

HVB

60

HET VISSERIJBLAD

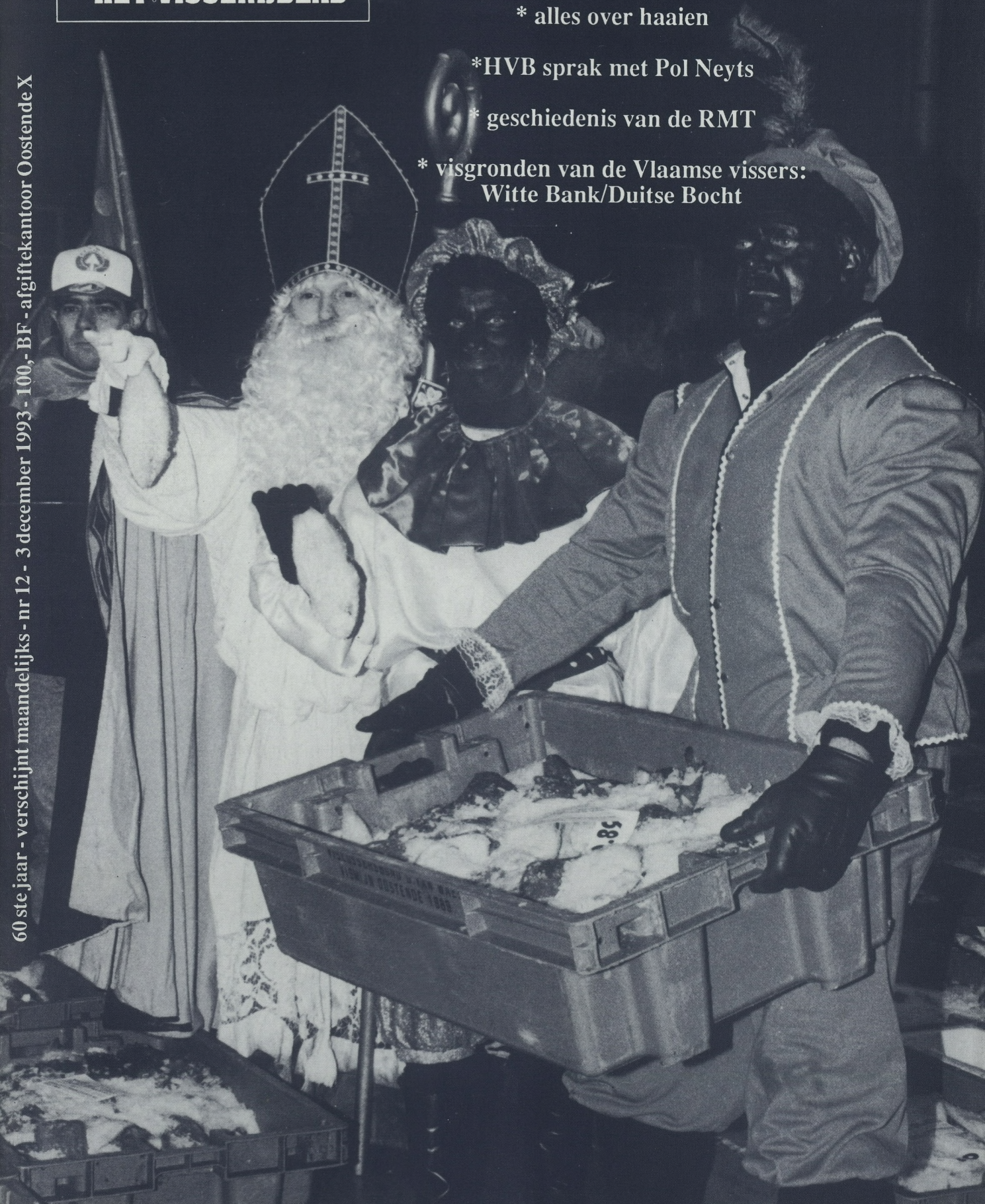
* alles over haaien

*HVB sprak met Pol Neyts

* geschiedenis van de RMT

* visgronden van de Vlaamse vissers:
Witte Bank/Duitse Bocht

60ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 12 - 3 december 1993 - 100,- BF - afgiffekantoor Oostende X



Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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

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

HVB 60 HET VISSERBLAD

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

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels,
Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR:
Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy,
Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Robert
Coelus, Walter Debrock, Roger Declere,
Tony Depuydt, De Zetduivel, Norbert
Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausning,
Willem Lanszweert, 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 Liefkemoers
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

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

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

ISSN: 0776-6912

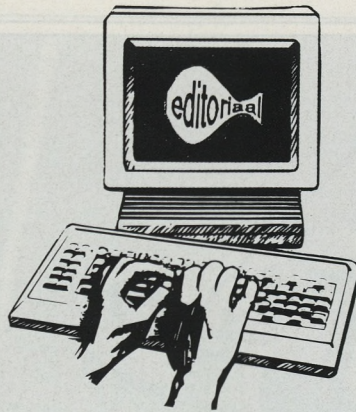
Abonnementen!

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

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 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.



Vijf citaten, zonder commentaar

Het eerste citaat. Eerst en vooral zijn er de internationaal gerenomeerde professoren. Laat ons eens kijken wat deze te zeggen hebben:

'Dertien gezaghebbende Franse en Belgische ekonomen, waaronder de liberale ekonoomist en VLD-senator De Grauwe hebben een manifest opgesteld waarin o.m. gepleit wordt voor een kolossaal Europees investeringsprogramma voor een bedrag van 250 miljard ecu (ruim 10.000 miljard frank).'(1)

Tweede citaat. Vervolgens zijn er de internationale politici. Laat ons eens luisteren wat daar gezegd wordt:

'De Commissie van de EG heeft een economische blauwdruk tot het jaar 2000 klaar... Daarin staat ... de noodzaak om de werkgelegenheid te herstellen via economische programma's, de bescherming van de KMO's door subsidies, speciale behandeling van deze KMO's inzake openbare fiscaliteit of via openbare aanbestedingen.'(2)

Ook zijn daar ondernemende Vlaamse politici. Luister naar het derde citaat:

'Gemeenschapsminister De Batselier wil een studie laten uitvoeren naar de haalbaarheid van de bouw van een prototype kustvisserysvaartuig. Deze studie moet uitvinden hoe en door wie een type vervangingsvaartuig voor de sterk verouderde kustvloot zou kunnen ontwikkeld worden. Het is duidelijk dat de studie bedoeld is om één of meer scheepswerven aan het werk te houden.'(3)
We gaan over naar het vierde citaat. Heel dicht bij huis zijn er ook de nuchtere ekonomen van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen. Ook daar valt een en ander te beluisteren:

'Als gevolg van het vlootbeperkend beleid van de voorbije jaren wordt men evenwel met in toenemende mate gekonfronteerd met een stilaan verouderde vloot. Een dringende modernisering en vernieuwing van de Belgische visserijvloot is noodzakelijk om deze vloot competitief te houden ... Hierdoor zal terug EG-steun mogelijk zijn voor nieuwbouwprojecten.'(4)

En dan is er tenslotte de realiteit. Een citaat over gewone mensen:
'De negen werknemers van de Oostendse scheepswerf APS zijn intussen al van vrijdag 8 oktober in staking omdat het loon van september nog niet betaald werd ... De werkonderbreking kwam pas na twee weken in de openbaarheid toen bleek dat tussen werknemers en werkgever geen gesprek mogelijk was.'(5)

Zonder commentaar.

Flor Vandekerckhove

(1) 'Groei en tewerkstelling, de ambitie van een Europees initiatief', 41 bladzijden, opgesteld door Jacques Drèze, Edmond Malinvaud, Paul De Grauwe, Louis Gevers, Alexander Italianer, Olivier Lefebvre, Maurice Marchand, Henri Sneysens, Alfred Steinherr, Paul Campsaur, Jean-Louis Charpin, Jean-Paul Fitoussi en Guy Larocque. Het dagblad 'De Morgen' kon daarop de hand leggen en publiceerde uittreksels in haar editie van 17 november.

(2) 'Het herstel van groei en werkgelegenheid en de stimulering van de konvergentie'. Deze tekst waaid tot op de redactie van de 'Financial Times' die erover berichtte op 16 november.

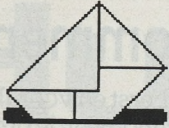
(3) HVB 10,1991 pag. 4, naar aanleiding van een bezoek van de minister aan het Rijksstation voor Zeevisserij

(4) Uit de Persnota uitgegeven door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen (GOM)

(5) HVB 11,1993 pag. 5.

Nieuwjaarsnummer vóór 1 januari 1994 in de winkel

HVB is een tijdschrift dat maandelijks verspreid wordt en telkens op de eerste vrijdag van de maand in de krantenwinkel ligt. Uitzondering daarop vormt het januarinumnummer (het eerstvolgende dus) dat, omdat het een speciaal nieuwjaarsnummer betreft, reeds op het einde van het jaar, in de dagen tussen tussen kerstdag en nieuwjaar, te koop aangeboden wordt.



Brieven

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

Anonieme brieven worden evenwel niet gepubliceerd. Er wordt trouwens uitdrukkelijk aan de briefschrijvers gevraagd verantwoordelijkheid op te nemen voor hetgeen ze beweren door zich bekend te maken. M.a.w., er moet al een hele goede reden zijn om een brief in HVB te plaatsen waaronder 'naam en adres door de redactie bekend' (of 'een schipper', 'een reder' enz...) te lezen staat.

Tenslotte behoudt de redactie zich het recht voor brieven in te korten.

Greenpeace Nederland

Ruurd Pasterkamp, de schipper-eigenaar van het Nederlandse vissersvaartuig UK 307 'Hiltje Jacoba' plaatste enige tijd geleden in het Nederlandse blad 'Visserijnieuws' een ingezonden brief over het visserijbeleid van de Nederlandse regering. Naar aanleiding van deze brief ontstonden er gesprekken tussen de milieu-organisatie Greenpeace en de visserijvereniging waar schipper Pasterkamp lid van is. Met voorzitter Pieter Bos van de 'Stichting Nederlandse Rondvissektor' (SNR) zijn diverse gesprekken gevoerd over uiteenlopende visserijproblemen. Ook onze bezorgdheid ten aanzien van de toekomst van de scholbox was aanleiding voor de nog jonge visserijvereniging om eens dieper in te gaan op deze materie.

Greenpeace pleit voor een totale sluiting van de scholbox met uitzondering van de boomkorvaartuigen beneden de 300 pk. Op dit moment is de box slechts een half jaar gesloten en wat in dat half jaar aan scholbestand is opgebouwd, wordt na opening op 1 oktober in een paar etmalen kapotgevisst. Alle vangsten aan ondermaatse tong gaan namelijk weer dood overboord. Zowel de jonge scholpopulatie als de bodem wordt door de intensieve boomkorvisserij



De omgevlagde bokkentreiler GY 57 'Eben Haëzer', eigendom van Klaas Kramer, voorzitter van de Federatie van Visserijverenigingen, vaart doorheen de Greenpeace-blokkade. (foto Greenpeace)

zwaar aangetast. Afgezien van het feit dat de scholbox een belangrijk opgroeigebied is voor jonge schol, komt er ook veel jonge kabeljauw voor. De scholbox heeft namelijk een grote overlapping met de kabeljauwbox. Ofschoon de kabeljauwboxbepalingen vorig jaar zijn opgeheven, blijft het gebied wel van belang voor jonge kabeljauw. De bijvangst van jonge kabeljauw door grote bokkentreilers zorgen ervoor dat de kabeljauwstand, die er toch al zo slecht voor staat, nog eens extra benadeeld wordt.

Toen Greenpeace op maandagochtend 4 oktober de haven van Harlingen blokkeerde (NvdR, zie hiervoor HVB 11, 1993 pag. 22), ondersteunde de SNR de actie en het standpunt. De vereniging deed dat door een brief te sturen naar minister Bukman van Visserij. De blokkade van ongeveer een uur was bedoeld om de politici ervan te overtuigen dat de bezorgdheid om de scholbox menens is en de grote bokkentreilers uit Urk, Grimsby en Peterhead (omgevlagde Hollandse bokkentreilers) ervan te doordringen dat het onverantwoord is om de visserij in de scholbox voort te zetten. De minister heeft intussen begrepen dat de vangsten van veel te kleine schol in de scholbox zo enorm zijn, dat er binnenkort op Europees niveau gesproken gaat worden over mogelijkheden voor sluiting van de box.

Willem Ment den Heijer, Amsterdam

Archief

Met belangstelling lees ik in HVB de artikels over scheepsrestauratie. Zo werd ik geboeid door het initiatief om van de O 32 een museumschip te maken. Mag ik u vragen om de vorderingen terzake op te volgen en in uw blad te verslaan? Kunt u me zeggen of u vroeger reeds over dat schip geschreven heeft.

W. Vandeputte, De Panne

NvdR: U mag dat allemaal vragen. Alle gegevens over de O 32 Jessica vindt u in HVB 5, 1988 op pag. 22, waar het schip (dat toen nog O 32 Roland heette) uitvoerig besproken werd. Dat gebeurde in de veelgeprezen (maar wegens tijdgebrek helaas verdwenen) rubriek 'vaartuig van de maand'. U kunt het betreffende blad toegestuurd krijgen door een briefje van 100 frank op te sturen naar de redactie (adres onder colofon op pag. 3). En ja, we zullen u verder op de hoogte houden van de evolutie van de O 32.

En nu iets helemaal anders. Omdat wij regelmatig vragen van lezers krijgen om vroeger verschenen artikels op te zoeken, heeft HVB het initiatief genomen een steekkaartsysteem te maken waarin alle artikels van HVB (sinds 1988) gemakkelijk opgespoord kunnen worden. Het systeem zal met alfabetisch geklasseerde rubrieken werken (bijvoorbeeld onder de letter 's' bevinden zich de rubrieken: scheepsbouw en - werven / scheepsmotoren en - techniek / scheepvaart / sociaal / sportvisserij / streeknieuws. Onder deze rubrieken vindt u dan telkens de titels weer van de artikels die daarover verschenen zijn, gevolgd door HVB-nummer, jaargangen-pagina. Alle artikels van de jaargang 1988 wer-

den zodoende reeds geïnventariseerd. Halverwege december zal dat ook het geval zijn met de artikels van 1993. Volgend jaar werken we aan de jaargangen 1994, 1989, 1990, 1991 en 1992, zodat het (monniken)werk tegen het einde van 1994 volledig af zal zijn. Telkens we een jaargang geïnventariseerd hebben wordt de lijst in HVB gepubliceerd.

De lezers worden volgende maand alvast vergast op een inventaris van de artikels verschenen in HVB jaargang 1993, het volgende nummer van HVB zal de inventaris van 1988 bevatten enzovoort. Verzamelaars: koop de volgende maanden HVB, zodat u binnenkort over de complete inventaris beschikt... en wij ons hier eindelijk rustig met de toekomst kunnen bezighouden!

Visserijschool Nieuwpoort

Al sinds mijn jeugd volg ik het reilen en zeilen van de Vlaamse en in het bijzonder van de Nieuwpoortse visserij.

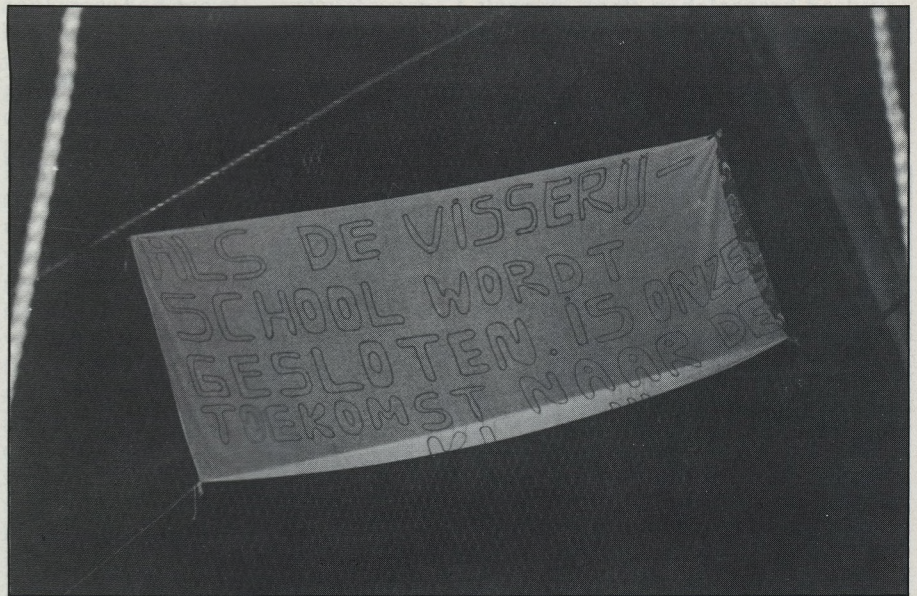
Toen twee jaar geleden het zwaard van Damocles boven de visserijschool van Nieuwpoort kwam te hangen, kroop ik in mijn pen en schreef hierover een brief naar de bevoegde minister. Het lijkt me interessant vandaag nog eens terug te blikken en een eerste evaluatie te maken.

De ontwikkelingen in de visserij zijn alles behalve positief: de omzetten zijn sterk gedaald, de sectoren achter de visserij (werven, toeleveringsbedrijven...) boerden achteruit en de vloot kromp drastisch in. Opvallend daarbij is dat het vooral de havens van Nieuwpoort en Oostende zijn die een flink pak slaag gekregen hebben. Ik blijf bij mijn mening dat het wegvallen van de visserijschool te Nieuwpoort nadelige invloeden zal hebben voor de visserij te Nieuwpoort... en te Oostende.

Twee jaar geleden besloot de toenmalige Minister van Onderwijs, wijlen Daniël Coens, dat de visserijschool van Nieuwpoort dicht moest. Zijn beslissing was onherroepelijk.

Een visserijgemeenschap zonder visserijschool, dat is als een katholieke geloofsgemeenschap zonder kerk. Ik schreef dat in aan de minister, als boutade, om iets uit te lokken. Overheidsbeleid en -ingrepen bepalen immers in sterke mate de evolutie van een gemeenschap, en dat is zeker het geval voor de vissersgemeenschap. Voorbeelden uit het verleden tonen dit aan:

- In 1947 werd de visserijschool te



Maart 1991. In Nieuwpoort wordt strijd gevoerd om de plaatselijke visserijschool te behouden. Op de onderste lijn van het spandoek hadden de auteurs waarschijnlijk 'vaantjes' geschreven.

Blankenberge afgeschaft. Acht jaar later was het er afgelopen met de visserij!

- Eind vorige eeuw had De Panne zich opgewerkt tot de belangrijkste strandvissersplaats met platbodems aan de Vlaamse kust. De smeebede van de Panse vissers om een haven te graven werd niet gehoord. Toen ze overschakelden op kielschepen verschrompde De Panne snel als vissersplaats.

Zowel De Panne als Blankenberge zijn dus ten gevolge van overheidsbeslissingen verdwenen als vissersplaats; er wonen nog maar weinig vissers.

Een deel van de vissers is overgegaan naar andere vissersplaatsen, het grootste gedeelte is uit de visserij verdwenen. Oostende daarentegen is na de eerste wereldoorlog groot geworden en gebleven door Panne naars omdat deze geen andere keuze hadden dan met hun schepen naar Oostende uit te wijken.

Zelfs tegenwoordig heeft iedere vissersgemeenschap nog een zekere eigenheid. Neem je de school weg, dan neem je een deel van het radarwerk weg...

Mijn brief aan de minister besloot als volgt: *'Het rationalisatievoorstel zou wel eens een boemenrangeffekt kunnen hebben. De sluiting van de Nieuwpoortse visserijschool zal niet alleen zware gevolgen hebben voor Nieuwpoort zelf, maar ook voor Oostende dat nu nog kan terugvallen op een deel van de Nieuwpoortse*

vloot...'

'De negatieve gevolgen voor de Belgische zeevisserij en heel de visverwerkende nijverheid zouden groter kunnen worden dan de besparingen die U als Minister denkt te kunnen realiseren door de visserijschool te Nieuwpoort af te schaffen.'

De Nieuwpoortse vissersvloot heeft sinds 1991 inderdaad een flinke knauw gekregen. Beweren dat de achteruitgang van Nieuwpoort nu al het gevolg is van de sluiting van de visserijschool zou te voorbarig zijn. Reeds ten tijde van de sluiting in 1991 was er een neerwaartse trend ingezet. Maar wat nu al duidelijk aan het worden is: niet alleen Nieuwpoort zal lijden onder de sluiting van de visserijschool, maar ook Oostende dat het aantal Nieuwpoortenaars met het jaar ziet slinken (vorig jaar nog de N 40, N 45, N 708, N 709 en N 725). Niet alleen Nieuwpoort lijdt er dus onder. Het boemenrangeffekt speelt al. De cirkel is rond.

S. François, Brussel

H 30

Een lezer vraagt ons inlichtingen te bezorgen over de H 30 uit het jaar 1906. Help!

Stuur gegevens (eventueel met fotomateriaal dat u na publicatie terug krijgt) naar HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

Drukke dagen op de Oostendse Slipwaykaai Is er nog hoop voor APS?



De APS-stakers hadden niet te klagen over belangstelling. (Foto gw)

NA NEGEN WEKEN staking zit het APS-dossier nog steeds in het slop. De stakende arbeiders zijn ondanks sneeuw en ijzel elke dag op post. Gedelegeerd-bestuurder Jean-Pierre Ponjaert heeft nog geen vin toegegeven. Volgende week staat echter een cruciaal gesprek op de agenda. Stakend werkplaatsleider Redgy Steen: 'Niemand kan voorspellen wat de verzoeningsvergadering zal opleveren'. Hij houdt zich op de vlakke als we peilen naar een alternatieve oplossing. 'Geen voorbarige verklaringen', zo houdt hij de boot af.

Op initiatief van mevrouw Hoornaert, voorzitter van het Paritair Komitee Metaal West-Vlaanderen wordt op dinsdag 7 december een verzoeningsvergadering gepland op de zetel van Fabrimetal in Brugge. De bemiddelaarster wil de sociale partners, APS-werkgever en -werknemers, rond de tafel krijgen.

Intussen verbijten de stakers de koude en de onzekerheid van het stakersbestaan. Zij moeten voorlopig vrede nemen met een karige stakersvergoeding. Aangezien zij om dringende redenen aan de deur werden gezet kunnen zij geen aanspraak maken op een werkloosheidsvergoeding. De arbeidsrechtbank zal uiteindelijk moeten uitmaken of de afdankingen grond of willekeurig zijn. Beide partijen kunnen dan nog beroep aantekenen bij het Arbeidshof. Dit kan leiden tot een procedureslag tot uitputting van alle juridische middelen.

Ook de schuldeisers zaten niet stil. Woensdag 25 november kwam een gerechtsdeurwaarder een (gedeeltelijke?) inventaris opmaken in de gebouwen aan de Slipwaykaai. Een slotenmaker had weinig moeite om de deuren te openen. De mensen van het kantoor van deurwaarder Alex Wijnen deden hun werk en verdwenen. 'Wij voeren een vonnis uit, verder geen commentaar', zo was hun reactie. Alles wijst erop dat er een uitvoerend beslag is op bepaalde goederen en dat de schuldeiser via de deurwaarder betaling eist. De inhoud van de vordering is niet bekend. De draagwijdte van het optreden van de deurwaarder is dus moeilijk in te schatten. Niet betaling van een (kleine of grote) schuld betekent niet noodzakelijk een openbare verkoop. Koppige schuldenaars kunnen zich nog verzetten en de procedure uitputten, waardoor ook die zaak op de lange baan kan geraken. 'Slechts in zeer weinig gevallen wordt na uitvoerend of bewarend beslag overgegaan tot openbare verkoop', verzekerde ons een gerechtsdeurwaarder.

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

Ruchtbaarheid

De scheepsbouw aan de kust heeft nog niets gewonnen met de oprichting van APS, krantentitels als *Nieuwe perspectieven voor de visserijscheepsbouw* en *Hoop voor scheepsbouw* in de dagbladen ten spijt. Het dossier voor de bouw van de vijf vissersvaartuigen voor de Kaapverdische Eilanden bleef vaag. Uiteindelijk zou het APS-atelier in Oostende enkel maar voor de afwerking zorgen, nadat een goedkope Roemeense scheepswerf de casco's heeft gebouwd.

De sfeer op de werf zat nog voor het vallen van de eerste sneeuw onder het vriespunt.

Stakingsrecht

APS-baas Ponjaert liet de staking niet op zijn beloop. In *kort geding* eiste hij de vrije toegang tot de werf. De *Rechtbank van Eerste Aanleg* in Brugge boog zich over de zaak en voorzitter *Danneels* kwam met een verrassende uitspraak uit de hoek. Alle aangebrachte obstakels, versperringen, kettingen of slagbomen die de vrije doorgang naar de werf belemmeren moesten binnen de 48 uren verwijderd zijn. De gevraagde dwangsom van 100.000 frank per inbreuk die de

aanlegger had geëist werd niet weerhouden. De rechter zag in zijn *motivering* (dus niet in het *vonnis*) geen graten in het kollektieve ontslag van de stakers, ook al zijn ze onwettig gebeurd. Over de grond van de zaak kan hij zich niet uitspreken omdat sociale conflicten voor de *Arbeidsrechtbank* behandeld worden. De voorzitter erkende uitdrukkelijk het recht van *Ponjaert* om de ontslagen stakers te vervangen door nieuwe werknemers. De nieuwe moeten vrije toegang krijgen. Aanvankelijk zorgde de tegenstrijdigheid tussen *sociaal* en *burgerlijk* recht voor verslagenheid onder de stakers omdat de (erkende) staking door de uitspraak van de rechter feitelijk werd verboden. In het verleden spraken rechtbanken zich ook al uit over het verwijderen van stakingpiketten, gevormd door *aktievoerders van buiten het bedrijf*. Bij APS zijn het dan weer de ontslagen werknemers zelf die piket staan. De vakbonden verklaarden dan ook zonder aarzelen dat ze beroep zouden aantekenen tegen het vonnis. Volgens het Belgische overlegmodel worden sociale conflicten opgelost met hulp van het paritair comité van de sector en de *sociale bemiddelaars*. Door naar de rechtbank te

stappen heeft gedelegeerd-bestuurder *Ponjaert* het gebruikelijke overlegorgaan omzeild en een uitspraak uitgelokt van de rechtbank.

Solidariteit

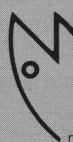
Het verdikt van de Brugse rechter konden de stakers niet naast zich neerleggen. Ze ruimden alle obstakels op, maar bleven op post. Intussen was het vonnis reeds op ruime schaal bekend en in vakbondskringen bestempeld als een gevaarlijk precedent. De stakers mochten op heel wat sympathie rekenen. Ze kregen bezoek van delegaties uit andere bedrijven en ook enkele politieke mandatarissen bevestigden hun solidariteit. SP-kamerlid *Johan Vande Lanotte* sprong meteen in de bres en CVP-volksvertegenwoordiger *Gilbert Vanleenhove* zette zich achter een steunfonds.

Op maandag 15 november heerste een ongewone drukte op de *Slipwaykaai*. Vergezeld van advocaat *Yvan Vanwynsberghe*, een gerechtsdeurwaarder en twee nieuwe werknemers kwam vader *Ponjaert* en zijn kleindochter-werkneemster naar het bedrijf. *Jean-Pierre Ponjaert* keek vanop afstand toe. Het gezelschap mocht ongestoord binnen, behalve de twee nieuwe werknemers die door het

HOOGWATERBOEKJE 1994

GETIJTAFELS en SEINEN
TABLEAUX des MAREES
et SIGNAUX
1994

Uitgegeven door :

 **drukkerij
vandenberghé**
nieuwsblad van de kust

Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
Tel. 059/32.11.13 - Fax 059/32.39.46

De getijtafels voor 1994 zijn reeds ter beschikking

Naast de getijden van Oostende werden nu ook de getijden van Zeebrugge en Nieuwpoort opgenomen.

Tijdverschillen voor hoog en laag water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Antwerpen, en de voornaamste havens van Nederland staan er eveneens in vermeld.

Dit zeer nuttig zakboekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 70 fr. (BTW inbegrepen) bij drukkerij Vandenberghé,
H. Baelskaai 30, Oostende.

Alsook in iedere boekhandel.

