

HVB

61
HET VISSERBLAD

- * Kerstverhaal
- ** Nieuwjaarswensen
- *** RMT: afscheid van Dover
- **** HVB sprak met 'Pies' Zanders
- ***** De Vlaamse vissersvloot in 1993
- ***** In memoriam Karel Jonckheere
- ***** HVB bezoekt loodsen in Vlissingen
- ***** Visgronden van de Vlaamse vissers:
het Kanaal

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Vanaf 1 april '94: Kustlaan 176 te Zeebrugge



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

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

HVB 61 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 Decler,
Tony Depuydt, De Zetduivel, Norbert
Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausung,
Willem Lanszweert, Mac Floo (tekenin-
gen) Marc Loy, Daniël Pots, Flor
Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De
Laatste), Guido Walters en Zeedieren-
jager
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
Flor Vandekerckhove,
H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

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

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

ISSN: 0776-6912

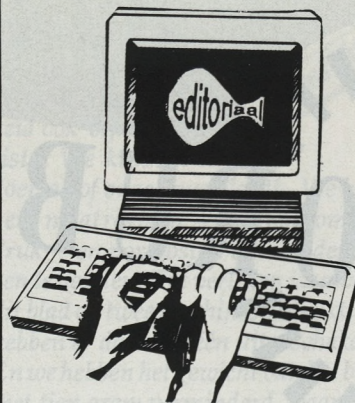
Abonnementen!

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.
Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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

Vondel



*'De wereld is een schouwtoneel,
elk speelt zijn rol en krijgt zijn deel'.*

Vandaag zou de schrijver van bovenstaand vers het wellicht moeilijker hebben om een geschikt rijm te vinden. De wereld is immers bijlange geen schouwtoneel meer, maar eerder een doolhof, een kluwen, een chaos. Als we Joost Van den Vondel een handje mogen toesteken, zouden wij over de wereld van vandaag zeggen:

*'De wereld is een labyrint
waarin geen een zijn weg nog vindt'.*

Dat is zo aan de wal en dat is zo op het water. Vorige maand in HVB zegde reder Pol Neyts, toen hij het over de omstandigheden had waarin de visser vandaag zijn werk moet doen: *'De wetten, reglementen, voorschriften... alles is ingewikkeld en onoverzichtelijk geworden, zodat men steeds met de vrees leeft dat men in overtreiding is, dat er een boete komt of dat men opgeleid wordt. Onverdraaglijk stresserend!'* De man heeft gelijk.

Wij delen de ontevredenheid van de vissers met de chaotische toestand die hier buiten heerst. Wij delen ook hun wrevel ten aanzien van Het Gezag dat deze chaos organiseert.

Sommigen zijn de mening toegedaan dat zo'n gevoelens van ontevredenheid onproductief zijn. Zij wijzen erop dat het met de visserij niets anders is dan bijvoorbeeld met het wegverkeer; de honderden reglementen beletten alleen maar dat er nog meer slachtoffers vallen. Ook zeggen zij niet in te zien waarom de vissers, in tegenstelling tot de mensen aan de wal, ontzien moeten worden.

Daar zit een grond van waarheid in. Alleen vergeten deze mensen dat niet tevredenheid, maar ontevredenheid hefboom voor veranderingen is. Wie tevreden is blijft immers bij de pakken zitten. Verder brengt elk nieuw reglement de mensen een stapje verder van het opnemen van eigen verantwoordelijkheid. Elke nieuwe wet — hoe nodig ook — die tot gehoorzaamheid dwingt, hakt ergens een stukje persoonlijkheid weg. Elke opgelegde boete — hoe terecht ook — schaft tegelijk een stukje vrije solidariteit af.

Verantwoordelijkheid, persoonlijkheid, vrije solidariteit: maar dat zijn juist de waarden die vissers op zee geleerd hebben! Die waarden zorgen ervoor dat ze daar op zee overleven en... dat er zoiets als een eigen zeemans-visserscultuur bestaat.

Die cultuur moet verdedigd worden. Hoe langer hoe meer zijn we er zelfs van overtuigd dat het bevorderen van die visserscultuur van belang is voor heel de maatschappij.

Tegelijkertijd moeten we enige vraagtekens plaatsen. Bestaat ze overigens nog, deze eigen visserscultuur? Heerst in onze vloot, in onze wijken nog steeds een cultuur van eigen verantwoordelijkheid, van sterke persoonlijkheden en van vrije solidariteit?

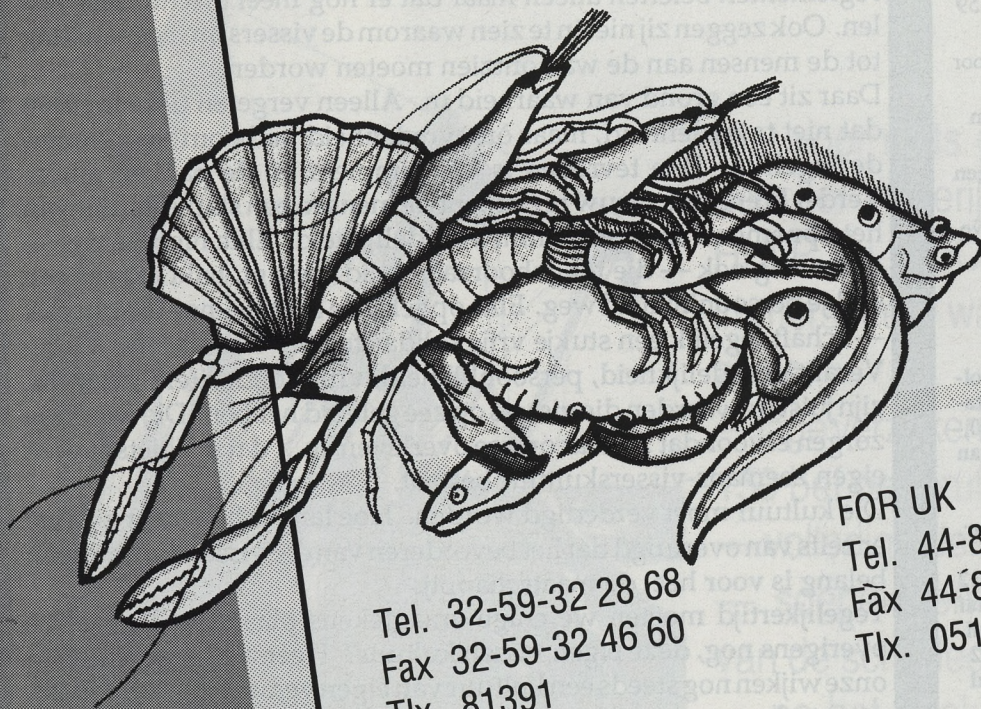
Alleen onze dagelijkse praktijk kan daarop een antwoord geven. Kultiveren wij deze waarden of zorgen wij zelf ervoor dat visserscultuur binnenkort alleen nog maar synoniem voor folklore is. Het is aan ons om het antwoord te geven... en het is aan HVB om daar in 1994 verslag over uit te brengen.

Vondel had dus toch gelijk: *'Elk speelt zijn rol en krijgt zijn deel.'*

Flor Vandekerckhove

MORUBEL

wenst u een
voorspoedig
en succesvol 1994!



Tel. 32-59-32 28 68
Fax 32-59-32 46 60
Tlx. 81391

FOR UK
Tel. 44-81-9779441
Fâx 44-81-977 91 93
Tlx. 051-93 45 80

MORUBEL N.V. -
Ankerstraat 2, 8400 Oostende — Belgium

1994 in HVB

nieuwjaarswensen

1994. Voor de zevende keer al starten we een nieuwe jaargang van HVB. Zeven jaar, een getal met symbolische kracht. In de oude boeken is zeven immers synoniem voor veel. Zeven jaren, vele jaren; stilaan beginnen we dus tot de ancients van de sektor te behoren, een vreemde gewaarwording. In die zeven jaar hebben we wel en wee gezien, voorspoed en tegenslag, hoogtes en laagtes, vette en magere jaren. We weten nu zo ongeveer wel wat de zee te bieden heeft, in kwade en in goede dagen.

In die zeven jaar zijn we er ook in geslaagd dit blad tot op een niveau te tillen waar ook (en vooral) buiten de visserij naar opgekeken wordt. Enerzijds vervult ons dat met trots, anderzijds blijft het ook onszelf verwonderen. HVB is en blijft een merkwaardig fenomeen omdat het in volle onafhankelijkheid bestaat; los van mediagiganten, los van organisaties en zonder kapitaal of overheids subsidies. Merkwaardig is ook dat de ploeg die HVB schraagt zeven jaar later nog steeds present is. Er zijn hier vriendschappen gesmeed die de stormen van het leven kunnen trotseren.

Met andere woorden: dit blad is al even merkwaardig als de visserij zelve. Tegelijkertijd is het duidelijk dat de

ekonomische werkelijkheid ook bij ons zijn tol eist. We kunnen niet doen alsof onze neus bloedt. We hebben maatregelen getroffen om de druk — en portkosten binnen de perken te houden. Tot verleden jaar werd dit blad op twee machines gedrukt, we hebben er daarvan één uitgeschakeld. En we hebben het gewicht van het blad met tien gram verminderd, waardoor de verhoging van de posttarieven aan ons voorbijgaat.

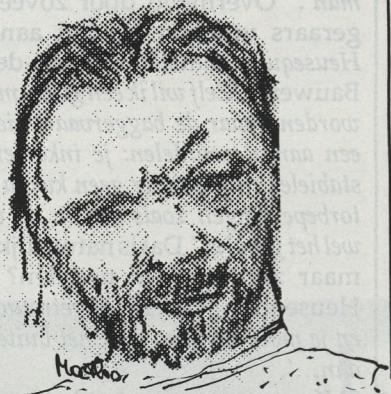
Dit alles zal uw leesplezier niet vergallen, want hoe eigenaardig het ook lijkt, door dit snoeiwerk zal dit blad er ook kleuriger uitzien en... er zal méér instaan.

Het blad wordt verder vernieuwd, dat zal ook nu weer blijken uit de manier waarop we de klassieke 'nieuwjaarsboodschappen aan de vissers' verzorgen: minder prominenten, meer 'gewoon volk'. We hebben daartoe besloten toen we de resultaten van de lezersenquête bestudeerden; enquête, die we organiseerden naar aanleiding van het 60-jarig bestaan van HVB, nu ook al weer een jaar geleden. Ook mogen we een nieuwe medewerker verwelkomen. Het betreft een tekenaar die zijn pennevruchten slijt onder het pseudoniem Mac Floo. Deze begaafde karikaturist zal, vanaf vandaag, ondermeer op deze bladzijde, maandelijks in HVB aanwezig zijn.

Dank

1994. We danken de directie, de redactieleden en de medewerkers van dit blad, we danken hen voor hun artikelen en meer nog voor hun vriendschap, we danken ook de lezers en de adverteerders voor hun steun en sympathie.

Flor Vandekerckhove



Oud-schipper
André Van Craeynest:

'Niet plooiën'

Als oud visser — nog steeds geboeid door de zee — maak ik mij bezorgd over hetgene nog komen moet. Zullen onze zonen hun brood uit de zee kunnen blijven halen?

Niets is nog te vergelijken met 'onze tijd': viswijze, hulpmiddelen, vaartuigen, voorschriften... In nauwelijks één generatie is alles veranderd.

Wij voeren en visten waar we wilden, Vandaag is dat wel anders: bepalingen, verplichtingen, regels en alsmaar veranderende maatregelen, verboden visgronden... en onmenselijk zware boeten bij de minste overtreding.

Dat het visserijbeleid het goed meent willen we niet ontkennen, maar om de problemen in ons bedrijf op te lossen is inspraak van de vissers die de zee werkelijk bevaren — en die dag en nacht onder spanning staan — meer dan nodig. Er moet gewoon iets gedaan worden voor de jongere generaties die — met veel kopzorgen — dit beleid ondergaan.

Nooit voorheen was het vooruitzicht zo slecht. Wij zijn geen zwartkijkers wanneer we zeggen dat het een zware, lange strijd zal worden om te overleven.

Er zal moed nodig zijn om het vol te houden. Laat ons hopen dat de jongeren zee zullen blijven kiezen. En tot de jongeren kan ik zeggen: nergens anders is er een beroep dat zulke voldoening geeft.

De zee zal de mens altijd blijven bedriegen; eens er weer evenwicht bereikt is voor wat de overbevissing betreft, zullen degenen die het niet opgegeven hebben, de winnaars blijken te zijn.

Goede gezondheid, behouden vaart, goeie wacht. God beware U.

Oud-schipper ter visserij
André Van Craeynest



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

Jeugd, de toekomst lacht u toe

De nieuwjaarswensen van de laatstejaarsleerlingen aan de Vlaamse visserijscholen

HVB draagt (sleept?) vele tradities met zich mee. Eén daarvan is dat ter gelegenheid van de jaarwende diverse personaliteiten een tribune krijgen om hun wensen, plannen en verzuchtingen kenbaar te maken.

Helemaal bevredigend was die rubriek niet. Telkens wanneer we oude jaargangen van HVB doorbladerden, leek voor deze 'nieuwjaarsbrieven' eerder de omschrijving 'bladvulling' van toepassing. Gemakkelijke kopij, zo leek het ons, want hetgeen al die personaliteiten schreven, moest de redakteur-van-dienst alweer niet meer bedenken.

Tradities zijn er echter om in ere gehouden te worden en dus bléven we de nieuwjaarsboodschappen uit tal van kabinetten publiceren. Maar gaandeweg verànderden we ook wel die rubriek. We sleutelden aan de lay out, zodat de soms saaie (maar dat had u inmiddels al door) inhoud tenminste een mooie vorm kreeg (en het óóg dan toch tevreden kon zijn). En we gingen verder: het aantal lijnen dat de prominente persoonlijkheden ter beschikking kreeg werd beperkt... en vooral, we gingen ze dichter bij huis zoeken, bij mensen die echt wel iets te zeggen hebben. Zodoende werd ook de inhoud van de boodschappen stilaan lezenswaard.

