onderling. De handelaars mochten dan wel hun problemen hebben, het waren de vissers die tenslotte de rekening betaalden: doden, gewonden en zware straffen uitgesproken door de rechtbank. Hier konden de politici het zeker niet laten van zich te laten horen, onder andere met de steunlijsten voor de slachtoffers. De liberale kandidaat-volksvertegenwoordiger de Steurs kreeg grif de toelating van het liberale stadsbestuur om een steunlijst te openen. De katholieke volksvertegenwoordiger Carbon kreeg die toelating niet: hij had zijn vraag te laat ingediend. En wie zou er de vissers aangevuurd hebben om al zingend, en met een leeuwevlag voorop, door de straten

te stappen om uiteindelijk voor het liberale lokaal op de Wapenplaats de 'Vlaamse Leeuw' te zingen? Zo Vlaamsgezind waren onze vissers niet, maar De Vlaamse Leeuw was wel het lied waarmee de Antwerpse katholieken hun liberale tegenstanders in het harnas pleegden te jagen. Wie, denk je, leerde onze vissers dit lied en zette hen aan om die Vlaamse Leeuw te gaan zingen op die welbepaalde plaats?

Na verschillende vruchteloze pogingen om een socialistische kern te Oostende op te richten, maakten de socialisten van hun kant gebruik van de ontstane toestand om de vissers, met pamflet te wijzen op de misbruiken van de reders ten overstaan van hun vissers, waarmee ze een nieuwe poging ondernamen om binnen te dringen in de Oostendse visserijgemeenschap.

### Nacht en ontij

Op 12 maart 1906 heerste een verschrikkelijk onweer over de Noordzee. Die dag verging voor de zeedijk te Oostende, ter hoogte van het kersaal en in het gezicht van talrijke toeschouwers de Oostendse vissersboot 0 233 'De Matigheid'.

Politie en reddingsdiensten werden rond 16 uur verwittigd door toeschouwers, vruchteloos! Het duurde tot twintig voor zes vooraleer de sleepboot met de reddingsboot de haven uitvoer. Te laat! Het schip was met de vijfkoppige bemanning vergaan. Hierop brak een storm van verontwaardiging los over hetgeen genoemd werd: 'Le scandale d'Ostende'. Vooral de dagbladen (*Le Matin*, *Le Soir*, *Le XX Siècle*...) tot zelfs in het buitenland (*The Daily Telegraph*, *Le Petit Parisien*) gingen erg te keer; hoofdzakelijk liberaalgezinde bladen, zo dient gezegd, want de regering werd gevormd door de katholieke partij en de verkiezingen stonden voor de deur. Er volgden protesten en ordemoties. De Liberale Jonge Wacht van Oostende organiseerde een grote protestmeting waarop de libertale volksvertegenwoordiger Adolf Buyl en de plaatsvervangende senator Serruys het woord voerden. De Oostendse Handelskamer zond een protestbrief naar de verantwoordelijke minister

en reeds de volgende dag werden in Kamer en Senaat ordemoties ingediend. De Oostendse liberaal Adolf Buyl liet zich het meest horen en riep zijn Katholieke stadsgenoot minister August Beernaert op het matje. Van alle kanten kwamen giften binnen. En ook hier waren het de liberalen die ruim hun steentje bijdroegen. De steunlijst van *L'Echo d'Ostende* had reeds op 22 maart 5.074 fr. opgebracht. Volgende giften kwamen onder andere binnen: 500 fr. (senator Verbeke,) 100 fr. (A. Buyl) 1.000 fr. (van het Perscomiteit Brussel en van de gemeente St. Josse)...

In de nacht van 7 op 8 oktober 1911 verging de 0 200. Het lijk van Polydoor Brackx spoelde later, op 8 november aan te Blankenberge. In dezelfde nacht verging eveneens de 0 5 'Boys Friend' van reder Biliët. Stuurman Demaecker (gehuwd en vader van 8 kinderen) en drie Franse vissers die te Oostende woonden verloren hierbij het leven. Het gebeurde in de verkiezingsstrijd. 'Onze Belangen', het liberale strijdblad deelde op vrijdag 18 oktober 1911 het volgende mee:

*Voor de slachtoffers van den laatsten storm*

*In den nacht van Zaterdag tot zondag waaide een hevige storm over de Noordzee die onder de zeevarenden nogmaals talrijke slachtoffers heeft gemaakt en onberekenbare schade heeft teweeg gebracht aan schepen, sloepen en booten van alle slach.*