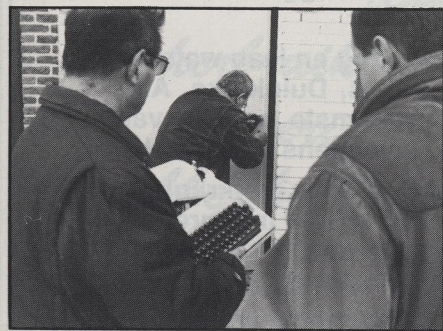
Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 70 fr. + 30 fr. verzendingskosten op rekening BBL 384-1605797-46 van drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

stakingspiket werden tegengehouden (waarvan de deurwaarder akte nam. 's Anderendaags opnieuw spanning en veel volk toen een deurwaarder twee nieuwe werkwilligen wilde binnen loodsen. Na onderhandelen reageerden de stakers opgelucht toen politiekommissaris *Desmaele* niet ingreep en bekend maakte dat er geen nieuwe werknemers zouden toegelaten worden. De commissaris identificeerde de stakers en noteerde dat zij als stakingspiket op de werf aanwezig waren. Voordien was het tot een dispuut gekomen tussen de Brugse SP-volksvertegenwoordiger-advokaat *Renaat Landuyt* en de gerechtsdeurwaarder over de interpretatie (al of niet breken van de staking) en de uitvoering van het vonnis.

Klachten

Ponjaert reageerde met een nieuwe dagvaarding van de negen stakers en vraagt deze keer een dwangsom van 150.000 frank per dag en per stakende (ontslagen) werknemer die nieuw personeel de toegang tot het bedrijf ontzegt. De raadsman van *Ponjaert* diende van zijn kant een klacht in bij de stafhouder van de Brugse balie tegen zijn kollega meester *Landuyt* wegens een deontologische fout. *Landuyt* meent dat hij als volksvertegenwoordiger het recht heeft de stakers te steunen en met zijn juridische kennis te adviseren. *Ponjaert* zou ook klacht ingediend hebben tegen een weekbladmedewerker wegens laster en eeroof.

Vreemd is dat de spilfiguur die de bouwcontracten voor de Kaapverdische schepen op zak zou hebben nog niets van zich liet horen. Toch kunnen wij ons niet van de indruk ontdoen dat de Nederlandse Belg Hans van Antwerpen nog niet uitgeteld is. (gw)



De gerechtdeurwaarders waren regelmatig van de partij. Op deze foto opent een slotenmaker de deuren en poorten van het bedrijf om een deurwaarder toe laten beslag te leggen op een gedeelte van de inboedel na klacht van een schuldeiser. (Foto gw)

OP 22 NOVEMBER vergaderden de Europese visserijministers in Luxemburg onder voorzitterschap van de Belgische minister *André Bourgeois*. De raad heeft zich nog maar eens gebogen over het voorstel tot invoering van een kommunautair stelsel van visvergunningen dat uiterlijk op 1 januari 1995 van kracht zou worden. De lidstaten zouden evenwel verantwoordelijk blijven voor het beheer van de licenties. Tijdens de ministerraad van 20 en 21 december valt wellicht de beslissing.

Op de dagorde van de bijeenkomst stonden een resem visserijaangelegenheden: de oriëntatieprijzen voor het visseizoen 1994, de toetredingsregeling voor Spanje en Portugal, de structurele bijstand van de EU (Europese Unie) in de sektor visserij-aquacultuur en verwerking-afzet, de kommunautaire regeling voor visserijlicenties, de gemeenschappelijke visserijstructuur en de rechtstreekse aanvoer door schepen van derde landen.

Oriëntatieprijzen

In het kader van de gemeenschappelijke marktorganisatie heeft de raad de oriëntatieprijzen voor de verse en diepgevroren visserijproducten vastgesteld. De oriëntatieprijzen voor schartong, schol, tong en heek veranderen niet. Voor andere soorten werd de oriëntatieprijs verlaagd. De nieuwe oriëntatieprijzen zijn als volgt:

Haring:	248 Ecu per ton (- 2 %) van 1.1 tot 31.7.94 en van 1.10 tot 31.12.94
	172 Ecu per ton (- 4,5 %) van 1.8 tot 30.9.94
Kabeljauw	1.288 Ecu per ton (- 2 %)
Koolvis	658 Ecu per ton (- 2 %)
Schelvis	917 Ecu per ton (- 5 %)
Wijting	780 Ecu per ton (- 4 %)
Schol	804 Ecu per ton (s.q.) van 1.1 tot 30.4.94
	1.106 Ecu per ton (s.q.) van 1.5 tot 31.12.94
Heek	3.132 Ecu per ton (s.q.)
Schartong	1.959 Ecu per ton (s.q.)
Langoestine (volledig)	4.259 Ecu per ton (-2 %)
Langoestine (staarten)	6.200 Ecu per ton (-10 %)
Schar	752 Ecu per ton (- 1 %)
Tong	5.000 Ecu per ton (s.q.)
Tonijn	1.011 Ecu per ton (- 4,5 %)

Spanje en Portugal

Na een debat over het voorstel om vroegtijdig een einde te maken aan de overgangsregeling werd gevraagd aan het Komitee van Permanente Vertegenwoordigers (COREPER) het dossier verder te onderzoeken op basis van een kompromisvoorstel van de voorzitter en van het advies van het Europees Parlement. De raad zou nog voor het einde van het jaar een beslissing nemen.

De overgangsregeling loopt normaal tot in het jaar 2002. De raad zou voor 1

januari 1994 een besluit nemen inzake de bepalingen voor opnemings van Spanje en Portugal in het Visserijbeleid. De vast te stellen verordening zou in werking treden op 1 januari 1996.

Introductie licenties

De raad heeft zich opnieuw gebogen over de invoering van een Europees stelsel van visvergunningen. De nationale overheden zouden verantwoordelijk blijven voor het beheer en de aflevering van de visvergunningen. Het stelsel zou op 1 januari 1995 van kracht worden.

De vergunning omvat enerzijds de minimum informatie voor de identifikatie van het vissersvaartuig, en anderzijds is er het visdokument voor het beheer van de visserijactiviteiten. Uiteindelijk besloot de raad eensgezind het onderdeel 'identiteitskaart' goed te keuren. Voor het luik 'visserijactiviteit' moet de raad voor einde volgend jaar een besluit nemen.

Het voorstel omvat ook de mogelijkheid om een visvergunning in te voeren voor vreemde vaartuigen die in de gemeenschappelijke wateren komen visseren.

Visserijbeleid

De raad wil de uiteenlopende programmeringsprocedures voor structurele bijstand van de E.U. in de sektor visserij-aquacultuur en verwerking-afzet harmoniseren en rationaliseren. Uiteindelijk kreeg het COREPER de opdracht het dossier verder af te handelen, ten einde tot een beslissing te komen in de volgende ministerraad. De spoedprocedure werd ingeroepen om het advies van het Europees Parlement in te winnen.

De raad hoorde een voorstel van de Eurokommissie tot vaststelling van de doelstellingen en de wijze van uitvoering van een herstructurering van de visserijsector. De bedoeling is een blijvend evenwicht tot stand te brengen tussen de visbestanden en de exploitatie ervan. Dit voorstel, waarvoor het advies van het Europees Parlement vereist is, heeft voornamelijk tot doel zowel de meerjarige oriëntatieprogramma's (MOP's) 1993-1996 te bevestigen als deze een dwingend karakter te geven. Ook dit voorstel verhuist voor verdere afhandeling naar het COREPER.

De raad nam ook kennis van een verslag over de voorwaarden waaronder vissersvaartuigen die de vlag van een derde land voeren, vangsten rechtstreeks in de haven van de EU mogen aanlanden en verkopen.

Tot slot nam de raad akte van een evaluatie over de biologische effecten van de industriële visserij in Noordzee, Skagerrak en Kattegat.



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.

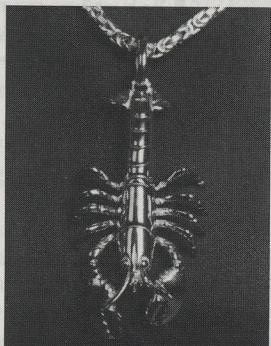
Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen, Belgium
Tel.: 32 3 541 71 40 · Fax: 32 3 542 30 36
Telex: 31 646

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

Zeer exclusief

toegevoegd aan onze collectie gouden vissieraden:

18 Karaats gouden hanger



De Parelvisser

exclusieve gouden sieraden



Joop de Vries

Rotholm 34 - Urk
telefoon 05277-1702
vanuit België: 0031 52771702

Faxen kan ook: 0031 - 5277 - 5383

vloot

Veranderingen in de Officiële
Lijst der Belgische
Vissersvaartuigen

Nieuw vaartuig: □ Z.54 De Bounty, boba De Bounty, Graaf Jansdijk 219, 8301 Knokke-Heist, 050-60.96.00. Zeebrief: 29.10.93. Roepnaam: OPCB; l.o.a. 37.87 m.; Gt. 385 ^(w); bj 1993; werf 11; staal; motor ABC 795 kW - 1.080 pk, bj 1993; boomkorvisserij

Nieuw telefoonnummer: □ Z.571 Custos deus, boba Rederij Rudo, Cassiersstraat 14, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-62.16.66

Adresverandering: □ Z.59 Gudrun, boba Zeemansblik, Zoutelaan 205, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-60.98.59 en 050-62.40.59 □ Z.510 Albrecht Rodenbach, boba Zeemansblik, Zoutelaan 205, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-60.98.59 en 050-62.40.59

TAX/FAX/FAX/FA

□ De voorbije weken kreeg BSM in Breskens verschillende Belgische vaartuigen in het droogdok. De Z.27 Mercurius en de Z.80 Silverpit lieten diverse herstellingen uitvoeren. De Z.97 Cleopatra en Z.99 Terra Nova kwamen langs voor een onderhoudsbeurt en herstelling van de schroefasafdichting. De Z.128 Rembrandt liet schilderwerken en herstellingen uitvoeren aan het onderschip en de schroef. De Z.134 Mercator kwam langs voor herstelling aan de motor. □ Bij Padmos werd de vislier van de Z.35 Vili onder handen genomen. Ook aan boord van de Z.137 Twilight voerde Padmospersoneel herstellingen uit aan de hoofdmotor. De B.601 Van Maerlant kwam langs voor herstelling van de stuurmachine. □ Vishandel Gerrit in de oude vismijn van Zeebrugge kreeg voor de derde keer in drie maanden dieven op bezoek. De buit bestond uit een aanzienlijke partij visserijproducten, bestemd voor de receptie ter gelegenheid van de opening van de nieuwe ateliers van het bedrijf aan de Groenlandstraat in het European Fish Centre in de achterhaven. □

Z 76 Zeejager op drift na motorexplosie

De Zeebrugse treiler Z.76 Zeejager sloeg op drift in de Noordzee na een motorexplosie. Een Texelse sleper bracht het vaartuig in slechte weersomstandigheden naar Den Helder. De carterexplosie deed zich voor op woensdag 10 november op de Noordzee ter hoogte van het Deense Esbjerg. Door de schade veroorzaakt door motorontploffing kon de Z.79 niet op eigen kracht meer varen. Na een hulpoproep vond de Texelse sleper Seahawk (500 pk) uit Oudeschild de reeds flink afgedreven

Zeejager vrij snel. De Seahawk nam het Belgische vissersvaartuig op sleeptouw naar Den Helder waar het gehavende vaartuig op vrijdag 12 november werd afgeleverd op de scheepswerf Visser. Daar werd onderzocht op de ABC-motor van 1.200 pk (bouwjaar 1984) nog te herstellen valt.

De Z.76 werd in maart overgedragen van de BVBA Rederij Romeo naar de BVBA Zeejager uit Knokke-Heist van Alfons Lammens en Robert Savels.

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 - stakelichten - 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)

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

Visserbloed in de aderen!
Leopold Neyts heeft de visserij van in de wieg meegekregen. Vader, grootvader en overgrootvader waren al vissers, zodat de familie Neyts in de Heistse en Zeebrugse visserij steeds met een scheepsnummer in de haven aanwezig was.

LEOPOLD DIE WE verder Pol zullen noemen, werd op 19 juli 1920 in de Pannestraat geboren als oudste van zes kinderen. Hij kreeg het gezelschap van vijf zusters. Opgroeien gebeurt bij zijn grootouders in de Steenstraat. 'Meetje' Virginia Vandierendonck en 'Peetje' Pieter Haesebrouck zouden Pol eenentwintig jaar koesteren, maar als het nodig was en dat gebeurde regelmatig, kreeg hij toch zijn part van de straf. Tijdens de vakantiedagen ging Pol met vader op zee, zijn loopbaan was al zeer jong vastgelegd.

In 1934 wordt Pol 14 jaar; gedaan met de lagere school, gedaan ook met spelen. Hij monstert aan op de H.29, 'Leopold-Raymonda' een garnaalvanger met een ABC-gloeikopmotor van 60 pk voor de aandrijving. Het vaartuig was van zijn vader, tevens schipper, met als bemanning Albert van Antjes, Stjeppe van Keeses en Stjeppe Fleister. In 1937 laat vader de H.76 'Leopold-Anna' bouwen met een ABC-gloeikopmotor van 120 pk.

Het visserijonderwijs in Heist was toen avondonderwijs en in handen van pastoor Masschelein, meester Karel Ackx, Frans en Pieter Vantorre en meester Devlieghe. Het moet volgens Pol wel moeilijk geweest zijn om les te geven, want de aanwezigheid van de leerlingen was sterk afhankelijk van de tijd dat ze niet op zee waren en ook van hun *goesting*.

Oorlogswolken

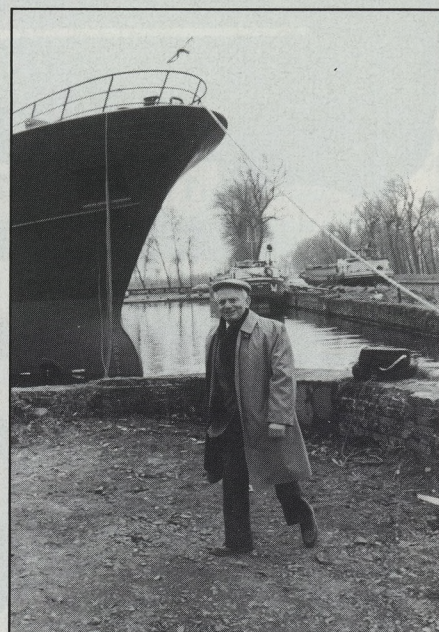
Boven Europa kwamen de wolken van een naderende oorlog opdagen. Aan boord werd daar veel over gesproken. Bevestiging kregen ze toen in 1939 naast de H.76 een Engelse duikboot opdook en Kamiel van Fox (Vantorre) die toen schipper was, de raad kreeg naar huis te varen omdat België in oorlog was met Duitsland... Er werd onmiddellijk naar Zeebrugge

Pol Neyts: 'De visserij is een eigenaardig beest, men weet nooit wat men eraan heeft'

gevaaren. Veertien dagen later was de oorlog dagelijkse werkelijkheid geworden. De volledige familie Neyts, aangevuld met mensen uit de vriendenkring, scheepte in op de H.76 en vluchtte richting Frankrijk. In de haven van Duinkerke mochten ze niet meer binnen, dus ging het verder naar Boulogne. Tijdens deze vaart kwamen ze bij een vaartuigje uit Blankenberge, dat overladen was met vluchtelingen en niet lang meer te drijven had. De opvarenden werden aan boord van de H.76 gehaald. In Le Havre zijn deze mensen dan van boord gegaan en wegens de miserabele toestand waarin ze verkeerden naar het ziekenhuis gebracht. De H.76 is in Honfleur binnengevaren en daar moest iedereen van boord, behalve Pol die mocht blijven om op het vaartuig te passen. De familie ging op transport naar Sint-Vaast.

Het Franse leger, dat beslag legde op de H.76, plaatste zes mensen van het leger aan boord. De machinist kende niets van motoren, hij had uitsluitend met stoommachines gewerkt en de sergeant, die als schipper moest dienst doen, kende gewoon niets van een boot. Pol kon zijn oren niet geloven toen de sergeant op het kompas wees en vertelde dat hij nog nooit zo'n eigenaardig uurwerk gezien had. Pol heeft dus enige dagen nodig gehad om de noodzakelijkste dingen uit te leggen... om veilig te kunnen uitvaren, bijvoorbeeld.

Van het Franse leger kwam het bevel naar Le Havre te varen. 'Ik vroeg brandstof. Geen probleem... tot ik de brandstofslang had aangekoppeld en het tanken begon... toen zag ik dat het zware stookolie was. Ik trok de slang uit de vulopening en wierp ze over boord. De soldaten grepen mij vast en verweten mij een saboteur te zijn. Ik vloog de nor in! Later kon ik in gebrekkig Frans toch uitleggen wat er fout was gegaan. Ze be-grepen het en ik mocht terug aan boord'.



Pol Neyts. De visserij met de pappelpel ingegoten. (foto gw)

Daar had men intussen geprobeerd de motor op gang te krijgen en dat was natuurlijk niet gelukt. Het hele brandstofsysteem, tot en met de brandstoftanks, moest gekuist worden en dan pas kon de motor gestart worden.

Gelukkig werd de lading munitie vervangen door voedsel en reddingsmateriaal. Nadat die lading in Duinkerke bezorgd was kregen we Engelse soldaten aan boord die naar Dover moesten. Intussen had de sergeant via de radio gehoord dat België gekapituleerd had. Hij sprong als een gek in het rond, schoot zijn revolver leeg in de mast en verweet de Belgische soldaten voor lafaards en de Belgische bevolking voor Duitsers. Op de terugweg van Dover was zijn humeur totaal anders, want Duinkerke was inmiddels bezet. Voor de kust dreef een massa mensen, al dan niet voorzien van reddingsvest of -vlot. Toen we enkelen aan boord probeerden te trekken, liep het fout. Ik had een soldaat vast toen naast het vaartuig een bom ontplofte. Daardoor werd het schip opgetild, de soldaat



De oorspronkelijke bemanning van de Z 526 'Venus'. Van links naar rechts: Bogaert, Pol Martony, Norbert Neyts, Pierre De Vos en Edgard Malfeyt.

trok mij over boord en wilde mij niet loslaten. Ik heb echt moeten vechten om mij te bevrijden. Mijn poging om naar het wegdrijvend vaartuig te zwemmen heb ik moeten opgeven. Een Duitse snelboot heeft mij opgepikt en aan wal werd ik in een verzamelkamp geplaatst. Van daaruit werden we in beestenwagens naar een kaszerne in *Parijs* vervoerd. Hier konden we ons voor het eerst in lange tijd wassen en kregen we ook goed te eten. Het transport ging dan verder naar de omgeving van *Montpelier*.

Vluchten

Pol had zich voorgenomen bij de eerste de beste gelegenheid naar huis te vluchten. In het kamp vernam hij dat een treinreis bij nacht de beste kans maakte. Het lukte om uit het kamp weg te komen en de zwerftocht be-

gon. Tijdens de dag moest hij zich verstoppen, links en rechts voedsel stelen en 's nachts een geschikte trein vinden die richting België reed. *'Ik moest soms onder de wagen hangen, maar de drang naar huis maakte mij taai en moedig'*, aldus Pol.

Van soldaat meester *Van Pouck* uit *Heist* die in een kamp verbleef vernam Pol dat zijn familie in *Salviac* verbleef en daar trok hij dan ook naartoe. Het was een goede beslissing, want in *Heist* was intussen een hulpactie gestart die vorm kreeg door een autobus naar *Frankrijk* te sturen om Heistenaars naar huis te brengen, ook de familie *Neyts* kon op deze manier gerepatriëerd worden.

In *Heist* kon Pol aan het werk op het garnaalvaartuig van zijn oom, *Fons Neyts*, de H.1 *'Marie-Germaine'*, met een *Humboldt* motor van 45 pk. In 1943 laat vader *Neyts* op de scheepswerf

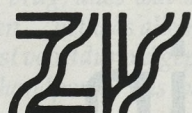
De Backer in *Zeebrugge* een houten garnaalvanger bouwen. Dat vaartuig, de Z.70, is in feite nooit geheel afgewerkt geraakt. Pol en zijn schoonbroer *Leon Gheselle* hebben er veel aan gewerkt, men wilde immers varen en vissen, en voor het af was, was het al aan het werk. Het was een gouden tijd voor de haringvangst. Het vaartuigje deed het goed, het was zeewaardig en gaf zekerheid, maar toch... Na de oorlog wilde Pol eerst en vooral het schippersbrevet halen, hij monsterde aan op de H.29 die later de Z.501 zou worden. Ook hier was het ABC-gloeikopmotortje van 60 pk aanwezig. Toen de H. 76 terug uit *Engeland* kwam, werd Pol schipper aan boord. Vader *Theodoor* verkocht de H.29.

In 1948 trouwt Pol met *Marie-Louise Vlietinck*. In het gezin komen er kinderen: *Norbert, Johnny, Christelle* en *Rudy*. Volgens Pol was het goed zo, want hij is altijd bij dezelfde vrouw gebleven. *Marie-Louise* kwam uit de vissersfamilie *Vlietinck (Raope)* en wist hoe het in de visserij reilde en zeilde, zij wist dus dat strakke teugels en goede overeenkomsten alles in goede banen zou houden.

Bijnamen

In *Heist* is men zeer snel aan een *lapnaam* toe, zo ook de vader van Pol. De grootvader van Pol was *Theodoor van Tchiepers* en grootmoeder was *Germaine van Tchiepens*. Vader *Theodoor* stond op een dag, zoals het voor een reder past, op de hoek van de *Zeedijk* in gezelschap van andere vissers en vertelde daar dat hij altijd een paar bananen mee op zee nam en hop het was gebeurd: het werd *'Theodoor van Banane'*.

Pol heeft een goede vriend gevonden



ZEEBRUGSE
VISVEILING NV

*samen mikken
op de markt
van morgen!*

ZV-koeltransport: vanuit 10 Europese havens aan redervriendelijke condities

nv Zeebrugse Visveiling

Vismijnstraat 12 te B-8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 41 20 — telex: 82120 Afslag B — Fax 050 / 54 50 18



Pol Neyts met zijn onlangs overleden vader (foto gw)

in sportpater *Van Cle*. Deze had horen vertellen hoe het vaarttuig waarop Pol voer en waarop *Kamiel van Fox* schipper was, door een duikboot in 1939 verwittigd werd dat België in oorlog was. Hij wilde daar graag meer over weten, heeft daarover brieven geschreven die door de oorlog te laat bij Pol zijn toegekomen. In 1944 konden Pol en de pater elkaar ontmoeten in de Kristus Koning kerk te Brugge. Pol was toen vergezeld van zijn vrienden *Sylvain Pykavet* en *Michel Van Halewyn*. Het eerste contact was wel een aparte ervaring want de pater was hardhorig en moest zich bedienen van een hoorn. Als sportpater kon hij veel vertellen over een onderwerp dat Pol toch minder bekend was. Hij kon zich bijvoorbeeld erg boos maken over het ongeval dat wielrenner *Richard Depoorter* was

overkomen...

Wanneer de pater ergens in West-Vlaanderen moest preken of er een sportavond begeleiden, dan deed hij alle moeite om bij de familie Neyts te komen. Hij kon zich dik lachen met de visserspraatjes en vertellingen van vader *Theodoor*. Toen Pol trouwde was het dan ook pater *Van Cle* die de plechtigheid mocht voltrekken. Het verliep niet naar wens van pastoor *Masschelein* omdat de pater niet de voorgeschreven woorden gebruikte. De pater werd er zo zenuwachtig van dat hij tegen de pastoor zei, dat het maar op zijn manier moest gebeuren en dat het voor god en de hemel zeer zeker allemaal in orde zou zijn. Ook de oudste zoon van Pol herinnert aan de vriend-pater, want *Norbert* werd afgeleid van *Norbertijn*, de orde waartoe de pater behoorde.

Reder

In 1951 laat Pol op Allerheiligen, samen met de scheepswerf *Deweerd*, de Z.547 '*Saturnus*' dopen. Hij kiest voor een *Klockner Humboldt* motor van 240 pk. Hij had zijn droom bereikt: de Z.547 was geen garnaalvanger meer, maar een groot vissersvaartuig. Ook toen was dergelijk vaartuig bouwen een hele onderneming, maar hij kreeg hulp en raad van *Leon Bultinck* uit *Bredene* die een vriend van zijn schoonvader was. *Antoine Stubbe* was motorist, *Jozef De Vinck*, *Hubert Van Massenhove* en *Tjeppe Van Keesjes* waren de bemanningsleden. Het was toen ook al geen goede periode in de visserij want 1.000 kg tongen plus vis brachten maar 10.000 frank op.

In mei 1963 laat Pol met vader *Theodoor* als mede-eigenaar de Z.527 '*Mercurius*' bouwen, een stalen vaartuig dat bij *Henk Zwart* in Nederland gebouwd wordt, voor de aandrijving

kiest men voor een *Bolnes*-tweetaktmotor van 300 pk.

1963 was ook het jaar van de grote aanvoer van tongen. De harde winter was daar volgens Pol oorzaak van. Met de Z.527 kon toen nog niet varen, die pas in augustus in de vaart. '*De Z.547 hebben we klaargemaakt toen we van de Witte Bank kwamen zodat er nog op de tongen kon gevist worden*'. Pol is toen gedurende vijf dagen niet van de brug weggeweest. Door gebrek aan rust, eten, drinken en slapen is hij bewusteloos gevallen en later binnengebracht in het hospitaal. Daar heeft hij dagen tussen leven en dood gezweefd. De vangst was met 11.000 kg tongen en 200 bennen vis evenwel uitstekend te noemen.

Op de Z.527 nam Pol toen zijn vriend *Marcel Lycke* als schipper en *Pierre De Vos* als motorist. Met *Lycke* had hij overigens altijd al een goede verstandhouding gehad en als ze elkaar op zee konden vinden, was het dik in orde. Tijdens zijn verblijf in het ziekenhuis had Pol tijd om na te denken en was hij verplicht te luisteren naar de goede raad van zijn familie. Als schipper op een vaartuig, ook nog aandacht te moeten hebben voor zijn ander vaartuig, was te veel van het goede. Hij besloot thuis te blijven en als de vaartuigen in de haven waren ervoor te zorgen dat alles geregeld was voor de verkoop en voor de volgende reis.

Bij de familie *Neyts* heeft men nu de smaak te pakken en in september 1968 komt de Z.526 '*Venus*' (met *Bolnes* tweetaktmotor 500 pk) van de scheepswerf *De Graeve* in de vaart. *Gust Flitser* wordt schipper. Over deze man wil Pol geen kwaad woord horen. Het was gewoon zijn beste schipper, die ook zijn kennis heeft doorgegeven aan de zonen, waarvoor Pol

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



Goede vrienden: Marcel Poppe (links), Pol Neyts en de oud-visserijalmoezenier (foto gw).

hem overigens nog altijd dankbaar is. Verder wilde Pol, dat zijn zonen àl de brevetten die de visserij voorzag, ook daadwerkelijk behaalden, want eigen volk met de nodige papieren op zak is een goede waarborg om een bedrijf draaiende te houden. Pol is ook blij dat hij zijn bemanningen lang kon houden, ook dat geeft vertrouwen en zekerheid.

De Z.547 wordt gesloopt. *Mijn Schuitje* zegt Pol. *'Het waren stukjes van mijn hart die weggenomen werden, telkens er wat verdween bij het slopen. Het vaartuig waarmee ik begonnen ben en waarop ik mij zo veilig voelde'*. Het schip had nochtans één en ander meegemaakt. In de februaristorm in 1953, ten noorden van IJmuiden, kregen ze rond middernacht een zware grondzee. *'Wij dachten dat het gedaan was met het vaartuig... en met ons... toch heeft het zich weeropgericht, maar de averij was enorm: het houten gedeelte van de brug, alles wat op dek stond, de vislieren... het was allemaal verdwenen. Er moest voortdurend gepompt worden... met de handpomp. Pas toen de hulpmotor weer gestart kon worden waren we wat gerust. De Z.527 'Leopold-Nera' van Leon Desmedt lag in de omgeving en die is toen vergaan. Bij het binnenkomen in de Oostendse haven is de volledige bemanning met onderkoelingsverschijnselen overgebracht naar het ziekenhuis. Wij begrepen nog altijd niet hoe we eruit geraakt zijn, dat vaartuig moet bijna met zijn kiel naar boven gelegen hebben.'*

Pol verkocht zijn vangst altijd in Oostende, omdat hij in Zeebrugge ontgoocheld was. Na zestien jaar is hij dan toch naar Zeebrugge gekomen, omdat directeur *Adolf Millet* de zaken anders en beter aanpakte.

Goede herinneringen zijn er verder nog aan de aktie ten voordele van *Sam Verbeke*, die door een ongeval gehandicapt werd. De solidariteit die toen bij de vissers aanwezig was deed goed aan 't hart. In 1974 vindt Pol een vennoot in *François Claeys* en in december komt de Z.27 *'Mercurius'* in de vaart met een *Industriemotor* van 930 pk. De Z.527 wordt later verkocht aan *Jan Cattoor*.