Maar dit jaar zijn we echt tot het uiterste gegaan. Verschillende ministers, burgemeesters en andere voorzitters ruimen hierbij plaats voor de enige echte personaliteiten: de vissers van de toekomst. Wij vroegen de leerlingen van de visserijscholen wat hun nieuwjaarswensen zijn.

Zij die gaan varen, groeten u!

Opleiding

Tom Van Troye van de 'De Golfbreker', de visserijschool uit Heist, breekt een lans voor het visserijonderwijs dat 'vaak onderschat wordt, alhoewel het even zwaar is dan een andere middelbare

school', zo zegt hij, 'Met de diploma's die je er kan behalen kan je een heleboel richtingen uit'. Sommigen voegen overigens de daad bij het woord en volgen een opleiding 'baggervaar', dat is o.a. het geval voor de 17-jarige Eric De Raedt die na vijf jaar visserijonderwijs naar die afdeling verhuist. Ook Tom Rouzée van de Oostendse John Bauwensschool ziet het in die hoek wel zitten: 'Ik zou later in het buitenland willen werken. Nadat ik zodoende een beetje extra geld verdiend heb, zou ik naar België terug komen om ook hier op de baggerschepen te werken.' Ook Kevin Dumalin ziet wel iets in die redenering: 'Indien ik met de visserij niet door het leven kan gaan zal ik over-

schakelen naar de job van baggerman'.

Overmand door zoveel baggeraars vroegen we het aan Jacky Heusequin, laatstejaars aan de John Bauwens: 'Zelf wil ik een goede motorist worden, maar de baggervaar biedt wel een aantal voordelen: je inkomen is er stabiel en je hebt er geen kwota of motorbependingen zoals dat in de visserij wel het geval is.' Dat is natuurlijk waar, maar zijn er geen nadelen? Jacky Heusequin: 'Wel, als je getrouwd bent en je moet alsmáar naar het buitenland, dan...'

O.K., genoeg gebaggerd. Natuurlijk is het in de eerste plaats de bedoeling als visser zee te kiezen. Benito, Dave en Roy, laatstejaars in de 'Paster Pype' zien het zo: 'Van zodra de eindexamens achter de rug liggen, komt het erop aan zo snel mogelijk vaart te vinden', en ze hebben terzake een voorstel: 'Misschien moet er eens gedacht worden hoe er een betere uitwisseling van gegevens kan komen tussen scholen, "vaartzoekers" en reders, zo zou een schipper gemakkelijker de ideale kracht vinden'. Over de opleiding zijn de leerlingen meestal wel te spreken (of komt dit alleen maar omdat de leraars de ant-

Leraar-dichter Frank Decerf van de John Bauwens met de leerlingen uit de klas die zich over onze vragenbogen: David Decordier, Michel Deley, Tom Rouzée, Eric De Raedt, Kevin Dumalin, Jacky Heusequin en Regis Decordier (foto gw)



nieuwjaarswensen

nieuwjaarswensen

bij zonneklaar: de leerlingen staan te trappelen om het echte leven in te stappen, de toekomst gemoet.

Toekomst

Hoe die toekomst er dan wel uitziet, daar hebben ze bij *Ibis* geen duidelijke kijk op (wij overigens evenmin): 'We horen allerlei zaken: de vermeende plannen van de Europese Unie, de moeilijkheden van de Franse en Britse vissers eerder dit jaar, de gestage daling van de visaanvoer', zo luidt het daar.

In de toekomst kan natuurlijk niemand kijken, maar op de *Ibis* vinden ze verder wel dat ze 'recht hebben op een eerlijke voorlichting over de toekomstkansen van de sector'. Ook voor de visserij scholen zelf is die toekomst zeer onzeker. Tom Van Troye: 'Als er niet vlug een stijging komt van het aantal leerlingen zou het wel eens rampzalig kunnen aflopen voor de visserij scholen en voor alles wat afhangt van de visserij'. Om die toekomst veilig te stellen hebben de laatstejaarsleerlingen een hele waslijst eisen klaar. Een greep: meer kwota voor plat- en rondvis — ruimere



De laatstejaars van de visserijschool te Heist. Tweede leerjaar 2de graad dek: Ringo Decuyper, Bart Van Waegenaere, Robin Heyneman, Gregory Van De Moere, Bart Vanhove. Tweede leerjaar 2de graad motoren: Bart Ackaert, Sören Couwijzer, Daniël de Lobel, Frederik Demey, Steve Depaepe, Steve Eyland, Olivier Louwage, Christoph Messiaen, Philip Van Mullen, Johan Vantorre. Tweede leerjaar 2de graad matroos: Kris Bauters, John Savels. (Foto gw)

woorden op onze eindjaarsvraagjes navlooiden?), maar uit Heist komt een duidelijke hint. Iemand wil daar 'een modernisering of vervanging van het opleidingsschip'. Met dat vaartuig willen ze in de Paster Pype trouwens

'... een volle week in zee gaan. We zouden zo niet alleen het echte leven aan boord kunnen meemaken, maar ook eens reële reddingsoefeningen kunnen houden en ook wat ervaring opdoen in verband met het wacht lopen...' Het weze hier-

Anglo Belgian Corporation wenst de visserij een voorspoedig 1994 toe



De nieuwe Z 54 'De Bounty' met de ABC-motor 8 DZC

**Marine voortstuwingsmotoren
Anglo Belgian Corporation
Wiedauwkaai 43,
B - 9000 Gent
Tel: (09) 223 45 41
Telex: 11 298 abcgt b
Fax: (091) 224 03 01**



bespreekbaarheid van de licenties in verband met het vermogen en de lengte van een schip — snellere modernisering van de vloot — redelijke minimumprijzen voor de aangevoerde vis — grotere controle op ingevoerde vis en vermindering van de invoer — versoepeling kwotabeleid — minder vervuiling van de zee — minder Hollanders voor onze kusten en meer controle op vreemde schepen — geen "weggooprijzen" voor de vis — samenwerking tussen Zeebrugge en Oostende — Meer vaardagen — werkgelegenheid door het bouwen van nieuwe vaartuigen.

Een compleet regeringsprogramma voorwaar! En niet erg verschillend van hetgeen de 'oude vissers' eisen. Geeft de jeugd dan geen kritiek? Toch wel, David Decordier (John Bauwens) is bijvoorbeeld de mening toegedaan dat 'als iedere reder uit de Zeebrugse visserij of omstreken meer zou markten in Zeebrugge dat al een stap in de goede richting zou zijn' want zo zegt hij onomwonden: 'Ik vraag me af wat er zou gebeuren indien er geen ZV meer zou zijn.'

Maar het vertrouwen in de sektor blijft in elk geval bij Regis Decordier (15) sterk aanwezig:

Foto boven: de leerlingen van de Ibis die aan dit artikel meegewerkt hebben antwoorden in blok. (foto gw)

Onder, de laatstejaars Paster Pypeschool: Achilles Van Cromhou, Christof Bockhuyt, Frederik Vanhoutte, Bart Gulpen, Ronald Conrieri (alias 'Rambo'), Benito Marchand, Roy Laplasse, Dave Huys. (Foto gw)



nieuwjaarswensen

'Ik koos voor de visserij omdat je er bijna zeker van bent werk te hebben... en het wordt goed betaald. Ik weet dat niet alles zal verlopen zoals ik wens, maar dat vraag ik ook niet. Ook weet ik dat ik laag zal moeten beginnen, maar ik hoop dat ik hoog kan eindigen: als schipper en misschien wel als reder'.

Sociaal

Het ziet er overigens naar uit dat de nieuwe lichter op haar rechten staat. In *De Golfbreker* vroeg iemand meer aandacht voor het familiale leven: 'minder lange reizen en meer tijd tussen de reizen voor de bemanning.' In *Ibis* werd de nadruk gelegd op 'een eerlijke bespreking en een korrekte uitvoering van de aanmonsteringsovereenkomst: het aantal werkuren, de vergoeding... dienen in een klare taal te worden gesteld'. Daarnaast menen ze — spijs hun jeugdige leeftijd en hun gebrek aan ervaring — aanspraak te mogen maken op een faire behandeling door de andere — oudere — bemanningsleden. Ook bij *Benito*, *Dave* en *Roy* staat 'een eerlijk percentage' voorop. Als het even kan, mag er trouwens ook luxe aan boord zijn. Uit de vele antwoorden selekteren we bijvoorbeeld naast de eigen kast (reders: zijn er echt nog vissers zonder een eigen kastje aan boord?) volgende moderne jongensdromen: 'aparte slaaphutten, meerdere televisies en video's ofte movieboxen'!

Overigens was er ook een leerling die al vèr in de toekomst keek. Onderaan zijn verlanglijstje schreef hij: 'De pensioenuitkering moet hoger liggen bij de visser'.

Niet alleen bij de visser, jongen, ook bij de journalisten. (fv)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

nieuwjaarswensen

IK WEEET DAT jullie vissers niet houden van vage beloftes en plannen, maar konkreet 'van wal willen

steken' om te werken aan een betere toekomst voor de visserij. Wel, ik meen te mogen stellen dat in 1993 konkrete beleidsinstrumenten ter beschikking van de visserij worden gesteld.

Vanuit een werkgroep (samengesteld uit vertegenwoordigers van de federaal bevoegde minister van Landbouw [en visserij] Bourgeois en van mij) werden goed onderbouwde argumenten opgesteld om de oorspronkelijk door de Europese Commissie voorziene drastische afbouw van onze vloot te beperken tot een meer gerichte afbouw van vooral de sterk verouderde schepen. Deze Europese afbouwpolitiek die sinds midden de jaren '80 gevoerd wordt, is voor de Vlaamse reders niet meer aanvaardbaar daar onze vloot als kleinste binnen de Europese Unie, nog moeilijk verder kan afgebouwd worden. De leefbaarheidsdrempel is bereikt.

werd door de Vlaamse regering goedgekeurd op 24 november jl. en heeft tot doel de rentabiliteit van de diverse visserijactiviteiten te verhogen door het ondersteunen van initiatieven die moeten leiden tot produktiediversifikatie, specialisatie en omzetverhoging. Het is hierbij de bedoeling dat de Vlaamse vissers zich richten naar andere vissoorten, andere visgronden (ook buiten de communautaire wateren) door het verleggen van hun visserij, en hiertoe hun vangsttechnieken en methodes en vistuig gaan aanpassen.

Tevens wordt de noodzakelijke samenwerking tussen op de eerste plaats de vissers-reders, de concessiehouders van visgronden als leverancier, en de vishandel en vooral de visverwerkende industrie ondersteund. Door een grotere aanvoer van vis, door onze Vlaamse reders, dat niet onderworpen is aan de

ting, die ik dan ook volmondig ondersteun.

Zo kom ik tot een andere belangrijke recente beslissing ter ondersteuning van de visserijsector. Op mijn voorstel heeft de Europese Commissie namelijk de Vlaamse kustgemeenten die sterk onderhevig zijn aan de Europese herstruktureringpolitiek (sanering) ten aanzien van de visserijsector erkend als doelstelling 5b-gebied. Dit betekent konkreet dat naast de erkenning van de Westhoek als plattelandsgebied, de aangrenzende kuststrook van Nieuwpoort over Middelkerke en Oostende tot aan Bredene erkend is geworden als een gebied waar extra financiële ondersteuning kan gegeven worden om de sociaal-economische situatie van de bevolking, de visserij als belangrijke tewerkstellingssector in het bijzonder, te verbeteren. Deze erkenning geldt voor de komende zes jaar, wat betekent dat een structureel ondersteuningsbeleid ter versterking van de zeevisserij kan gevoerd worden.

Minister-President van de Vlaamse Regering Van den Brande:

'De kuststrook van Nieuwpoort tot Bredene is erkend geworden als een gebied waar extra financiële ondersteuning kan gegeven worden om de situatie van de bevolking te verbeteren.'

Dit betekent dat ik in het kader van het sterk aangepaste Meerjarig Oriëntatieprogramma voor de zeevisserij (het MOP) op de eerste plaats, maar niet uitsluitend, beëindigingspremies zal toekennen aan plankenvaartuigen. Recent heb ik de rangschikking voor de beëindigingspremies voor 1993 goedgekeurd voor 15 vaartuigen. Hierbij heb ik tevens rekening gehouden met sociaal-financiële moeilijke situaties van een aantal reders. Het is hierbij mijn bedoeling om de vooropgestelde vlootafbouwnormen te bereiken voor de limietdatum van 31 december 1996, teneinde de noodzakelijke herstrukturering en modernisering van onze vloot mogelijk te maken. Er is namelijk een fundamentele economische wet die stelt dat een sektor waar niet permanent in wordt geïnvesteerd zichzelf opdoekt. Dit kan uiteraard niet de bedoeling zijn van het Vlaams zeevisserijbeleid. Ik heb dan ook het initiatief genomen om een nieuw zeevisserijbesluit uit te vaardigen, dat het huidige beëindigingspremiestelsel verruimt in zijn doelstellingen en ondersteuningsmaatregelen. Dit besluit

dwingende viskwota, wordt het grote verschil tussen het huidig beperkte voorradingspeil van onze vissers en de grote vraag naar vis voor binnenlandse consumptie en visverwerking kleiner, en wordt de toegevoegde waarde meer gerealiseerd in ons eigen Vlaamse gewest. Hierdoor wordt niet alleen de rentabiliteit van een redersbedrijf verhoogd, maar krijgt de hele sector ook zijn economische dynamiek terug. Hiertoe worden substantiële ondersteunings- of aanmoedigingspremies voorzien die het risico, de bijkomende investering in nieuw, aangepast vistuig, en het tijdelijk verlies van vangstopbrengsten moeten compenseren. Voor 1994 heb ik reeds voldoende middelen ingeschreven op mijn begroting om, naast de co-financiering vanuit het visserijfonds van de Europese Commissie, deze experimentele visserij te subsidiëren. Het lopende experiment tot verbetering van de Noorse zeekeeftjesvangst, waaraan momenteel twee reders deelnemen, en het onderzoek dat momenteel verricht wordt om te vissen in de Mauretaanse wateren, zijn duidelijk stappen in de goede rich-

De maatregelen opgenomen in het nieuwe visserijbesluit zullen hierbij belangrijke instrumenten vormen, waardoor konkreet gestalte wordt gegeven aan de economische doelstellingen van het sektorplan voor de Zeevisserij.