*Voor de Oostendse visscherij is door rampen getroffen geweest. Vier harer koene visschers verloren het leven bij die ramp en laten weduwen en een vijf-en-twintigtal weezen in den rouw. Door de nalatigheid van het katholiek ministerie en de medeplichtigheid van M. Hamman, kunnen die weduwen en weezen niets trekken ingevolge de wet op de werkongevallen, die op de visscherij niet wordt toegepast.*

*De maatschappij 'De Papegaai' gevestigd in 'Het Mandje', Ooststraat, bekommerd om het lot dier ongelukkigen, heeft met den steun der lokale liberale gazetten en eenige andere liberale menschenvrienden eene inschrijvingslijst geopend om aan de*





Oostendse vissers worden beschoten tijdens de vissersopstand. Tekening uit *Le Globe Illustré* van 18 september 1887).

weduwen en weezen der ongelukkige slachtoffers eenige hulp te verlenen die hen eenigzins uit hunne armoede zal helpen redden.

Op de datum van het verschijnen van die krant was er reeds 2.129,96 fr. rondgehaald en was er al voor 280 fr uitgedeeld. Er verscheen vervolgens nog een oproep om giften te zenden ofwel naar het lokaal 'Het Mandje' of naar de redactie van de liberale bladen: *Echo d'Ostende*, *Carillon*, *Alliance* of *Ons Blad*.

Al deze liberale akties waren antwoorden op de tussenkomsten van de katholieken, zowel vanwege de politici als vanwege de *deken* bij wie de katholieke politici, laat ons zeggen, een voetje voor hadden.

## De kaaimuur

Het gebeurde eveneens in de jaren vijftig. De kustvissers die te Oostende hun vaartuig in het oude *vissersdok* meerden, klaagden over de schade die de verouderde kaaimuren aan hun schepen toebrachten. De lengte van de meertouwen moest onafgebroken aangepast worden aan het wisselende tij opdat de schepen niet beschadigd zouden worden door de overwelvingen die in de oude kaaimuur voorzien waren. *Het Visserijblad* beschuldigde het stadsbestuur van Oostende 'dat niets wilde doen' om de kustvisserij te helpen. Het dient gezegd dat *Pros Vandenberghe*, uitgever van het blad en *godfather* van de visserij, en de Oostendse burgemeester *Adolf Van Glabbeke* op dit ogenblik minder goeie maatjes wa-

ren omdat ze beiden op aparte lijsten aan de aanstaande verkiezingen deelnamen.

Ir. *Verschaeve*, toen directeur van de Bijzondere Dienst der Kust van het Beheer van Bruggen en Wegen, deelde mij terzake mee dat de kaaimuur tot op één meter van de rand aan de staat toebehoorde en dat de stad Oostende met het onderhoud daarvan niets te maken had. Hij beschikte nog over een klein budget, zo zegde hij toen, dat voldoende was om de werken te laten uitvoeren, wat dan ook gebeurde.

De verkiezingen voor de gemeenteraad waren dus op komst. Bij de 'Witten', uitbater van het visserscafé *Brixham* op de kaai, kregen de vissers om beurt het bezoek — en een pint! — vande socialistische, de katholieke en de liberale kandidaten die daar anders zelden of nooit te zien waren, maar er wel wisten te vertellen dat het dank zij hun tussenkomst bij de stad was dat de kaaimuur vernieuwd werd! Je moet maar durven!

## Scheepsbouw

Het gebeurde op het einde van de jaren vijftig

In die tijd kregen de reders die een nieuw vaartuig lieten bouwen, van de *Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid* krediet tot 75% van het nodige kapitaal en een belangrijke tussenkomst van de regering in de te betalen intresten om de nieuwbouw van vissersschepen aan te moedigen. Iedere rederij had zijn eigen bouwpolitiek. Laat ons die van enkele grotere bekijken. De *Pêcheries à Vapeur*