1980 wordt het bouwjaar van de Z.47 *'Saturnus'* en nu is het de werf van *Beliard* die bouwt in samenwerking met de werkhuizen van *Scap*. Aan boord komt een ABC-motor van 900 pk en zoon *Rudy* wordt de schipper. Het wordt uiteindelijk het vaartuig waaraan Pol het meeste plezier beleeft. Hierbij stopt het echter niet want op 15 januari 1983 brengt hij de Z.46 *'Neptunus'* in de vaart met een ABC-motor van 1200 pk en de werf van *Roger De Graeve* als scheepsbouwer. Tenslotte laat hij dan in 1992 de Z.47 *'De Marie-Louise'* bouwen. Deze jongste bouw heeft Pol geen plezier gebracht, gewoon omdat het schip in een periode komt waarin het met de sektor niet goed gaat. *'De visserij is'*, zo stelt Pol het, *'een eigenaardig beest, men weet nooit wat men er aan heeft, toch zit*

er veel goeds in.' Volgens Pol moet men de vissers zoveel mogelijk betrekken bij het beleid en de vissers op hun beurt moeten ook een bijdrage leveren door positief te reageren wanneer hun wat gevraagd wordt, en dit moet dan gebeuren op vergaderingen *'en niet aan de toeg'*.

'Onverdraaglijk', zo beoordeelt Pol de achterklap, roddels en ruzies tegenover wijlen *Pros Vandenbergh*e, *'Naast zijn vergissingen heeft Pros toch ook veel goeds gedaan'*, zo stelt Pol het. De grote vriendschap van de familie Neyts is echter weggelegd voor *Marcel Poppe*, die de Neyts steeds met goede raad heeft bijgestaan.

Wat Pol vandaag erg vindt, is de druk die er op de bemanning ligt. De wetten, reglementen, voorschriften, alles is ingewikkeld en onoverzichtelijk geworden, zodat men op zee steeds met de vrees moet leven dat men in overtreding is, dat er een boete komt, of dat men opgeleid wordt. *'Onverdraaglijk stresserend! Het wordt tijd, dat we samen akties voeren ter bescherming van het familiebedrijf'*.

J. De Vocht

quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT



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

'day and night service'

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

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR



BELGACOM

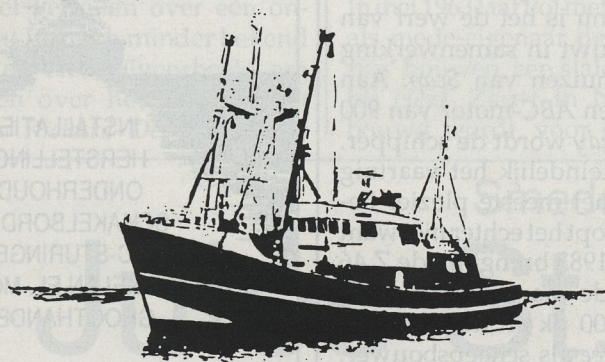
Radio Maritieme Diensten Oostende

**RMD / BELGACOM
DEMONSTREERT
DE AUTOLINK-RT
APPARATUUR**

**AUTOMATISCHE RADIOTELEFOONDIENT
VOOR SCHEPEN VIA BELGISCHE
KUSTSTATIONS**

TEN DIENSTE VAN DE VISSERIJ

IEDEREEN WELKOM



ZEEBRUGGE

STEIGER NIEUWE VISMIJN

maandag 13 december 1993
woensdag 15 december 1993
dinsdag 21 december 1993

telkens van 8.30 tot 12 uur

OUDE VISMIJN
(tussen steiger en café Rembrandt)

vrijdag 17 december 1993

van 8.30 tot 12 uur

OOSTENDE

HENDRIK BAELSKAAI
(rechtover REDERSCENTRALE)

maandag 20 december 1993
woensdag 22 december 1993

telkens van 8.30 tot 12 uur

NIEUWPOORT

VISMIJN

dinsdag 14 december 1993
donderdag 16 december 1993

telkens van 8.30 tot 12 uur

met medewerking van :

AMRC

INES

SAIT

Nu de Regie voor Maritiem Transport (RMT) de P&O-stal voor Sally Lines wisselt... en vlak voor de Kanaaltunnel haar deuren opent, is het de geschikte tijd om de geschiedenis van de Oostendse ferrylijn te publiceren...

Er zijn boeiende maar evenzeer schrikbarende tijden in het vooruitzicht. Haalt de RMT als zelfstandig staats(regie)bedrijf zijn 150ste verjaardag? That is the Question. Misschien overleeft de RMT het wel. De Oostende-Dover-verbinding evenwel is op 31 december 1993 geschiedenis.

Oprichting

VANAF APRIL 1815 had de Britse postdienst een overtocht tussen Dover en Oostende ingericht om zodoende het postverkeer te regelmatig te laten verlopen. Er werd tweemaal per week heen en weer gevaren en het Koninkrijk der Nederlanden (1) betaalde daarvoor jaarlijks £ 1 000 aan de Britten. Later kwamen er wekelijks vier overtochten. Afhankelijk van weer en wind (zeilschepen!) duurde zo'n tocht 5 tot 8 uur.

Het waren stormachtige tijden. Na het aanleggen van de treinverbinding *Oostende-Brussel* (1938) enerzijds en *Dover-Londen* (1844) anderzijds, was er meteen, via de postboot, een stabiele verbinding tussen Brussel en Londen.

De overvaarten tussen *Dover* en *Oostende* namen in belang toe met de ontwikkeling van het treinverkeer. Vanaf *Oostende* kon

De geschiedenis van de lijn Oostende - Dover (I)

men na verloop van tijd via *Wenen* naar *Konstantinopel* en zo verder naar *Azië* en de *Oriënt*. Vanaf datzelfde *Oostende* kon men ook via *Sint-Petersburg/Moskou* met de trans-Siberische spoorweg tot in *Japan* geraken ('*London-Tokio in 15 dagen!*' zo stond er op de affiches).

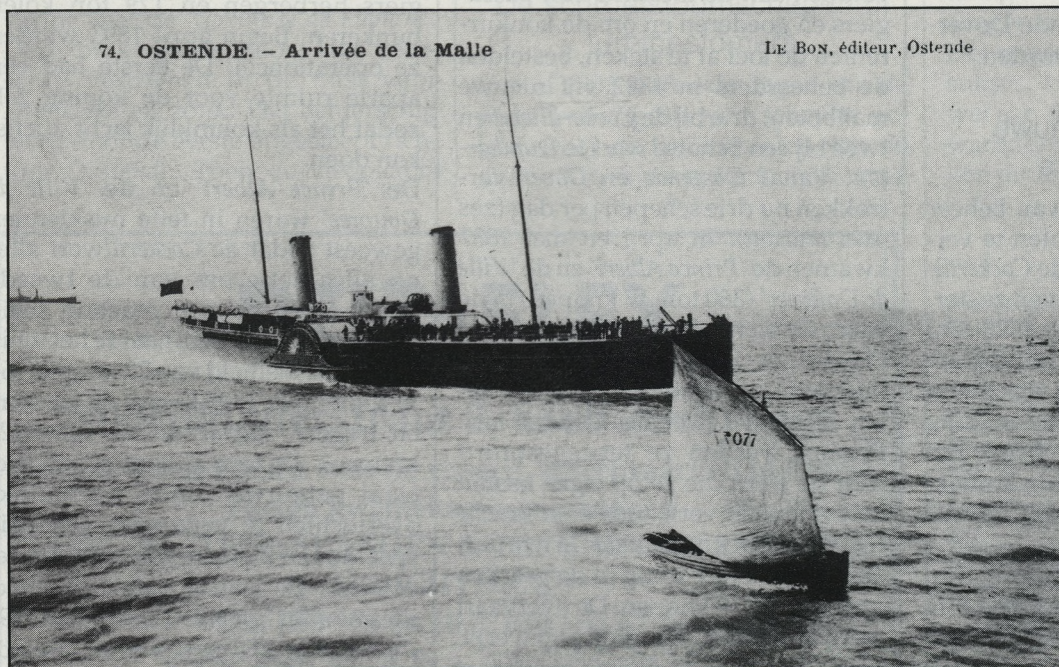
Reeds in 1844 was een werkgroep opgericht die de Belgische deelname aan de overvaarten naar *Albion* moest voorbereiden. Op 9 juli 1845 werd de Belgische *Oostende-Doverlijn* officieel opgericht. Het eerste schip was de in Engeland gebouwde '*Chemin de Fer*' (340 ton, 12 knopen).

Vanaf 4 maart 1846 begon de mailboot, in afspraak met de Britse postdienst, om de andere dag aan

een overtocht. De Belgen legden in 1847 twee nieuwe mailboten in die gebouwd werden op de *John Cockerillwerf* (2) te *Seraing*: de '*Ville d'Ostende*' (vanaf augustus) en de '*Ville de Bruges*'. (vanaf december). De Belgische rederij kon nu één overvaart per dag garanderen. De mailboten waren van het type stoomschepen met zijdelingse paddels, dus zonder schroef (zie foto op deze bladzijde).

In 1852 kregen de drie vaartuigen een andere naam. De '*Chemin de Fer*' werd de '*Diamant*', de '*Ville d'Ostende*' werd de '*Rubis*' en de '*Ville de Bruges*' werd de '*Topaze*'. In 1859 vervoegde de '*Emeraude*' de vloot. In 1863 kwam de te *Hoboken* oorspronkelijk voor hydrografisch werk ontwikkelde '*Belgique*' de maildiensten vervoegen. Deze '*Belgique*' werd in 1869 verlengd en in 1879 uiteindelijk terug afgevoerd als hydrografisch schip op de *Schelde* (3).

Tot juni 1863 moest de Belgische staatsrederij de diensten delen met de Britse rederij *Jenkins & Churchward* die alle Britse post naar Oostende bracht terwijl onze mailboten alle Belgische post naar Dover meenamen. Vanaf juli 1863 verkregen de Belgen het monopolie om veerdiensten te verrichten tussen *België* en *Dover* (4). Het nieuwe postkontraat met de Brit-



74. OSTENDE. — Arrivée de la Malle

LE BON, éditeur, Ostende

Aankomst van de ferryboot 'Leopold II' te Oostende



De 'Princesse Clementine' vaart uit. Net als nu moesten de vissersvaartuigen wachten tot wanneer de mailboot buiten was. De reddingsboten vooraan op de ferry werden bij iedere storm beschadigd. Daarom verdwenen ze later, bij een verbouwing, naar achteren.

ten behelste twee afvaarten per dag in beide richtingen (dus vier overvaarten in totaal). De Belgische staat kwam daarvoor echter mailboten te kort. Snel werden twee schepen gecharterd: de Britse 'Scud' en de 'Princess Clementine'. De rederij ging daarna vlug op zoek naar goede tweedehandsmailboten. Ze vond die in het vroegere Calais-Doverschip 'John Penn', omgedoopt tot 'La Perle' en de Britse 'Queen of the French' omgedoopt tot 'Saphir'.

Tegen 1865 was de Oostende-Doverlijn een vaste waarde geworden.

Expansie met nieuwe paddelstomers

In 1866 besliste de raad van beheer om alle bestaande mailboten te vervangen door nieuwe. Bij de Cockerillwerf te Hoboken werden zeven zusterschepen besteld die groter (520 ton) en, door het gebruik van een nieuw staalprocédé en sterkere machines, sneller (16 knopen) zouden zijn. Hiermee zou ook het gebruik om mailboten naar leden van de koninklijke familie te noemen zijn intrede doen.

In 1867 liep de 'Louise-Marie' van stapel, gevolgd door de 'Leopold I' in 1868, de 'Marie-Henriëtte' in 1869, de 'Comte de Flandre' en de 'Comtesse de Flandre' in 1870, gevolgd door de

'Prince Baudouin' in 1872 en de 'Parlement Belge' in 1873. Hun klipperromp, boegspriet en boegbeelden herinnerden nog aan de zeilboten van weleer, maar het waren wel degelijk krachtige stoomschepen. De Oostendse haven werd in die tijd trouwens aangepast. De Frans-Pruisische Oorlog (1870-1871) zorgde voor een trafiektename (1869: 18.500 passagiers; 1870: 37.000 personen; 1871: 68.000 personen). Om te voldoen aan de toename van passagiers en goederen en om de concurrenten de loef af te steken, bestelden de beheerders in 1882 vijf nieuwe mailboten: drie bij de Cockerillwerf en twee bij een Schotse werf te Dumbarton. Vanaf Oostende en Dover vertrokken nu drie schepen per dag (zes overvaarten). In april en mei 1887 kwamen de 'Prince Albert' en de 'Ville de Douvres' (860 ton, 17 knopen) in de vaart. Ze werden gevolgd door de 'La Flandre' in 1888. Volgens kontrakt moesten de schepen 17,5 knopen halen. De eerste twee haalden die niet. Prompt werden ze teruggestuurd naar de werf, die ze op eigen kosten met vijf meter verlengde en er krachtiger machines inplaatste. In februari 1890 kwamen ze terug in de vaart en voeren toen 19 knopen. De overvaart werd in 3 uur 40 minuten afgewerkt. Terwijl de twee mailboten aangepast werden, namen de charterboten

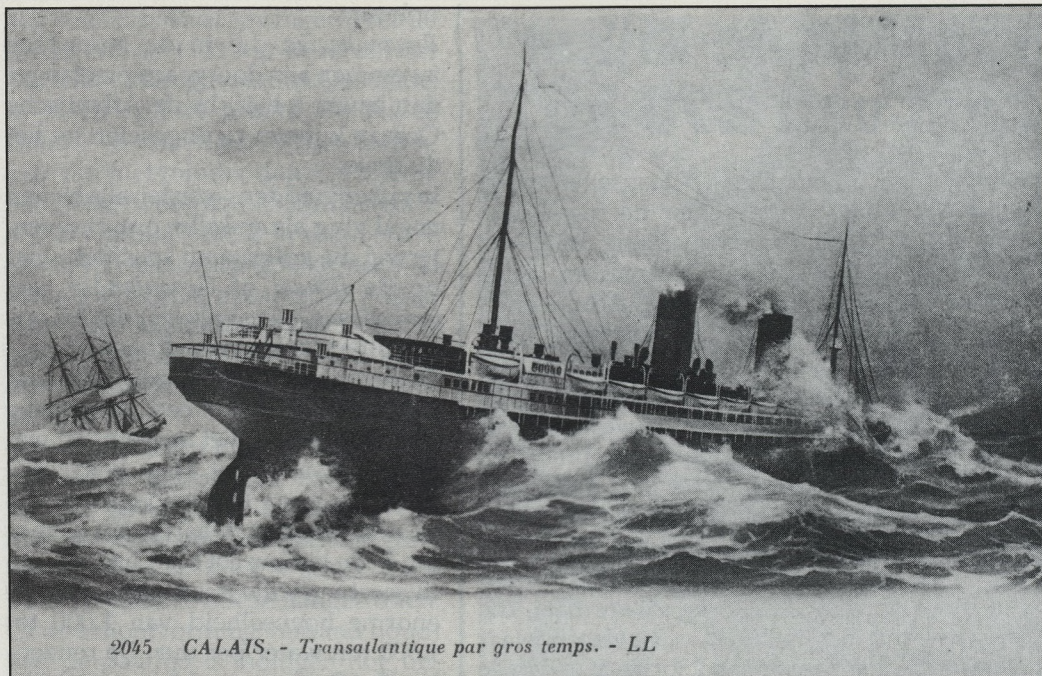
'Manx Queen' (5) en het Duitse lijnschip 'Freia' (gebouwd in 1885) hun plaats in. Op 17 juni 1888 kwam vanuit het Schotse Dumbarton de 'Princesse Henriëtte' (1000 ton) te Oostende toe. De Belgische regering had met de werf een vlijmscherp kontrakt afgesloten dat hoge eisen stelde. Dit resulteerde in een prachtig schip dat 21 knopen haalde. Het was het snelste schip ter wereld in de commerciële vaart. Er waren deze keer ook aparte kabinen voor de bemanning van 6 officieren, 14 stokers en 12 matrozen. De mailboot kon 91 ton kolen opslaan. Aan de eerste overvaart — die welgeteld nauwelijks 2

uur 55 minuten duurde! — nam koning Leopold II deel. In november 1888 werd het zusterschip 'Princesse Josephine' opgeleverd. Beide schepen hadden zowel vooraan als achteraan scherpe stevens waardoor het achteruit varen in de Oostendse haven gemakkelijker werd.

Altijd maar nieuwe bestellingen

In januari 1892 bestelde men opnieuw twee mailboten: de 'Leopold II' te Dumbarton en de 'Marie-Henriëtte' (2de) bij Cockerill te Hoboken. Beide vaartuigen waren groter dan de voorgaande, ze konden 400 passagiers herbergen en 129 ton kolen bunkeren. Begin april 1893 werden ze operationeel. De eerste had een aparte ruimte voor de koning zelf zodat het als koninklijk jacht dienst kon doen.

De 'Prince Albert' en de 'Ville de Douvres' waren in feite miskleunen geweest zodat de Cockerillwerf alles op alles zette om van de tweede 'Marie-Henriëtte' een prachtig schip te maken. In mei 1892 haalde het schip de rekordsnelheid van 22 knopen (6). In september 1895 kwam de kleinere en tragere 'Rapide' in de vaart (20 knopen). Deze mailboot werd speciaal gebouwd om de nachtelijke overtochten te verzorgen. Snelheid speelde een kleinere rol, comfort des te meer. De laatste paddelmailboot die voor de Oostende-Doverlijn in 1896 de werf te Hoboken verliet was de 'Princesse Clementine'. ook dat schip



2045 CALAIS. - Transatlantique par gros temps. - LL

De postdiensten moesten in alle weer en wind plaatsvinden. Eén en ander inspireerde een onbekende kunstenaar tot dit beeld van de transatlantische ferryboot voor Calais.

liep 22 knopen. Het interieur was prachtig. De mailboten kregen toentertijd alle een bepaalde Franse stijl mee, de 'Princesse Clementine' werd evenwel ingericht met zware massieve meubels en luchters, alles in Vlaamse stijl.

De laatste zes paddelstomers waren gewoon *het summum* van alles wat toen bereikt kon worden. Ze waren vermaard in de hele zeevaartwereld. De toename van de scheepvaart doorheen de Dover Straits begon zijn tol te eisen. Op 29 maart 1889 kwam de 'Princesse Henriëtte' (2de) in aanvaring met de 'Comtesse de Flandre'. Deze brak middendoor. Het voorschip verdween in de mist voor *Duinkerke* en zonk. Het achterschip werd door de eerste opgesleept richting *Oostende*. Toen de sleepkabel

brak, dreef het achterschip met een aantal bemanningsleden weg. Het werd nooit meer teruggevonden. Alles samen verloren toen 19 mensen het leven. In 1902 verloor de 'Marie-Henriëtte' een paddel. Het schip dreef stuurloos rond, midden in een storm. De 'Prince Albert' vond de mailboot. Met de hulp van twee sleepboten bracht hij het schip te *Oostende* binnen. Alles samen had de overtocht 2 dagen en 15 uur geduurd; de langste overtocht ooit genoteerd!

De schroefstoomschepen of turbinestomers

In juni 1903 waren de dagen van de paddel-voortgestuwde schepen geteld. Door de concurrenten van de *Calais-Dover*lijn werd een nieuw type

schip ingelegd, de 'Queen'. De beheerders van de *Oostende-Dover*lijn sprongen onmiddellijk op de boot. Ze bestelden bij *Cockerill* een schip voortgestuwd met een schroef aangedreven via stoomturbines. De techniek om stoomturbines te ontwikkelen bestond nog niet in België. Dus werden de krachtbronnen aangekocht te *Wallsend-on-Tyne* in Engeland. Het nieuwe schip, de 'Princesse Elisabeth' kwam in de vaart op 11 september 1905. Die mailboot kon 1100 passagiers aan boord nemen en liep 24 knopen; een wereldrekord dat het schip behield tot de 'Lusitania' en de 'Mauretania' van de *Cunard Line* het op hun naam schreven.

In 1909 werden nog 2 dergelijke schepen besteld. In 1910 kwamen de 'Jan Breydel' en de 'Pieter de Coninck' in de vaart. Ze liepen elk 25 knopen. Dat jaar bracht de veerlijn 223.000 passagiers over. In 1911 werden de 'Prince Albert' en de 'Ville de Douvres' verkocht.

Ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling in 1913 te Gent vervoegden nog twee schepen de vloot: de 'Stad Antwerpen' en de 'Ville de Liège'. Ze waren beide kleiner en trager en werden gebouwd om in de winter maanden te functioneren. Beide waren uitgerust met speciale watertanks (slingertanks) die het stampen en slingeren op zee moesten voorkomen. Het systeem kende niet het gewenste succes. Het toont ons vandaag evenwel aan dat de beheerders niet bang waren om als eersten nieuwe technieken uit te proberen.

Vervolgt
Daniël Pots

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

- (1) De Belgische staat ontstond pas in 1830.
- (2) De Brit John Cockerill vestigde zich in 1820 te *Seraing* aan de Maas en startte er een scheepswerf. In 1848 opende hij een nieuwe werf te *Hoboken* bij Antwerpen.
- (3) De 'Belgique' kwam begin 1865 in het nieuws toen het de post en de verschrikte passagiers van de *Calais-Dover*mailboot 'Sapphire' overnam en het betrokken schip *Dover* binnensleepte, nadat het in aanvaring gekomen was met het Amerikaanse zeilschip 'Fanny Buck'.
- (4) Dit duurde tot wanneer *Townsend Car Ferries* in 1966 een dienst opende tussen *Zeebrugge* en *Dover*.
- (5) Het *Ex-Folkestone-Boulogne*-lijnschip 'Duchess of Edinburgh', gebouwd in 1880.
- (6) Omdat het bepalen van een rekordsnelheid altijd in dezelfde omstandigheden zou plaatsvinden, gebeurden alle metingen (van gelijk welk schip van gelijk welke nationaliteit) toen in de monding van de *Clyderivier* in Schotland.

Z 39 'Zuiderzee' in de kijker met reuzenhaai van 276 kg

SONJA, DE ECHTGENOTE van de Oostendse scheepsmecanici *Renaud* wist het de donderdag 4 november al te vertellen. De Z.39 van haar vader *André Vantorre* had een grote haai gevangen die zondag in Oostende zou aankomen. De media waren er als de kippen bij om een glimp op te vangen van het schrik-aanjagend beest. In werkelijk ging het om een ongevaarlijke reuzenhaai zoals er de voorbije jaren, bijna steeds in november, al verschillende werden aangevoerd.

Telkens er een haai in één van de Belgische vismijnen belandt breken de discussies los. "t Is een apekalle zegt de ene, een haringhaai beweert een andere kenner. Maar neen, 't is duidelijk een neushaai' orakelt een derde specialist terwijl een vierde stem zich in het debat mengt — helemaal geen haaienkaas gegeten natuurlijk — die volhoudt dat het een *Latour* is. Zelfs de veeartsen-veterinaire keurders hebben geen onfeilbaar oordeel. Dat werd bij de discussies rond de laatst aangevoerde haai nog maar eens bewezen. *Eddy Eneman*, competente viskenner en gids in de Oostendse vismijn en het Noordzeeaquarium van dezelfde stad, liet er geen twijfel over bestaan dat het wel degelijk om een vrouwelijke reuzenhaai (*Cetorhinus maximus*) ging, een planktoneter die eerder zeldzaam is voor onze kust, maar in de Noordzee vaak voorkomt.

De Z.39 had een 17-daagse reis in het *Bristol Kanaal* achter de rug. Naast 5.500 kg tong zaten er nog 285 kisten (14.250 kg) andere vis in ruim, waaronder aardig wat *tarbot*. Al bij al goed voor een flinke besomming. Trekpleister was de 3,87 meter lange haai die zondagmiddag werd gelost en de nacht in een van de nieuwe koelcellen doorbracht. Op de veiling bracht de haai nog aardig wat geld op, niettegenstaande het papperige vlees niet als een delicatessen geldt. Groothandelaar *Redgy Verleye* bood 57 frank/kg voor de 276 kg zware haai, die uiteindelijk bij de Gentse vishandelaar *Guido Meerschaut* voor de deur aan de Gentse Groentenmarkt zou uitgesteld worden. Die handelaar is trouwens vaker afnemer van haaien, dat was ondermeer het geval met de voshai (*Alopias vulpinus*) van 285 kg die enkele jaren geleden werd aangevoerd door de O.192 *Lydie-Madeleine*.

Geen apekalle

De reuzenhaai doet qua lichaamsbouw aan de *haringhaai* (*Lamna nasus*) denken, ook *neushaai* of *Latour* (lat-oer) in de volksmond, of aan de *mako* of *makreelhaai* (*Isurus oxyrinchus*). Met een lengte tot 15 meter en een gewicht tot 4.000 kg is de reuzenhaai een van de grootste gewervelde dieren en de langste haai in de Europese zeeën. Uit de enorme lever wordt levertraan gewonnen. Als konsumptievis komt hij niet op de markt, dit in tegenstelling tot de *haringhaai* die fijn vlees

oplevert.

Reuzenhaaien die in de Noordzee zwemmen zijn doorgaans niet langer dan zeven meter. In de Atlantische Oceaan kunnen ze uitgroeien tot het dubbele.

In visserijmiddens worden alle haaien nogal vlug als *apekallen* omschreven, terwijl die volksnaam specifiek slaat op de *ijshaai* of *Groenlandse haai* (*Somniosus microcephalus*) die bij ons nog uiterst zelden wordt aangevoerd. De reuzenhaai is dan ook helemaal geen *apekalle*, maar een vreedzame planktoneter die het instromend water (hij zwemt met open bek) zeft door zijn grote kieuwboogaanhangsels (*kieuwfilter*), waarbij het plankton in de kieuwzeef blijft hangen. Zo filtreert een volwassen reuzenhaai de enorme hoeveelheid van 1.000 tot 1.500 ton water per uur. De reuzenhaai heeft ongewoon kleine en talrijke tanden en is niet agressief of gevaarlijk voor de mens. Ook kenmerkend voor de reuzenhaai zijn de zeer lange kieuwspleten achter de kop. Ze lopen bijna van bovenop de kop tot aan het midden van de borst. Bij de sikkelvormige staartvin valt ook op dat de bovenste vleugel iets langer is dan de onderste. De reuzenhaai is levendbarend (*vivipar*) en brengt een of twee jongen ter wereld die circa 150 cm groot zijn bij de geboorte.

Vangsten

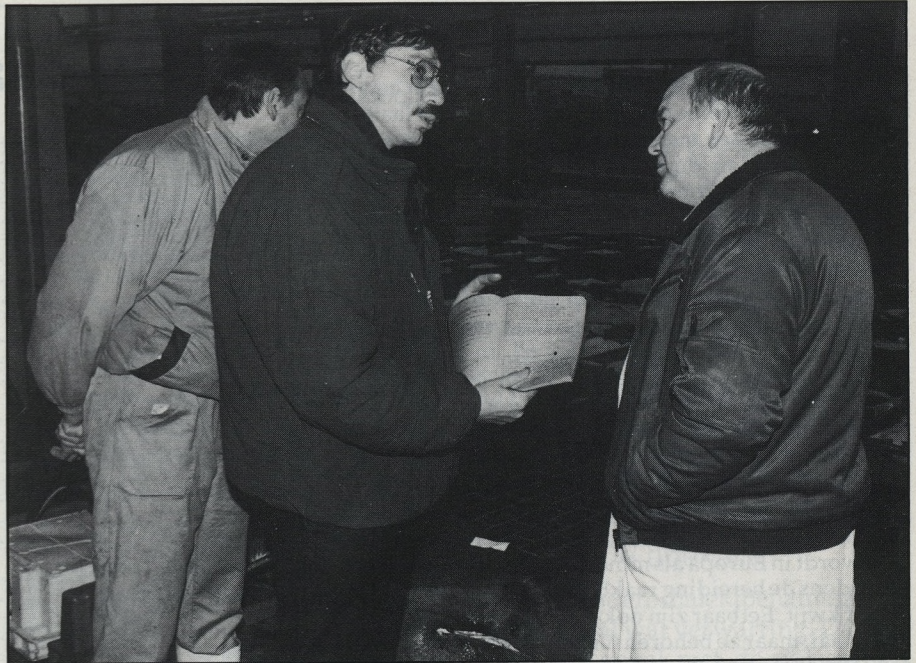
Vangsten van reuzenhaaien zijn niet zò zeldzaam. *Eddy Eneman* vermeldt in zijn boekje *De Zeevissen van België* (1988) over de vangst van een exemplaar in '83 door een pleziervaarttuig op de visgrond *Trapegeer* en een tweede specimen gevangen door de O.275 *Deo Volente* bij de *Noordhinder* in '85. Wij vulden intussen dit lijstje aan met de aanvoer van een reuzenhaai in november '88 door de O.35 *Torbay* (200 kg), een reuzenhaai gevangen door de N.708 *Ruytingen* (160 kg) in september '89, exemplaren afkomstig van de Z.50 *Tijl* en de Z.502 *Regine* (345 kg) in november '89 en



André Vantorre en dochter *Sonja*, schipper *Johan Degroote* (schoonbroer van *André Vantorre*), stuurman *Jan Geselle*, motorist *Marino De Groote*, hulpmotorist *Ludo Popelier*, matroos *Johan Savels* en scheepsjongen *Tony Demunter* poseren bij hun bijna vier meter lange trofee. (Foto gw)

nog een reuzenhaai gevangen door de O.154 Wilmar (143 kg) in november '90, telkens aangevoerd in Oostende. In Nieuwpoort bracht de N.723 Pallieter in november '90 een reuzenhaai van niet minder dan 428 kg binnen en het tweespan N.535 Golfbreker / N.590 Horizon bracht in oktober '92 ook al een reuzenhaai (250 kg) aan wal in Nieuwpoort. We noteerden prijzen voor deze haaiensoort van 15 tot 50 frank. Voor de jongste vangst werd dus duidelijk een hoge prijs (57,-) betaald.