Ik ben er van overtuigd dat deze recente beslissingen terug perspectieven moeten bieden aan de reders om opnieuw doelgericht te investeren. Bij deze wil ik dan ook een oproep doen om in gezamenlijk overleg tussen op de eerste plaats de reders, de Rederscentrale, de vishandel en visverwerkende industrie, afzet en promotie, en de verschillende overheden, maximaal en efficiënt gebruik te maken van deze mogelijkheden. Het is een unieke kans die juist op tijd komt, niets te vroeg en hopelijk niet te laat. Deze trendbreuk moet echter zelf bewerkstelligd worden. De beschikbaar gestelde troeven moeten nu uitgespeeld worden!

Ik wens de vissersgemeenschap dan ook een creatief en vruchtbaar jaar toe, een goede vangst en vooral een behouden vaart.

Het gaat de visserij goed in 1994.

Luc Van den Brande

**Wij wensen
onze klanten
en alle lezers
een voorspoedig
jaar**



Scheepsdiesel

**Renaud
steeds bereikbaar:
07 / 32 99 57 1**



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

**snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende**

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

- | | |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk | - schroefassen |
| - Slipwaywerken | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk | - plaatsen en herstellen van <i>alle</i> dieselmotoren |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling |
| - kraanverhuur | |

Minister Bourgeois:

Drie belangrijke feiten

Het jaar 1993 zal in de annalen van de visserijgeschiedenis van België en de Europese Unie als een belangrijk jaar aangestipt worden.

Inderdaad, begin 1993 beleefde de sektor een ernstige crisis met zeer lage prijzen vooral dan voor de rondvissoorten kabeljauw, schelvis, koolvis en wijting. Deze crisis had tot gevolg dat — wat eerder zeldzaam is — de vissers, vooral dan in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, op straat kwamen om hun ongenoegen over deze gang van zaken naar voor te brengen. De echte oorzaak van de crisis was het gevolg geweest van een reeks factoren die gezamenlijk dit onheil veroorzaakt hebben.

De volgende elementen hebben daarbij zeker een rol gespeeld:

1) Een verhoogde invoer uit derde landen, vooral vanuit Rusland dat kon putten uit zeer goede stocks kabeljauw uit de Barentssee en dat nood had aan harde deviezen.

2) De economische recessie in West-Europa waardoor wat omzichtiger met het geld omgesprongen wordt en naar substitutieproducten als bv. gevogelte overgegaan wordt.

3) De zeer hoge prijzen in het recente verleden.

4) De geringe prijselasticiteit die maakt dat dalingen in de vismijnen niet vlug doorgerekend worden tot in de detailhandel.

Om het hoofd te bieden aan bovenvermelde moeilijkheden werden op Europees niveau enkele maatregelen genomen die tot doel hadden de invoer de referentieprijzen te laten respecteren en de rechtstreekse aanlandingen van vaartuigen uit derde landen aan dezelfde voorwaarden als de kommunautaire vissersvaartuigen te onderwerpen.

Vandaag is de crisis nog niet volledig achter de rug maar is er een verbetering vastgesteld. In deze problematiek is de Belgische visserijsector gelukkig niet het zwaarst getroffen, maar de bedrijfsresultaten van 1993 zullen er toch een negatieve invloed van ondergaan hebben.

Een tweede maar positief feit dat in 1993 voor de Belgische visserij van belang is, vooral dan in de toekomst gezien, is de aanpassing van het Belgisch meerjarig oriëntatieprogramma (MOP) 1993-1996.

Na langdurige onderhandelingen met de Commissie van de Europese Gemeenschappen kon uiteindelijk bevestigd worden dat de Belgische vissersvloot niet zo sterk moest afgebouwd

worden als oorspronkelijk werd voorgesteld. Met haar beschikking van 22.11.1993 heeft de Commissie begrip opgebracht voor de Belgische argumenten dat de kleinste vloot van Europa bij de voorgestelde reducties tot verdwijnen gedoemd was en ook de nevenbedrijven. Dit resultaat is zeer belangrijk omdat hiermede impliciet werd aangegeven dat de huidige doelstellingen van het MOP meteen de onderste grens betekenen en dat deze voor de toekomst niet meer naar beneden toe moeten aangepast worden.

De provincie West-Vlaanderen heeft om dit doel te bereiken een studie laten uitvoeren door het W.E.S. Dit initiatief werd door de gehele visserijsector erg geapprecieerd.

De uitwerking van het Belgische MOP 1993-1996 zal de belangrijkste uitdaging voor 1994 worden. Door middel van een aangepast vlootbeleid moet nieuw leven geblazen worden in de aanvoersektor en dit binnen de mogelijkheden die geboden worden door het aangepaste programma en binnen de kwota die aan België werden toegekend.

Hiertoe zullen de steunmaatregelen, de beëindigingspremies, de visserijmachtigingen en al wat invloed kan hebben op het beleid moeten onderzocht en besproken worden dit in samenwerking met alle beleidsverantwoordelijken en met de Rederscentrale. Een derde niet onbelangrijk punt is dat in de loop van dit jaar in de Rederscentrale een herstructurering heeft plaats gevonden.

Ik meen, nu wij bepaalde nieuwe mogelijkheden hebben, deze niet ongebruikt mogen gelaten worden. De visserij heeft nog toekomst. Daarom moet ook de jeugd aangetrokken worden; een positief beeld van de visserij, de mooie kanten ervan, moeten opnieuw hoog in het vaandel gebracht worden.

Met deze positieve noot en met het positieve bericht dat er in 1993 geen scheepsrampen te betreuren waren wens ik u een voorspoedig, gelukkig 1994.



André Bourgeois, minister van KMO's en van landbouw (en visserij)

nieuwjaarswensen

O.V.A.-voorzitter
Willy Versluys:

Het roer omgooien

1994 zal een keerpunt betekenen voor de Vlaamse visserij. De sektor is immers op een punt gekomen waarop het roer dient omgegooid te worden. Persoonlijk ben ik er zeker van dat dit ook daadwerkelijk zal gebeuren... want zegt het spreekwoord niet: 'wanneer de nood het hoogst is, is de redding nabij'? Nieuwe denkpistes, innovatie, initiatief! Dat staat op het programma in 1994.

We moeten de traditionele wegen verlaten. Nog te veel baseert de visserij zich op het verleden en te weinig wordt er ingespeeld op nieuwe mogelijkheden. Dat die mogelijkheden er wel degelijk zijn, zult u lezen in de nieuwjaarsboodschappen van de verantwoordelijke ministers. Het is aan de visserij om de geboden kansen met beide handen te grijpen.

Nieuwe technieken, nieuwe vaartuigen, nieuwe visgronden! Daar ligt de toekomst. En nieuw betekent niet steeds groter, sterker, krachtiger. Integendeel, er moet daarbij grote aandacht zijn voor de kleine visserij.

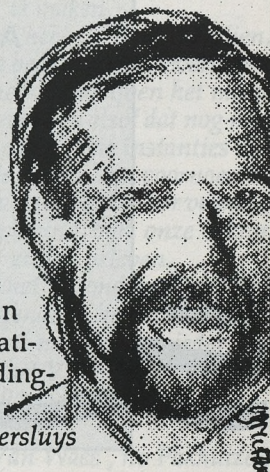
Voor de Oostendse visafslag O.V.A. werd 1993 een bevestiging van zijn positie op de Belgische markt. De omzet van 1993 bleef gelijk aan deze van 1992, een merkwaardig gegeven omdat de vissersvloot ook in 1993 kleiner werd.

In 1993 ook ging directeur Roger Cattoor, na veertig jaar in dienst van de visserij gewerkt te hebben, met rust. De OVA nam ook afscheid van zijn bedienden Raoul D'Haese en Pierre Rys; en neemt zodoende afscheid van een hele generatie.

Zodoende werd de noodzaak van her-nieuwing nog eens extra benadrukt.

Moge 1994 een jaar van initiatief, creativiteit en vindingrijkheid zijn.

Willy Versluys





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

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

ZV-direkteur Pollet:

'Bijna niemand wil terug naar de oude vismijn'

Het voorbije jaar zal ongetwijfeld geboekt worden als één van de mijlpalen in de geschiedenis van de Zeebrugse visserij. Voor de derde maal immers — als men de noodmijn op het einde van de Tweede Wereldoorlog buiten beschouwing laat — veranderde de Zeebrugse vismijn van plaats.

Daar waar de eerste twee inplantingen van de vismijn, in het jaar 1920 en 1934, zich nog in de omgeving van de Tijdokstraat bevonden, werd nu resoluut voor een totale nieuwe vestiging gekozen in

de achterhaven van Zeebrugge achter de sluizen. Dat een gedeelte van de achterban deze verhuis aanvankelijk niet goed gezind was, is voldoende bekend.

Dat nog niet alles perfect is, spreekt voor zichzelf. De relatie echter met reders en met de kopers is intussen dusdanig verbeterd dat kwasi niemand nog terug wil naar de oude vismijn. Er wordt thans regelmatig overleg gepleegd met reders, kopers en vissorteerders zodat alle problemen op een minimum van tijd worden opgelost.

Het European Fish Centre waarvan de Zeebrugse Visveiling het hart vormt, komt nu pas na acht maanden werking in volle expansie. De aankoop van industriegronden en de ingebruikneming van nieuwe moderne bedrijven neemt gestaag toe. Dit is vooral opmerkelijk in een periode van economische recessie, die ook de visserij niet onberoerd laat.

Het getuigt van de dynamiek en het geloof in de toekomst die kenmerkend is voor de mentaliteit van de visserij.

Met een dergelijke ruggesteun moet de Zeebrugse Visveiling en het European Fish Centre haar roeping van Europese draaischijf voor de visserij kunnen waarmaken.

Wij wensen dan ook alle reders en bemanningsleden, kopers en personeel van de Zeebrugse Visveiling, evenals aan alle sympathisanten voor de visserij, een gelukkig en voorspoedig 1994.

Freddy Pollet
Bestuurder-Algemeen Directeur Z.V.



nieuwjaarswensen

BTB-sekretaris
Victor:

'Meer dan Europa genoeg'

't Is moeilijk dezer dagen een opbeurende nieuwjaarsbrief te schrijven. We beleven immers een turbulente sociale periode. Op het moment dat ik dit neerschrijf heeft de Europese berg weeral een muis gebaard. Er is een scenario aangenomen om via investeringsinitiatieven de EG-ekonomie aan te zwengelen. Hoe de lidstaten dit Europese witboek in de praktijk zullen vertalen is nog steeds koffiedik kijken.

Voor de visserij is er in ieder geval Europa genoeg. Europa heeft onze vloot gehalveerd, Europa beperkt onze vangstmogelijkheden... Maar wanneer zorgt Europa voor een gewaarborgd minimum inkomen voor alle EG-visserij? Wanneer zorgt Europa voor bestaanszekerheid in periodes van inactiviteit ten gevolge van kwotaregelingen? Kortom... wanneer krijgt Europa een sociale dimensie waardoor werknemers niet langer tegen mekaar in het harnas worden gejaagd? Hoe meer de concurrentie wordt gevoerd op de rug van de werknemer, des te groter de nationalistische reflexen worden.

Als er al iets positiefs te melden valt is het de rem die de sektor heeft kunnen zetten op de verdere afbouw van de vloot.

Jaren hebben we op het provinciale niveau aandacht gevraagd voor de zeevisserij. In direktie- en beheerraad van de GOM werd systematisch gepleit voor wetenschappelijk onderbouwde argumentatie tegen de heersende afbraakpolitiek. Wij werden gehoord en konden hierdoor een dam opwerpen tegen verdere afbraak van onze sektor. Of het al niet te laat is zal op korte termijn worden uitgemaakt.

Vissers zijn 'van nature uit' jagers die het niet gauw opgeven. Met respect voor de wederzijdse belangen van vissers en reders hebben wij steeds een antwoord kunnen vinden voor de hele sektor. Laat ons in 1994 de handen in mekaar slaan en dan willen we nog wel eens zien wie de Vlaamse visser klein kan krijgen. Samen zijn we sterk.

Ivan Victor
Sekretaris
Belgische
Zeemans-
bond



Willy Van Waes, pakhuisverhuurder
Oostende:

'Lichtpunten'

1993 is, zoals we het verwacht hadden, een zeer moeilijk jaar geweest voor de hele visserijsektor.

Na het openstellen van de EG-grenzen op 1 januari '93 is er plots een ruime markt ontstaan, waardoor er niet alleen

meer konsumenten maar vooral veel meer konkurrenten bijgekomen zijn. Deze bestrijden elkaar met ongelijke wapens waardoor sterke konkurrentievervalsing optreedt.