liet haar schepen bouwen bij *Beliard* te Oostende, dat deed ook de *N.V. Zeehandel*. *L. Decrop* van de *N.V. Motorvisserij* daarentegen liet zijn vaartuigen in Engeland bouwen, waardoor deze, volgens het Britse type gebouwd, achteraf gemakkelijk aan Engelse reders zouden kunnen overgelaten worden. Ook die vaartuigen, in Engeland gebouwd, konden genieten van de hogervermelde gunstmaatregelen. De *Motorvisserij* van *Camiel Menu* was al geruime tijd een buitenbeentje geworden in de rederswereldje. Het dispuut ging daarbij niet alleen over vaartuigen en visserij, maar vooral over de visafslag. *Menu* had, zoals andere grote reders, zijn eigen visafslag. Het *Verbond der Belgische Zeevisserij*, waarin vele reders verenigd waren, was echter overgegaan tot de oprichting van een coöperatieve 'Onderlinge Visafslag' (*O.V.A.*), waarop *Menu* prompt de 'Unie van Reders ter Zeevisserij' oprichtte met... *Camiel Menu* aan het hoofd en als belangrijkste leden enkele 'pannaars' die het niet eens waren met *OVA-er Pros Vandenberghe*. In die periode kwamen Oostendse katholieke volksvertegenwoordiger bij de regering tussenbeide om geen financiële tussenkomst meer te geven voor de bouw van schepen in het buitenland. Geld van de Belgische belastingbetaler aanwenden om buitenlandse werven en scheepsbouwers te bevoorstellen?! Foei!

*Menu* vloekte, het personeel van de scheepswerven juichte, *Het Visserijblad* zong het lof van de ondernemende volksvertegenwoordiger en de andere reders mondkelden tevreden: de grote concurrent zou niet langer meer kunnen profiteren van het geld uit de staatskas.

En nu komt het. Nog geen twee jaar later werd, door tussenkomst van dezelfde volksvertegenwoordiger, de staats tussenkomst opnieuw bekomen voor de bouw van een reeks middenslagvaartuigen... in Nederland. Vaartuigen voorzien van Nederlandse motoren en een Nederlandse uitrusting! Ook hier kreeg de volksvertegenwoordiger toejuichingen van *Het Visserijblad*: één van de schepen kreeg — uiteraard niet toevallig — zelfs de naam 'De Pros'.

Jef Klausling



## VEURNE

**Duinkerke visser veroordeeld**

Op 14 juli jongstleden bracht het visserijwachtschip van de Zeemacht de kleine Duinkerke treiler *Le Rambo* op naar Oostende. Het Franse visersvaartuig was opgemerkt ter hoogte van de *Buitenratel* voor Nieuwpoort, waar het binnen de territoriale wateren de visserij met staande netten bedreef. Een wet uit 1892 verbiedt echter dat Franse vissers *warrelnetten* gebruiken in Belgische wateren. Het vistuig werd in beslag genomen en de vangst verkocht. De visser, die tot voor kort nog bouwvakker was, moest de 79.000 fr. btw betalen en een borgsom van 229.000 fr. neertellen voor de teruggave van zijn vistuig.

Eind vorige maand moest de 29-jarige visser uit *Coudekerque* zich voor de rechtbank van *Veurne* verantwoorden voor de aan boord gevonden vis. Het ging om 800 kg tong, 80 kg kabeljauw en enkele tarbots. Twee weken later velde de rechter een vonnis. De opbrengst van de visverkoop, 180.000 fr., werd verbeurd verklaard. De rechter veroordeelde de Franse visser nog tot een boete van 5.000 fr. De borgsom, verminderd met 10.000 fr., krijgt hij terug.

## IJSLAND

**Val kabeljauwprijs lokt devaluatie uit**

Als gevolg van de dalende exportinkomsten zat er voor de IJslandse regering niets anders op dan de kroon te devalueren met zeven procent. De monetaire maatregel moet de gevolgen opvangen van de prijsval van de kabeljauw. IJsland is voor dertig procent van zijn exportinkomsten afhankelijk van die rondvissoort. De devaluatie volgt amper zeven maanden op de vorige devaluatie waarbij de IJslandse kroon met zes procent devalueerde ten opzicht van onder meer de yen en de dollar.

De regering duwde het vangstkontingent voor het nieuwe kabeljauwseizoen, dat op 1 september ingaat, fors omlaag. Met het oog op het herstel van de kabeljauwstand werd het vangstkwtum verlaagd van 230.000 ton tot 165.000 ton. Biologische adviezen drukten zelfs de wens uit om de kabeljauwvangst in de IJslandse

wateren tot 150.000 ton te beperken. Een paar jaar geleden bedroeg het kabeljauwkontingent nog 320.000 ton.

## SCHOTLAND

**Visverbod op schelpen voor oostkust**

De consumptie van Sint-Jacobsschelpen, mosselen en wijde mantelschelpen opgevisst aan de oostkant van Schotland is niet zonder risico. De overheid heeft dan ook een visverbod uitgevaardigd op deze tweekleppige schelpdieren. Het risico wordt veroorzaakt door het toegenomen gehalte aan *PSP (Paralytic Shellfish Poisoning)*-vormend plankton dat in monsters werd aangetroffen. Onderzoek toonde immers aan dat het gifgehalte in bepaalde schelpen een risiconiveau bereikt had. De overheid heeft het advies opgevolgd om de visserij op de schadelijke schelpdieren te verbieden.