Opvallend is dat bijna uitsluitend in het najaar geïsoleerde exemplaren worden gevangen. Nochtans zwemmen reuzenhaaien doorgaans in grote scholen van 50 tot 250 stuks. Even vaak worden ze alleen aangetroffen. Of de schoolvorming verband houdt met de paaitijd is biologen nog onduidelijk. Hun verspreidingsgebied ligt in het gematigde en koude noordelijke deel van de Atlantische Oceaan, aan de oostzijde van Noord-Afrika tot IJsland en Noord-Noorwegen. In het westen van de Middellandse Zee komt hij eveneens voor. 's Zomers verblijft de reuzenhaai in



de noordelijke streken en in de winter trekt hij zich in dieper water terug. Tijdens die periode wordt de kieuwzeef afgebroken en pas in volgend voorjaar ontwikkelt hij een nieuwe kieuwzeef. Het dier vegeteert blijkbaar al die tijd op zijn voedselreserves. (gw)

Eddy Eneman haalde er zijn boekje bij om een veterinaire keurder te bewijzen er wel degelijk een reuzenhaai is aangevoerd. (Foto gw)

Tekening volgende bladzijde: vier verschillende haaiensoorten die vaak verward worden (van boven nr onder): mensenhaai, haringhaai, neushaai of Latour, makreelhaai en reuzenhaai.



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

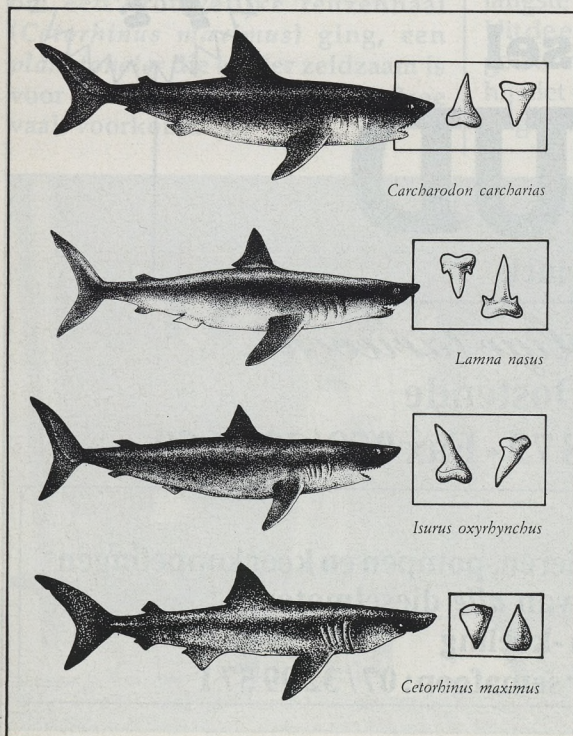
Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59



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

De haai als konsumptievis

EENKLEINE OPSOMMING kan leiden tot een beter inzicht in de uiteenlopende haaienfamilies. Haaien zijn *kraakbeenvissen* met een langgerek, torpedovormig lichaam. Van de circa 250 soorten worden er slechts enkele als konsumptievis gebruikt. De Fransen waarderen het zachte vlees van de **haringhaai**, vaak verkocht en opgediend als *kalfsvis* (omwille van de kalfsvleessmaak) of als *tonijn* of *zeesteur*. Ook **hondshaai** of *saumonette* wordt gewaardeerd in de Middellandse Zeelanden. In Engeland verkoopt men **hondshaai** als *rocksalmon* of *rock eel*. In Nederland wordt **hondshaai** in gefileerde vorm eveneens als *zeepaling* of *zeezalm* verkocht. Iets beter aangeschreven staat de **kathaai**. Het witte vlees van de **grauwe haai** staat in Italië hoog in aanzien als de beste konsumptievis onder de haaien. Ook de **gladde haai** geldt, vooral in de wintermaanden, als voortreffelijk konsumptievis. Het vlees van de nauwwerwante **ruwe haai** wordt in Europa als minderwaardig beschouwd. Pas tijdens de bereiding raakt het zijn krachtige hondelucht kwijt. Eetbaar zijn ook de **spitssnuithaai** en de **zandhaai**, maar ze behoren niet tot de echte delicatessen. Het vlees van de in Japan gegeerde **hamerhaai** wordt op Zuid Europese markten dikwijls aangeboden als *zwaardvis* of *tonijn*. **Doornhaai** heeft als konsumptievis een aanzienlijke economische betekenis. In Denemarken noemt hij *koningsaal*. Gerookt komt hij op de markt als *zeepaling*, in Duitsland *Schillerlocken* geheten. Het stevige witte vlees van de **schoorhaaien** (o.a. de *zeeengel*) is eveneens gewild. Naar het vlees van de **voshaai**, goed van smaak, is bij ons weinig vraag omdat het taai is. In Noord-Amerika geldt hij dan weer als een uitstekende konsumptievis. Japanners vinden de in Europa weinig gewaardeerde **blauwe haai** lekker, een haai waarvan de huid als schuurmiddel wordt gebruikt of net als het vel van de **hamerhaai** en de **Groenlandse haai** tot leder wordt verwerkt. In Aziatische landen is de handel in gedroogde haaievinnen, bestemd voor soepbereidingen, goed ingeburgerd. Misslotte zijn er nog een aantal haaien die waardevolle levertraan opleveren, o.m. de **reuzenhaai**, **Groenlandse haai** en de **haringhaai**. (gw)



Alle haaien op een rij

Suborde KAMTANDHAAIEN.....	(Notidanoidei)
FAMILIE GRAUWE HAAIEN.....	(Hexanchidae)
Grauwe haai	Hexanchus griseus
?.....	Hexanchus cirinus
Spitssnuithaai.....	Heptanchias perlo
Suborde FRANJEHAAIEN.....	(Chlamydoselachoidi)
FAMILIE FRANJEHAAIEN.....	(Chlamydoselachidae)
Franjehaai	Chlamydoselachus anguineus
Suborde VARKENSHAAIEN.....	(Heterodontoidei)
FAMILIE VARKENSHAAIEN.....	(Heterodontidae)
Japane varkenshaai.....	Heterodontus japonicus
Suborde ECHE HAAIEN.....	(Galeoidei)
FAMILIE ZANDHAAIEN.....	(Carchariidae)
Roofhaai	Carcharias ferox
Zandhaai	Carcharias taurus
FAMILIE NEUSHAAIEN.....	(Scapanorhynchidae)
Japane neushaai	Scapanorhynchus owstoni
FAMILIE MAKREELHAAIEN.....	(Isuridae, ook Lamnidae)
(mensenetende haaien)	
□ Mensenhaaien.....	Carcharodon
Mensenhaai	Carcharodon carcharias
(gevaarlijkste soort)	
□ Haringhaaien.....	Lamna
Haringhaai.....	Lamna nasus
Makreelhaai.....	Lamna ditropis
□ Makreelhaaien of mako's.....	Isurus
Makreelhaai of mako.....	Isurus oxyrinchus
?.....	Isurus paucus
FAMILIE REUZENHAAIEN.....	(Cetorhinidae)
Reuzenhaai	Cetorhinus maximus
FAMILIE VOSHAAIEN.....	(Alopiidae)
Voshaai.....	Alopias vulpinus
FAMILIE WALVISHAAIEN.....	(Rhincodontidae)
Walvishaai.....	Rhincodon typus
FAMILIE BAKERHAAIEN.....	(Orectolobidae)
Australische tapijthaai.....	Orectolobus maculatus
Zebrahaai.....	Stegosoma fasciatum
FAMILIE HONDHAAIEN.....	(Scylliorhinidae)
Hondshaai	Scylliorhinus caniculus
Kathaai	Scylliorhinus stellaris
Spaanse hondshaai.....	Galeus melanostomus
FAMILIE GLADDE HAAIEN.....	(Triakidae)
Gladde haai of toonhaai.....	Mustelus mustelus
Noordelijke gladde haai.....	Mustelus asterias
Gevlekte gladde haai.....	Mustelus punctatus
Gladde hondshaai.....	Triacodon obesus
FAMILIE VALSE GLADDE HAAIEN.....	(Pseudotriakidae)
Atlantische gladde haai.....	Pseudotriakis microdon
FAMILIE ROOFHAAIEN.....	(Carcharhinidae)
(menseneters)	
Blauwe haai.....	Prionace glauca
Tijgerhaai.....	Galeocerdo cuvieri
Ruwe haai.....	Galeorhinus galeus
Atlantische mensenhaai.....	Carcharhinus plumbeus
Grauwe rifhaai.....	Carcharhinus leucas
Speerhaai.....	Carcharhinus melanopterus
Zwartstijphaai.....	Carcharhinus limbatus
FAMILIE HAMERHAAIEN.....	(Sphyrnidae)
Grote hamerhaai.....	Sphyrna mokkaran
?.....	Sphyrna tudes
Gewone hamerhaai.....	Sphyrna zygaena
Suborde DOORNHAAI ACHTIGEN.....	(Squaloidei)
FAMILIE ZEEVARKENSHAAIEN.....	(Oxynotidae)
Zeevarkenshaai.....	Oxynotus centrina
FAMILIE DOORNHAAIEN.....	(Squalidae)
Doornhaai.....	Squalus acanthias
Zwarte doornhaai.....	Etmopterus spinax
Blainville doornhaai.....	Squalus blainville
FAMILIE VALSE DOORNHAAIEN.....	(Dalatiidae)
Groenlandse haai.....	Somniosus microcephalus
Lemargo.....	Somniosus rostratus
Chocoladehaai.....	Dalatias licha
FAMILIE STEKELHAAIEN.....	(Echinorhinidae)
Stekelhaai.....	Echinorhinus brucus
Suborde ZAAGHAAIEN.....	(Pristiophoroidei)
(niet verwarren met zaagvissen)	
Suborde SCHOORHAAIEN.....	(Squatinoidei)
FAMILIE SCHOORHAAIEN.....	(Squatinaidae)
Zeeengel.....	Squatina squatina
?.....	Squatina oculata
?.....	Squatina aculeata

Voor het Oostendse dialect is erg rijk aan woorden uit de visserij. Niet verwonderlijk wanneer men weet dat een eeuw geleden één op twintig Oostendenaars visser was. Logisch dat er ook voor heel wat vissoorten volkse benamingen bestaan. Sommige soorten hebben zelfs meerdere benamingen. Voor zee-duivel (*Lophius piscatorius*) wordt zowel roggefretter, roggevreter, stêrt, stêrvis als lotte gebruikt. De steenbol (*Trisopterus luscus*) is een steenpost, post of platte kast.

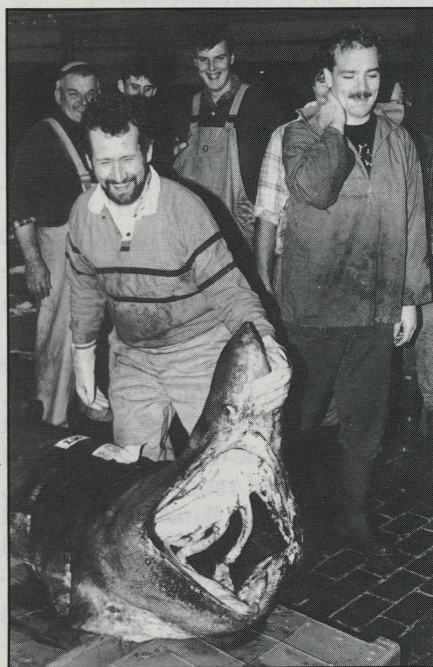
De benaming kan ook van streek tot streek verschillen. De stekelrog (*Raja clavata*) is aan de Oostkust een staart en in Oostende zijn de volwassen vrouwelijke exemplaren grote roggen, terwijl een driestaart een mannelijke blonde rog (*Raja brachyura*) is.

In andere gevallen duidt men met de volksnaam meer dan een vissoort aan. De ruwe haai (*Galeorhinus galeus*) is een stinkhaai, een steenhaai, een zeiker of een zandhaai in het populaire taalgebruik. De gevlekte haai (*Mustelus asterias*) is eveneens een stinkhaai, zeiker of zandhaai en ook voor de gladde haai of toonhaai (*Mustelus mustelus*) gelden de zelfde volkse benamingen (volgens 'De Zeevissen van België' van Guido Rappé en Eddy Eneman)

Andere soorten worden nog onderverdeeld volgens geslacht. Blonde rog (*Raja brachyura*) wordt keel of tiltekeel genoemd als hij mannelijk is en moerekeel voor vrouwelijke exemplaren.

Ook het onderscheid in grootte laat in het dialect woorden na. Naargelang de grootte is kabeljauw een koerseperretje of stokperretje, papgulle, gulle, kabeljauw of zwien. Termen als scherpstaaarten, halvemans en

't Is niet omdat de vissers een haai vangen dat ze hem ook zo noemen!



Stuurman Jan Geselle kijkt toe hoe Ludo de bek de bek van de reuzenhaai opent om de afwezigheid van tanden te tonen. De reuzenhaai is echter niet tandloos, maar heeft zeer kleine en talrijke tanden. (Foto gw)

katroggen duiden eveneens de grootte aan van bepaalde rogsoorten.

Veel van die dialectbenamingen zijn nog in zwang. De latoer (latour) of haringhaai, ook makreelhaai of neushaai genoemd, (*Lamna nasus*), het zèèjoentje of hondshaai (*Scyliorhinus canicula*), de schoate of vleet (*Raja batis*), de elektrische rogge voor gewone sidderrog (*Torpedo nobiliana*) of gemarmerde sidderrog (*Torpedo marmorato*) en de rooboard of rode poon (*Trigla lucerna*).

Andere namen zijn niet zo algemeen

verspreid of gaan geleidelijk verloren omdat ze alleen nog door oudere vissers worden uitgesproken. Dat geldt voor de bargelotte of zeeëngel (*Squantina squatina*). Andere benamingen zijn recente 'uitvindingen', zoals motocyclisten voor spiering (*Osmerus epelanus*). Ook de koor-naarvis (*Atherina presbyter*) wordt soms ten onrechte spiering genoemd. Het gebruik van volksnamen werkt dus niet altijd de duidelijkheid in de hand.

De apekalle

Omtrent andere dialectbenamingen heerst nogal wat verwarring. Dat is zeker het geval met de omschrijving 'apekalle'. De meeste vissers gebruiken deze volksnaam voor de ijshaai of Groenlandse haai (*Somniosus microcephalus*), maar tegenwoordig wordt de naam apekalle ook gekleefd op de reuzenhaai (*Cetorhinus maximus*), een naamverschuiwing die verwarring zaait. Oudere vissers bedoelen met een apekalle de ijshaai, terwijl jongere vissers de reuzenhaai met die omschrijving bedenken. De verwarring werd in de hand gewerkt door de in visserijmiddens alom gekende Belgisch-Nederlandse Zeemans-almanak. In de editie 1969 slaat het woord apekalle nog op de ijshaai. In de uitgave 1977 is dit plots de reuzenhaai geworden.

Om de zaken nog wat ingewikkelder te maken duidt men in Nederland de haringhaai (*Lamna nasus*) aan met de benaming apikauw of apekauw. Verwarring, verwarring!



hét taxibedrijf voor de visserij

Bredene

Oostende

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



De visgronden van de Vlaamse vissers (VIII)

De Duitse Bocht, voorheen de Witte Bank



E WITTE BANK ligt in de Duitse Bocht (kaart op volgende bladzijde). Vlaamse vissers die vroeger naar dat visgebied trokken, zegden naar de Witte Bank te gaan. Nu geraakt die benaming in onbruik en wordt er algemeen over de Duitse Bocht gesproken. Deze visplaats ligt voor het noordelijk gedeelte van Nederland, de Duitse Noordzeekust en het zuidelijk deel van Denemarken. De Witte Bank is geen droge bank, maar eerder een grote visserijvlakte. Vroeger was de Witte Bank één van de klassiekers. In de zeventiger jaren ging de vissersaandacht echter eerder uit naar het Kanaal en werd de Witte

Bank bijna vergeten. Gedurende de jaren '80 zijn de onzen er echter weer volop beginnen vissen en vanaf dan had men het over de Duitse Bocht. Wisten ons wegwijs te maken op deze visgronden: *Louis Van Hove*, 63 jaar, ging tussen 1954 tot 1962 vooral met de 0.174 naar de Witte Bank; *Robert Cattoor*, 66 jaar, reder van de Z.105, viste op de Witte Bank met de Z.422 tussen 1949 tot 1958; *Robert Savels*, 43 jaar, nog steeds actief als schipper-reder van de Z.76, gaat vandaag nog regelmatig in de Duitse Bocht vissen.

Vroeger en nu

Aan de Duitse Bocht wordt vandaag

bijna uitsluitend met 'steennetten' gevestigd. Vroeger was het echter een zilvere 'plankenvisserij'. Een boomkorteiler van 1200 pk vaart nu in ongeveer 24 uur vanaf de Belgische kust tot aan de Bocht. In de periode 1949-'50 visten ongeveer 180 Belgische vaartuigen op de Witte Bank, dit met kleine motoren van 150 tot 240 pk. Die visserij was bijna uitsluitend op tong gericht. Vandaag is er echter bijna geen grote tong meer te vangen. In het jaar 1949 viste *Robert Cattoor* er eens 12.000 kilo tong bij elkaar in een reis van 13-14 dagen en dit met de 'planken'! De besomming bedroeg nauwelijks 76.000 frank. Dat is niet zo verwonderlijk want de tong ging toen amper zeven frank het kilo. Voor degenen die niet zo vertrouwd zijn met de visprijzen geven we een andere vergelijking: een glas bier koste toen minder dan vijf frank!

Scholbox

In die tijd begon men in mei vanaf *Horns Rev* op tong te vissen, de tong zwom vandaar af steeds westelijker de Noordzee op, tot aan de *Noordhinder*, dicht bij huis. Vandaag vist

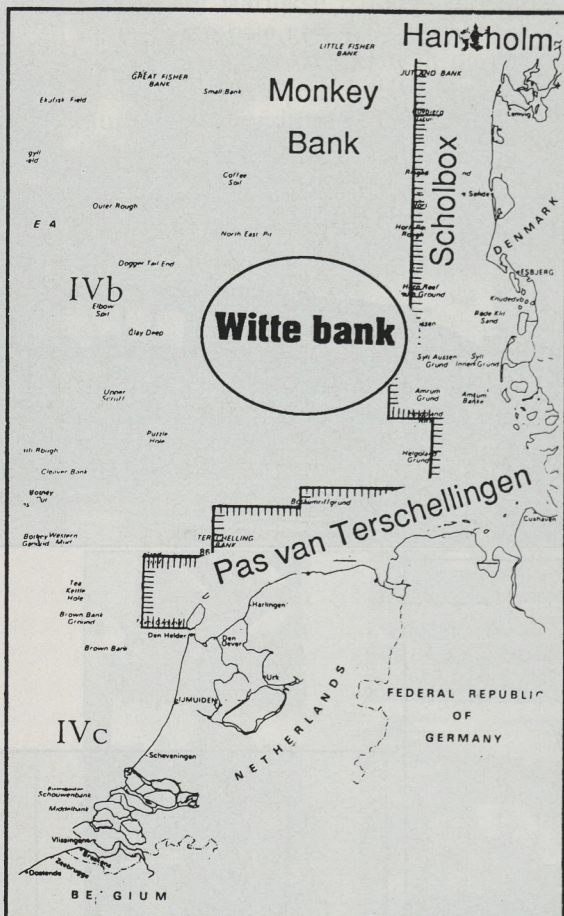
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

nv. NORTH SEA BUNKERS belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



men er van 1 oktober tot eind maart het meest in de scholbox. Men vangt daar zakken vol 'visjongen', waaruit men de exemplaren selekteert die groot genoeg zijn om op de markt aangeboden te worden. Toch is het nog kleine vis: kleine gul, kleine pladijs, kleine tong. Door de grote hoeveelheid die er gevangen wordt zijn de vangsten dan weer renderend. Men kan er bijvoorbeeld 1200 kisten van 40 kg vangen (1993) in acht dagen vissen. Het is er een goede kweekgrond voor de vis, rijk aan voedsel. De euro-kotters mogen er heel het jaar door vissen. Momenteel is er weer

neus weg, 'er waren daar veel mannen te kort door het oorlogsgebeuren'. Men liep binnen in Esbjerg (Denemarken) als men in het 'geultje' viste. Hanstholm (Denemarken) werd opgezocht als men op de 'Monkey Bank' viste. Nu vaart men naar Lauwersoog (Nederland) om de vangst te verkopen als men aan de zuidkant van Duitsland vist en naar Hanstholm als men noordelijker vist.

Kooteiers, blauwers en gallen
Vandaag gebeurt de visserij vanzelfsprekend met de modernste appara-

tuur, maar vroeger gebeurde dit door 'Consoul' peilingen en het volgen van het 'P-pas'. Het 'P-pas' heette men vroeger 'Piet-pas' en 'Piet-boeien' noemde men de afbakeningen ervan. Het 'P-pas' liep vanuit zee naar de Duitse stromen Weser en Elbe toe, die naar Bremen en Hamburg toevloeien. Er loopt niet veel getij in het gebied; hoe noordelijker hoe minder tij.

Veel wrakken liggen er niet. Er worden wel stenen bovengehaald. Ze liggen op de hardere gronden (zand), naast van de stenen komt men in slijkgrond. In vroegere dagen, met de plankenvisserij ving men die stenen niet, maar men kon er wel 'vijfhoek' (zeesterren) en 'kooteiers' (ronde, eegrote, stinkende breekbare zeeorganismen) vangen. De wateren zijn er tot 35-40 vadem diep, dat gaat dan hoger (droger) tot 20 vadem, er zijn geen gevaarlijk droge banken in de omgeving. Men kan er tijdens de zomermaanden veel blauwers (blauwe kwallen) en gallen (witte kwallen-soort) vangen.

Door de zware zeegang komt er troebel water met NW-storm. Die wind is ook de enige gevaarlijke in het gebied. Het land beschermt de vaartuigen die harde winden ('oppers') uit andere richtingen te verwerken krijgen. Dat het er bij NW-wind serieus kan aan toegaan ondervond Robert Cattoor die dag toen hij over de Witte Bank trok. Geweldig grote golven verbrijzelden de ramen van de brug, waarbij zijn gezicht door de scherven opengereten werd.

De Witte Bank is er nog, de stormen ook, maar de kleinere 'Witte Bankvisser' van weleer zijn verdwenen. Moderne stevige vaartuigen vissen er in hetgeen nu de Duitse Bocht genoemd wordt.

Vervolgt
Zeedierenjager

N.V. HOSTYIN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende — Bruggeaan 12, Bredene

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

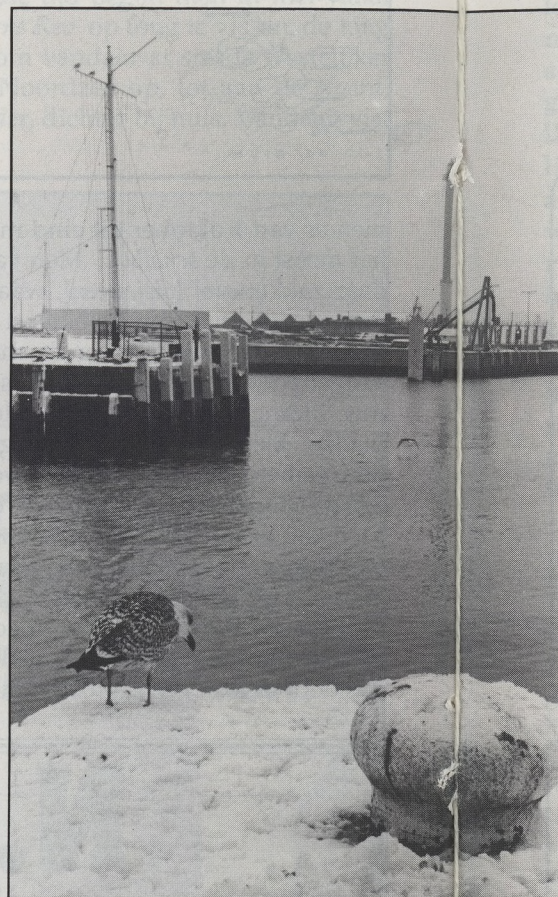


Tijdens het stormweekeinde, halverwege vorige maand stond het waterniveau op de hoogste stand sinds de springvloed van 1953. In Nieuwpoort en Oostende werd een waterstand van 6,08 meter opgetekend. In 1953 werd 6,60 meter bereikt. Dijken braken niet, toch was de ravage groot. De Dienst der Kust raamt de totale schade op 213 miljoen frank. Aan de haveninstallaties van *Blankenberge*, *Nieuwpoort*, *Oostende* en *Zeebrugge* werd voor 70 miljoen frank schade genoteerd. De storm die de zondagnacht over de kust beukte met een kracht van 7 tot 10 beaufort veegde ook het cafetaria (foto's boven en boven rechts) op het Oostendse westerstaketsel van de kaart.

Tijdens het voorbije stormweekeind zonken een drietal sportvissersvaartuigen in het Oostendse Tijdok. Er kwam duik- en kraanwerk aan te pas om de bootjes op te takelen. Op de foto de licht de firma *De Noordzee* het sportvissersvaartuigje *Nemo*.



Het Surface Effect Ship *Manto* verliet in de nacht van maandag 16 op 17 november de Oostendse scheepswerf *Béliard-Polyship* met bestemming Griekenland. Het SES-schip liep langs de continentale kust via *Brest* naar *La Coruna*. Vervolgens ging het langs de Afrikaanse kust naar Italië om uiteindelijk in het Griekse *Patras* aan te komen, waar het zal ingezet worden op de verbinding *Patras-Brindisi*.

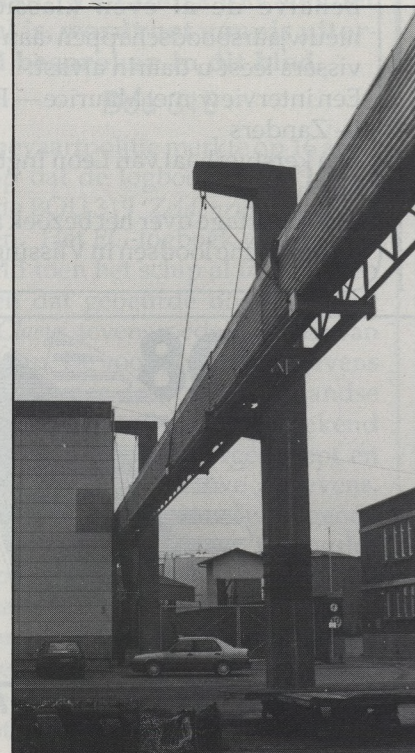


Het winteroffensief is ingezet. Ongehoord vroeg kreeg de kust naast de flinke storm ook een fraai sneeuwtapijt, vervelende mist en spekgladde ijzel te verwerken. Het levert fraaie stads- en havengezichten op, maar voor de mensen, waarbij we in de eerste plaats aan onze vissers denken, die in alle weer en wind hun brood moeten verdienen was het een harde konfrontatie met de natuurelementen.