Nadat zeer veel visverwerkende bedrijven in België zeer snel en zwaar geïnvesteerd hebben om te voldoen aan de EG-richtlijn is er door de minister van volksgezondheid plots een overgangperiode van 3 jaar ingelast omdat de visbedrijven van de noordelijke landen van de EG, waaronder België, niet te erg zouden lijden onder de konkurrentie met de zuidere landen van de Unie waar nog maar weinig geïnvesteerd werd in de visverwerkende bedrijven.

Vele kandidaat-investeerdere hebben deze overgangsmaatregel aangegrepen om de voorziene werken te verdagen naar latere datum.

In de visserij stellen we eenzelfde verdaging van de heropleving vast, al zijn daar wel enkele recente gunstige evoluties waar te nemen. Eerst en vooral is er de aanpassing van het Meerjarig Oriëntatie Programma waardoor onze vloot minder moet afslanken dan eerst vooropgesteld. Ten tweede is er in de Vlaamse regering een besluit tot ondersteuning van de visserij goedgekeurd, die de mogelijkheid moet bieden om een moderne en rendabele vloot te maken.

Intussen echter hebben veel rederijen, visverwerkende bedrijven, toeleverings-, en dienstverlenende bedrijven het moeilijk om te overleven, en alsof dat nog niet genoeg is, zijn de officiële instanties dagelijks bezig de lasten op voornoemde bedrijven op te voeren, waardoor velen de mogelijke heropleving van onze sektor niet meer actief zullen beleven.

In de hoop dat het gezond verstand zal overwinnen tegenover het kortzichtige eigenbelang, rest mij nog eenieder die betrokken is bij het Visserijgebeuren een voorspoedig 1994 te wensen.

Willy Van Waes, nv Pakhuizen
Oostende



Van Waes Willy 1993

**BELGISCH-
NEDERLANDSE
ZEEMANSALMANAK
1994**



**zee
mans
almanak
1994
verkrijgbaar**

In België:

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

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

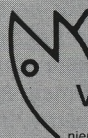
In Nederland:

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

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

**GETIJTAFELS en SEINEN
TABLEAUX des MAREES
et SIGNAUX
1994**

Uitgegeven door :

 **drukkerij
vandenberghe**
nieuwsblad van de kust

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

**HOOGWATERBOEKJE
1994**

Het Hoogwaterboekje 1994 is
reeds ter beschikking.

Het geeft ook de tijdsverschillen
voor het hoog water te Dover,
Boulogne, Calais, Duinkerke,
Antwerpen, en al de voornaam-
ste havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in
alle boekwinkels verkrijgbaar
tegen de prijs van 70 fr. (BTW
inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar
door storting van 70 fr. + ver-
zendingskosten op BBL 384-
1605797-46 van drukkerij „Van-
denberghe”,
H. Baelskaai 30, 8400 Oost-
ende.

Burgemeester Mommerency

Rechtstreekse visaanvoer is niet langer bepalend voor de ontwikkeling van de vissershavens

De visserijsector worstelt nu reeds 3 jaar met een structurele crisis op het niveau van de vissersvloot en van de visveilingen. Het woord 'crisis' is bijna een boutade geworden: niemand kijkt er nog van op. Het gevaar is echter niet denkbeeldig dat we in een negatieve spiraal terecht komen die de structuur en het hart van onze visserij aantast. Gelukkig worden niet alle deelsectoren in de sector even hard getroffen.

De afgeleide bedrijvigheid met vooral de visverwerking en de viskleinhandel, doen het nog relatief goed en blijven crisisbestendig te zijn. De nieuwe investeringsplannen bij Pieters' Visbedrijf, de nieuwe fabriek van Morubel, de modernisering bij Huyseune, de nieuwbouw van Daniel's Visbedrijf, de zoveelste uitbreiding bij Gladus... en vele andere, tonen een investeringsdynamiek die vrijwel uniek is in de Belgische economie. Het steekt schril af tegen de afbouw van de vissersvloot.

De positieve ontwikkeling van deze afgeleide activiteiten in de drie vissershavens, zorgt ervoor dat Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort hun sleutelrol in de regionale economie van de kust kunnen behouden en zelfs versterken. Vergeten we niet dat 'de drie' goed zijn voor een zakencijfer van om en bij de 17,8 miljard frank, jaarlijkse investeringen ten belope van 1,4 miljard frank en een directe tewerkstelling van 2.400 personen (cijfers Nationale Bank-Toestand 1991)

Daarbij is Nieuwpoort niet 'die folkloristische vissershavens' zoals wij in lichtzinnige uitspraken of oppervlakkige boeken wordt beschreven. De visserijsector in Nieuw-

poort is met 360 tewerkgestelden goed voor ruim 15% van de plaatselijke werkgelegenheid en een omzetcijfer van 1,7 miljard frank (cijfers Nationale Bank). Geen 'peanuts' dus en evenmin folkloristisch maar een keiharde werkelijkheid. Diegenen die de Nieuwpoortse visserijsector zomaar willen dumpen moeten dan vooraf ook twee keer nadenken over vervoerende werkgelegenheid in de Westhoek.

Deze (voor buitenstaanders) verrassende positie van Nieuwpoort in de economie van de kustregio is uitsluitend te danken aan de goed ontwikkelde afgeleide bedrijvigheid. Dit brengt ons onmiddellijk tot de fundamentele vaststelling dat de visaanvoer in de plaatselijke vismijn niet langer bepalend is voor de ontwikkeling van de respectieve vissershavens; de afgeleide activiteiten zijn veel belangrijker geworden.

De rol van een vissershaven moet dan ook worden herzien van een

aanloophaven voor de eigen

vissersvloot tot een distributie- en verwerkingscentrum voor binnen- maar vooral buitenlandse vis. De visaanvoer wordt geleid via nieuwe kanalen gaande van koeltransporten, diepvriesschepen tot luchttransporten.


De Vlaamse regering moet de ontwikkeling van een dergelijke strategie voor onze vissershavens actief ondersteunen. Daartoe moet op een massieve wijze worden geïnvesteerd om de nodige randvoorwaarden te scheppen. Naar analogie met de tekstielsector (de tekstielmachinebouw met bedrijven zoals Barco, Picanol...) moet een diepgaande toekomststrategie voor de visserijsector worden ontwikkeld en in een coherent Sectorenplan met bijhorende investeringsplanning worden vertaald.

Het opzetten en ontwikkelen van nieuwe technologieën (bv. aluminium scheepsbouw voor de kustvisserij), het aanbieden van goedkope bedrijfsruimte voor startende visserijbedrijven, de ondersteuning van de export door de uitbouw van internationale steunpunten... zijn enkele van de lange termijnactiepunten die de visserijsector op langere termijn een nieuw elan moeten bezorgen. Want laat het duidelijk zijn: een lange termijnstrategie is nodig om de Vlaamse visserijsector zijn rechtmatige plaats in Europa te bezorgen.

De Vlaamse overheid moet de randvoorwaarden scheppen om in een coherente samenwerking met de private sector, de distributiefunctie van Vlaanderen op het niveau van de visserijsector te valoriseren. Het kan tevens nieuwe welvaart betekenen voor de kustregio met zijn 16.000 werklozen (17% van de beroepsbevolking).

Mijn oprechte wensen voor het nieuwe jaar.

G. Mommerency
Burgemeester Nieuwpoort
Eresenator



uw scheepsschroef weer als nieuw!

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

**Antwerp
Propeller
Service**



Antwerp Propeller Service n.v.
Kerkstraat 46
2070 Zwijndrecht/Burcht
telefoon 03/252 73 42
Telefax 03/252 92 12

Licensed by

 **LIPS**
PROPELLERS

ZVP-voorzitter Geldhof:

'De lat ligt hoog'

Als voorzitter van onze 14 maanden jonge vereniging Z.V.P. (Zeebrugse Vis Promotie) richt ik graag mijn nieuwjaarsboodschap tot allen die rechtstreeks of onrechtstreeks met de visserij te maken hebben.

1993 was een crisisjaar waarin uitspraken zoals 'afslanking van personeelsbestand' en 'schrappen van banen' ons het hele jaar door bekend in de oren klonken. Ook de visserij ont-snapte niet aan deze realiteit... De EG eist in onze sector de meest hygiënische normen voor wat betreft bewerking en verpakking van de verschillende vissoorten.

In 1994 zullen velen onder ons serieuze stappen moeten ondernemen, want de eisen zijn zeer hoog...

Er is in deze periode van laagconjunctuur nood aan opbouwende samenwerking in ALLE geledingen van onze sector.

Daarom moeten we de handen in elkaar slaan, want samen zijn we sterk en mikken we op de markt van morgen.

Ik wens dat 1994 voor iedereen een gelukkig en succesvol jaar mag worden, gepaard gaand met een goede gezondheid.

Prettige Kerstdagen en een heel gelukkig en voorspoedig 1994!

Gerrit Geldhof
Voorzitter ZVP



Inmiddels, in de rest van de wereld

nieuwjaarswensen

HVB vroeg mij 'een nieuwjaarsboodschap over te maken aan de Vlaamse vissers'. Vanzelfsprekend wil ik die stoere mannen (en hun vrouwen), alsmede allen die bij ons bedrijf betrokken zijn, die boodschap toesturen: de allerbeste wensen voor 1994 en dat alles moge goed gaan! Dit is traditie.

EVEN GOED TRADITIE IS voor mij de gelegenheid om op het jaareinde een of ander visserijonderwerp aan te snijden. Het is immers goed zo nu en dan eens onze horizon open te trekken; te kijken over de grenzen van ons och zo kleine landje; te kijken naar de wereld. Dit werkt verrijkend enrelativerend. Laten we dat even doen voor de visserij. Vóór en na de tweede Wereldoorlog bedroeg de wereldvisvangst ongeveer 18 miljoen ton. In 1950 werd 21,1 miljoen ton geteerd, in 1960 was dat 40, in 1970 was het al 70 en in 1980 kwamen we aan 72,2 miljoen ton. In 1989 werd

De ontwikkelingslanden voeren hun aandeel in de visvangst op

de kaap van de 100 miljoen bereikt, een cijfer dat als het maximum wordt beschouwd. In 1990 en 1991 vielen de vangsten terug (respektievelijk 97,5 en op 97,0 miljoen ton; twee opeenvolgende dalingen na een bestendige groei van 40 jaar. Maar het blijven wel indrukwekkende cijfers die aan verschillende factoren kan worden toegeschreven: kennis van de stocks, uitbreiding van vloot, efficiëntere vistuigen en — technieken, grotere vraag...

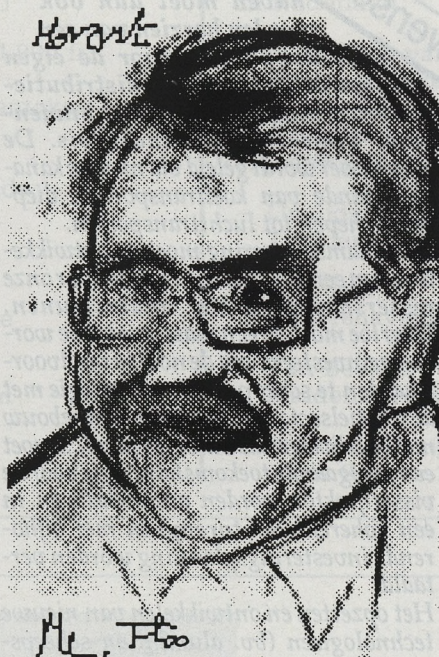
Over het muurtje kijken

Eén. De Belangrijkste visserijlanden bevinden zich nog steeds de al even

bekende als klassieke 'top10': China, Japan, Rusland, Peru, Chili, de V.S., India, Indonesië, Thailand en Zuid-Korea. Toegegeven, onder hen wordt wel eens de volgorde gewijzigd, maar zij blijven, allen samen, vooraan.

Feit is evenwel dat de ontwikkelingslanden hun aandeel in de wereldproductie opvoeren. Elf van de belangrijkste visserijlanden zijn ontwikkelingslanden die de vis bijna uitsluitend uit hun Exclusieve Economische Zone kunnen halen.

In 1975 bedroeg het aandeel van de ontwikkelingslanden 46% van de totale produktie en in 1991 reeds 53%; de industrielanden zagen in die periode aldus hun deel van 54% tot 47% teruglopen.



Twee. Met betrekking tot de soorten blijven eveneens sinds jaren aan de top: Alaska pollak, pilchard, ansjovis, horsmakreel en tonijn, maar opnieuw met variaties in rangorden en (sterke) schommelingen in hoeveelheid.

Binnen de soorten valt eveneens aan te stippen dat de aanvoer van demersale vissoorten in betekenis is afgenomen, terwijl de vangsten van pelagische soorten — zoals bekend steeds wisselvallig, met ups en downs — op lange termijn, min of meer stabiel gebleven is.

Drie. Zoals de andere natuurlijke en materiële rijkdommen is de visproductie ongelijkmatig over onze aardoppervlakte verdeeld. Dit houdt uiteraard verband met de 'vruchtbaar-

heid' van de wateren. De belangrijkste visserijgronden bevinden zich in de Stille Oceaan en aanpalende wateren (ruim 45%).

Vier. Een speciale cijferaanblik verdient de binnenvisserij en de aquacultuur. De cijfers, begrepen in de boven vermelde data, wijzen op een bestendige groei van deze sektor. In 1950 bedroeg de produktie 2,5 miljoen ton, in 1980 was dat al 7,6, in 1990 was dat cijfer ei zo na verdubbeld (14,4) en in 1991 mochten we 15,2 miljoen ton noteren.

Vijf. Ongeveer 70% van de vangsten is bestemd voor menselijk verbruik en circa 30% voor andere doeleinden (vismeelproduktie). Binnen de categorie 'menselijk verbruik' wordt 30% vers en 70% verwerkt gekonsumeerd.