## OOSTENDE

**ISO 9002-certificaat voor Morubel**

Als eerste garnaal- en zeevruchtenverwerkend bedrijf in Europa werd *Morubel NV* uit Oostende goed bevonden voor de *ISO 9002-kwaliteitsnormen en -beheersing*. Het behalen van dit certificaat betekent dat het bedrijf een gewaarborgde en gecontroleerde kwaliteit aanbiedt vanaf de orderontvangst tot en met de levering van de goederen.

De invoering van de *ISO 9000-normen* door de *International Standard Organisation* dateert van 1987. Het systeem is gebaseerd op een aantal internationaal erkende criteria waaraan men kwaliteitssystemen kan toetsen en beoordelen. De *9002-norm* stelt nog hogere eisen. Erkende bedrijven moeten dan niet enkel een externe kwaliteit (aan de klant) garanderen, maar ook de kwaliteitssystemen *binnen* de volledige organisatie van het bedrijf moeten aan strenge normen beantwoorden.

Bij de uitbouw van de hypermoderne productie-eenheid aan de Ankerstraat, nabij de Oostendse vismijn, was de kwaliteitsbeheersing ingebouwd. De oude gebouwen aan de Baelskaai waren immers niet geschikt om konsekvente kwaliteitsprocedures uit te bouwen. De investering in de nieuwe infrastructuur was er

precies op gericht een gegarandeerde kwaliteitsbeheersing tot stand te brengen.

In maart diende *Morubel* een officiële aanvraag tot erkenning in bij de certifikatieraad. Na onderzoek van alle afdelingen aan de voorschriften van het kwaliteitshandboek en de uitvoering van enkele korrigerende maatregelen werd het certificaat toegekend op 22 juni. De erkenning houdt ook in dat het bedrijf zijn kwaliteitssystemen voortdurend moet bewaken. Extern wordt daarop toegezien door het uitvoeren van periodieke controle-audits. (gw)

**Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen**

JUNI 1993

Geschrap: □ Z.69 DE KAPER, eigendom *BVBA Rederij De Kaper*, Albatrosstraat 35/5B, 8301 Knokke-Heist. Geschrap: 23.3.93

Adresverandering: □ N.95 JONAS II, eigendom *BVBA Rederij Vanderbeken-Louwagie*, Hoogstraat 1, 8620 Nieuwpoort, 058-23.74.70. Zeebrief: 4.6.93  
Inbouw nieuwe motor en verandering tonnemaat: □ Z.196 ZEEDUIVEL, eigendom *De Golfbreker BVBA*, Eeuwfeestlaan 46, 8301 Knokke-Heist. Gt. 189 - Nt. 56; motor ABC, 800 pk - 589 kW, bouwjaar 1992. Zeebrief: 4.6.93

Inbouw nieuwe motor: N.86 SURCOUF, eigendom *Surcouf BVBA*, Nieuwpoortsesteenweg 165, 8670 Oostduinkerke. Motor Cummins, 144 kW - 195 pk, bouwjaar 1993. Zeebrief: 25.6.93

Verandering van tonnemaat en motorvermogen: □ Z.506 NOORDPOOL, eigendom *Verhenne en Co Rederij BVBA*, Oude Bruggestraat 92, 8750 Wingene. Gt. 140 - Nt. 42; kW 442. Zeebrief: 18.6.93

Verandering van tonnemaat: □ O.129 AMANDINE, eigendom *BVBA Rederij Versluys*, Kapellestraat 167, 8401 Bredene. Gt. 188 - Nt. 56. Zeebrief: 22.6.93

□ Z.526 FLAMINGO II, eigendom *De Flamingo BVBA*, Asm. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Gt. 159 - Nt. 47. Zeebrief: 23.6.93

□ Z.597 JUPITER, eigendom *Femina BVBA*, Kursaalstraat 1, 8301 Knokke-Heist. Gt. 97 - Nt. 29. Zeebrief: 30.6.93



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

## Behaalde brevetten, diploma's en certificaten aan de Vlaamse visserijscholen (1992-'93)

**Koninklijk Werk Ibis te Bredene aspirant-schipper ter visserij:** Henri Bauwens, Steve Beckers, Wies Bracke, Steve Depaep, Christoph Messiaen, Christof Schapdryver, Wim Scheldeman en Philip Mullem.