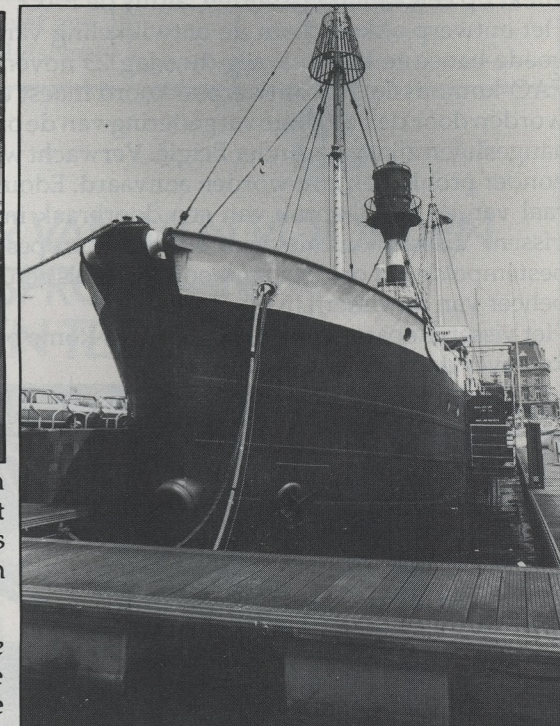
Het Nationaal Verbond van Visventers vierde vorig weekeend feest in Oostende. Het bestuur organiseerde het jaarlijkse banket met tombola ten bate van het solidariteitsfonds en een dansfeest in de zaal *Hertendale*. Op de foto het bestuur met voorzitter *Louis Fryns* (*Zeebrugge*), sekretaris *Dries Vermeesch* (*Oostende*), schatbewaarder *Charles Devinck* (*Oostende*), hulpschatbewaarder *Roland Vanderbeken* en bestuurslid *Yvan Van Nevel* (*Jabbeke*).



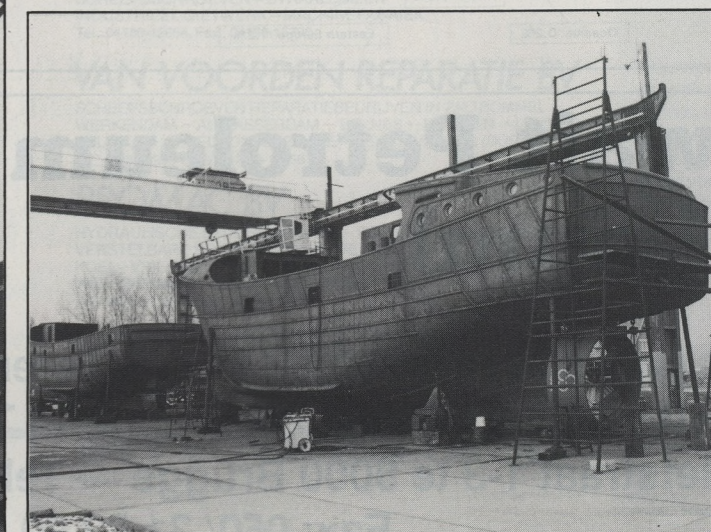
De maritieme vakbeurs *Europort 93* in Amsterdam sloot de deuren nadat circa 35.000 bezoekers de manifestatie bezochten. Ook vanuit ons land was er veel belangstelling. Onder de exposanten heel was er vooral een enorm aanbod aan moderne navigatie-apparatuur en plaatsbepalingssystemen.



De Oostendse ijsfabriek *De Noordpool* staakte vorige maand de ijsproductie. De belabberde vooruitzichten zetten de eigenaar ertoe aan niet langer te investeren in een onrendabele activiteit.



Nog een lichtschip dat afgedaanheeft. Op 17 november werd het licht gedoofd en nam een onbemand westhinderplatform zo'n twintig miljard WNW van Oostende de taak over.



In Oostkamp staan nog steeds twee nieuwe vissersvaartuigen op stapel. Vooraan de vervangingsnieuwbouw voor de *Z.474 Argo* en het tweede casco is bestemd voor een nieuwe *N.350*.

FAO wil strengere controle op visserij

De FAO, een organisatie voor voedsel en landbouw van de Verenigde naties, is voorstander van een strengere controle op de visvangst in open zee. De FAO-leden hechtten op de tweejaarlijkse konferentie in Rome hun goedkeuring aan een ontwerp-akkoord dat deze controles moet mogelijk maken. Het uiteindelijk akkoord moet leiden tot een betere en algemene naleving van de maatregelen voor het behoud van de visstanden.

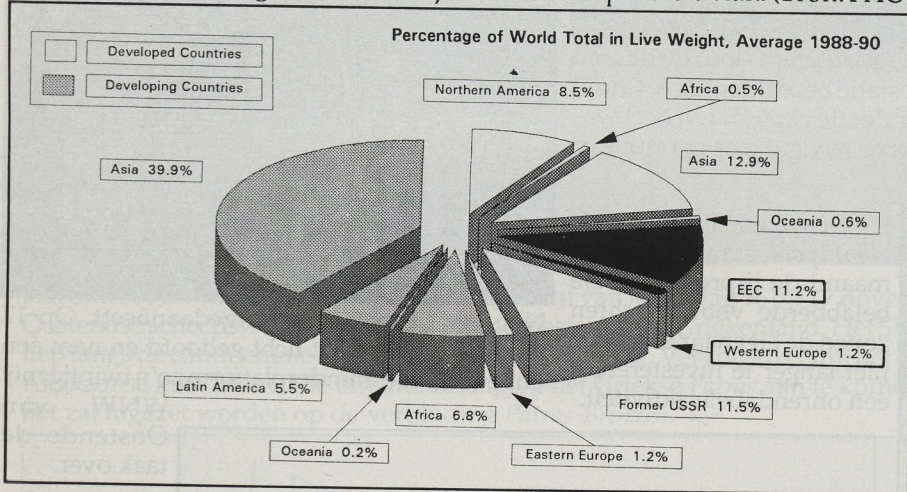
De FAO (*Food and Agriculture Organization of the United Nations*) gaat een register bijhouden van alle vissersvaartuigen die van hun land op open zee mogen vissen. Er komt een strengere controle op vaartuigen die onder goedkope vlag varen en op vissersschepen die niet gebonden zijn aan internationale visserij-akkoorden.

Tot tien jaar geleden konden alle vloten vrijwel onbeperkt vissen op open zee. Ondanks nieuwe bepalingen wordt er nog te veel vis gevangen. De laatste veertig jaar is de visvangst op wereldvlak verviervoudigd. De moderne technieken die sommige industrielanden gebruiken, hebben een vernietigend effect op een aantal vissoorten, aldus de FAO.

Het ontwerp-akkoord om de ontwikkeling van de visvangst in open zee in goede banen te leiden kreeg dinsdag 23 november de instemming van een FAO-kommissie. Het ontwerp-akkoord moest uiteindelijk nog goedgekeurd worden door de voltallige vergadering van de organisatie waarbij 168 landen aangesloten zijn, waaronder België. Verwacht werd dat het ontwerp ook daar zonder problemen zou worden aanvaard. Edouard Saouma, directeur-generaal van de FAO, sprak van een doorbraak in de strijd voor verantwoord vissen. Visserijkommissarissen van de Europese Unie Yannis Paleokrassas bestempelde het ontwerp-akkoord zelfs als een mijlpaal in het internationaal beheer van de visserij in open zee.

Het visserijdepartement van de FAO in Rome publiceert regelmatig statistieken over de visvangst in de wereld.

Grafische voorstelling van de visserij-activiteiten op wereldvlak. (Bron: FAO)



KALENDER

DECEMBER 93

- 9-10 'Aquacultuur 93', internationale vakbeurs in Goes (Ned)
- 10 Eindejaarsreceptie 'Vriendenkring Zeevaartpolitie' aan boord van het schoolschip Mercator in Oostende
- 21-22 Bijeenkomst EG-raad van Visserijministers
- 30 Kerstboomverbranding en braden van sprout, Zeedijk Nieuwpoort (vanaf 17 u.)

JANUARI 94

- 7 11de Visserijbal van de Vriendenkring van de Visserijschool Nieuwpoort (Paviljoen, 20 u.)

FEBRUARI 94

- 6-10 "Tecnik'Hotel 94", Media Center, Oostende (10-18 u.)
- 12-20 Euronautics, Flanders Expo, Gent
- 20-23 "Holland Fish Fair" in de Jaarsbeurs te Utrecht (Ned.)

Volgende maand in HVB

Het eerstkomende nummer van HVB is het klassieke nieuwjaarsnummer en het ligt al vóór nieuwjaar in de krantenwinkel.

Behalve de al even klassieke nieuwjaarsboodschappen aan de vissers leest u daarin alvast:

Een interview met Maurice — Pies — Zanders

Een kerstverhaal van Leon Inghelbrecht

Een reportage over het bezoek aan de Belgische loodsen in Vlissingen

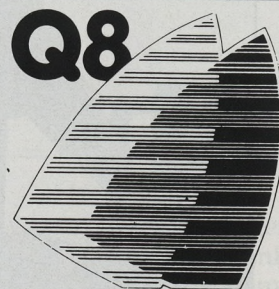
Kuwait Petroleum (Belgium)

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



Onderzoeksraad voor de Zeevaart



HVB heeft de gewoonte uitsluitend verslag uit te brengen van de uitspraken van de onderzoeksraad. *Vorderingen, debatten, adviezen, getuigenissen...* die vooralsnog geen aanleiding tot een uitspraak geven, worden door ons normaliter naar later doorgeschoven. Daardoor komt het bijvoorbeeld dat we nog niets melden over het kapseizen van de N 736 'Lucky', ongeval dat zich voordeed op 7 mei 11. Hoewel het zeer waarschijnlijk is dat deze ramp als een arbeidsongeval geklasseerd zal worden, mede omdat de rijkskommissaris in een voorbije zitting oordeelde dat geen enkel bemanningslid een fout maakte, werd daarover tot op heden geen defintieve uitspraak gedaan. Van zodra dat wel het geval is, wordt het vonnis uiteraard besproken in dit blad.

Bou 319

De zeevaartpolitie merkte op 16 april '91 op dat de logboeken aan boord van de BOU 319 'Zeldenrust' vervalst waren. Het EG-logboek was pas ingevuld toen het schip al in de haven lag en dat gebeurde door motorist *Dirk Claeys*, tevens mede-eigenaar van het schip. De voorafgaande gegevens die dan weer door de Nederlandse stuurman *Van Belzen* opgetekend waren, had *Claeys* doorgestreept en vervangen door nieuwe gegevens. Ook het formulier van de volgende reis werd door *Claeys* ingevuld. Schipper *Rosseel* die dat eigenlijk allemaal hoort te doen heeft alleen het nationaal logboek ingevuld, d.w.z. hij heeft dat logboek aangepast aan hetgeen de reder in het EG-logboek genoteerd had.

Eén en ander heeft natuurlijk te maken met het omzeilen van de vangstbeperkende maatregelen. Uit de feiten blijkt eveneens dat de Vlaamse schipper *Rosseel* alleen maar in naam het bevel voerde over de BOU 319, terwijl de Nederlandse stuurman *Van Belzen* baas aan boord was. Zodoende gaf men de indruk dat de BOU 319 (die op Belgische kwota viste) een Belgisch schip was.

Daniël Rosseel wordt door de onderzoeksraad bestraft met 14 dagens schorsing, de Nederlandse *Robert Van Belzen* wordt bestraft met een schorsing van zijn Nederlands brevet gedurende één maand op Belgische

schepen, *Dirk Claeys* tenslotte wordt eveneens één maand geschorst.

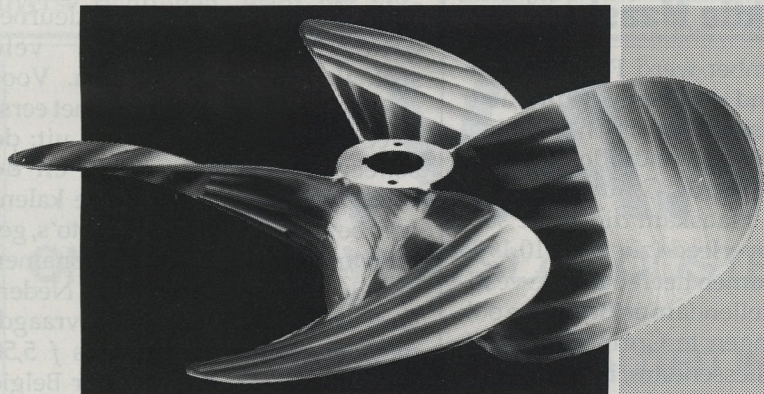
Z 84 'De Klauwaert'

Vier dagen schorsing kreeg schipper *Jan Couwijzer* van de Z 84 omdat hij op 31 januari 1993 betrappt werd toen hij het verkeersscheidingsstelsel 'nabij Vlieland' niet onder een recht hoek kruiste. De Nederlandse rijkspolitie zag het uit de lucht gebeuren en noteerde dat het schip onder een hoek van 67° voer. Pech! (rc)

In het nieuwjaarsnummer van HVB: Interview met matroos Maurice — Pies — Zanders



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 -
DELFTZIJL - 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 gebundeide 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

Supertreiler van 120 meter

In het Nederlandse Capelle werd de kiel gelegd voor de nieuwe SCH.72 Frank Bonefaas, een hektreiler van 120 meter voor Rederij Vrolijk uit IJmuiden. De bouw gebeurt op de overdekte nieuwbouwwerf YVC in Bolnes. Dit wordt meteen het langste schip van de Nederlandse zeevisserijvloot. De SCH.72 wordt iets langer dan de huidige rekordhouder SCH.54 Franziska (lengte 119,18 m., breedte 19 m., 10.400 pk), maar zal wel smaller zijn.

Andere kanjers in de Nederlandse vloot zijn de SCH. 123 Zeeland (114,87 m., 9.866 pk), de SCH.171 Cornelis Vrolijk (113,97 m., 9.523 pk) en de KW.172 Dirk Diederik (110,80 m., 8.976 pk). De grote hektreilers vissen hoofdzakelijk op haring en horsmakreel. Onlangs voerde de SCH.54 230.000 pakken horsmakreel aan, gevangen ten westen van Ierland en het Kanaal tijdens een reis van vijf weken. De horsmakreel is bestemd voor de Japanse markt.

Direktie Maaskant

Op 1 november werd F.J. van Dongen benoemd tot algemeen directeur van de Maaskant bedrijven te Stellingendam en Bruinisse, onderdelen van de Damen Shipyards Group. Hij vervangt Aart Maaskant die op 12 september II. overleed (zie HVB 10,1993 pag. 28). Damen heeft naast de vestigingen te Stellingendam en Bruinisse ook nog afdelingen te Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Bergum, Foxhol, Makkum, Breskens, Hellevoetsluis, Schiedam, Vlaardingen, Rotterdam, Amsterdam, Millingen, Nijkerk, Antwerpen, Cork, Hessel, Hull, Oldersum, Port Gentil en Gdansk.

Haring

De Nederlandse krant het Algemeen Dagblad liet de haring testen en kwam tot de konklusie dat het vetgehalte dit jaar veel te laag is. Ook noteerde men daar dat de bewaaromstandigheden en de verwerkingsruimten bij de meeste visdetaillisten helemaal niet beantwoorden aan de gevraagde hygiënische en sanitaire normen die door de EG opgelegd worden.

Zowel groot- als detailhandel voelde zich geïrriteerd omdat de haring een

zeer belangrijk deel van de Nederlandse vishandel op zich neemt. De zaak wordt zelfs voor de rechtbank geslept. De handelaars zijn de mening toegedaan dat het dagblad hun sektor een onherroepelijke schade toegebracht hebben, ook al omdat er fouten zouden gemaakt zijn bij het testen van de haring.

Vaargeul Lauwersoog ondiep

De vaargeul naar Lauwersoog wordt behoorlijk ondiep. Op de visafslag van Lauwersoog vindt men dat een serieus probleem. Nu al worden Urker kotters gemist die daar vroeger hun vis op de auto plaatsten. Uit een enquête die de direktie onder schepen hield die de haven niet meer aandoen bleek dat het gat vooral bij slecht wer ondiep wordt en dat de schippers dan geen onnodige risico's willen lopen.

Visserijkalender

Flying Focus is al jaren gespecialiseerd in luchtfotografie voor de scheepvaart, offshore-industrie en visserij. Het uitgebreide archief luchtopnamen vandeze fotografen bevat inmiddels ruim 10.000 kleurnegatieven, waaronder vele spektakulaire aktie-opnamen. Voor 1994 geeft Flying Focus voor het eerst twee kalenders (30 x 38 cm) uit: de scheepvaartkalender 1994 en de Visserijkalender 1994. Beide kalenders bevatten grote kleurenfoto's, geselecteerd uit de mooiste opnamen van de afgelopen jaren. In Nederland wordt f 39,50 per stuk gevraagd, met daar bovenop nog eens f 5,50 verzendkosten. Prijzen voor België werden ons niet meegedeeld. Wie meer wil weten, schrijft naar Flying Focus, postbus 253 te 1900 AG Castricum in Nederland.

Reuzekreeft

In het Kreeftenpark van Verwijs in Yerseke werd vanuit Canada een kreeft opgestuurd die maar liefst 7,5 kg woog. Het gebeurt maar zelden dat zo'n groot exemplaar in de handel aangeboden wordt. Toch is het nog geen rekord. Enkele jaren geleden hadden ze bij Verwijs een kreeft van meer dan 9 kilo. Het beest werd opgevuld en kan daar nu nog bekeken worden in de konferentiezaal van het bedrijf.

Garnalenvissers staken

Op het einde van oktober bleven zo'n zeventig garnalenvissers uit Harlingen, Zoutkamp, Lauwersoog, makkumen Terschelling voor de kant liggen. Aanleiding was de steedslager wordende (en volgens de vissers door de handel vooraf vastgelegde) garnaalprijs. Volgens de vissers maken de handelaars vooraf prijsafspraken en laten ze de markt niet vrij spelen. De handelaren spreken dat uiteraard tegen en de overheid zegt niets te kunnen bewijzen.

AID trekt licenties in

De Algemene Inspektiedienst (AID) het organisme dat in Nederland in opdracht van het ministerie van landbouw, natuurbeheer en visserij de vissers controleert heeft de licentie van twee Nederlandse Eurokotters ingetrokken. Tijdens een controle bleek dat de vaartuigen geen 300 pk, maar een 500 pk-sterke motor aan boord hadden. Beide schepen zullen nu de nodige voorzieningen moeten treffen om het vermogen naar 300 pk terug te brengen. Bij een volgende overtreding lopen de schippers de kans dat hun schip aan de ketting wordt gelegd.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

Nederlandse visserijvoorman Dick Langstraat: 'De Belgische visserij draait uiterst rendabel'

DE BELGISCHE VISSERIJ draait uiterst rendabel' zo proklameert de Nederlandse voorzitter van het *Produktschap voor Vis en Visprodukten* Dick Langstraat in een recent interview.

In het Nederlandse maritieme weekblad *Schuttevaer* krijgt de PVV-voorzitter de volle ruimte. Het paginagrote interview is grotendeels besteed aan zijn visie op Nederlandse visserijtoestanden in het algemeen en de positieve ontwikkelingen van de groepsvorming in het bijzonder. Moeilijk heeft hij het met de administratieve sankties die opgenomen werden in het *wetsvoorstel over de bestuurlijke boeten* dat hij in zijn huidige vorm onaanvaardbaar acht. De visserijvoorman gaat echter volledig uit de bocht als hij even de Belgische visserij aansnijdt. Veel meer woorden dan bovenstaand controversieel zinnetje heeft hij daarvoor niet nodig.

Suksesjaar

'Dit jaar is een suksesjaar geworden, omdat we ruim in ons kwotum-jasje zitten', is de konklusie van Langstraat na een half jaar 'beheerst vissen'. Langstraat, in de woelige dagen van 1986 in functie getreden, vindt de Nederlandse visser uniek. 'Vroeger werden we verwijtend aangekeken, maar nu bekleedt Nederland een voorbeeldfunctie. Onze sektor is in Europa behoorlijk progressief. De visserijkultuur is misschien traditioneel, maar technisch gesproken zijn we de modernste van de wereld.' Langstraat vindt de Nederlandse vissers efficiënt, alleen al door de bedrijfsvoering. 'Ze denken veel genuanceerder over de totale markt', zo stelt hij. Over de buitenlandse vissers heeft hij ook zijn zegje. Hoe hij de Belgische toestand evalueert las u hierboven, maar ook andere vissers worden door de voorzitter gekwoteerd. 'De Engelsen hebben ook een redelijke vloot en de Schotse vloot is gemoderniseerd met EG-subsidie, maar die draait tegenwoordig niet goed. De Schotten zijn verkeerd bezig geweest. Ze ontdekten veel schelvis en visten die binnen de kortste keren op en waren door hun kwotum heen en hadden

tegelijktijd, door de overmaat aan vis, de markt kapotgevist', verklaart Langstraat.

'In Frankrijk speelt de vakbeweging een te overheersende rol. Die heeft zo'n zware claim op de vissers (?) gelegd, dat het onmogelijk wordt nog rendabel te varen', is zijn kijk op de noodlijdende Franse aanvoersector.

Uitvlaggen

De Nederlandse vaartuigen onder Britse vlag doet Langstraat af als een managementkwestie. 'Het is voor honderd procent in lijn met de EG-regels. De Engelsen vonden dat niet zo leuk en stelden een serie voorwaarden die door het Europees Hof volledig onderuit werden gehaald.', verdedigt hij de uitvlagging van Nederlandse vaartuigen in diverse richtingen, want het ver-



vlaggen beperkte zich niet tot Engeland alleen. 'De Nederlandse vloot is gesaneerd, maar verplaatst zijn capaciteit naar het buitenland waar nog voldoende kwota zijn. We zijn voor platvis markt-leider, wat betekent dat de prijzen op de Nederlandse afslagen gemiddeld beter zijn dan in Engeland. Daarom landen hier veel Engelsen en Denen aan. Als we Nederlands kapitaal rendabel kunnen maken, dan heeft de Nederlandse ondernemer er voordeel van.' Hij staft zijn zienswijze met een voorbeeld van een Nederlandse diepvriesonderneming die in Duitsland een trawlvissers opstart. 'De firma heeft koelhuizen en een gloednieuw Duits schip in Duitsland gebouwd. Dat is wederzijds belang en dat is Europees. Hij vist op Duitse pelagische kwota. Zowel de Duitse als de Nederlandse economie profiteren daarvan'. (gw)

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

Belgen eten steeds meer vis

Tussen 1985 en 1992 is de consumptie van vis in al zijn vormen in België toegenomen van 16,2 kg tot 19,1 kg, een stijging met bijna 18%.

Vooraf diepgevroren vis, viskonserven en kant-en-klare visbereidingen kunnen zich in steeds meer kopers verhogen. De consumptie van verse vis stijgt licht, terwijl het aantal verorberdeschaal- en schelpdieren (mosselen) vrijwel konstant blijft.

Met een consumptie van ruim 19 kg per hoofd neemt België een middenpositie in Europa in. In Portugal (60,2 kg), Spanje (38,0 kg) Frankrijk (31,1 kg), Groot-Brittannië (19,9 kg) eten ze meer vis, maar in Oostenrijk (8,8 kg) Nederland (9,8 kg), Polen (12,4 kg), Duitsland (12,2 kg), Zwitserland (13,3 kg) en Ierland (15,9 kg) ligt de visconsumptie een stuk lager.

De stijging is door verschillende factoren te verklaren:

— De grotere aandacht voor gezonde voeding. Vis heeft een uitstekend gezondheidsimago.

— Het veel grotere aanbod in de winkels. Het aantal verse soorten dat men in de handel aantreft, is duidelijk toegenomen.

Daarbovenop is de gamma van diepvriesvis, viskonserven en kant-en-klare visbereidingen geweldig gegroeid.

— de spectaculaire doorbraak van vis in de gastronomie. Vis is het troetelkind van de chef-koks geworden. Je vindt tegenwoordig vaak meer vis- dan vleesgerechten op de menukaarten. Hoewel er geen aparte cijfers over de visconsumptie thuis en buitenshuis bestaan, lijkt alles erop dat de Belg op restaurant of in de bedrijfskantine eerder voor een minder bekende vissoort zal kiezen dan in de viswinkel, omdat hij niet weet hoe hij de soort vers moet bereiden.

European Food Center in Zeebrugse achterhaven

Het Havenbestuur van Zeebrugge wil het noordelijk insteekdok in de achterhaven uitbouwen tot een *European Food Center (EFC)*, niet te verwarren met het *European Fish Center* of de nieuwe vismijn (eveneens EFC). Dit zou gebeuren in samenwerking met *Belgian New Fruit Wharf, Andrew's Fruitwharf, Combined Terminal Operators* en *Portinvest*.

De laatste jaren heeft Zeebrugge zich een stevige reputatie opgebouwd als behandelaar van groenten en fruit. Nu wil het de verhandeling van landbouwproducten uitbreiden tot vleesverhandeling. Om de nieuwe activiteit te ontwikkelen zullen in de achterhaven loodsen worden gebouwd. Het EFC zou in de tweede helft van volgend jaar operationeel zijn.

Hoofdzetel Europese Veterinaire Inspektiedienst in Dublin

De regeringsleiders van de Europese Gemeenschap bereikten een akkoord over de vestigingsplaats van tien EG-instellingen. Ierland krijgt de hoofdzetel van de *Europese Veterinaire Inspektiedienst* die zich in de hoofdstad *Dublin* zal vestigen.

Maritieme communicatie

De VDAB-beroepsopleiding organiseert in zijn *'Centrum voor Maritieme Opleidingen'* in de L. Blondeellaan 9 te Zeebrugge, een aantal cursussen in de maritieme communicatie. De reeks loopt over zes zaterdagen en vangt aan op 5 februari 1994. De cursussen lopen telkens van 9 tot 16,30 uur. Voor deelname uitgaande van ondernemingen gelden de gewone VDAB-tarieven, wie uit eigen beweging de opleiding wenst te volgen betaalt 2000 frank voor het totale pakket.

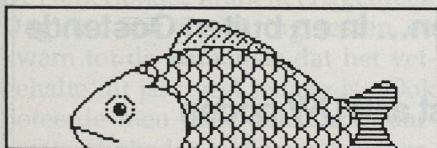
Inlichtingen en inschrijven: VDAB Beroepsopleiding, Eriestraat 2 te 8000 Brugge. Tel.: (050) 31 81 22 / Fax: (050) 31 25 48.

Verburg en Welgelegen overtraden octrooirecht

Zoals wij het vorige maand reeds schreven werden de Nederlandse leveranciers *Verburg* en *Welgelegen* in overtreding bevonden omdat zij garnalensorteertrommels leveren die onder het octrooi van de firma *Sterkos* vallen. Het octrooi betreft de zogenaamde *na-leesspiraal* waarmee krabbetjes uit de vangst verwijderd worden.

Belgische reders kregen zowel van *Sterkos* als van *Verburg* een brief toegestuurd. De eerste wijst er de Belgische vissers op dat niet alleen het maken-zonder-toelating van een octrooi strafbaar is, maar ook het gebruik ervan. *'Wij kunnen u daarom door de rechter laten verbieden om uw garnalensorteerinrichting te gebruiken of zelfs maar in het bezit te hebben.'* zo stelt *Sterkos* het. Van zijn kant heeft *Verburg* de reders gevraagd de betreffende trommels terug te sturen. De kosten zouden worden terugbetaald en de firmas bereid een nieuw toestel te leveren. Dat betekent overigens niet dat *Verburg* zich bij de feiten neerlegt. Het Nederlandse blad *Visserijnieuws* zegt dat *Bram Verburg* de vissers schriftelijk heeft laten weten nog niet uitgevochten te zijn met *Sterkos*: *'U als gebruiker loopt echter geen enkel risico. Mocht u terzake toch worden gedaagd, dan nemen wij de kosten voor onze rekening'*, zo stelt hij zijn klantenkring gerust.

De Belgische *Rederscentrale* neemt de zaak ernstig op en zal overleg plegen met de Nederlandse reders. Intussen raadt de *Rederscentrale* haar leden-garnaalvissers aan de leveranciers *Verburg* en *Welgelegen* schriftelijk te laten weten dat zij de sorteerinrichting ter beschikking houden voor afhaling bij gelijktijdige levering van een nieuwe bevoedigende sorteerinrichting, die aan dezelfde criteria voldoet, en zonder bijkomende kosten.



RRRR!



WORDT HET NIET EENS TIJD VOOR 'N MITSUBISHI MOTOR?
BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!

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

van schepen



P EEN MORGEN, vrijdag een dertiende, was het vuurschip niet meer te zien aan

de zuidpunt van de Westhinderbank. Het was opvallend dat de, kwieke, grijze splotmeeuwjes met de gele snavels verdwenen waren en dat nu sombere grijze bollen met zwarte snavels en speurende ogen, krijgend rakelings over de golven scheerden en fladderden in de hemel rondom: een grote vergadering rond wat wrakstukken en afval. Bondige berichten werden de wereld ingestuurd door schepen die het Westhinderlichtschip als aanlooppunt in de kaart hadden gezet en haar maar niet zagen opduiken, om haar verdwijning te melden. Al dadelijk nadat een bericht binnengelopen was vertrok de staatsleepboot, die steeds *standby lag*, uit Oostende om een viertal uren later na een wervelend gevecht met de losgeslagen elementen het noodlottige bericht van de verdwijning van het schip te bevestigen: Het vuurschip lag niet meer op haar positie...