Deze cijfers bleven de afgelopen jaren vrijwel op hetzelfde niveau. Zes. De internationale handel in vis en visserijprodukten groeit met de dag, maar opvallend is dat de jongste jaren de toename van de waarde lager is dan die van de hoeveelheid. De reden is hoofdzakelijk te zoeken in de lagere prijzen voor bepaalde produkten, zoals garnalen en zalm. De V.S. en Canada blijven de belangrijkste uitvoerders, gevolgd door Thailand, Denemarken en Noorwegen. De belangrijkste invoerlanden zijn Japan, de EG-landen en ja, de V.S.

Achter de cijfers kijken

Achter al deze cijfers steken wel enkele belangrijke vaststellingen. We mogen vooreerst niet vergeten dat de natuurelementen bij deze produktie een voorname rol spelen... en deze factoren kunnen we niet beheersen. In de tweede plaats behoort de visserij nog steeds tot de 'jachtactiviteiten' van de mens en ook hier staan we min of meer machteloos.

Maar wat we wel kunnen doen is een visserijbeheer voeren. Dit is geen overbodige luxe. Traditioneel is het beheer gericht op het bekomen van 'maximale duurzame vangsten', gekoppeld aan socio-economische aspecten (optimale opbrengsten en rendementen, tewerkstelling). En de middelen die daartoe worden gehanteerd zijn voldoende bekend: minimummaaswijdte van de netten, minimummaten van de vis, gesloten ge-

bieden, gesloten seizoenen, beperking van de visserijinspanning en -capaciteit, toegelaten vangsten en kwota... Sinds kort worden ook meer ekologischer factoren bekeken en wordt benadrukt dat de visserij de structuur en de werking van het mariene ecosysteem beïnvloedt; omgekeerd ook, dat de visserij de gevolgen ondervindt van andere menselijke activiteiten — b.v. afvoer en dumping van afvalstoffen — die een impact hebben op hetzelfde systeem. We kunnen evenwel nog verder gaan en het begrip 'verantwoorde' visserij opnemen. Dit is een idee van de FAO.

Verantwoorde visserij

Op de vergadering van het FAO-Visserijcomité in 1991 en op de Internationale Conferentie van Cancun, Mexico, 6-8 mei 1992, werd een verklaring aangenomen die tot

'Verantwoorde visserij' is een begrip en wordt waarschijnlijk een verplichting.

'De visserij kan een ernstige bijdrage leveren om het schrikwekkende wereldvoedselprobleem op te lossen.'

gedragsregels inzake visserij moet leiden. 'Verantwoorde' visserij beoogt het duurzaam gebruik van de levende rijkdommen van de zee, rekening houdend met het milieu, dit wil meteen zeggen dat de aangevande visserijtechnieken en maricultuurpraktijken geen schade zouden mogen aanbrengen aan de ecosystemen en hun rijkdommen. Het begrip gaat evenwel verder. Ook behandeling en verwerking moeten tegemoet komen aan gezondheidsnormen, ook handelspraktijken moeten erop gericht zijn kwaliteitsprodukten te verzekeren. Verantwoordelijk is dus niet alleen de visser, maar ook de afzet- en verwerkingssector.

'Verantwoorde' visserij is een begrip, een proces en wordt wellicht een verplichting. Er wordt gedacht aan het

opstellen van een soort gedragscode voor een verantwoorde visserij, een reeks richtlijnen die betrekking zouden hebben op de visserijbedrijvigheid, de beheerspraktijken, het visserijonderzoek en de integratie van kustvisserijen in het beheer van kustzones, gelet op de problemen die deze visserijen kennen.

Het is uiteraard werk op eerder lange termijn, maar teksten daaromtrent zouden sneller kunnen gaan circuleren dan men denkt.

In de visserij ligt nog altijd de hoop om een ernstige bijdrage te kunnen leveren tot oplossing van het zo schrikwekkende wereldvoedselprobleem. Vis is nog steeds het voedsel van de toekomst. Te meer wanneer men vaststelt dat de landbouwproductie daalt (of slechts een beperkte stijging kent), daar waar de wereldbevolking steeds maar toeneemt.

Pierre Hovart,
Directeur Rijksstation voor Zeevisserij

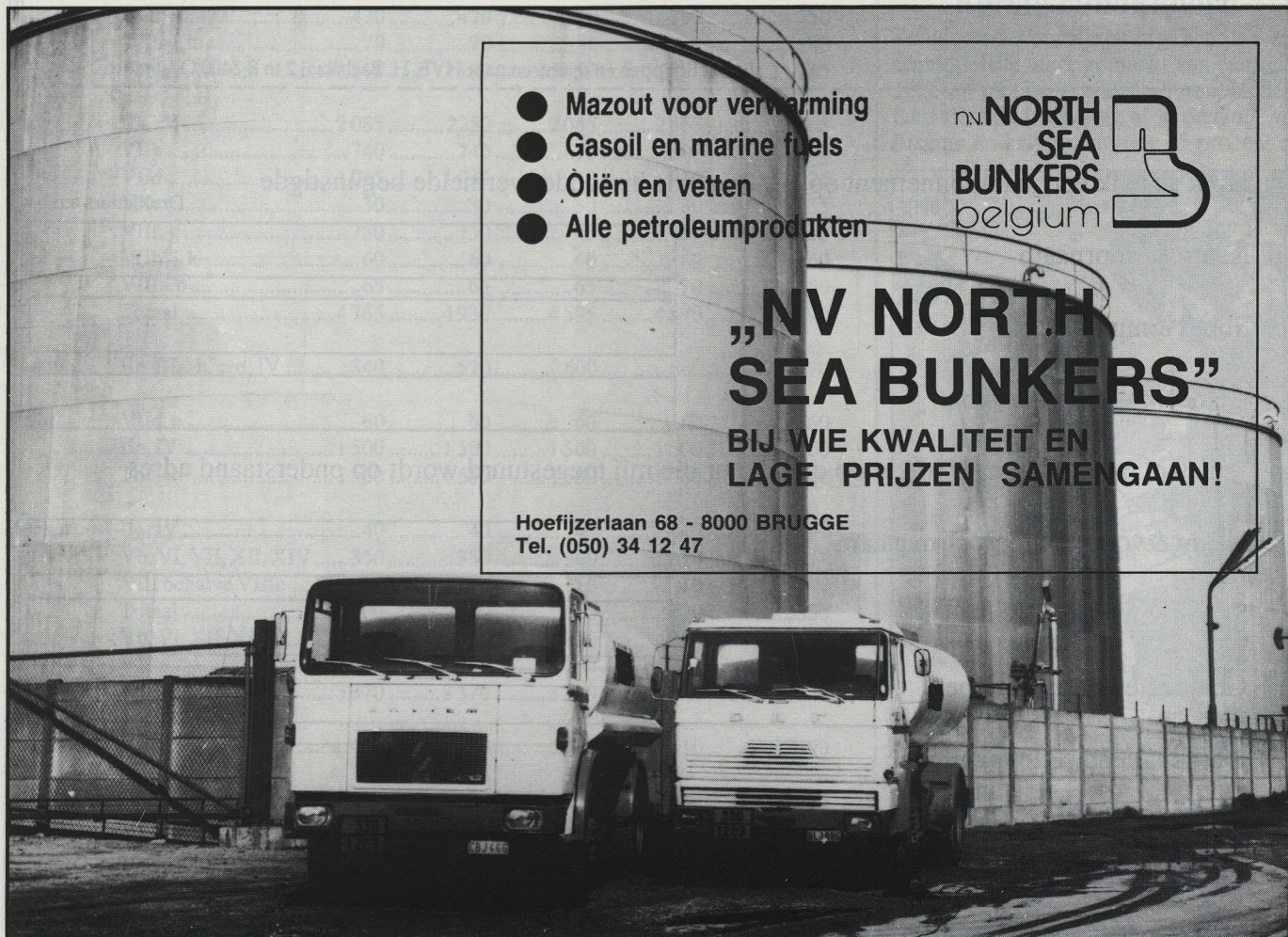
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

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



Bijna vergeten, maar nog niet te laat

Bijna waren we het vergeten, maar het kan nog net.

Indien ook u nog voor iemand een nieuwjaarscadeau moet bedenken, dan hebben wij een voorstel...

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

Een jaarabonnement op HVB is een verrijkend cadeau. In 1994 zal de begunstigde 12 keer het geschenk toegestuurd krijgen. En wij sturen hem/haar meteen een kaartje waarop we schrijven dat u daarvoor 'verantwoordelijk' bent. En u hoeft er niet eens uw zetel voor uit te komen. Vooruit dan, vul die bon in, doe het nu!

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

We posten dan onmiddellijk ook dit nieuwjaarsnummer en de persoon die u hieronder als begunstigde aangeduid hebt kan meteen genieten van het prachtige geschenk dat hij/zij van u kreeg.



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



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

Drukletters a.u.b.

Naam & voornaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

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

Naam & voornaam, ev. firmanaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Desgevallend, BTW-nummer



nieuw!

Kwota 1994: 420 ton meer tong

Cijfers in ton

bestanden	'90	'91	'92	'93	1994
Kabeljauw					
IIIa	50	40	40	40	40
IIa, IV	3 500	3 330	3 250	3 280	3 220
Vb, VI, XII, XIV	50	50	40	40	40
VII-VIIa, VIII, IX, X	1 070	980	890	780	760
VIIa	410	210	210	245	85
Totaal	5 080	4 610	4 430	4 385	4 245
Schelvis					
IIIa, b, c, d	50	20	20	20	30
IIa, IV	265	220	255	1 060	1 250
Vb, VI, XII, XIV	50	30	30	40	35
VII, VIII, IX, X	70	70	70	70	70
Totaal	435	340	375	1 190	1 385
Zwarte koolvis					
IIa, IIIa, b, c, d; IV	50	50	40	40	40
VII, VIII, IX, X	30	30	30	40	40
Vb	50	50	50		
Totaal	130	130	130	80	80
Witte koolvis					
VII	430	430	430	430	430
Wijting					
IIa, IV	1 700	1 970	1 820	2 020	2 060
VIIa	75	40	40	25	25
VII-VIIa	230	230	210	210	210
Totaal	2 005	2 240	2 070	2 250	2 295
Schol					
IIIa	70	60	70	70	70
IIa, IV	10 890	10 580	10 380	10 390	9 440
VIIa	260	230	180	115	135
VII d, e	1 750	1 750	1 570	1 390	1 490
VII f, g	470	470	370	350	350
VIII h, j, k	70	70	80	80	80
Totaal	13 510	13 160	12 650	12 395	11 565
Tong					
IIa, IV	2 085	2 250	2 085	2 665	2 665
VIIa	740	740	670	500	740
VII d	1 035	1 035	940	860	1 025
VII e	30	30	30	30	35
VII f, g	750	750	745	685	685
VIII h, j, k	60	60	60	60	60
VIII a, b	65	65	65	70	80
Totaal	4 765	4 930	4 595	4 870	5 290
Makreel					
IIa, IIIa, b, c, d; IV	340	520	600	660	770
Sprot					
VII d, e	60	60	60	60	60
IIa, IV	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Totaal	1 560	1 560	1 560	1 560	1 560
Heek					
IIa; IV	40	40	40	40	30
Vb, VI, VII, XII, XIV	350	350	360	370	310
VIII behalve VIIIc	10	10	10	10	10
Totaal	400	400	410	420	350
Zeeduivel					
Vb, VI, XII, XIV	310	310	310	310	310
VII	3 060	3 060	3 060	1 780	1 710
Totaal	3 370	3 370	3 370	2 090	2 020
Schartong					
VII	430	430	430	510	490
Haring					
IVc, VII d	8 840	8 520	8 950	8 950	9 020
Roodbaars					
Vb (Faroër)	50	50	50	50	50
Zwarte koolvis					
Vb (Faroër)				50	50
Langoestine					
IIa, IV					680
Horsmakreel					
Vb, VI, VII, VIII, XII, XIV					TAC 300 000

De viskwota voor 1994 zijn vastgelegd door de *Europese Raad van Visserijministers*. Bij de verdeling van de TAC's kregen de vissers meer tong, maar 830 ton minder schol. Dat laatste kan de Belgische visserijvloot voor problemen stellen. Zoals verwacht kalft ook het kabeljauwkwotum verder af.

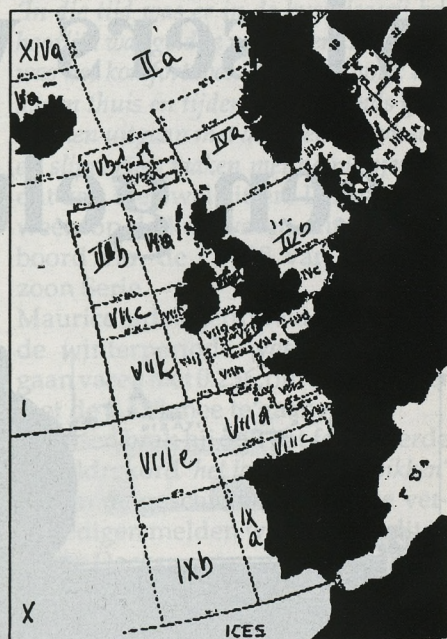
De Visserijraad vergaderde op 19 en 20 december voor het laatst onder Belgisch voorzitterschap. Uiteraard waren de TAC's en de kwota voor '94 aan de orde. De verdeling van de belangrijkste soorten leverde onze visserij de volgende toegelaten vangsthoeveelheden op:

Schol 11.565 ton - 830 ton - 6,70 %
 Tong 5.290 ton + 420 ton ... + 8,62 %
 Kabeljauw ... 4.245 ton - 140 ton - 3,19 %
 Gerekend tegen de gemiddelde prijzen van 1993 betekent dit verschil:
 Schol - 49,5 miljoen fr.
 Tong + 72,5 miljoen fr.
 Kabeljauw - 9,7 miljoen fr.
 Totaal + 13,3 miljoen fr.