**Certificaat scheepsleerjongen:** Tino Bouthez, Glen Lambert, Anthony Pauwaert, Christophe Pauwaert, Dimitri Provost, Marc Vandenberghe en Nico Vanden Meererschout.

**Stedelijke visserijschool Oostende Certificaat scheepsleerjongen:** Jacky Heusequin en Tom Rouzée.

**Aspirant ter kustvisserij:** Joeri De Grande, David Hinderyckx, Jürgen Juncker, Didier Lambrecht en Don Strauven.

**Schipper ter visserij:** Dirk Coolsaet.

**Motorist ter kustvisserij:** Steven Keters  
**Matroos-motorist 750 pk:** Guy De Vleeschouwer, Arne Lievens en Joël Poldervaart.

**Motorist 1500 pk:** Peter De Greeff en Alexander Grootaerd.

**Vrije Visserijschool Nieuwpoort Aspirant-schipper ter kustvisserij:** Andy Dewulf en Bart Minne.

**Vrije visserijschool Oostende Certificaat scheepsleerjongen:** Christophe Bouckhuys, Dave Huys, Roy Laplasse, Benito Marchand en Frederik Vanhoutte.

**Aspirant ter kustvisserij:** Peter Rammeloo  
**Aspirant-schipper ter visserij:** Miguel Dierckens en Koen Van Hecke.

**Schipper ter visserij:** Carlo Bertels en René Vancastele.

**Motorist ter kustvisserij 300 pk:** Olivier De Pauw, Claude Gonsaels, Dimitri Neudt, Peter Rammeloo, Yves Rüegg, Redgy 't Jaeck en Stephan Vermote.

**Motorist 1500 pk:** Filip Deschepper, Ivan Maertens en Patrick Vanparys.

**Zeevisserijschool gemeenschapsonderwijs Krokke-Heist**

**Certificaat scheepsleerjongen:** Kris Bauters, Angelo Boeckhout, Sören Couwijzer, Bart De Waegenaere, Robin Heyneman, John Savels en Gregory Van de Moere.

**Aspirant ter kustvisserij:** Davy Dobbelaere en Bart Vanhove

**Aspirant-schipper ter visserij:** Bart Ackaert, Karel Ackx, Dirk Degrendele, Olivier Louage, Michel Praet, Johan Vantorre, Lorenzo Vantorre, Angelo Vlietinck.

**Brevet schipper ter visserij:** Karel Ackx, André De Vriendt, Pedro Rappé en Kris

**Vandierendonck.**

**Brevet matroos-motorist:** Chris Meyers, Davy Demeester, Brian Witdoeck, Gino Lampaert, Paul Vileyn, Frederik Demey en Steve Eyland.

**Brevet motorist:** Daniël Savels, Ivan Spiegeleire, Frederik Van der Veen, Cliff Pieheyns, Eric Dezutter, Kurt Vandenberghe, Jürgen Savels en Dimitri Soete.

## Scheldevissers terug aan 't werk

Sinds de laatste week van juni mogen de Vlaamse Scheldevissers weer de Westerschelde op. De vaartuigen werden ver-

plicht drie maanden stil te liggen. Aanleiding tot het konflikt was wellicht te zoeken in de vrijheid die de Belgische vaartuigen op de Schelde genieten. De Nederlandse vissers daarentegen moeten over ofwel een garnaal- of een visvergunning beschikken.

Merkwaardig is dat de garnaalkopers te Breskens gedurende de eerste drie weken van de hervatting van de Belgische aanvoer niet bereid waren normale prijzen voor de garnaal te betalen. De Belgen kregen nauwelijks 18 tot 30 frank per kilo garnaal. Er was enige overredingskracht nodig om de markt terug normaal te laten verlopen. Einde juli werd trouwens weer een normale marktprijs (80 frank) voor de garnaal betaald. (zjd)

## 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.



## Dagboek van een dekwabber (15)

# De vissenlift

**A**LLES IS GEREED om te vissen. In het net worden nog enkele gescheurde mazen toegebreid en daar ratelt en schuurt en knarst en schokt de ganse boel aan stuurboord in de diepte. Van stilliggen glijden we over naar slow en de visvangst is begonnen. Middernacht; over 3 uren trekken we op. Het is heerlijk in het stille licht te kuieren in het zicht van de IJslandse sneeuwbergen, terwijl de verre vaderstad Oostende aan het spreken is met de O 301 en de O 198. Op de schalieblauwe wateren profileeren zich negen visbaken af, waarvan één Duitser.