Wat anders kan er gedaan worden dan alle vaartuigen te verzoeken scherpe uitkijk te houden en te speuren naar mogelijke sporen van het verdwenen vaartuig en haar bemanning? Het Belgische stoomschip *Derbent* onder bevel van kapitein *Vantichele* die zoals ieder rechtgeaarde zeeman allergisch was aan de Vlaamse banken, (*liever de misse dan de rake*, zei hij) heeft het allemaal zien gebeuren. Dit vaartuig vertrok uit de rede van Vlissingen op twaalf december 1912 met aan boord de Vlaamse zeeloods *Verbanck* die de kapitein ervan verwittigd had dat gezien het stormweer hij niet zou kunnen worden afgehaald door de loodskotter; overstappen of springen zou niet mogelijk zijn en hij zou dus aan boord moeten blijven. De gezagvoerder wist wel dat hij, eens in de 'opper' van de Engelse zuidkust, zijn loods aan boord van een Engelse zeilkotter zou kunnen overzetten. Vrijdag de dertiende om 04.30 stond hij samen met de loods op de brug van het zwaar werkende *Derbent*, stuurde op het goed zichtbare vuur van het lichtschip en bemerkte vooruit op zijn koers een

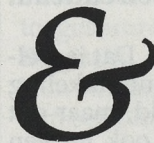
van mensen

ander stoomschip dat een soort vlot op sleep had. En dan gebeurde voor zijn ogen het meest onwaarschijnlijke spektakel: hij zag het lage licht op het voordek van het lichtschip verdwijnen en vervolgens de vuurbaken... Dan vloog een vuurpijl in de lucht. Dan niets meer.

Het vuurschip is door de zee opgeslokt. Loods en kapitein blijven speuren naar eventuele drenkelingen in de ontketende zee met de kille wetenschap dat niemand hier nog een kans krijgt. Als het Duise passagiersschip *Sidjey* met thuishaven *Bremerhaven* op 14 december 1912 westuit vaart vindt de stuurman van wacht het vuurschip *Westhinder* ook niet op zijn route en hij seint dit naar het loodswezen te Antwerpen. Hij bemerkt wel een vrachtschip en een zeelichter. Ook de *maalboot Oostende-Dover* meldt dat het vuurschip niet te zien is. Bij nader inzicht bleek de *Westhinder* door de zeelichter *Minnie*, gesleept door het Duitse *Ekbatana* van de *Holland Amerika Line*, te zijn aangevaren, gekapseisd en met haar tien bemanningsleden in de duistere diepten, onder het akelige oog van de maan, te zijn verdwenen.

Nu in 1993, verdwijnt de *Westhinder* net als zo vele andere lichtschepen van de grote vlakke, het wordt vervangen door een platform met een gesofistikeerde installatie die telemetrisch informatie zal verschaffen over de toestand van de zee, waterstanden, meteo... Het blijft een lichtbaken voor de onafgebroken stoet van vaartuigen die er voorbij defileren.

Misthoorn en radarpeilingsbaken moeten ervoor zorgen dat de schepen op afstand blijven. Men heeft geen mensen meer nodig, zeelui hoeven niet meer in de mist te staren aan boord van het lichtschip als ze een stoomboot verdacht horen naderen,



van de zee

ze hoeven de boter op hun brood niet meer te gaan verdienen daar aan de spookachtige zuidpunt van de Westhinderbank, ze hoeven hun zwemvesten niet meer te omgespen als ze verwachten dat de ramp de grote sprong zal wagen. Nochtans, mensen houden van plaats en gevaar schuilt; gevaar is opwindend, doet deugd, sommigen hielden van het spannende en tevens monotone leven aan boord van een lichtschip. Is de monotonie van de zee niet makkelijker te verdragen dan de verveling van het bestaan aan de wal? Zij maakten er een eer van nooit hun waakzaamheid te laten verslappen, want daarvan hing de veiligheid af van hen die de zure zee bevaren. Het beroep eiste van hen een stevige dosis geduld en filosofie. Er zullen geen lichtschipbemanningen meer zijn die erkentelijkheid en bewoning verdienen. *Time marches on and stops for no one*. Ongelooflijk wat de voortrollende techniek met de mensen aanvangt, ze is ermee op de loop, een onbekend absurdum tegemoet.

Einde

Lin

Vragen & Antwoorden

In deze rubriek belicht HVB de politieke tussenkomsten over onderwerpen die met de zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder te maken hebben.

Politici sturen hun stukken op naar HVB, Hendrik Baelskaai 2 te 8400 Oostende. Deze tussenkomsten worden dan medegedeeld, zoals dat hieronder het geval is voor...

Afval

Nadat het senator Maertens ter ore gekomen was dat de nieuwe Zeebrugse vismijn, het *European Fish Centre (EFC)*, problemen had met de afvoer van het ijssmeltwater wilde hij weten over hoeveel water dat dan wel ging. In één adem vroeg hij ook hoeveel ton visresten er verwijderd worden in de visverwerkende industrie.

Minister Norbert De Batselier haalde zijn zakcomputer uit en berekende dat het EFC jaarlijks 75 000 m³ water verbruikt (7000 m³ ijsfabriek, 11 000 m³ pakhuizen, 28 500 m³ drinkwater voor boten en aanmaak van ijs, 28 500 voor overige activiteiten).

In de visverwerkende industrie en in de voedingsgroothandel werd in 1991 2 963 ton afval van visverwerkende bedrijven en 249 ton afval van vis verwijderd.

Minister Bourgeois van zijn kant wist de senator (op een andere vraag) mee te delen dat gedurende het eerste semester van 1993 er in eigen havens 400 ton vis opgevangen werd (3,6% van de aanvoer). Het betreft hier dus vis waarvoor boven een vastgelegde minimumprijs geen koper gevonden werd. Deze vis (voornamelijk partijen schelvis, wijting, steenbol, pomen en schol) wordt automatisch eigendom van de *Rederscentrale* die ervoor zorgt dat de vis afgevoerd wordt naar *Animalia* te Denderleeuw voor de produktie van vismeel.

APS

Terwijl de staking van de arbeiders van de Oostendse scheepswerf APS volop bezig was, oordeelde de rechtbank in kortgeding dat de stakingsposten een aantal obstakels van voor de poorten van het bedrijf moesten verwijderen.

Dat was niet naar de zin van volksvertegenwoordiger Johan Vande Lanotte die in een persnota liet weten dat hij onmiddellijk contact heeft opgenomen met zijn partijvoorzitter

Frank Vandenbroecke. 'Ook in zijn naam kan ik stellen' zo zegt de volksvertegenwoordiger, 'dat terwijl er gezocht wordt naar een oplossing voor de moeilijke economische situatie, waarbij de bevolking zal gevraagd worden solidair inspanningen te leveren, de regering dergelijke schendingen van het stakingsrecht zonnodig wettelijk onmogelijk moet maken.' De volksvertegenwoordiger heeft overigens een duidelijke mening over de situatie op het bedrijf: 'De beheerder van de werf, de heer Ponjaert zwaait natuurlijk met nieuwe contracten. Dat doet hij al geruime tijd. De waarheid is dat hij in de rederswereld niet meer geloofwaardig is en daardoor ook zijn vennoot, de heer Van Antwerpen, heeft verloren. Niet de arbeiders moeten de werf verlaten, wel Ponjaert.'

Boomkor en milieu

Senator Maertens probeerde minister van leefmilieu Magda De Galan ertoe te bewegen zich uit te spreken over de nadelige invloed van de boomkorvisserij op het marien milieu. Magda blijkt echter de klappen van de zweep te kennen en sprak dus zonder veel te zeggen ondermeer de volgende woorden: '(ik zou) het Achtbare Lid willen doen opmerken dat de gebruikte visserijtechniek slechts één — tussen meerdere — van de in aanmerking te nemen parameters is om de druk van de zeevisserij op het marien milieu te evalueren...' en zij vervolgde, 'Het lijkt me derhalve nodig het dossier een beetje uit te breiden.' Daar wordt aan gewerkt want het wordt allemaal '...momenteel onderzocht in het kader van een internationaal rapport over de evaluatie van de kwaliteit van de Noordzee die aan mijn kollega's van de oeverstaten van de Noordzee alsook aan mijzelf moet voorgelegd worden voor het einde van dit jaar.' Daarna zal zij '...de opportuniteit en haalbaarheid onderzoeken van de terzake te nemen maatregelen, in het perspectief van een duurzame ontwikkeling van onze mariene rijkdommen, in overleg met mijn kollega, de Minister van Landbouw, en in het kader van het Gemeenschapsbeleid

inzake visserij.'


Premies

Het Oostendse raadslid Laridon ziet tot zijn vreugde dat de vismijn van zijn stad er de jongste tijd beter en beter begint uit te zien. 'Zou het niet opportuun zijn', zo vraagt hij zich af, 'de mogelijkheid te onderzoeken om zoals andere havensteden in binnen- en buitenland, door middel van premies of andere aanmoedigingsystemen onze vismijn nog meer te promoten bij de reders?' Het stadsbestuur denkt er niet aan, zo blijkt uit het antwoord. Er zou wel eens een opbod tussen de verschillende havens kunnen ontstaan die uiteindelijk tot negatieve resultaten leidt, zo vreest men. 'Ons Bestuur is veeleer van mening dat het ... door een optimale samenwerking tussen alle betrokken partijen (is) dat onze haven ... reders moet aantrekken. Cijfergegevens tonen aan', zo vervolgt het schepencollege, 'dat meer dan 50% van het totaal aangemeerde vaartuigen in onze haven Oostende niet als thuishaven hebben. Dit is een bewijs dat ... zij onze haven vaak boven andere verkiezen'.

Olielozingen

Van minister van volksgezondheid De Galan kreeg senator Desutter te horen dat het Belgische vliegtuigje dat olielozingen op zee opspoot in 1992 106 vluchten uitgevoerd heeft. Daardoor vloog het vliegtuig 178 uren boven zee. Daarbij werden 58 illegale lozingen ontdekt en 2 accidentele polluties. Het ging daarbij om een total van 658 m³ smurrie.

O 32 Jessica

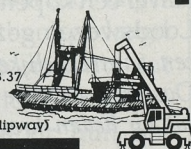
'Waarom rust O 32 Jessica niet in Oost-



Verheye Joël
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaatwerk

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



ende?' zo is de titel van een persmededeling die het Oostendse gemeenteraadslid **Ivan Victor** rondstuurde. Herinneren we eraan dat de O 32 gerestaureerd wordt, waarna het als museumschip te Heist te zien zal zijn (zie HVB 11, 1993 pag. 39). Het raadslid wijst erop dat hij op 15 juli het Oostendse stadsbestuur voorgesteld had iets dergelijks te doen. Het voorstel kreeg echter het deksel op de neus. *'Lachwekkend'*, zo beoordeelt hij het antwoord van het schepencollege. Dat zo iets in Heist wèl en in Oostende niet kan *'toont de zielige mentaliteit van het Oostendse stadsbestuur aan'*, aldus Victor en hij vervolgt: *'Geen enkele vissersplaats van enig belang zowel in Noord als Zuid-Europa springt zo zorgeloos om met zijn nautisch verleden.'*

Westhinder

Zowel politici uit Oostende als van de Oostkust maken aanspraak op het lichtschip *Westhinder II* dat onlangs vervangen werd door een onbemand platform. Gemeenschapsminister **Johan Sauwens** kreeg een brief van **Manu Desutter** die stelde dat de *Westhinder* gemakkelijk een plaats kan krijgen in de oude vissershaven van Zeebrugge. Het schip zou daar goed tot zijn recht komen, want het zou kaderen in de plannen om daar een openlucht-zeevaartmuseum uit te bouwen. Volgens de Oostendse senator **Didier Ramoudt** moet de *Westhinder* echter een toeristisch bakken worden in Oostende. Dankzij een ligging tegenover het loodswezengebouw en het Noordzee-aquarium kan het schip een educatieve en toeristische rol spelen, aldus de senator.

Bij de dienst Loodswezen reageert men verbaasd op het getouwtrek. Men wijst erop dat er twee lichtscheepen zijn: er is de bewuste *Westhinder II*, maar er is ook nog een *Westhinder III* die overigens al in de Oostendse haven ligt. Beide schepen zijn gebouwd in 1957 en evenwaardig. Beide worden ook te koop aangeboden en zowel Zeebrugge als Oostende kan er één kopen. En, zo wordt op het Loodswezen gezegd: *'We maakten al een aantrekkelijke offerte voor de stad Oostende voor de Westhinder III, maar tot op heden kregen we nog geen antwoord.'*

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

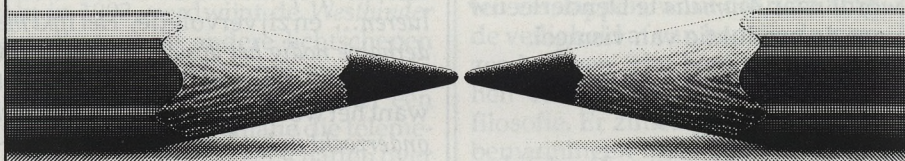
Ploegbazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



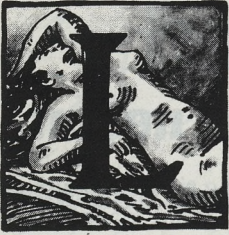
Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86.

Een bank moet
 een duidelijke dialoog hebben
 met haar cliënten.



DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

De Laatste Vuurtorenwachter



EUGENAARS
ZIJN HET!
Geloof nooit
wat er in de
krant staat...
En geloof ze-
ker nooit wat
er op de televi-
sie getoond

wordt... dat is één van de lessen uit de geschiedenis in het algemeen en zeker uit de geschiedenis die zich in de voorbije weken hier beneden onder mijn vuurtoren afgespeeld heeft.

Negen scheepsbouwers van de jonge en dus zeer actieve *Antwerpen-Ponjaert Shipyard* hadden daar het werk neergelegd en posteerden er voor de poorten van hun bedrijf. Zij speelden er stakingsgewijs vogelpiek ('darts' voor de jonge lezers) en dronken bekers futloze soep, zoals alleen katholieke instellingen die kunnen maken. Voor de rest was alles rustig (zoals het al maanden rustig was op en rond deze scheepswerf). Niets aan de hand dus, ware er niet...

De tiende werknemer van de *shipyard* is een secretaresse, en zij verkoos — in tegenstelling dus tot het mannelijk personeel — wél aan het werk te blijven. Vrouwen! Dagelijks klom zij dan ook over de vakkundig dichtgelaste poort om er de omvangrijke korrespondentie van deze bloeiende KMO te klasseren.

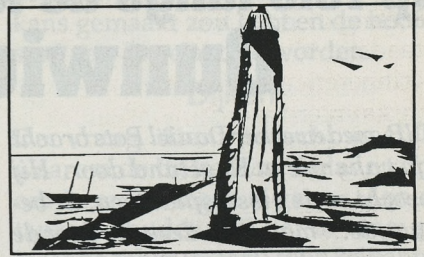
Dat kon zo niet blijven duren, zo redeneerde ondernemer Ponjaert — die niet van Antwerpen is — en hij haalde er de deurwaarder bij die vanaf dat moment dagelijks (en met zichtbaar enthousiasme) de werkwillige secretaresse tot voorbij de brandende autobanden begeleidde. Jezagde man zo denken dat... Enfin soit, het zijn tenslotte onze zaken niet.

De voortvarende Ponjaert zag echter na enige tijd dat het werkvolume op zijn werf nòg niet snel genoeg in omvang afnam en hij nam nu ook een advocaat en diens vrouw in dienst om samen met de deurwaarder en de secretaresse de klus te

klaren. Dagelijks klommen al deze mensen nu de met staalplaten versperde scheepsramp op om de werf draaiende te houden.

De stakers van hun kant zaten ook niet stil en hadden van de paus toelating gekregen om naast hun groene katholieke banieren ook één socialistische rode vaan te plaatsen. En hoe gaat dat: van het één komt het ander. Aangetrokken door die kleur kwam de bekende volkstribuun professor Johan Vande Lanotte zich moeien. VLD-er Ponjaert zag dat natuurlijk ook en hij bracht van de weersomstuit heel het geval voor de rechtbank. Het gerecht, dat in een kapitalistisch land uiteraard een klassegerecht is, verklaarde in haar vonnis dat APS volop in staat gesteld moet worden aan de renovatie van de Vlaamse vissersvloot te werken. En dan zweeg men daar nog over de talrijke Kaapverdische vaartuigen die van de APS-scheepshelling moeten glijden. De rechter zag gelukkig ook in dat de advocaat annex echtgenote, de sekretaresse en de deurwaarder deze omvangrijke taak nooit tot een goed einde zouden brengen, ook al omdat zij telkens over de gebarricadeerde bedrijfspoort moesten kruipen; dus moesten verse niet-stakende arbeiders aangevoerd worden. (Uiteindelijk werd de Oostendse stadspolitie bereid gevonden de nodige mannen te leveren.)

Beroespolitieker Vande Lanotte, die zoals bekend tégen de vernieuwing van de vissersvloot gekant is (gewoon omdat hij van de hele visserijproblematiek geen kaas gegeten heeft, dat mag ook eens gezegd worden) verwittigde de pers: HET STAKINGS-RECHT IS VERNIETIGD! zo lulde hij uit zijn nek. Gemakshalve geloofden de persjongens en -meisjes hem (wat kan het hen ook schelen). De Zeewachtkorrespondent Marc Victor (Marc is zijn voornaam, Victor is de achternaam) nam het bericht (zoals steeds) letterlijk over en kreeg prompt een Ponjaert-proces aan zijn been. Eerroof! wat dat in dit geval ook moge betekenen. Wat er ook van weze, feit is dat de socialistische voorman Vande Lanotte weeral eens een arme, (zij



het vadsige) Zeewacht-korrespondent in het gat geduwd heeft.

Op de televisie zag men die avond stakingsleider Redgy Steen (getooid met een leesbrilletje dat hij waarschijnlijk van de deurwaarder gekregen had en dat hem dan ook totaal misstond) een tekst aflezen waarin hij de gehele Belgische arbeidersklasse opriep om naar de Oostendse stakingspiketten te komen. Meer moest dat volgens Steen niet zijn. Vervolgens zegde de TV-journalist in één adem dat de APS-staking gebroken was (dat had hij natuurlijk van beroepsagitator Vande Lanotte die intussen alweer elders was en waarschijnlijk pooiers achterna zat of bouwlustigen uit de duinen jaagde). Er werden daarbij beelden getoond van de Oostendse Slipwaykaai waarop inderdaad geen enkele staker te zien was. (Het was evenwel zaterdag en wat de mensen in het binnenland niet weten is dat gedurende de weekends zowel de vloothernieuwing als de staking in Oostende stil ligt; dat komt doordat de Koningin der Badsteden een toeristische stad is en iedereen dan een handje toesteeft in de horeca.) Het laatste televisiebeeld was voorbehouden voor Ponjaert zelve die rustig verklaarde dat de uitspraak van de rechtbank een overwinning is in de sociale geschiedenis van dit land. Ook zeide hij zijn advocaat opdracht te geven om de geleden schade op de stakers te verhalen. Hij dacht daarbij ongetwijfeld aan de Kaapverdiërs die al die tijd op hun schepen zitten te wachten.

Kwade tongen (die daarvoor ongetwijfeld voor de rechtbank gedaagd zullen worden) beweren nu dat noch de advocaat noch de deurwaarder van APS door hun opdrachtgever betaald werden.

Op reis langs de kusten van Groot-Brittannië (III) Dunwich, verzonken stad

HVB-medewerker Daniël Pots bracht zijn vakantie in Engeland door. Hij bezocht er de vissersplaatsen, de bestaande... maar ook deze die door de zee opgeslokt (ja, u leest het goed: opgeslokt, verzwolgen dus) werden. Vorige maanden nam hij ons mee op een trip tussen Felixtowe en Lowestoft. Vandaag blijven we daar ergens halverwege, in Dunwich rondhangen.

Samen met hem verwonderen we er ons over dat de Noordzee vandaag nog steeds hele brokken kust weg hapt.

Hoe een stad, groter dan Londen, tot één straat (12 huizen!) herleid werd.

Eén straat, mèt museum

Voor de Romeinen er kwamen mag Dunwich dan al bewoond geweest zijn, het bestaat vandaag uit welgeteld één straat! Wie het plaatselijk museum bezoekt, begrijpt waarom.

Vóór Dunwich, twee kilometer ver in zee, ligt de bedding van een vroegere riviermonding met, onder vele meters zand begraven, de site waar een Romeins fort gestaan heeft.

Ondanks het fort moesten de Romeinen de duimen leggen voor de Angelsaksen.

Rond 630 begonnen Boergondische monniken dan de streek te kerstenen. Ze kozen Dunwich als basis, stichtten er een school en bouwden er een kerk. Dunwich werd zowel de zetel van de

bisschop als de hoofdstad van de regionale koning. In de 9de eeuw kwamen Deense Vikingen er een kijkje nemen. Ze lieten eerst een spoor van vernieling achter, maar hielpen daarna de streek te ontwikkelen.

Groter dan Londen

In 1086 was Dunwich een bloeiende nederzetting. Geschriften vermelden echter tevens dat de zee er aan het land knaagt en dat een stuk woud dat zuidoostelijk van de stad ligt, regelmatig overspoeld wordt.

Vanuit economisch oogpunt werd Dunwich steeds belangrijker. De omliggende nederzettingen moesten belasting betalen om de haven te gebruiken. De stad was twee vierkante kilometer groot, volledig omweld en telde vier toegangspoorten. Groter dan Londen! De scheepsbouw was, na de visvangst, de belangrijkste nijverheid. In 1252 reedde Dunwich tachtig grote vaartuigen uit waarvan er een twintigtal tot tegen IJsland vissten en 24 de Noordzee opvoeren.

De zee liet de haven echter niet los. Het geweld der golven vernietigde meermaals de moeizaam opgebouwde installaties (1250, 1286, 1328). Dat speelde in de kaart van Southwold, waardoor tussen de concurrenten zelfs wapengekletter ontstond. Tot overmaat van ramp verlegde de r-

vier zijn monding richting Southwold en Walberswick zodat daar nieuwe havens ontstonden.

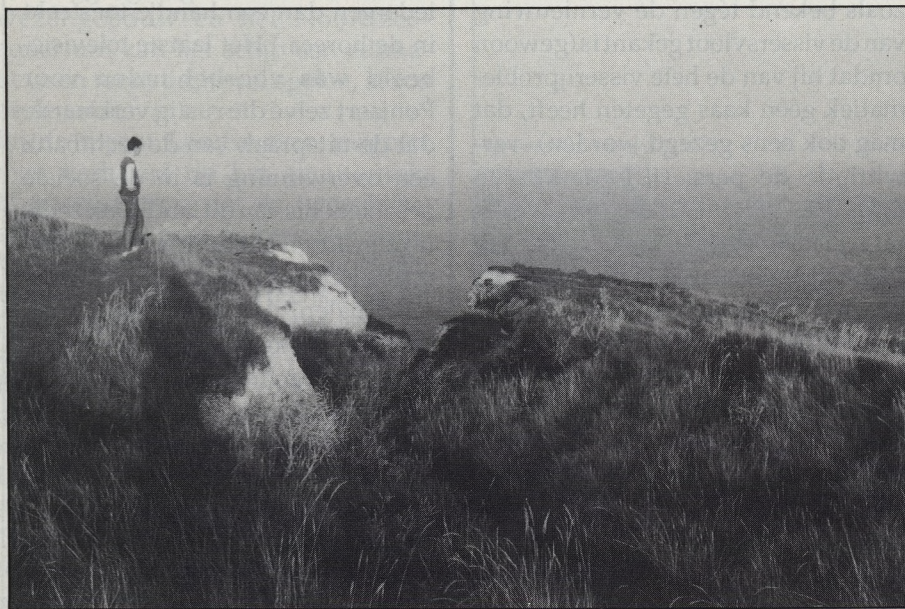
Weggespoeld

1347. Voortdurende stormen zorgden ervoor dat in een korte tijdsperiode de rest van de haven, vierhonderd huizen, verschillende kerken en windmolens in de Noordzee verdwenen. Slechts een kwart van de oorspronkelijke stad bleef over. De rest van de 14de eeuw werd gewerkt aan de aanleg van een nieuwe stad en haven. De koning wilde ten lange laatste geen middelen meer ter beschikking stellen en erkende Southwold als de belangrijkste haven in de regio.

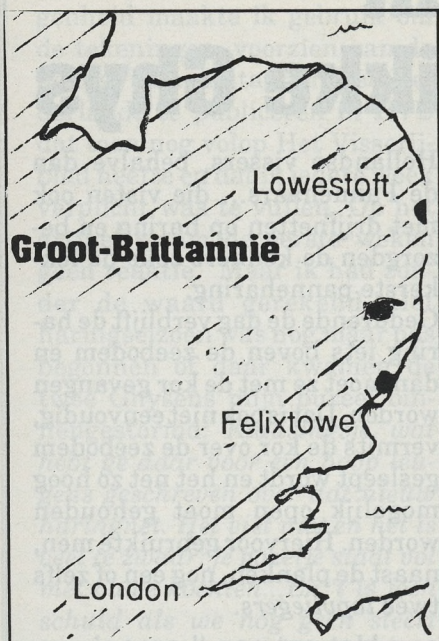
In 1560 en 1570 verloor Dunwich nog meer kust op de Noordzee. Koningin Elizabeth I moest de stad financieel steunen wegens het verlies van zijn haven. De toestand verbeterde in 1618 toen koning James aan Dunwich, Southwold en Walberswick toelating gaf geld in te zamelen om zeekeringen op te werpen. Tevergeefs. Eén voor één verdwenen de fiere kerkgebouwen in zee. De burgerij werd arm van al dat zeegeweld en in 1718 vlogen de notabelen zelfs de kerker in omdat de stad de belasting aan de koning niet kon betalen. Een storm sloeg in 1740 nog een gedeelte van de stad weg: de St-Niklaaskerk, de hoofdstraat, belangrijke gebouwen... en de zeevering zelf. Het zuidoostelijk gelegen woud was intussen volledig onder het zand verdwenen. In 1755 werd de laatste dienst gehouden in de ondermijnde Allerheiligenkerk (de laatste kerk van de oude stad). Het gebouw stond op de klippen en dreigde naar beneden te storten. In 1832 was de eens zo trotse stad Dunwich herleid tot een armzalig gehucht.

Erosie

Metingen tonen aan dat de kust de laatste 386 jaar, 388 meter achteruit schoof. De erosie op de kust kan gevolgd worden via tekeningen en foto's van de Allerheiligenkerk. Deze vijftig meter lange kerk stond in 1750 nog hoog op een klip. Jaar na jaar vrat de zee aan de kust en het laatste stukje van de kerk viel in 1920 op het strand.



De kuststrook wordt ondermijnd. Stukken breken af en schuiven in zee.



Wie de A12 halverwege tussen Ipswich en Lowestoft verlaat, komt op 26mijl ten noord-oosten van Ipswich in Dunwich (handje) toe.

Momenteel wordt het kerkhof weggeërodeerd en vallen beenderen en doodshoofden op het strand. De snelheid van de erosie hangt af van de zwaarte van de stormen. Tussen 1772 en 1880 verdween er 56 meter kust. Tussen 1880 en 1912, was dat 33 meter. Ook in 1973 en 1988 verdwenen enkele meters grond. Het *Allerheiligenkerkhof* verliest momenteel 60 cm per jaar. De ruïnes liggen nu in zee onder tonnen zand. Het laatste stukje *Dunwich* wordt nu beschermd door de *Maison Dieu Hills*. Deze heuvels zijn van zachte materie en de wind, de regen, de winterstromen en spelende kinderen (nu verboden) vernietigen deze snel. De kustwacht (een vorig kuststation verdween in 1911) en een houten restaurant liggen nu slechts op enkele me-

ters afstand van de vloedlijn.

Lokaliseren

Om het vroegere *Dunwich* in kaart te brengen werden duikersexpedities ondernomen. Zodoende konden bijna alle kerken, belangrijke gebouwen en havengeulen gelokaliseerd worden. Veel overblijfselen werden opgehaald en in het museum en de huidige kerk ondergebracht.

In de 15de en 16de eeuw cirkuleerden er verhalen over luidende klokken uit zee die de bevolking angst aanjogen. Onzin? Welnee. Historici menen dat het mogelijk is dat na de stormvloed van 1587, waarbij kerken in hun geheel onder water verdwenen, klokken nog een tijdje sloegen door de tijverandering of door rollende golven. Ook de spooklegenden van *Zuid-Cornwall* zouden op die manier zijn ontstaan.