De kwota van de andere vissoorten zijn in de tabel (links) terug te vinden.

Eerste ruilakkoord

Zoals ook de voorbije jaren gebeurde werd onmiddellijk werk gemaakt van een ruilakkoord met onze noorderburen. Nederland staat 341 ton tong af in de *Golf van Biskaje* en krijgt daarvoor 75 procent of



IIIa: Skagerrak/IIa, IV: Noordzee/ VIIa: Ierse Zee/ VI Westen van Schotland/ VII d: Oostelijk deel Kanaal/ VII e: Westelijk deel Kanaal/ VII f, g: Keltische Zee/ VIII: Golf van Biskaje.

6.820 ton van ons haringkwotum dat toch niet meer opgevist geraakt. Dat betekent dat één ton nu 20 ton Kanaalharing waard is. De jaren voordien was dat nog 13,6 ton.

Noorse kreeftjes

Nieuw is dat er voor het eerst een kwotum voor Noorse kreeftjes (langoustines) werd vastgelegd. Tot vorig jaar was er een globale TAC van 12.000 ton die door de lidstaten naar believen mocht leeggevestigd worden. De Belgische vloot kreeg voor dit jaar 680 ton langoustines toegewezen, een hoeveelheid die ruimschoots moet volstaan. Volgens de officiële vangstcijfers bedroeg de aanvoer eind november 402 ton, wat neerkomt op een jaaraanvoer van circa 438 ton. In 1992 waren 384 ton Noorse kreeftjes aangeland en het jaar voordien waren dat er 437 ton.

Spanje en Portugal

De raad nam nog geen beslissing omtrent de visserijregeling voor Spanje en Portugal. Om het huidige evenwicht niet te verstoren en de visserijdruk niet te vergroten sloten alle delegaties zich aan bij een kompromis dat de basis vormt voor de verdere afhandeling van het dossier. De overgangsregeling voor Spanje en Portugal loopt normaal tot 2002, maar verwacht wordt dat beide lidstaten reeds vanaf 1 januari 1996 toegang krijgen tot de gemeenschappelijke wateren.

Goekint voorzitter van vzw Havenbedrijf Oostende

De Oostendse gemeenteraad keurde de oprichting van de vzw *Havenbedrijf Oostende* goed. De vzw moet de oprichting van de *NV Havenbedrijf Oostende* voorbereiden. De raad duidde de stadsvertegenwoordigers aan in de vzw. Burgemeester Julien Goekint werd voorzitter. De twee andere vertegenwoordigers van de stad zijn schepen *Paul Van Laer* en stadsadviseur ir. *Robert Simoen*.

Andere vertegenwoordigers moeten nog aangeduid worden. Het gaat om twee afgevaardigden van het *Vlaamse Gewest*, twee leden van het *provinciebestuur*, één vertegenwoordiger van de *GOM*, twee vertegenwoordigers van de werkgevers- en twee van de werknemersorganisaties.

Om het opstarten van de volwaardige *nv Havenbedrijf Oostende* voor te bereiden stelde het stadsbestuur 2,85 miljoen frank beschikbaar. De *GOM* reserveerde 8,14 miljoen frank werkmiddelen uit het impulsprogramma.

De oprichting van een vzw is een tussenstap naar de vorming van een NV, de juridische vorm die door het *Havendekreet* aan alle Vlaamse havens is opgelegd. Het dekreet geeft de havens drie jaar de tijd om een autonoom havenbestuur te installeren.

nieuw!

Daniel's Visbedrijf investeert in EFC

nieuw!

Op het einde van de maand verhuist Daniëls Visbedrijf naar een nieuwe vestiging in het European Fish Centre. Daniël Pieters investeerde dertig miljoen frank in het nieuwe bedrijfspand. Daniëls Visbedrijf handelt in verse vis, diepvries en gemarineerde producten. De laatste tijd richt Daniël Pieters zich meer tot grote instellingen. In de toekomst zal dit gebeuren via een partnership met Pittman Seafood's en Frost Impex.

Daniëls Visbedrijf behaalde in '92 een omzet van 200 miljoen en rekent op een hoger cijfer voor het voorbije jaar.

Intussen is het bedrijf ook opgesplitst in twee vennootschappen. In de patrimoniumvennootschap *Distrinves* is het handelspand aan de oude Zeebrugse vismijn en enkele kleine participaties ondergebracht. *Distrinves* staat ook in voor de verkoop van de vestiging die weldra verlaten wordt. Daarnaast staat de nieuwe vennootschap *Daniëls Visbedrijf* die de handelsactiviteiten voorziet onder leiding van zaakvoerder Daniël Pieters.

De Oostende gemeenteraad keurde een hoger tarief goed voor de toekenning van koperskaarten in de Oostendse vismijn. Kopers moeten voortaan 17.500 frank betalen tegenover 15.750 frank voor het voorbije jaar.

De tarieven van de mijnrechten blijven ongewijzigd.

Hèt taxibedrijf voor de vissers wenst alle vissers een gelukkig nieuwjaar



**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



hèt taxibedrijf voor de visserij

Bredene

Oostende

HVB sprak met Maurice Zanders, alias Pies, over het leven

PIES IS IN het Oostendse visserijwereldje zeg maar wereldbekend. Een volksfiguur, meer zelfs, een levende legende. Hij is, zoals dat in de visserij wel meer voor komt, een *persoonlijkheid*. In de burgerij is het niet de gewoonte de memoires van iemand op te tekenen die nauwelijks vijftig geworden is, maar in de visserij wordt er hard geleefd, vandaar dat we er iets vroeger aan beginnen.

Maurice Zanders: IJslandvaarder, kustvisser, cafébaas, vislosser... en bovenal een rasecht matroos. Pies is zelf ook eens *baas* geweest, al was het niet aan boord, maar in een café. Hij is bovendien één van de laatste all-round-vissers, één van de weinigen die nog kan zeggen zowel met de IJslandvisserij als met de kustvisserij te hebben gevaren. Een interview.



PIES WOONDE als kind in het Visserskwartier. *'Vader was huisschilder, maar voer kort na WO II twee keer mee met de grote visbakken. Moeder Germaine Declerck verkocht er met haar viskarretje vis langs de straat.'* Twee maanden visserijschool 'John Bauwens' volstonden voor de jonge

Maurice om het zeegat te kiezen. In 1959 trok met de 0.80 *'Duchesse de Brabant'* naar IJsland. Hij was vijftien... en *'toen ik terugkeerde had ik er schoon genoeg van'*. Dus ging hij bij een bakker in de leer, niet voor lang want de verleidelijke zee bleef wenken. *'Het werd dit keer de kustvisserij. Ik monsterde aan: de 0.21, amper 14 dagen, de*

0.2, eveneens een "bootsjouwer", nogmaals voor twee weken.'

Kort erna vond Maurice vaart op de 0.177 van *Pierre Barbaix*. Op dat schip bleef hij drie maanden en werd er *Pies* gedoopt. Toen ging het terug naar IJsland met de 0.88 van de P.V.

Maurice, die nu dus Pies heette, was nog maar zestien toen hij de verwoestende kracht van de zee in al haar hevigheid kon meemaken, hij voer toen reeds als matroos. Het schip kreeg een 'zwarte zee' bij hevige storm, waardoor de bezaansmast afgerukt werd en kor en reddingsboot overboord sloegen. Daar zag hij bijna de 'zeeduivel'.

Pies voer anderhalf jaar op die 0.88. Daarna is hij ingescheept op het kustvissersvaartuig 0.5 van *'Dikke Gusten'*. *'In deze periode voer ik liever op IJsland dan op de kust, niettegenstaande het beruchte slechte weer en ondanks het feit dat het er harder werken was. Men had op IJsland amper 10 tot 30 minuten tijd om tussen de slepen in te slapen en dit ging maar door en door, 10 dagen aan een stuk. Maar je bent jong en je kunt wat...'*, dus toog Pies weer naar IJsland met de 0.282, hij deed dit doen tot zijn negentiende.

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 opvangen 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.

Niet van vis alleen

Maar zoals dat gaat, je bent jong en je wilt ook eens wat anders.

'In die tijd was er in de kustvisserij behoorlijk wat geld te verdienen. Eveneens was het comfortabel leven aan land: alle dagen thuis en tijdens de weekends goed kunnen uitgaan met de vrienden-vissers en slippertjes maken met de meisjes...', dat zag Pies wel zitten. Dus ging hij weer op de kust varen, dit keer aan boord van de O 628 van vader en zoon Serie.

Maurice is dan getrouwd en is tijdens de winterperiode weer op IJsland gaan varen met 0.236, om nadien weer met de 0.628 mee te gaan.

Intussen brak hij ook het felbegeerde wereldrekord *'het langste vogelpikken'* en om de geschiedschrijving te vervolledigen melden wij erbij dat dit in café *Docksy* op de Oostendse *'vissemarkt'* gebeurde. Ja, de mens leeft niet van vis alleen.

En het leven ging verder. Zoals oudloods Inghelbrecht het zegt: *'Schepen zijn gemaakt om te varen, wat kunnen we anders doen dan ze te volgen'*: IJsland met de 0.202 voor 18 maanden. Daarna wordt het *'de Lans'* (0.282) eens



Maurice Zanders: van alle markten thuis

Belgiës modernste hekreiler. Hij hielp — zoals de vissers het zo platstisch kunnen zeggen — het schip verliezen aan het 'Gal' op de plaats 'de oude man' genoemd. Pies stond op de brug wacht te lopen toen het vaarttuig op de rotsen liep.

Wat doen vissers na zo'n ramp. Zij blijven zes dagen thuis en gaan weer aan de slag. Het werd de 0.236 waarop Henri Laplasse schipper was.

Wanneer Pies dertig wordt, wil hij het nog eens aan de wal proberen. 'Ik werd uitbater van café 't Fonteintje. Dat café op de hoek van de Kaaistraat en Paulusstraat te Oostende was een typisch visserscafé zoals ze vandaag haast niet meer voorkomen'. Het floreerde er uitermate wel met Pies achter de tapkast. Het café zat alle dagen stampvol vissers, vissersmeisjes en vissersvrouwen. Matrozen, schippers en kapiteins van de IJslandvisserij, middenslag- en kustvissers hadden er hun vaste stek, ze kwamen allen naar het Fonteintje bij Pies. Er was ook altijd wat te beleven... anekdotes, er zijn er teveel om op te noemen.

Vier en een half jaar heeft hij er café gehouden, ontelbaar veel uren heeft in zijn etablissement gestaan, van 's morgens 9 uur tot... weeral 's morgens vijf, zes uur. 'Ik heb er meer gewerkt dan in de visserij,' zo zegt hij zelf. En geef toe: je moet er alle dagen staan, bier-tjes drinken en 'leute' maken met de klanten. Het klinkt plezieriger dan

het is.

Na deze tijd is hij weer gaan varen; twee maanden bij de R.M.T. gewerkt waar hij het maar niet gewoon kon worden. Daarna

heeft hij gedurende acht jaar met de 0.116 van Marcel Bouillaert op de kust gevaren. Gedurende de winter ging dat schip samen met de 0.142 op gullenvangst. De 0.142 met als schipper, de O628-vriend van weleer, Eddy Serie. Na de 0.116 is er nog de 0.552 geweest. Vandaag is Pies al negen jaar vislosser: 'Een goede stiel wanneer men wat verouderd, maar toch krijg ik soms zin om terug te varen. De zee: als men jong is, is het aangenaam. Wanneer je daar van jongsaf aan mee bezig bent, weet je van niets anders meer. Maar het waren wel wilde dagen. Ooit heb ik eens 40 000 fr. drinkgeld op IJsland verdiend en in drie dagen tijd heb ik die erdoor gejaagd.'

Voor Pies is er overigens niet zoveel veranderd: 'Toen ik cafébaas was sprak ik met de kollega's over de zee, de vis, het leven en de meisjes; nu spreek ik nog altijd over de vis, de zee en de meisjes en het leven... ik ben gewoon aan de andere kant van de tapkast gaan staan.'

Zeedierenjager

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

Boomkorvaartuigen onder de 300 pk krijgen het steeds moeilijker

HET BESTUUR DER *Ekonomische Diensten van het Ministerie van Landbouw (Dienst Zeevisserij)* publiceerde opnieuw een studie over de gemiddelde exploitatieresultaten van de verschillende categorieën vissersvaartuigen. Het onderzoek steunt op een aantal vertrouwelijke boekhoudingsuittreksels. Er werden zodoende 132 uittreksels bezorgd. Dat betekent de vrijwillige medewerking van meer dan de helft van de actieve rederijen of van 64 procent van de in 1992 officieel ingeschreven vaartuigen.

Het onderzoek, gestart in 1981, moet in de eerste plaats een tendens aangeven. Omdat de onderzoekers de exactheid van deze gegevens niet kunnen natrekken is enige relativering op zijn plaats. De gevolgde werkwijze laat wel toe een beter inzicht te verkrijgen in de werkelijke bedrijfssituatie van elk onderdeel van de vissersvloot.

De ontleding van de beschikbaar gestelde boekhoudkundige gegevens geven een inzicht in de exploitatiekosten en de -resulten van de rederijen. In nevenstaande tabel wordt het aandeel van de kosten ten opzichte van de omzet (besomming) en het brutobedrijfsresultaat ontleed. Om de evolutie in een ruimer kader te plaatsen blijft deze bijdrage niet beperkt tot de cijfers van 1992, maar brachten wij ook de resultaten van de voorbije jaren bijeen.

▣ **KUSTVISSERS:** de besomming van deze categorie vaartuigen brokkelde in 1992 lichtjes af. Hogere kosten zetten het brutoresultaat onder druk.