Het gemurmel van de radio tracht me in slaap te sutteren maar ik moet het uithouden, de eerste haal zal mijn poëtische zegen krijgen...

Ik heb echter Frans' gejaagde stem nodig om me te porren. Hoe ik van de brug in mijn kooi gesukkeld ben, zal ik misschien pas op het einde van mijn leven vernemen, wanneer de film van mijn bestaan achterste voor zal worden afgerold. Strak staat de kabel, en hardvochtig drukt ze me, als ik over de verschansing kijk. Vijftig vadem diep schuurt over de lavagrond een somber houtwerk, geweven op het kussen van de dood. Ontelbare visdrama's moeten zich nu onder ons afspelen. Mijn hart van dierenliefhebber zal ik in de kast moeten leggen, naast mijn scheergerei. Als om me te troosten onthult de IJslandse maagd plots haar indrukwekkend gelaat. We varen een vijftal mijl van de zwartruige klippen en wanneer uw pijp voor het eerst opnieuw te smaken begint, is het een uniek moment diepte en verte en de eigen verrijzenis opnieuw gezond mee te leven.

Het spel begint, de kabel siddert om de windas. Achteraan slaat een van de blakers, die het net moest openhouden; hout tegen ijzer. Stuurboord staat vol belangstellenden, die, als wachtenden bij een tombola, met een air van onverschilligheid de ijle trachten uit te dagen.

Daar, een twintigtal meters van boord zal het gebeuren. Het grijsgroene water heeft zijn troebelheid opgegeven en is melkachtig geworden. Huppend klapwieken enkele drieste meeuwen op dit eiland. Het eerste dat ons groet brengt uit het kuiltouw, langzamerhand voor mijn verwonderde bril gevolgd door de dikke vlottende kuil zelf. Ik veradem. De nachtmerrie van de ongeluksvogel, die sedert enkele uren door Frans op mijn borstbeen was neergezet, steigert en briest het noorden in, waar ze wellicht Aryakr, het zonnepaard, heeft horen hinniken.

Proficiat! zegt Amedé, drie zakjes. Zakjes, de eenheden zijnde, waarmede de vis in het net wordt gemeten, de kleinste een 'lenterzak', de grootste een 'taliezak'.

Grootmoedig knik ik terug, alsof het door mijn toedoen is, dat IJsland deze spartelende vruchten in onze schoot heeft geworpen.

— Helpen trekken voor uw frank!

Mijn titanenkracht wordt mild ingezet en de kor nadert de verschansing, op het ritme van allerlei onbevangen uitgekraamde onzin. Daar hangt nu onze beloning, drie meter boven dek. Met zuidwester en oliejas gaat de stuurman onder de gutsende kuil de staartknoop losschudden, sprint achteruit of hij wordt begraven onder een klokkende en klappe-rende vislawine.

Ik ben niet te houden en loop om mijn laarzen. Inderhaast vergeet ik dat elke schacht een fles Hulstkamp verbergt, door de goede motorist Amedé daar opgeblokt met washandjes en katoenproppen, om

het voortreffelijke vocht niet tot een plagiaat te maken van Bertus Aaffes 'De laars vol Rozen'.

Wanneer ik opnieuw bovengestrompeld kom, is de kuil binnenboord, nog ordeloos verspreid over de vakken van ons circus. Het is zonde, dat slagveld met die goedgeschapen, gezonde, koelbloedige dieren. Wanhopig voor iemand, die door het visioen van een vismijn niet geobsedeerd wordt.

Mij werd op school geleerd, dat er een kleine zestig soorten van vis in de rumoerige kom der Noordzee zwemmen. Bij eerste gezicht komt het me zeer duidelijk voor dat op ons krioelend dek geen enkele variëteit ontbreekt; Er bestaat maar één middel om ze te onderscheiden, ze mede helpen uitzoeken. De dierenbescherming wordt met één wrong gewurgd, wanneer ik met uitdagende overmoed tot de knieën door de vissen waad. Mij werd voorspeld, dat ik zou walgen bij de eerste ophaal, doch daar komt niets van, waarschijnlijk omdat op deze lavagrond geen gistende slijklaag ligt.