Verder zijn de historici het erover eens dat *Dunwich*, had het zich verder kunnen ontwikkelen, een metropool

zou geworden zijn en het een goede kans gemaakt zou hebben de hoofdstad van Engeland te worden.

Dijken

De vraag dient terecht gesteld waarom de Britse staat zo lang talmt om de erosie tegen te gaan. Aan de tapkast zouden wij dat al lang geklaard hebben, maar Groot-Brittannië heeft meer dan 2 000 km kust en deze is niet gemakkelijk in te kapselen. Voor het ogenblik worden her en der zeekeringen gebouwd. Zwakke kusten worden bezaaid met harde grassoorten en bulldozers staan paraat om verstevigingen aan te brengen.

Vanaf *Great-Yarmouth* is er een dijk gebouwd van tientallen kilometers lang. Er wordt verder gebouwd naar het noorden toe. Daarna begint men een dijk te bouwen vanaf *Lowestoft* naar het Zuiden.

Tekst en foto's: Daniël Pots



Dunwich kent een kleine kustvisserij

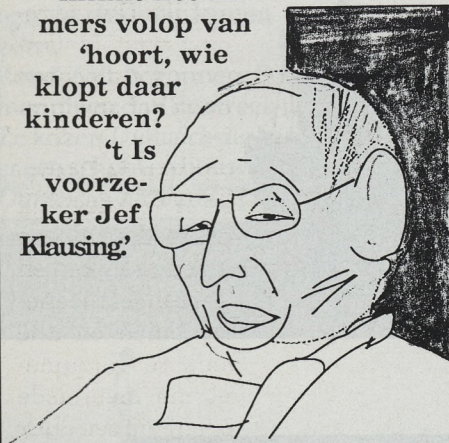
B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Kijk, het is nog niet echt avond en de nacht is al gevallen. Winter! Het is de aanloop naar sinterklaas en naar kerstdag... en nog van dat. Vroeger placht men zich dan avond na avond rond de kachel te scharen om er te luisteren naar de verhalen van bijvoorbeeld oud-redakteurs van HVB, medewerkers van het eerste uur, pioniers als het ware, die vertelden over hoe het er nog vroeger aan toe ging. En nu, in deze postmoderne tijden? Ach nu doen wij nog steeds hetzelfde. Uit de boxen van de redactionele CD-player klinkt het immers volop van 'hoort, wie klopt daar kinderen? 't Is voorze-ker Jef Klausing.'



IN DIE TIJD, en dat is nu al veertig jaar geleden, waren Pupe Ghys en Dikke Ghys zeer goed bekend in de visserij te Oostende. Ik heb nooit geweten of ze broers waren of dichte familie, maar ze waren onafscheidelijk. Zag je de een, dan mocht je ook de andere verwachten. Ze kwamen te Oostende aangespoeld uit De Panne. En zoals het bij echte Pannenaars het geval is,

Het atoomnet van Pupe Ghys en Dikke Ghys

zodra er maar één haring in de Noordzee vermoed werd, ging hun hart open-en-toe en waren ze niet meer te houden: ze moesten er koste wat het kost bij zijn om hun deel van de vangst binnen te rijden en dan liefst nog zo vroeg mogelijk om uiteindelijk de eerste te zijn als 't even kon. En 't lukte Pupe Ghys en Dikke Ghys regelmatig. Behalve die keer dat ze met het 'atoomnet' zouden beginnen.

De schuilhaven die er nooit kwam

Na de eerste wereldoorlog waren ze met hun familie uit De Panne op Oostende komen varen. Vòòr die oorlog had men de Pannenaars jarenlang gepaaid met de belofte een schuilhaven voor hun kielboten te graven. Maar na die oorlog was het 'volsche naame' en vertrokken de 'Puizeschijters' met hun schepen naar Oostende waar alle faciliteiten voorhanden waren en zelfs een nieuwe haven en vismijn in de maak was. Oostendenaars moeten overigens eerlijk durven toegeven dat het de Pannenaars geweest zijn die, samen met de mannen van de visbakken, die stad en vissershaven in de periode tussen de twee wereldoorlogen en onmiddellijk erna, hebben helpen uitbouwen tot de grootste vissershaven van ons land... en ook een beetje van de naburige landen. Dat hun nazaten het Oostendse 'zaakje' op dit ogenblik nog altijd rechthouden, nu de visserij op IJsland op haar allerlaatste toeren draait, is ook waar.

Haring vangen

Haring is een pelagische vis die in grote scholen door de Noordzee trekt en zich bovendien op en neer in de zee beweegt, tussen de bodem en de oppervlakte en omgekeerd. De haring komt aan de oppervlakte om te eten, en dat gebeurt 's nachts, en dan vangt men ze best met drijfnetten. Drijfnetten vormen een ingewikkeld spel waar onze mensen niet zo erg gespecialiseerd in zijn, alvast minder dan de Engelse en de

Hollandse vissers, behalve dan de Pannenaars... die visten ook met drijfnetten op haring en bezorgden de kenners zelfs de lekkerste panneharing.

Gedurende de dag verblijft de haring iets boven de zeebodem en dan moet ze met de kor gevangen worden. Dat is ook niet eenvoudig, vermits de kor over de zeebodem gesleept wordt en het net zo hoog mogelijk open moet gehouden worden. Hiervoor gebruikte men, naast de planken, nog een of zelfs twee *topvlieggers*.

Het net van 'Larsen'

Rond het begin van de jongste wereldoorlog had een Noorse visser een speciaal soort net uitgevonden, met vierkante opening die tussen de zeebodem en het zeeoppervlak kon getrokken worden en op de gewenste diepte vissen; op dezelfde diepte dus waarop de haring zich voortbewoog, diepte en die men kon uitzoeken met de 'fish-finder'.

Onze Noorse visser had gedurende die oorlog en tijdens de Duitse bezetting aldaar, op politiek gebied, geen rechte koers gevolgd, zodat hij op het einde van die oorlog in Noorwegen geen patent kon krijgen op zijn uitvinding.

Geen nood. Er waren twee vissers op de hoogte van de uitvinding en die bezaten voldoende helderheid van geest om een oktrooi aan te vragen... maar dan wel op hun eigen naam. De eerste was een Noor, zijn naam was Larsen, de tweede was een Zweed, zijn naam was eveneens Larsen... Zodat we met een uitvinding stonden die tweemaal gepatenteerd was, op dezelfde naam maar niet op dezelfde persoon en ook niet in hetzelfde land.

Het Larsennet doet zijn intrede bij ons.

In het begin van de jaren vijftig, toen het bij ons begon te *slabakken* met de haringvisserij en vooral met de vangsten, kreeg ik per

toeval de plannen van het 'Larsennet' in handen. Van die gelegenheid maakte ik gebruik om de tekeningen, voorzien van de nodige kommentaar in het Nederlands te publiceren in HVB dat toen nog volop Het Visserijblad heette en dat ik iedere week verplicht was te vullen. Op het artikel kwam de eerste weken geen reactie. Maar ik had zonder de waard gerekend. Het haringseizoen was nog maar pas begonnen of daar kwamen de twee Ghysens mijn bureel binnengestormd: 'Klausingsje, wat hebt ge daar voor een hoop leugens geschreven over dat nieuw haringnet. Het vist niet en het is veel te zwaar: je gazetje staat vol met ouwe koenten... En 't is joen schuld als we nog geen stèèrt haring gevangen hebben'. Ik had nochtans zo getrouw mogelijk de gegevens overgenomen en vertaald uit een Engelstalig vaktijdschrift waaruit zelfs de plannen en de tekeningen waren overgenomen zoals ze op het origineel afgedrukt stonden. Hier kon niet anders dan sprake zijn van een misverstand. Wat was er gebeurd?

Pupe en den Dikken hadden in een loods naast de toenmalige scheepswerven Seghers, in het grootste geheim, het net gebreid zoals het in de plannen beschreven stond. Eén zaak had ik (en hadden ook zij) over 't hoofd gezien en dat was de grootte van de netmazen. Bij ons worden netmazen 'gestrekt' gemeten, in sommige landen, en dat bleek in Noorwegen en Zweden het geval te zijn, meet men de mazen *van knoop tot knoop*. En dat maakt een heel verschil uit. De Ghysens hadden nergens om raad gevraagd omdat alles 'in den duik' moest gebeuren zodat zij de eersten en de enigen zouden zijn die met massa's haring zouden binnenkomen, en wel dank zij hun Larsennet. We bespraken en onderzochten de plannen met veel *gotvers*. Maar Pupe en de Dikken gaven niet op. Een nieuw net, deze keer met de 'goede' mazen werd gebreid en klaargemaakt nog vòòr het haringseizoen ten einde was. Het kwam wel een

beetje later in het haringseizoen er kwam wat proefvisserij aan te pas om alles op punt te zetten, maar toen alles goed op zijn pootjes stond, was het succes fenomenaal. Met hun nieuw geheim net vingen ze haring 'dat het een plezier was'.

Een naam voor het net

Het nieuwe net van de Ghysens baarde veel opzien bij de *traditionele* haringvissers van die tijd. Vanzelfsprekend werd het Larsennet druk besproken en aangemaakt tegen het volgende haringseizoen. Ik waarschuwde iedereen dat het net internationaal *gepatenteerd* was en dat men last zou kunnen krijgen wanneer men die naam bleef gebruiken. Ato-men waren



toen (bij wijze van spreken) in de mode en zo kreeg het net de algemene, neutrale naam: 'Atoomnet'.

De nettenfirma Ayello uit het Franse Duinkerke deed er voor haar Belgische klanten nog een schepje bovenop en deelde mee dat vader Ayello indertijd ook dergelijk net had uitgetekend en dat men eventueel kon beroep doen op zijn tekeningen en resultaten wanneer het tot betwistingen kwam. Er was slechts één persoon die niet tevreden was met die naam en dat was Charles Gillis, 'technicus bij de Staatszeevervisserijdienst'. Gillis hield vol dat het overduidelijk om het Larsennet ging en dat onze mensen in verlegenheid zouden komen mochten de Larssens ooit vernemen dat Pupe en de Dikken (en na hen zoveel anderen) goede resultaten bereikt hadden met het net, hun net!

Kan het nog beter?

De Ghysens bleven uitkijken om hun net nog te verbeteren. Daar ze vernomen hadden dat de vissers van

Saint Pol bij Grevelingen met gelijkaardige haringnetten visten, zouden ze graag eens dergelijk Frans net van dichtbij bekijken. Mijn telefoontje naar de Franse reder volstond: hij zou de netten op zolder openleggen; we werden verwacht. Dat vonden Pupe en de Dikken verdacht! Bij de Vlaamse vissers hield men alles geheim opdat een ander niet met de ervaring zou weglopen. Men begreep niet dat men in het er in de buurlanden anders zou aan toegaan. Terwijl we met de auto op weg waren naar Saint Pol, zegde Pupe tegen de Dikken: 'Jij houdt de reder bezig, ik zal ondertussen de mazen meten en tellen zonder dat hij het ziet'. Zo gezegd zo gedaan. Toen Pupe gedaan had met tellen en meten, vroeg de reder hem langs zijn neus weg hoeveel hij er geteld had. Pupe schrok en zegde het getal. Mis, zei de reder, het zijn er zoveel en ge moet niet verder tellen en meten, ik zal u de juiste plannen geven. En geloof me of geloof me niet: op de terugreis zaten de twee nog te overwegen of de reder hen wel een goed net had laten bekijken...

Een ervaring te Bremerhaven

Dat doet me terugdenken aan een gelijkaardige ervaring te Bremerhaven. Een belangrijke Duitse rederij had een nieuw type 'IJslander' laten bouwen en we mochten eens komen kijken of het ons interesseerde.

Raymond Bauwens van de Pêcheries à Vapeur was er wel degelijk sterk in geïnteresseerd en drong erop aan dat ik eens zou kijken en iemand van zijn personeel meenemen om foto's te nemen en alle mogelijke gegevens te verzamelen. Piet die met me meereisde had voor deze gelegenheid een duur mini-fototoestel op zak met een voorraad filmpjes om alles wat hij maar kon onder de lens krijgen te fotograferen, hij zou dat doen in de beste tradities van de industriële spionage, in elk geval zonder dat het opviel.

We mochten het nieuwe schip van boven tot onder bekijken onder geleide van de reder en de walkapitein. Op al onze vragen werd afdoende antwoord gegeven en toen we alles tot in de puntjes

bekeken hadden vroeg de reder ons of we dan zo geïnteresseerd waren in zijn nieuw schip dat we er foto's van namen...

In dit geval zou hij ons helpen, want met die mini-fototoestelletjes weet je maar nooit of de foto's al dan niet *gelukt* zijn en in het laatste geval zouden we een nutteloze reis gemaakt hebben. Daarom gaf hij ons al de plannen, berekeningen en foto's mee die hij in zijn bezit had, dan moesten we geen valse veronderstellingen maken en hij beloofde bovendien de vangstresultaten mede te delen, eens het schip definitief in de vaart was.

Jef Verbanck vist met *den Elektriek*

Het was in die tijd dat men in de Sovjet-Unie begonnen was met proeven te nemen voor 'elektrische visserij'. Dat gaf voldoende inspiratie aan een joernalist die op 1 april in zijn krant wist te melden dat Jef Verbanck uit Nieuwpoort die dag zou proeven doen met elektrische visserij en

wel vanop het strand van Oostduinkerke. Of er veel volk is komen kijken, heb ik niet kunnen nagaan. Maar de persattaché op het kabinet van P.W. Seghers, Minister van



Verkeerswezen, die ook de visserij onder zijn bevoegdheid had, knipte het bericht uit (wellicht zonder naar de datum van de krant te kijken) en legde het onder de ogen van zijn Minister.

Die *schoot in een kattedeure*: Waarom hebben wij een visserijspecialist in dienst! die van alle nieuwigheden in de visserij op de hoogte moet zijn! en niets afweet van die elektrische visserij! waarmede men zou beginnen in Oostduinkerke! dank zij Jef Verbanck! die nochtans niet de eerste de beste is! Het was toch zijn plicht geweest die nieuwheid aan zijn Minister bekend te maken! zodat die op de hoogte bleef van alle technische evoluties in de zeevisserij! Er vertrok een zeer boze ministe-

riële brief naar Oostende. Gillis, de hogervermelde technicus van de Staatszeevisserijdienst, wist van geen elektrische visserij, maar dat belette hem niet een rapport te maken, dik genoeg opdat de Minister het nooit zou lezen.

En toch een Larsennet?

Om te beginnen, aldus Gillis, ging het niet om visserij met elektriciteit, maar wel om de visserij met een nieuw soort haringnet, dat de vissers overigens verkeerdelijk 'atoomnet' noemden, maar dat in werkelijkheid een Scandinavische uitvinding was, een octrooi dan nog onder de naam Larsennet. Gelukkig heeft minister Seghers zijn Scandinavische ambtgenoten nooit gesproken over onze vissers die met een uiterst rendabel net van Noorse/Zweedse origine massa's haring aan wal brachten. Het had een zeer vervelende en kostelijke aangelegenheid kunnen worden.

Jef Klausing

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Investering van 305 miljoen voor hyperhygiënisch verwerkingsbedrijf

DE NIEUWE HOOGTECHNOLOGISCHE Morubel-entiteit voor garnaal- en zeevruchtenverwerking bezoeken is kwasi onmogelijk geworden. Daarvoor is de de ISO-9002-drempel (zie kadertje)

te hoog. Hygiëne troef! Er is een hermetische scheiding van de drie produktielijnen. De overstap van rauwe garnalen naar de kook- en vriesafdeling gaat telkens gepaard met een hygiënisch ritueel. De specifieke lay-out van de nieuwe Oostendse productie-eenheid en alle andere maatregelen hebben maar één doel: bacteriën buiten.

Morubel heeft de oude gebouwen aan de Oostendse Hendrik Baelskaai verlaten. De productie van garnalen en zeevruchten vond een ander onderkomen enkele tientallen meters verder in de nieuwe vestiging aan de Ankerstraat, een investering van 305 miljoen. De directie van het toen nog onafhankelijke Morubel wilde die investering al vijf jaar geleden aanvaarden, maar het vereiste kapitaal was niet voorhanden. De zoektocht naar een geschikte partner vergde tijd. De Britse *Albert Fisher Group* (met notering op de Brusselse beurs) kon uiteindelijk de middelen verstrekken om de concurrentiepositie van het bedrijf te verbeteren.

De bouwwerken verliepen in snel tempo. In maart vorig jaar gingen de

Nieuwe produktielijn van Morubel draait reeds op piekproductie

tientallen 27-meter lange palen in de grond en enkele maanden later stond de hele fabriek er kanten klaar bij.

Het aantal produktielijnen werd van twee naar drie gebracht, waardoor het productiepotentieel in dezelfde verhouding toeneemt tot 7.000 à 8.000 ton per jaar. Nochtans was de verhuis niet in de eerste plaats bedoeld voor het opdrijven van de capaciteit. Prioritair stond de kwaliteitszorg en de flexibiliteit. Daarom kwam er ook een supplementaire hoogtechnologische produktielijn voor het koken en invriezen, het pronkstuk van de onderneming.

Kiemgetallen

In de volledige geklimatiseerde fabriek (konstant 12-15 °) geldt uiteraard een totaal rookverbod. De hygiënische reglementering gaat echter veel verder dan bijvoorbeeld het verbod op dragen van uurwerken (omdat glasbraak voor onvindbare splinters zorgt). De kledij is aangepast, het dragen van haarnetjes en handschoenen verplicht. Overstap naar een

andere verwerkingszaal gaat gepaard met handen wassen, haarnetje verwisselen, andere wegwerpjasje aantrekken en met de schoenen door een desinfecterend bad. In de werkplaatsen heerst een overdruk om indringen van ongewenste stofmoleculen tegen te gaan.

Er is niet alleen geen interferentie mogelijk tussen de verschillende produktielijnen, ook de produktiefazen verlopen strikt gescheiden. Er is een uiterst strenge scheiding tussen rauwe (*low risk zone*) en gekookte producten (*high risk zone*) om kruisbesmetting te voorkomen.

Het volledige productieproces van kookketel over koelband, vriesband met stikstoffunnel (vloeibaar stikstof -196°) tot verpakking verloopt in extreem hygiënische omstandigheden. Bovendien rukt elke nacht een tienkoppige reinigingsploeg uit om 's anderendaags de productie in kiemvrije lokalen te hervatten.

Kwaliteitsbewaking

Sinds kort behaalde Morubel als eerste Europese zeevruchtenverwerker het ISO-9002 certificaat. Voor directeur *Gerard* is dit de kroon op het werk na een jarenlange inspanning en het beste bewijs dat de nieuwe fabriek kwalitatief aan de hoogste eisen voldoet.

Om de kwaliteit hoog te houden is een voortdurende kwaliteitsbewaking ingevoerd. De garnalen komen nagenoeg steriel uit de kookketel. Daarom wordt alles in het werk gesteld om nabesmetting te voorkomen. Bewaking van de kiemgetallen is essentieel om te vermijden dat *patogene bacteriën* (ziekte- of schimmelverwekkende bacteriën) de kwaliteitsnorm in het gedrang brengen. Ook op de *kalibrering* (aantal stuk per Engelse pond - 454 gr.) en het gewicht van de



De nieuwe hoogtechnologische produktielijn, volledig in inox, zal voor de eindejaarsproductie op volle toeren draaien. (Foto gw)

verpakking (zakjes, doosjes, bulk, marinades in potjes, diverse meningen op maat van de klant...) wordt nauwgezet toegezien. De verpakkingstolerantie is eng. Manuele en elektronische controle leiden tot een gewaarborgde kwaliteit tussen welbepaalde grenzen.

Toeleveringsbedrijf

Onder de visverwerkende bedrijven in België is *Morubel* nummer twee. Het Oostendse bedrijf is gespecialiseerd in diepgevroren garnalen en zeevruchten, dit in tegenstelling met 's lands grootste visverwerker *Pieters* die zich in de verse vis profileerde en vooral afzet vindt in eigen land. De grondstoffen die *Morubel* verwerkt, hoofdzakelijk gekweekte garnaalsoorten, komen uit het Verre Oosten (*Maleisië, Thailand, Indonesië* en nauwelijks nog uit *Bangladesh* omwille van kwaliteitsproblemen). Het bedrijf realiseert een lage toegevoegde waarde omdat de aankoop en het transport van de basisproducten 75 procent van de kostprijs uitmaken. Om de aankopen te optimaliseren werd trouwens recent een *audit- en aankoopkantoor* in *Singapore* geopend. *Morubel* is geen merknaam. De onderneming brengt geen eigen producten op de markt. 'Wij zijn een toeleveringsbedrijf en onze belangrijkste afnemers zijn voor zeventig procent grootdistributeurs, de rest gaat naar producenten van bereide gerechten en naar cateringbedrijven', zegt managing directeur *Paul Gerard*.

De productie is exportgericht. Niet minder dan 85 % is bestemd voor de uitvoer, vooral naar de landen van de *Europese Unie* met *Duitsland, Frankrijk* en *Italië* als grootste afnemers.

Morubel levert niet alleen garnalen, alhoewel dit met een dagproductie van 25 tot 30 ton het belangrijkste produkt uitmaakt. Er is een uitgebreid gamma van eigen producten, aangevuld met het aanbod uit andere bedrijven van de *Albert Fisher Group*. Een aantal nieuwigheden zijn in volle ontwikkeling: voorgerechten in oliën en sauzen met verlengde houdbaarheid.

Voor het Oostendse bedrijf breken nu de drukste dagen aan. Met het oog op de eindejaarsleveringen draait de onderneming nu op piekproductie. Dat is zowat het dubbele van een normale dagproductie. 'De nieuwe infrastructuur laat dat zonder problemen toe' verzekert directeur *Gerard*. (gw)

Wegwijs in de ISO-normen

De International Standardization Organization (ISO) wil de kwaliteit in de bedrijven meten en verbeteren. Aan de basis lagen de kwaliteitsnormen die door de NAVO werden geëist van haar leveranciers. In maart 1987 werd de ISO in Genève opgericht en in het najaar nam de EG de ISO-normen over.

Voor bijna elk industrieel produkt werd een norm vastgelegd. De bekendste ISO-norm is de 9000-reeks. Volgens deze norm moet het hele productieproces van A tot Z onderzocht worden.

ISO-9000 en ISO-9004 omvatten de algemene richtlijnen. Daartussen zitten onderverdelingen 9001, 9002 en 9003. De 9001-norm is de meest omvattende; zij start vanaf het ontwerp van het produkt tot de nazorg. De nazorg eindigt niet met het vervangen van wisselstukken maar vereist daadwerkelijke bijstand als er problemen rijzen.

Om een ISO-9001-certificaat te verkrijgen moet een bedrijf of productieafdeling aan een reeks criteria voldoen. Er is de kontraktbeoordeling waarbij een bedrijf moet weten of het een bepaalde bestelling binnen een bepaalde termijn en zonder kwaliteitsverlies kan leveren. Het productieproces is onderworpen aan de specificaties van de klant. Daarnaast zijn correctieve acties vereist, dit is de capaciteit van een bedrijf om op problemen te reageren. Procesbeheersing is een ander probleem. De productie moet altijd in beheerste omstandigheden gebeuren onder het motto dat 'wat mis kan gaan, mag niet mis gaan'. Lapmiddelen zijn uit den boze.

Administratieve kwaliteitszorg bestaat uit een uniforme fakturatie waarbij voor alle klanten dezelfde maatregelen gelden.

Op de ISO-standaardlijst staat ook het gebruik van statistisch materiaal, nuttig voor stock- en documentenbeheer, personeelopleiding en de aanstelling op directieniveau van een verantwoordelijke voor de kwaliteitszorg.

De ISO-9001-norm heeft dus enkel zin voor bedrijven die een volledige productiecyclus afwerken van concept tot klant.

Voor productie-eenheden die geen eindprodukt vervaardigen, maar slechts een tussenschakel zijn, werden andere ISO-normen vastgelegd. De 9002-norm omvat alle ISO-9001-normen van fabricage en installatie, terwijl ISO-9003 enkel de eindinspectie en het testwerk aan kwaliteitsnormen onderwerpt.

Bedrijven die een ISO-certificaat willen moeten een aanvraag indienen bij een van de tien certificatie-organismen, aangeduid door de Nationale Raad voor Accreditatie en Certificatie (NRAC). Auditors lichten dan het bedrijf door tot het aan de normen voldoet.

Bedrijven die alle audits en controles doorstaan ontvangen een certificaat van de NRAC, een vereniging binnen de schoot van het Belgisch Instituut voor de Normalisatie (BIN). Een certificaat wordt afgeleverd voor drie jaar. Om de zes maanden is er een tussentijdse opvolgingsaudit. Blijkt dat de kwaliteitszorg niet langer voldoet, dan wordt het certificaat ingetrokken en moet de onderneming opnieuw proberen om een ISO-certificaat te bekomen. (gw)

Van 'La Morue Belge' tot Albert Fisher Company

In 1954 richt de Oostendse familie *Decrop*, reders en oprichters van het visverwerkend bedrijf *Viking* en de netten- en touwfabriek *Ostend Stores & Ropeworks*, de visdrogerij en -zouterij 'La Morue Belge' op. In de na-oorlogse sfeer van wederopbouw is het drogen en zouten van vis, hoofdzakelijk IJslandse kabeljauw, een veelbelovende activiteit met exportmogelijkheden naar het Afrikaanse continent, *Belgisch Congo* in het bijzonder. Twintig jaar later blijkt deze activiteit doodgebloed en wordt het bestaande complex van de hand gedaan. Nieuwe aandeelhouders met *Roland De Bruycker* als afgevaardigde-beheerder vormen het bedrijf *Morubel* om voor verwerking van verse en diepvriesvis. De veranderende voedingsgewoonten en de evolutie van de voedingsindustrie doen de productie steeds meer overhellen naar diepvriesproducten. Na twee jaar is de overschakeling compleet, met als specialisatie de verwerking van zeevruchten.

Het loonwerk voor Engelse opdrachtgevers valt geleidelijk weg en in de periode '77-'78 schakelt het bedrijf over op eigen productie en kommercialisering, een activiteit die in de volgende tien jaar gestadig groeit. De snelle evolutie en de voortdurende verschuivingen van toelevering, grondstoffenvariëteiten, technologie, afzetmarkten en vooral de strenge eisen op gebied van kwaliteit en hygiëne, dwingen de onderneming in de tweede helft van de jaren tachtig tot nieuwe investeringen. De financiële noodwendigheden overstijgen de mogelijkheden.

In oktober 1988, na maanden onderhandelen, verwerft de ambitieuze Amerikaanse voedingsgigant *Campbell Soup Company* het aandelenpakket van *Morubel* en zusterbedrijven *Frigobel* (koel-

huizen) en *Mediobel* (laboratorium) met de bedoeling het Oostendse bedrijf onder de naam *Campbell Seafoods* uit te bouwen tot het grootste diepvriesbedrijf van Europa. Vrij vlug komt *Campbell* echter tot de vaststelling dat gemis aan ervaring in de diepvriesverwerking dat onhaalbaar maakt en neemt het Oostendse bedrijf op in het lopende desinvesteringprogramma. In 1990 stapt de Britse *Albert Fisher Group* in het bedrijf en onderschrijft de geplande investeringsinspanning.

Morubel maakt nu deel uit van een Engelse groep met een wereldwijde omzet van 70 miljard frank, maar blijft autonoom functioneren onder leiding van het bestaande Belgische management.

Albert Fisher Nederland BV financiert vervolgens de overname van de Oostendse zalmrokerij *La Couronne*. De zalmrokerij van de familie *Boels* kwam in 1991 als productie-afdeling onder *Morubel* en werkt binnenkort volledig

geïntegreerd onder leiding van de *Morubel*-staf.



Managing director Paul Gerard en Development director Andy Tyson bij *Albert Fisher Cy* proeven hun eigen produkten. (foto gw)

Tongvisserij in de Noordzee vrij tegen het einde van het jaar?

Op 11 november verscheen in het Belgische Staatsblad een nieuw KB waardoor meer tong mag gevangen worden in de Noordzee en het Schelde-estuarium. Door de nieuwe aanpassing is (met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 1993) volgende regeling van toepassing:

□ Vaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk mogen 35 kg tong per pk aanvoeren (voorheen 28 kg).