▣ **EUROKOTTERS:** deze groep van vaartuigen doet het jaar na jaar slechter. Daar waar de bruto-bedrijfsopbrengst in 1990 nog 2.779.026 fr. bedroeg (22,31 % van de gemiddelde besomming), is deze in 1992 gehalveerd tot 1.156.107 fr. (10,50 % van de gemiddelde besomming). Vermits al deze vaartuigen van recente datum zijn — dus met nog grote financiële lasten — betekent dit dat deze groep vaartuigen jaarlijks grotere verliezen boekt.

▣ **BOOMKOR 0-300 pk:** het gemiddelde bedrijfsresultaat van deze groep was negatief: -191.724 fr. (-1,95 % van

de gemiddelde brutobesomming) in 1992. In 1991 bedroeg het bruto-bedrijfsresultaat nog 1.549.175 fr (12,77 % van de gemiddelde brutobesomming). Dit is de enige groep vaartuigen met een negatief brutobedrijfsresultaat.

▣ **BOOMKOR 301-899 pk:** de besomming 1992 verschilt nauwelijks van die van 1991. De kosten groeiden ongeveer met vijf procenten drukken het resultaat van 1992.

▣ **BOOMKOR + 899 pk:** deze groep vaartuigen boekte de laatste jaren de beste resultaten, maar moest in 1992 terrein prijs geven. De winstgevendheid⁽¹⁾ van 9,3 % in 1991 bedroeg nog 4,6 % in 1992.

▣ **PLANKENVISSERS:** deze categorie hoofdzakelijk oudere vaartuigen boekte de laagste besomming sinds jaren en had af te rekenen met fel gestegen kosten. Het brutoresultaat is navenant.

OVERZICHT EVOLUTIE VAN DE KOSTEN t.o.v. DE BESOMMING

GROEP	JAAR	Gem. Besom/ x 1.000 ⁽²⁾	% kost. tov Gem. besom	Gem. brut. Result. x 1.000 (3)	% kosten tov Gem. Besom.
Kustvissers (4)	1989	3.716	80,87	879	19,13
	1990	3.975	81,12	750	18,88
	1991	4.210	81,98	759	18,02
	1992	4.193	84,33	657	15,67
Eurokotters (5)	1989	10.004	80,50	2.423	19,50
	1990	12.455	77,69	2.779	22,31
	1991	12.543	81,18	2.361	18,82
	1992	11.006	89,50	1.156	10,50
Boomkor (6)	1989	10.303	83,27	2.069	16,73
	1990	11.910	89,68	1.229	10,32
	1991	12.135	87,23	1.549	12,77
	1992	10.027	101,95	- 192	- 1,95
Boomkor (7)	1989	15.957	88,92	1.987	11,08
	1990	22.529	84,70	3.446	15,30
	1991	24.344	82,65	4.224	17,35
	1992	24.094	87,76	2.950	12,24
Boomkor (8)	1989	29.719	79,91	8.923	23,09
	1990	41.739	75,19	10.357	24,81
	1991	43.262	73,15	11.616	26,85
	1992	37.381	80,23	7.389	19,77
Planken (9)	1989	10.985	92,89	841	7,11
	1990	13.447	82,44	2.361	17,56
	1991	12.845	89,39	1.363	10,61
	1992	10.182	94,29	582	5,71

(1) Kengetal *winstgevendheid*: netto-winst (voor belasting) x 100 en gedeeld door de omzet. Het kengetal *winstgevendheid* zou volgens de Eurokommissie, die deze rentabiliteitsratio hanteert bij de beoordeling van nieuwbouwdossiers, boven de 5 procent moeten liggen.

(2) Gemiddelde besomming: is de gemiddelde opbrengst van de door een aantal vaartuigen gevangen en in de openbare afslag verkochte visserijproducten, de vergoeding voor afgekeurde en opgehouden producten inbegrepen.

(3) Gemiddeld brutobedrijfsresultaat: besomming verminderd met de courante bedrijfsopbrengsten met alle courante bedrijfskosten, behalve afschrijvingen, van een aantal vaartuigen.

(4) Kustvissers: vaartuigen met een maximumvermogen van 300 pk (221 kW), die doorgaans minder dan 24 uur op zee blijven.

(5) Eurokotters: vaartuigen gebouwd vanaf 1981 en een maximumlengte van 24 meter en een maximumvermogen van 300 pk (221 kW). Hieronder vallen ook vaartuigen van meer dan 65 bt.

(6) Boomkorvaartuigen 0-300 pk die niet behoren tot de Eurokotters en de kustvissers.

(7) boomkorvaartuigen 301-899 pk

(8) boomkorvaartuigen + 899 pk.

(9) plankenvissers: vaartuigen uitgerust met scheerborden, zowel zijtreilers als hektreilers, kreefteputters inbegrepen.

Visserij betaalde 6,5 procent meer voor brandstof

De brandstofkosten vormen één van de belangrijkste kostenfactoren van een vissersvaartuig. 1988 was op dat vlak onbetwistbaar het goedkoopste jaar. In 1993 lag de gemiddelde brandstofprijs voor de visserij bijna 20 procent hoger. De brandstofbevoorrading kostte tijdens het voorbije jaar 6,5 procent meer dan het jaar voordien.

Na de dure gasolie in 1985 daalde de brandstofprijs gedurende drie jaren op rij. Tussen 1985 en 1990 ging de gemiddelde prijs per maand van 15,61 fr. (maart 85) tot 5,65 fr. (nov. 88). De officieel gewogen gemiddelde gasolieprijs voor de zeevisserij bereikte in 1988 een laagtepunt. Sindsdien moesten de vissers opnieuw meer betalen voor hun brandstof.

Hoe de gasolieprijs voor de visserij de laatste jaren schommelde valt af te lezen uit onderstaande tabel. De opvallendste stijging deed zich voor na de inval van Irak in Koeweit in augustus '90. De gasolieprijs voor de visserij klom toen op van 6,26 fr./l. naar 9,99 fr./l., een stijging met 59,65 procent die de resultaten van de rederijen zwaar onder druk zette. In 1992 was de gemiddelde gasolieprijs opnieuw lager en bleef op juni steeds beneden de 7 frank. Vorige jaar stond de brandstofprijs opnieuw onder druk. Op basis van de cijfers van elf maanden lagen de brandstofkosten in '93 6,5 procent hoger dan het jaar voordien. (gw)

MAAND	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
JAN	14.25	11.58	6.93	6.26	6.53	7.58	9.15	6.64	6.88
FEB	15.45	10.76	6.61	6.14	6.34	6.97	9.09	6.79	6.97
MAA	15.61	9.84	6.46	5.75	6.48	6.72	6.99	6.51	7.16
APR	14.49	8.80	6.50	5.97	7.01	6.72	7.26	6.69	7.23
MEI	13.69	7.68	6.59	5.87	6.78	6.44	7.57	6.87	7.19
JUN	13.30	6.99	6.70	5.91	6.79	6.04	7.33	7.08	6.94
JUL	13.80	6.13	7.07	6.16	6.71	6.26	7.47	6.85	6.94
AUG	13.20	6.20	7.07	6.16	6.95	7.16	7.62	6.51	7.28
SEP	14.11	6.23	6.73	6.16	7.50	8.61	7.65	6.59	7.28
OKT	13.76	6.04	6.85	5.93	7.63	9.99	8.12	6.83	7.63
NOV	14.15	6.30	6.61	5.65	7.63	9.64	7.96	6.97	7.64
DEC	12.66	6.29	6.39	6.14	8.37	9.06	6.75	6.73	....
GEM	13.97	7.72	6.73	6.01	7.06	7.59	7.76	6.75	7.19

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

NOVEMBER 1993

Adresverandering: □ O.430 BIMIN, eigendom BVBA Bimin, Elisabethlaan 270, 8400 Oostende, tel. 059-80.89.03 □ O.455 ZEESYMPHONIE, eigendom Devriendt Pierre, Oost Hinderstraat 15, 8400 Oostende

Veranderingen Scheldevisserstvoot: □ BOU.28 ANNIE, eigendom BVBA Solea, Bondgenotenlaan 4, 8301 Knokke-Heist. Wordt van de Scheldevisserstvoot overgebracht naar de visserijvloot. In te schrijven bij 'Anderen' Zeebrief: 9.11.93

Rederij Kingfisher failliet

De rechtbank van koophandel in Brugge heeft bij vonnis van 23 november de onderneming *Kingsfisher* NV uit Knokke-Heist op bekentenis failliet verklaard. *Kingfisher* was door een exploitatievereenkomst voor het vissersvaartuig Z.584 *Seabird* gebonden aan de NV Rederij *Flamingo*. *Kingfisher* werd opgericht nadat *Fishlink* de NV Rederij *Flamingo*, toen eigenaar van de Z.584, overnam. Het echtpaar *Johan Vlietinck-Laseure* moest toen een eigen vennootschap oprichten om de eigendom en de uitbating van het vissersvaartuig strikt gescheiden te houden. Intussen heeft *Fishlink* een beëindigingspremie aan-

gevraagd voor het vaartuig. Tussen beide partijen ontstond enkele maanden geleden grote onenigheid. Het echtpaar *Vlietinck* baat nu een horecazaak uit in Jabbeke (Stalhill).

Promac: bronzen waterpompen

Het Nederlandse *Promac* (*Van Vorden*) heeft de vertegenwoordiging gekregen van een Italiaanse fabrikant van bronzen waterpompen voor de maritieme industrie. De pompen met inox assen met een capaciteit tot 400 m³/uur zijn geschikt voor zwaar gebruik op schepen. De pompen kunnen voor verschillende toepassingen ingezet worden, variërend van bilgewater-, dekwass- en brandbluspomp tot ballast- of koelwaterpomp.

Visser: nieuw Eurokotter concept

De Nederlandse scheepswerf Visser in Den Helder heeft een grote ervaring in de bouw van Eurokotters naar eigen concept. Mede door de opgedane ervaringen is dit concept nu verder uitgewerkt. *Pim Visser*: 'Door de rompvorm van het voorschip aan te passen wordt een beter zeegedrag in verhouding tot de 300 pk sterke hoofdmotor verkregen, met name bij slecht weer. Het nettenruim is naar het middenschip verplaatst en in het voorschip werd een kleine hulpmachinekamer voor de pompen en koel- en scherfijsinstallaties gecreëerd. Verder is de opbouw van de schippershut vergroot en is het achterschip aangepast aan de bordenvisserij'.



Verheye Joël
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk

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



Provinciale visserijschool in de maak

De samenvoeging van de bestaande visserijscholen staat op de agenda. Het eerste fusiegesprek van de inrichtende machten is reeds achter de rug. In de komende maanden zal een poging ondernomen worden om alle visserijscholen onder één inrichtende macht samen te brengen. Dat zou het Provinciebestuur zijn. Het is de bedoeling dat de nieuwe structuur reeds volgend schooljaar start.

De Visserijschool 'De Golfbreker' in Heist behoort tot het Gemeenschapsonderwijs, waarbij de Argo de inrichtende macht is. De twee Oostendse visserijscholen, John Bauwens en Paster Pype, vallen respectievelijk onder het Stedelijk en het Vrij Onderwijs. Het Koninklijk Werk Ibis neemt als Koninklijk Werk een aparte plaats in, maar neemt naar verluidt eveneens aan de onderhandelingen deel.

De onderhandelaars zouden eerst een protocol opstellen waarin alle instellingen zich kunnen terugvinden. Op basis van dit document zou de herstructurering uitgewerkt worden. Welke kant de besprekingen zullen opgaan werd nog niet bekend gemaakt. Mogelijks blijven twee vestigingsplaatsen behouden (Heist en Oostende). De rationalisatie zou dan vooral terug te vinden zijn in de structuur, waarbij de (twee ?) afdelingen onder één gezag zouden vallen. Hierdoor zou ook de versnippering van de subsidiëring alvast heel wat voordelen inhouden. Wellicht kan dan ook de vraag tot de oprichting van een derde graad ingewilligd worden. Komt alles in kunnen en kruiken dan start het provinciaal visserijonderwijs in op 1 september 1994. (gw)

Vlaamse vissers naar Mauretanië?

Op 17 december vertrok een delegatie in opdracht van de *Vlaamse regering* naar de republiek *Mauretanië* op zoek naar nieuwe mogelijkheden voor de Belgische visserij. De Oostendse havenkapitein *Raf Ghys*, reder en OVA-voorzitter *Willy Versluys* en reder en ondervoorzitter van de *Rederscentrale August Puystjens* maakten deel uit van het gezelschap dat voor een werkbezoek naar het noordwesten van Afrika trok. *Versluys* en *Puystjens* zijn ook respectievelijk eigenaar van de IJslanders O.129 en O.216.

De visserijdelegatie heeft vooral oog voor vismogelijkheden voor de *Mauretaanse kust*, waarbij wellicht in eerste instantie gedacht werd aan de twee laatste IJslanders. De laatste maanden bleek de IJslandvisserij immers nog nauwelijks rendabel wegens de beperkte vangsten en de lage prijzen. In die omstandigheden wordt het steeds moeilijker om schippers en bemanningsleden te motiveren voor de IJslandvisserij.

De wateren van *Mauretanië* zijn in de Vlaamse visserij niet totaal onbekend. De bezochte Afrikaanse republiek ligt boven *Senegal* en *Gambia*, landen die herinneringen oproepen aan vroegere gebeurtenissen.