Langzamerhand komen er synthetische cirkels door dit kluwen klaren; de zestig soorten worden erger. Het zijn de afmetingen, die mirages meebrachten. De 'aangezichten' van de vissen boeien mij eerst. Hier dringt de dood het geweldigst het leven achteruit. Niet door de blik, die glazig is en niet berekend op onze drukking en ons licht; Dit is maar best voor mij. Hoe minder punten van overeenkomst met een mensenmasker, hoe liever het me is. Wat niet de hypocrisie belet en de pretentie. Tegenover de dood heeft elk het recht een gezicht te zetten naar keus. Een vis sterft met zijn kaken en daar hij noch wenkbrauwen, noch wimpers heeft, moet hij, voor de laatste stuiptrekkingen, wel beroep doen op andere subtiele antennes, de vinnen van zijn staart.

In dergelijke details spreken ook de andere beulen.

Karel Jonckheere  
(vervolgt)

## investeringskredieten: onze specialiteit

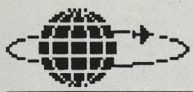
Profiteer van ons deskundig advies, onze gespecialiseerde service, onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector, onze jarenlange ervaring inzake visserij

**DE G-BANK. UW VUURTOREN.**



**Generale Bank**





NOORWEGEN →

**Noren vinden EG-visserij  
maar niets**

Visserij-afgevaardigden uit Noorwegen verklaarden dat de EG-ers niet moeten rekenen op meer vangstfaciliteiten wanneer hun land de gemeenschappelijke markt vervoegt. De Noorse wateren worden nu al zwaar bevestigd en de kustgebieden moeten beschermd worden, zo stelden ze.

Toen de afgevaardigden op bezoek waren op de Shetland-eilanden spraken ze er hun verwondering over uit dat er overall rond de eilanden getreild mocht worden en dat er geen zones voorzien waren om kleine vaartuigjes, met andere vismethoden, aan het werk te laten. Ook de overbevissing rond de eilanden stak hen de ogen uit.

Hun indrukken zijn niet onbelangrijk, want de visserijvertegenwoordigers waren daar juist aanwezig om na te gaan hoe de eilanden het ervan af brengen sinds Groot-Brittannië de EG-visserijpolitiek omarmd heeft.

GROOT-BRITANNIË →

**Vissers veralgemenen verzet**

In Groot-Brittannië werd de vereniging 'Fishermen's Friends' opgericht. Ze bestaat uit vrouwen die de vissers steunen in hun acties tegen de zeedagenregeling die de regering ingevoerd heeft om aan de EG-eisen tegemoet te komen.

Eén van de acties van de groep bestond erin dat ze naar de regeringsgebouwen trokken waar ze tekst en uitleg gingen vragen aan visserijminister Gillian Shephard. De woordvoester van de groep, Jill Jago, zegde daarover: 'We waren maar wat blij om eens onze standpunten aan de minister te kunnen meedelen. Ik ben ervan overtuigd dat onze groep de mening van de regering ten aanzien van de visserij zal beïnvloeden.'

De 'National Federation of Fishermen's Organisations' van zijn kant keurde begin juli een motie goed waarin bepaald werd dat er een strijdfonds opgericht zou worden om het door de vissers gehate 'Sea Fish (Conservation) Act' te bestrijden. De federatie is van plan de wet voor het Europees Hof aan te vechten. De betreffende wet kende elk schip een beperkt aantal zeedagen toe, aantal dat door de meeste vissers aangevochten wordt. Indien ze van mening waren dat ze onvoldoende toegewezen gekregen hadden, mochten de reders tot zekere datum bijkomende zeedagen

vragen. Daarvan maakte niet minder dan 85% van de schepen gebruik. 2.840 Britse schepen van de 3.348 (langer dan 10 meter) dienden hiervoor een aanvraag in. Het behandelen van de aanvragen door de ambtenaren wordt door deze laatste als een 'administratieve nachtmerrie' omschreven.

SPANJE →

**Opstootje**

Een televisieploeg die ondermaats was aan het filmen was die aan wal gebracht werd door een Spaans (maar in Groot-Brittannië geregistreerd) schip werden bedreigd door een menigte van 250 vissers en lossers. Camera's werden tegen de grond gesmeten en films stukgemaakt. De TV-ploeg was een reportage aan het maken voor ITV's programma 'The Cook Report' dat op 20 juli werd uitgezonden op Channel 3.

ITALIË →

**45 dagen toe**

In Italië heeft visserijminister Costa een voorstel ingediend om de visserij gedurende een periode van 45 dagen te sluiten. Het voorstel dat dient om de visstocks te beschermen, wordt gesteund door de visserijorganisaties.