□ Vaartuigen met een motorvermogen van 300 pk of minder krijgen een kwotum van 70 kg per pk (voorheen 56 kg)

Als de nieuwe regeling niet volstaat om het volledige tongkwotum in de Noordzee op te vissen is het niet onmogelijk dat de tongvisserij later op het jaar volledig wordt vrijgegeven. Volgens de stand van de vangsten was eind oktober 65 procent (1.720 ton) van het Noordzeekwotum (Icesgebied IIa en IV) opgevist. Vorig jaar was op hetzelfde ogenblik reeds 71 procent (toen maar 1.621 ton) bereikt. Volgens officiële gegevens is er tot op heden meer tong aangevoerd dan vorig jaar, maar procentueel werd het kwotum in mindere mate benut. Uiteindelijk was er vorig jaar was er een aanzienlijk overschot van 276 ton. Om dit te vermijden zal de vangstregeling wellicht nog versoepeld worden. 'Hoe rapper hoe liever', zegt men in de visserkringen.

Garnaal blijft duurder dan vorig jaar

Reeds heel het jaar is de garnaal duurder dan vorig jaar. Tijdens de voorbije tien maanden werd maar 434 ton aangevoerd, tegenover 504 ton vorig jaar. In 1991 was dat maar 323 ton en dat was aan de prijs te merken (zie tabel). De iets betere prijs voor de garnaal betekent niet dat de vissers er veel beter van werden. Eind oktober bedroeg de totale garnaalbesomming 63 miljoen frank, tegen 61 miljoen frank vorig jaar.

Voor alle duidelijkheid wijzen we er nogmaals op dat de cijfers in de tabel de gemiddelde groothandelsprijs op maandbasis is.

GEMIDDELDE GARNAALPRIJS 1984-1993

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
JAN	180	127	104	154	128	166	160	354	96	182
FEB	207	248	186	224	192	235	218	407	139	161
MAA	255	248	170	260	227	236	228	461	140	218
APR	274	248	145	269	200	217	243	333	140	241
MEI	226	215	200	211	214	195	197	324	153	nm
JUN	263	144	157	153	159	168	209	285	158	159
JUL	278	152	121	143	155	157	192	329	149	152
AUG	148	145	132	157	124	117	169	257	115	118
SEP	76	99	124	89	94	103	185	128	88	132
OKT	86	90	126	71	93	89	216	84	110	119
NOV	99	93	154	88	118	111	300	88	147	-
DEC	140	125	164	163	210	163	345	92	184	-
JAAR	149	124	139	118	132	128	207	156	127	-

□ BRON: Vergelijkende Zeevisserijstatistieken - Dienst voor de Zeevisserij

Kabeljauwbeperving

Het nieuwe KB legt anderzijds ook beperkingen op aan de kabeljauwvisserij in de Noordzee. Sinds de publicatie van het KB mag de kabeljauwvangst niet meer bedragen dan:

□ 10 procent van het totale gewicht van de vangst voor boomkorvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk en minder of gelijk aan 600 pk.

□ 5 procent van het totale gewicht van de vangst voor boomkorvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 600 pk.

Het KB heeft dus geen gevolgen voor vaartuigen van 300 pk en minder en voor plankenvissers.

Visverwerkende bedrijven in 'Top 5.000' van de grootste Belgische ondernemingen

De Belgische visverwerkende sektor telt ongeveer 170 bedrijven. Slechts 38 daarvan stellen vijf of meer personeelsleden te werk. De 132 andere zijn bescheiden KMO's of zelfs éénmansbedrijven. In een aantal gevallen gaat het om vishandelaars die hun groothandelsactiviteiten combineren met een verwerkingsatelier. Dat ook kleinschalige bedrijven een soliede omzet kunnen halen is in de Top 5.000 merkbaar.

In de Top 5.000 van de grootste ondernemingen in ons land (boekjaar 1992), opgemaakt door het financieel magazine *Trends*, staat het eerste Belgische visverwerkende bedrijf op de 689ste plaats (754ste plaats het jaar daarvoor) met een omzet in 1992 die 2,4 miljard frank bedroeg. Voor het derde jaar op rij voert het Brugse *Pieters Visbedrijf* (met gekonsolideerde cijfers) de rangschikking aan, gevolgd door *Morubel* uit Oostende (1,5 miljard omzet). Nummer drie is de firma *De Bacquer* uit Ternat die het miljard nog ruimschoots overschreed. Het opvallendste resultaat staat op naam van het Nieuwpoortse bedrijf *Gadus* dat een sprong voorwaarts maakte dank zij een aanzienlijke omzettoename (+ 261 miljoen fr.). Daarentegen boekte *Atka* uit Londerzeel een opvallende omzetzdaling (- 323 miljoen fr.).

Bij de vermelde visverwerkende bedrijven uit de Top 5.000 (in de lijst zijn 5.599 bedrijven opgenomen) wordt geen onderscheid gemaakt tussen visverwerkende bedrijven, kwekerijen, diepvriesproducenten of handelsondernemingen die zich met import en export van visserijproducten inlaten.

Wie de cijfers met de gegevens van de voorbije jaren wil vergelijken moet HVB 1,1993 Top 5000 van 1991), HVB 12 van 6 december 1991 ("Top 5.000" 1990) en HVB van 7 december 1990 ("Top 5.000" 1989) ter hand nemen. (gw)

NAAM EN PLAATS BEDRIJF (1)	PLAATS IN TOP 5.000 (2)	TOEG. WAARDE (3)	OMZET IN MILJ. FRANK (4)	EXPL. RESUL- TAAT (5)	NETTO WINST/ VERLIES (6)	CASH FLOW (7)	AAN- PERS. LEDEN (8)
1. PIETERS VISBEDRIJF (Brugge)	92 91	689 754	424 354	2.431 2.197	+69.1 +69.5	+ 19.4 + 10.3	195 176
2. ZEEBRUGSE VISVEILING ⁽⁹⁾ (Zeebrugge)	92 91	- 801	- 150	- 2.074	- -	- + 3.8	- 91
3. MORUBEL (Oostende)	92 91	1.122 1.043	280 374	1.536 1.596	+ 55.4 + 110.6	- 21.3 + 23.5	106 110
4. DE BACQUER (Brussel-Ternat)	92 91	1.326 (8)	154 -	1.283 1.226	+ 38.5 + 36.1	+0.1 + 0.1	91 -
5. HUYSEUNE R. (Zeebrugge)	92 91	2.186 2.007	133 122	765 827	+ 15.1 + 13.0	- 2.1 - 2.1	90 89
6. VAN DEN ABEELE ⁹² (Brugge)	92 91	2.273 2.080	110 100	730 796	+ 1.3 - 12.5	- 26.2 - 31.7	90 92
7. ATKA (Londerzeel)	92 91	2.324 (8)	71 -	713 1.036	+22.0 + 36.1	+ 0.4 + 4.3	26 -
8. HOTTLET PIERRE ⁹² (Kontich)	92 91	2.522 2.367	62 62	656 695	+ 16.5 + 19.7	+ 1.0 + 2.4	8 6
9. GADUS (Nieuwpoort)	92 91	2.564 4.036	55 33	646 385	+ 9.5 + 6.9	4.0 + 1.7	23 17
10. GABRIEL (Ligneville)	92 91	2.841 2.642	95 100	574 613	+ 23.6 + 39.0	+ 7.6 + 20.1	47 47
11. CHRISTIAENS (Knokke-Heist)	92 91	2.851 3.170	62	573 502	+ 1.9 + 6.4	- 2.5 + 1.1	51
12. VANDERMAESEN ⁹² (Lummen)	92 91	2.912 3.077	43	558 517	+ 1.1 + 0.8	+ 0.6 + 0.8	31
13. UNITED FOODS ⁹² (Bredene)	92 91	3.153 2.778	122 118	511 578	+ 0.9 - 25.1	- 24.3 - 46.8	80 102
14. PAULUS H. & zn ⁹²		3.601	20	446	+ 5.4	- 0.3	4

(Zeebrugge)	91	-	-	546	+ 4.7	+ 0.2	+ 6.3	-
15. LA COURONNE	92	4.012	57	398	- 3.1	- 10.7	+ 11.3	32
(Oostende)	91	-	-	326	+ 1.9	- 1.1	+ 18.0	-
16. FOCO	92	4.550	22	344	+ 9.8	- 1.0	- 0.1	4
(Antwerpen)	91	3.684	30	427	+ 11.3	+ 1.7	+ 3.8	4
17. MAR PRODUCTS	92	4.876	30	316	+ 9.5	+ 1.0	+ 4.8	10
(Brussel)	91	-	-	349	+ 10.5	+ 1.0	+ 5.7	-
18. PIETERS VISPROD.	92	4.918	-	314	43	+ 9.9	+ 4.7	+ 13.6
19 (Londerzeel)	91	-	-	117	- 0.7	- 3.4	+ 1.0	-
20. LEVECKE	92	5.169	15	297	+ 1.3	- 3.3	- 2.3	14
(Oostende)	91	4.469	26	342	+ 4.5	+ 1.0	+ 7.1	15
21. PROMARITIMES	92	-	-	-	-	-	-	-
(Melsbroek)	91	5.209	20	284	-	+ 2.8	-	15
22. ALL FREEZ	92	-	-	-	-	-	-	-
(Maasmechelen)	91	5.267	31	281	-	+ 0.6	-	26
23. DE JAGER	92	-	-	-	-	-	-	-
(Antwerpen)	91	5.427	20	271	-	+ 1.1	-	9

(1) Naam van de onderneming en vestigingsplaats van het bedrijf.

(2) Plaats in de "Top 5.000" volgens omzetcijfer in miljoen frank tijdens het boekjaar 1992. Het boekjaar valt echter niet voor alle bedrijven samen met het kalenderjaar.

(3) Toegevoegde waarde

(4) Omzetcijfer in miljoen frank. (exclusief btw en andere vormen van omzetbelasting)

(5) Exploitatieresultaat van het boekjaar (courant exploitatieresultaat, onafhankelijk van het financieel en buitengewoon resultaat)

(6) Netto winst (+) of verlies (-) van het boekjaar (na belasting).

(7) Cash flow

(8) Aantal personeelsleden

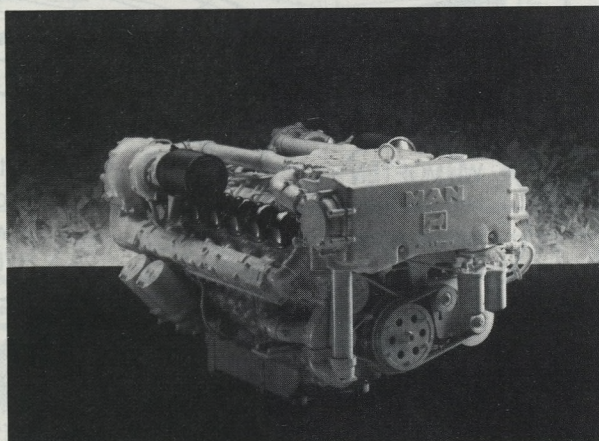
(9) De Zeebrugse Visvelling hoort eigenlijk niet thuis in de opsomming van de visverwerkende bedrijven. Maar aangezien het om een privébedrijf gaat dat zich volledig in de vissector situeert is het wellicht nuttig om die gegevens in de tabel op te nemen. Gegevens voor 1992 blijkbaar niet beschikbaar. Balans afgesloten op 31.03.93.

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

HET GEHEIM VAN GEEWEE

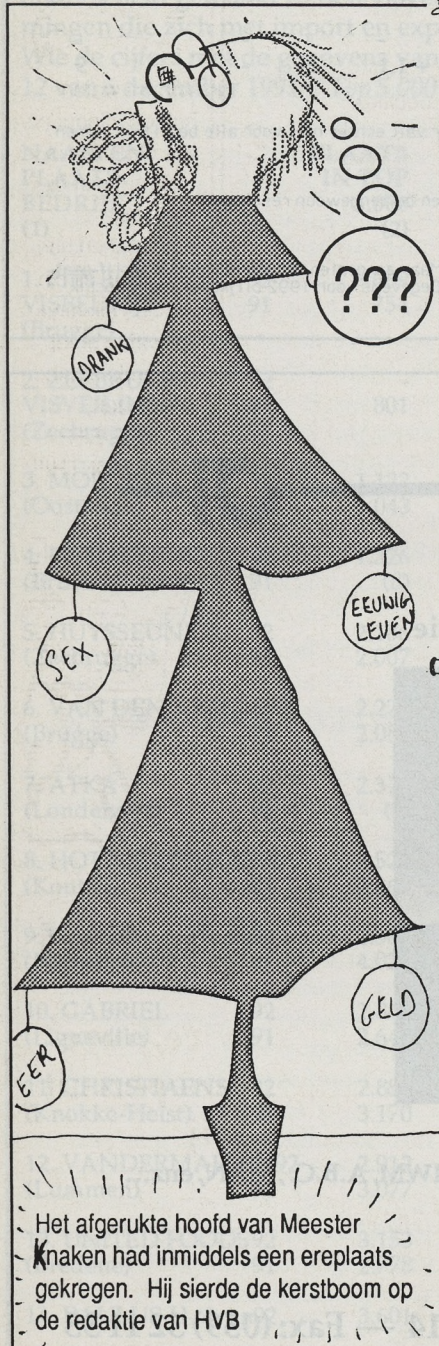
(Een stripverhaal dat zich in de verbeelding afspeelt)

Door *Marc Speen*

Deel V: Eindelijk komt er vaart in deze strip



In de vorige aflevering hebben we meester Knaken letterlijk een kopje kleiner gemaakt, zodat de verhoudingen tussen de verschillende personages uit dit verhaal verbeterd zijn. De directeur is nu tevreden, want Knaken is bijlange niet meer zo groot als hij vroeger was.



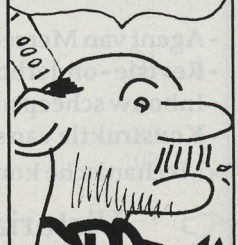
Zijn geest leefde dus voort in de kerstboom en zijn lichaam werd gebruikt als vergadertafel. Nooit had het lichaam van Meester Knaken zo'n nuttige functie gehad.



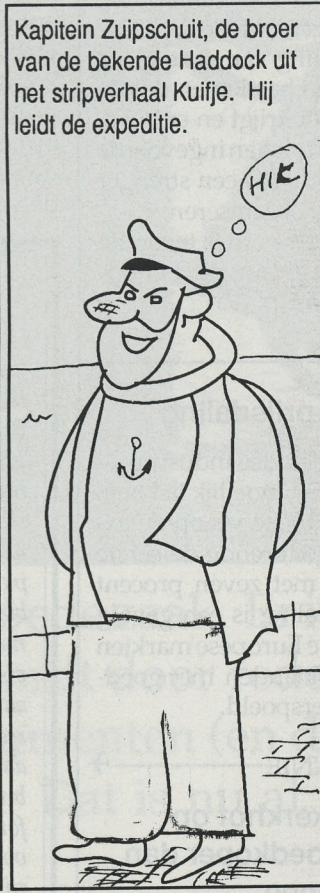
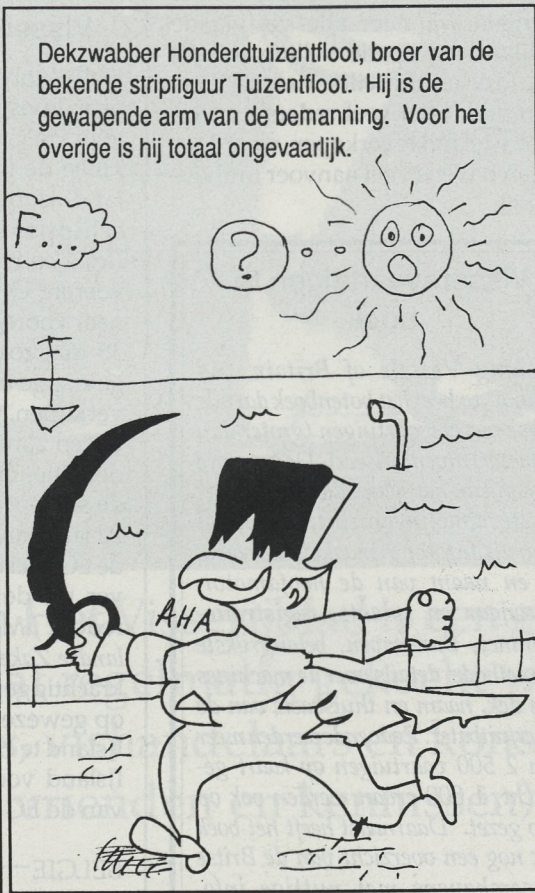
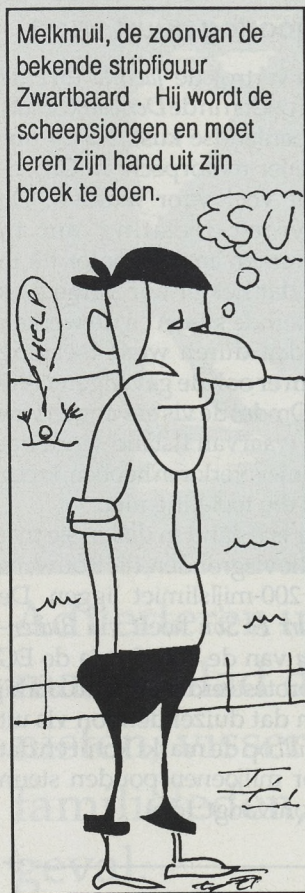
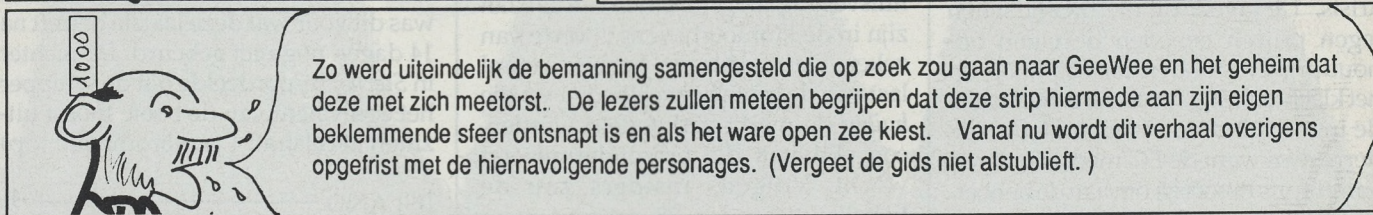
Na dit intermezzo gingen de stripfiguren over tot de belangrijke dingen



Zo gezegd, zo gedaan. Raider ter zeevisserij en directeur van HVB ging op weg naar het monsterkantoor. Met de daar aanwezige monsters zou hij een benfning samenstellen om GeeWee te zoeken.



Op het monsterkantoor aangekomen...



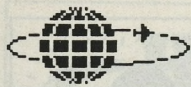
investeringskredieten: onze specialiteit

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



DENEMARKEN →

Europese reders ter zeevisserij hielden jaarvergadering

Te Aalborg in Denemarken kwamen op 12 november de Europese reders, verenigd in de producentenorganisatie EAPO, bijeen. De vergadering stond duidelijk in het teken van de visserij-krisis. De invoer uit niet-EG-lidstaten tegen prijzen beneden de eigen op-houdprijzen stonden daarbij hoog op het klachtenlijstje. Veel valt echter tegen de invoer uit derde landen niet te ondernemen want de EG moet één derde van zijn vis invoeren om aan de behoeften te voldoen. Dat zou veranderen wanneer Noorwegen tot de EG toetreedt. De aansluiting van deze grote visnatie zou meteen betekenen dat de EG een visoverschot krijgt en er bijgevolg minder behoefte is aan ingevoerde vis. Hierdoor zou de EG een strenger invoerbeleid kunnen organiseren. De EAPO protesteert verder tegen de geplande verlaging van de EG-op-houdprijzen voor vis.

IJSLAND →

Gevoelige prijsdaling

De belangrijkste IJslandse industrie — de visserij — blijft het moeilijk hebben. De prijzen van IJslandse vis op de exportmarkten zijn gedurende de eerste helft van het jaar met zeven procent gedaald. De prijsdaling is een gevolg van de situatie op de Europese markten die uit de Oostbloklanden met goedkope vis wordt overspoeld.

GROOT-BRITTANNIE →

Scheepskerkhof op zeebodem goedkoper dan slopen

De *National Federation of Fishermen's Organisation (NFFO)* lanceerde een voorstel om afgedankte vissersvaartuigen op de zeebodem op speciale dumpplaatsen te laten zinken. Die oplossing zou stukken goedkoper zijn dan het slopen van uitgediende vaartuigen. Volgens de officiële voorschriften geldt voor gesaneerde vissersvaartuigen een zinkverbod. Slopen aan de wal is verplicht om de saneringspremie op te strijken. Het slopen van oude vaartuigen kost geld, zeker als het zoals in Engeland om meer dan vierhonderd vaartuigen gaat die zich vrijwillig aan-

sloten bij het drastische saneringsplan van de Engelse overheid.

Grimsby en Hull openen nieuwe visafslag

De vissershavens van *Grimsby* en *Hull* beschikken over een nieuwe visafslag die volledig in overeenstemming is met de EG-normen. Of met de nieuwe huisvesting alle problemen van de baan zijn in de Humberhavens is verre van zeker. De visafslagen hebben vooral last van de grote hoeveelheden vis die *buiten* de markt verhandeld worden, een activiteit die prijsondermijnd werkt. Volgens insiders zou de kabeljauwaanvoer 25 procent meer opbrengen wanneer alle vis via de wettelijke weg op de veiling terecht komt. Precies omwille van de lage prijzen verkiezen veel reders hun vis op het vasteland te verkopen, waardoor de eigen havens veel aanvoer onthouden blijft.

Vissersvaartuigen te boek

'Fishing Vessels of Britain and Ireland' zo heet het botenboek dat alle Britse vissersvaartuigen (groter dan 12 meter) inventariseert. De vroegere namen van het schip, de vier belangrijkste afmetingen, brt, materiaal waaruit de romp gemaakt is, de vorm, pk en naam van de hoofdmotor, bouwjaar en -plaats, registratienummer, thuishaven, belangrijkste vismethode, details over de machines aan dek, naam en thuisbasis van de reder/uitbater. Zodoende werden meer dan 2 500 vaartuigen op kaart gebracht, 1 000 ervan werden ook op foto gezet. Daarnaast heeft het boek ook nog een overzicht van de Britse vissershavens met nuttige info, slipway- en droogdokfaciliteiten. In UK kost het boek 35 £ + 2,20 £ verzendingskosten. De rest van Europa betaalt 40 £ (alles inbegrepen). Geïnteresseerden schrijven naar Commercial Fishing Enterprises Ltd., Fleetwood, Lancs. FY76HS, UK.

Een jaar cel voor schipper

Begin oktober werd de te *Lowestoft* ge-registreerde, maar door een Spaanse rederij uitgebate *'Boston Comet'* door de visserijwacht opgeleid en naar *Sterne-way (Hebriden)* overgebracht. De treiler

was aan 't vissen met te kleine net-mazen en een kuil die tweemaal te lang was. Degelijk ingevulde logboeken ontbraken. In het ruim bevond zich veel vis waarvoor het schip geen kwota had en de schipper had evenmin een geschikt brevet.

De 52-jarige schipper uit *Hull* kreeg 13.000 £ en de rederij 33.200 £ boete te betalen. Alhoewel de rederij beloofde ook de boete van de schipper te betalen was dit voor wat deze laatste betreft na 14 dagen nog niet gebeurd. De rechter in *Sterne-way* oordeelde dat de schipper het equivalent van de boete moest uitzitten in celstraf: 1 jaar brommen! (dp)

IJSLAND →

Visserijoorlog duurt voort

Half oktober vertrok de *'Jacinta'* uit *Hull* naar de visgronden in de *Denmark Straits* voor de Groenlandse kust. Na 24 uur kreeg de treiler motorpech. In Groenland is niet veel voor handen. De schipper vroeg toelating om in *Reyckjavik* werken aan de motor uit te voeren. Omdat het 24 uur varen was naar voornoemde kaven en de werken 36 uur zouden duren werd toelating gevraagd om er ook de gevangen vis te verkopen. Omdat de vis gevangen was in een zone waarvan IJsland vindt dat de Britten niets verloren hebben, kreeg de schipper die toelating niet.

Al jarenlang is IJsland in discussie met de EG over die visgronden, die trouwens ver uit de 200-mijlslimiet liggen. De rederij *J. Marr & Son* heeft via *Buitenlandse Zaken* van de UK als via de EG krachtig geprotesteerd. Er wordt daarbij op gewezen dat duizenden ton vis uit IJsland te *Hull* op de markt komt en dat IJsland voor miljoenen ponden steun van de EG ontvangt. (dp)

BELGIE →

Britse interesse voor België

Vijf afgevaardigden van de vismijn uit *Grimsby* bezochten de nieuwe vissershaven te Zeebrugge en het bedrijf *Schelfhout Computer Systems* om na te gaan of er ook een *tele-Moby-Clock* in de visafslag van *Grimsby* kon worden geïnstalleerd. Met dit systeem van verkoop hoeven de viskopers niet meer in de vismijn aanwezig te zijn. Ze kunnen rustig aankopen vanop kantoor. Het systeem werd door *Schelfhout* reeds verkocht aan Nederland, Frankrijk, Noorwegen en Spanje. Ook het Franse *Cherbourg* toont is geïnteresseerd. (dp)



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

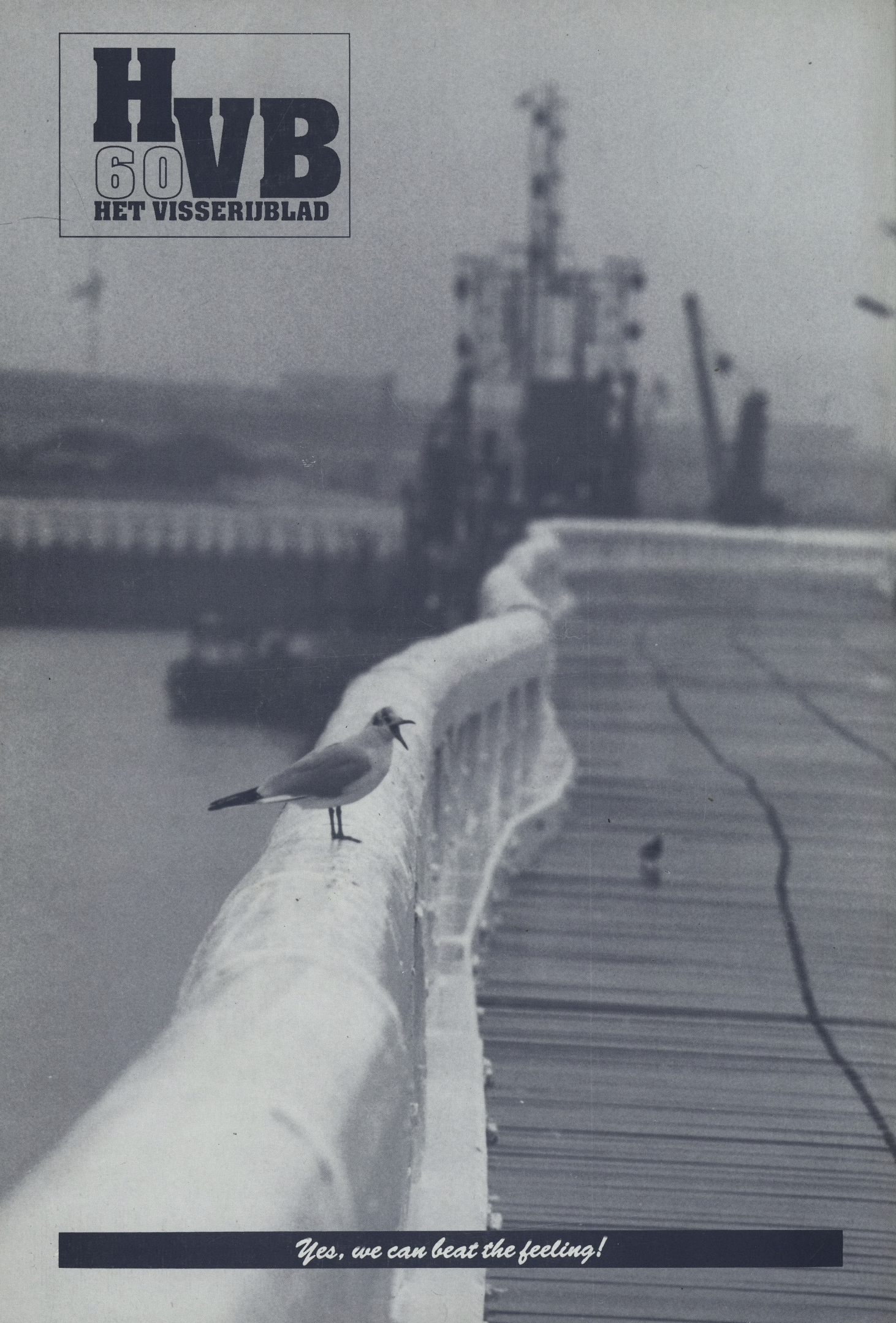
Firmanaam:

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!