ENGELAND →

**Wielen onder de bokken**

In Brixham hebben reders geslaagde proeven gedaan waarbij wielen aangebracht waren aan de schoenen van het boomkortuig. Enerzijds zou er zo doende een besparing zijn op het brandstofverbruik, anderzijds heeft schipper Dave Beconsail van de koter Barentzee uit Brixham gekonstateerd dat hij slechts na 16 weken de schoenen moest vervangen, terwijl hij vroeger

elke veertien dagen nieuwe slijtplaten moest zetten.

FRANKRIJK →

**Vishandelaars doen het in hun zetel**

De Belgische firma Schelfhout Computer Systems nv nodigde verantwoordelijken van visveilingen uit heel Europa uit om samen met hem naar Denemarken te trekken waar ze een demonstratie kregen van het op-afstand-kopen op een veiling.

Schelfhout ontwikkelde een systeem dat inkopers via een computer toelaat om met evenveel kans als eerste te bieden op een veiling die eventueel honderden kilometers ver aflight. Het systeem wordt reeds gebruikt in andere sectoren en krijgt nu ook toepassingen in de visserij. In de veilingen lijkt de 21ste eeuw wel aangebroken.

In september gaat de eerste visveiling in Europa op het nieuwe systeem over. De Normandische haven Cherbourg ligt veraf van Frankrijks belangrijkste visserijcentra. Daarom vroegen de Fransen aan Schelfhout om een manier te bedenken om hun produkten te verkopen, een systeem waarbij alle verkopen zouden kunnen gebeuren door een druk op de knop en wel door kopers die zich niet ter plaatse bevinden. Merkwaardig is dat de veilingmeester hierbij uitgeschakeld wordt en dat de computer zelf deze taak op zich neemt, hijzelf zal oordelen op welk niveau het bieden die dag moet aanvangen. Honderd kilometer verder wordt de klok nauwkeurig in het oog gehouden!

TSJECHIE →

**Van Voorden actief in Tsjechië**

Van Voorden uit het Nederlandse Zaltbommel, die ook in België instaat voor schroefreparatie heeft een samenwerkingsakkoord ondertekend met een Tsjechisch bedrijf om in Lovosice, aan de Elbe, een reparatie-eenheid uit te bouwen. De uitbreiding sluit aan bij een andere samenwerking die Van Voorden met een plaatselijk bedrijf uit Bratislava opzette. Meteen is dit de tiende vestiging in het netwerk van reparatiebedrijven van de scheepsschroevenmaker. Acht bevinden zich in de Benelux en twee in Oost Europa. In totaal werken bij Van Voorden, die naast schroeven o.a. ook in de sektor van de koeling actief is, 210 mensen.

**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 Kaaï 305 (naast slipway)



# HET GEHEIM VAN GEEWEE

(Een stripverhaal dat zich afspeelt in en rond HVB)

Door *Marc Speen*

Deel I:  
de directeur wijst de weg



Het gebeurde op een mooie zomeravond in het begin van de oogstmaand Onzes Heeren 1993.

De directeur kwam terug van...

Het is zoals Vliegende, de gids doorheen dit verhaal, het ons enigszins overbodig zegt: het gebeurde op een mooie zomeravond. DE DIREKTEUR kwam terug van een vergadering van de RAIDERSCENTRALE. Hij ging op bezoek bij zijn vriend MEESTER KNAKEN, wonende op de SLIPJESKAAI. Er ontspon zich een diepgaande konversatie... Een oefening vooraleer beide heren zich naar de vergadering van HVB zouden begeven. Een gesprek over logica en dialectiek en natuurlijk ook wel over de zin van het leven.



\* Met dank aan Kama en Herr Seele voor de grol.

VERVOLGT

Omdat dit nog maar het begin van deze eeuwigdurende strip is en omdat Marc Speen zijn tekeningetjes nog niet volledig onder controle heeft en ook wel voor onze Hollandse lezertjes die de hoofdrolspelers uit deze strip niet herkennen, zeg ik u: KNAKEN is die lange en DE DIREKTEUR is de korte. Maar wat heeft dat allemaal met het geheim van GeeWee te maken? En wie is GeeWee? En hoe oud is hij? Come & See Next Month!!!

# N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

*Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.*

*Wij letten eerst op de goede service*

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt







Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 60 jaar het geval.

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

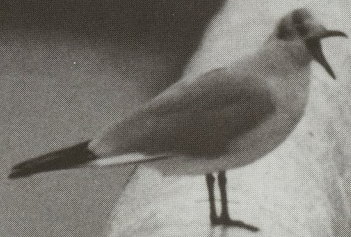
Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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



**HVVB**  
**60**  
**HET VISSERIJBLAD**



*Yes, we can beat the feeling!*