In 1977 waren drie van de zeven vaartuigen van de Bredense reder *André Van Lul* in *Senegal* beland. Zij werden ondergebracht in een Belgisch-Senegalese maatschappij. De Belgische visserij maakte op dat ogenblik een moeilijke periode door, terwijl *Senegal* expansieperspektieven en goede exportmogelijkheden bood. Hierdoor kwamen toen de vaartuigen O.120 *Gabriella*, O.254 *Cinderella* en de IJslander O.316 *Belgian Skipper*

onder Senegalese vlag, respectievelijk als DAK.466 *Madeleine* (schipper *August Ghys*), DAK.465 *Anna-Diagne* (schipper *Henri Tourlouse*) en DAK.467 *Suzanne Clarisse* (schipper *Marcel Pots*).

Er werd hoofdzakelijk op *dhioff* (een soort kabeljauw), *groene en rode doraden*, *St.-Pierres* (een soort zonnevis), *barracuda's* (vergelijkbaar met heek), *meru's* en *capitains* (ronde vis als schelvis) gevestigd.

Begin 1985 kocht een *Gambiaanse* firma nog drie Vlaamse vaartuigen voor de visserij. Het waren de Z.419 *Blue Bird*, O.285 *Suzy* en de kleine N.551 *Sandra* bestemd voor de visserij op de *Gambiaastroom*, een van de grootste Afrikaanse rivieren. (gw)

FAX - FAX - FAX - FAX - FA

□ Voor de Engelse oostkust viel de hulpmotor van de Z.72 *Aquarius* uit, vermoedelijk door een verbrande dynamo. Het vaartuig keerde zonder elektrische stroom naar zijn thuishaven Zeebrugge. □ *Renaud Diesel* plaatste een nieuwe hulpmotor *Scania* op de N.36 *Donia*. □ Op de Z.19 *Sonja* werd de schroefasflens en op de Z.279 *Ramblers* de nokkenasketting vervangen. / *Renaud* keek ook drie cilinderdeksels na op de Z.92 *Lundy Gannet*, herstelde de snelheidsregelaar van de hoofdmotor van de O.431 *Judith* en plaatste een automatische pilot op de O.455 *Zeesymphonie*. □ De zeewaardige Scheldevisser K.8 *Aquarius* krijgt bij *Reimerswaal* in *Hansweert* een nieuwe *Caterpillar*-motor en *twindisc-keerkoppeling*. □ *Padmos* in *Stellendam* plaatste een nieuwe *Stork*-hoofdmotor en *Masson-keerkoppeling* aan boord van de O.137 *Twilight*. □ De O.66 *L'Ebauche* onderging bij *Padmos* een revisie van de dynamo en een elektromotor. □

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

— Erkend servicestation —

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

APS-stakers gaan door tot het bittere einde

Op oudejaarsavond hebben de negen APs-werknemers hun 85ste stakingsdag achter de rug. Het ziet er niet naar uit dat er eerstdaags iets aan hun onzekere situatie verandert. Toch houden ze hun aktie vol, als het moet tot bittere einde.

DE VERZOENINGSVERGADERING van 7 december op de zetel van Fabrimetal in Brugge maakte alleen maar duidelijk dat de directeur van A.P.S. het bewijs niet kon leveren dat hij zijn werkgeversverplichtingen was nagekomen. Ook 's anderendaags kon hij de dokumenten niet boven halen. Arbeidsbemiddelaar mevrouw Marina Hoornaert bleef letterlijk een uur in de kou staan omdat zaakvoerder Ponjaert beloofd had de loonfiches en andere bewijsstukken die zich nog in de kantoren van de werf bevonden te overhandigen aan de voorzitter van het Paritair Komitee Metaal West-Vlaanderen. Om dit welwillend gebaar niet in het gedrang te brengen verwijderden de stakers die dag alle spandoeken. Ponjaert daagde echter niet op. Intussen is de uitbetaling van kindergeld aan de werknemers opgeschort omdat APS blijkbaar nooit aangesloten was bij een kinderbijslagkas. Ook met de verzekering tegen arbeidsongevallen was het bedrijf niet in regel en de RSZ en de roerende voorheffing op de uitbetaalde lonen zouden nooit gestort zijn. Op een tweede verzoeningsvergadering op 14 december kwamen de beloofde bewijsstukken evenmin boven water. De partijen zijn dan zonder verdere afspraken uit elkaar gegaan

zodat een verzoening onmogelijk bleek.

Kerstviering

Daags voor Kerstdag was er ook geen nieuws van het Hof van Beroep in Gent. De verdedigers van APS legden pas twee dagen voordien hun besluiten neer. De voorzitter stelde de pleidooien meteen uit tot 6 januari. Een arrest kan best nog enkele weken op zich laten wachten. De vernietiging of bevestiging van het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg zal overigens niets aan de sociale toestand van de stakers veranderen. Daarover moet de Arbeidsrechtbank zich uitspreken.

De stakende werknemers organiseerden dezelfde dag ook een sobere kerstviering voor het bedrijf. ACV-proost Verhaeghe en visserij-aalmoezenier Dirk Demaeght leidden een korte kerstbezinning en betuigden hun steun aan de stakers omdat zij opkomen voor het fundamenteel recht van elke werknemer. Een honderdtal familieleden en sympatizanten betuigden onder enkele hardnekkige stortvlagen hun medeleven met de ontroerde stakers. Er werden geschenkpakketten uitgedeeld en als wederdienst mochten de sympatizanten met Glühwein toasten. (gw)

Hans van Antwerpen laat zich horen

Voor het eerst sinds het konflikt op de APS-werf liet mede-eigenaar Johannes Corneel van Antwerpen, alias Hans van Antwerpen, zich horen. Als woordvoerder van de vennootschap AIM bezorgde hij de stakers een persbericht waarin een en ander duidelijk gesteld wordt.

We drukken hierbij de integrale tekst af, waarbij de redactie bepaalde passages in het vet plaatste.

'Antwerpen International Management Services B.V. (AIM), een besloten vennootschap naar Nederlands recht en met slechts Nederlandse aandeelhouders, in deze vertegenwoordigd door Drs. J.C. van Antwerpen, deelt mede een opdracht te hebben ontvangen voor het bestuderen van de mogelijkheden tot, het voeren van besprekingen en onderhandelingen voor en het eventueel tot stand brengen van een kontrakt voor de bouw van vijf nieuwe vissersschepen voor een opdrachtgever in een Afrikaans land. Deze opdracht is verkregen tijdens een zeer recent bezoek aan het desbetreffende land.

Het bedrijf of de groep van bedrijven, waarmede eventueel een kontrakt zal worden aangegaan, zal, naast de capaciteit voor het zorgen van een technische kwalitatieve uitvoering, in staat moeten zijn de opdrachtgever te assisteren bij het verwezelijken van de noodzakelijke financieringsarrangementen en daarom naar het oordeel van zowel de regering van het land van de opdrachtgever, als de regering van het land van vestiging, technisch en financieel sterk genoeg moeten zijn om de vermelde opdracht naar behoren tot een goed einde te brengen.

AIM voelt zich, in het belang van zijn client, verplicht te verklaren, dat hetgeen daarover door andere partijen, ook die partijen, waarbij AIM zakelijk betrokken is, in de pers is verklaard, voorbarig is en niet door de klant kan worden onderschreven. De klant verzoekt voorts, in het belang van een normale afhandeling van de procedure noodzakelijk bij dergelijke onderhandelingen, versoond te mogen blijven van verdere aandacht in de pers tot het moment, dat de onderhandelingen in alle rust zijn afgerond.

AIM stelt er prijs op te verklaren, dat weliswaar een der aandeelhouders is betrokken bij Belgische bedrijven, maar dat deze betrokkenheid bij de uitvoering van de opdracht in verband met de integriteit naar de klant geen rol mag en zal spelen. Alle bedrijven of groepen van bedrijven, die aan bovengestelde voorwaarden kunnen voldoen, zullen op strikt zakelijke wijze worden beoordeeld en de gelegenheid worden gegeven hun voorstellen in deze in te dienen.

AIM is, gezien zijn betrokkenheid in België en de goede kontakten, die in dit opzicht reeds in België zijn gelegd, bereid het Belgisch bedrijfsleven een meer dan eerlijke kans te geven, echter niet met ontkenning van bovengestelde.

Blankenberge, 8 december 1993
Drs. J.C. van Antwerpen'



Voor de kerstwake kwamen heel wat familieleden en sympatizanten naar de Sliwaykaai. Ze werden getrakteerd op een glaasje Glühwein. (Foto gw)

15 vaartuigen geschrapt vóór 31 december 1993?

De lijst van de vaartuigen die een beëindigingspremie uitbetaald krijgen (in februari?) is bekend. Het gaat om vijftien vaartuigen van de 31 aanvragen die ingediend werden. Indien de eigenaars daadwerkelijk gebruik willen maken van de sloopregeling moeten de vaartuigen uiterlijk op 31 december '93 geschrapt zijn. Zij krijgen dan 60 dagen de tijd om te slopen. In 1994 zouden de andere aanvragers aan de beurt komen.

De 15 vaartuigen die aanspraak kunnen maken op de betaling van de beëindigingspremie zijn:

Z.44	..... De Caine	..... 1979	..... 750 pk	..... 157,96 bt	..... B
Z.134	..... Mercator	..... 1866	..... 330 pk	..... 130,90 bt	..... P1
Z.141	..... Sea Crosser	..... 1964	..... 300 pk	..... 98,39 bt	..... P1
O.172	..... Jean-Glenn	..... 1955	..... 200 pk	..... 59,24 bt	..... P1
Z.181	..... Zeemeeuw	..... 1965	..... 430 pk	..... 129,00 bt	..... P1
Z.198	..... Zeenimf	..... 1967	..... 500 pk	..... 146,70 bt	..... B
O.216	..... Henri-Jeanine	..... 1961	..... 750 pk	..... 280,88 bt	..... P1
N.408	..... Speranza	..... 1969	..... 290 pk	..... 74,00 bt	..... B
O.499	..... Coudekercke	..... 1968	..... 500 pk	..... 120,65 bt	..... B
O.468	..... Aran	..... 1956	..... 180 pk	..... 39,97 br	..... B
N.555	..... Valentino	..... 1954	..... 150 pk	..... 29,98 bt	..... B
Z.573	..... La Paloma	..... 1964	..... 300 pk	..... 99,02 bt	..... P1
Z.584	..... Sea Bird	..... 1967	..... 400 pk	..... 109,29 bt	..... B
N 590	..... Horizon	..... 1961	..... 145 pk	..... 48,82 bt	..... B
Z.597	..... Jupiter	..... 1965	..... 300 pk	..... 97,00 bt	..... P1
Totalen: 15 vaartuigen			..... 5.525 pk	..... 1.621,80 bt	

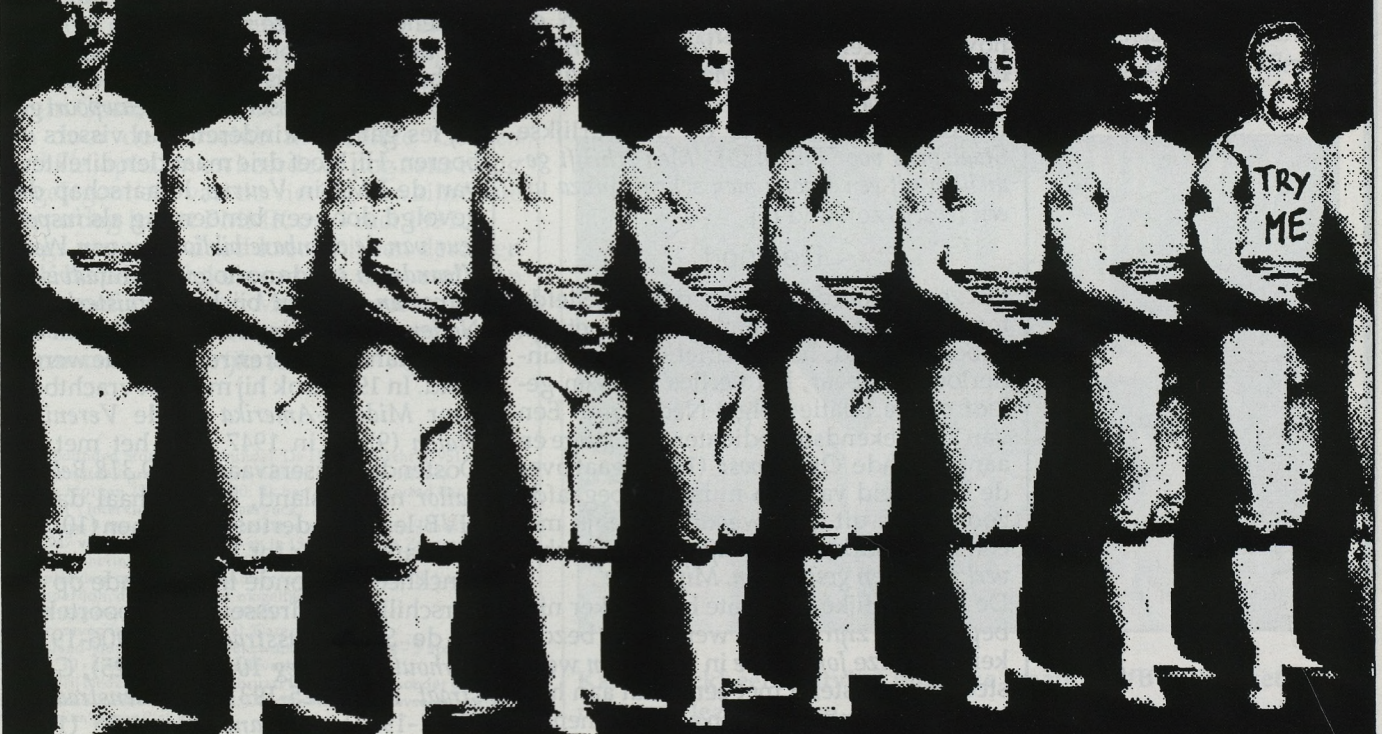
RSZ vordert 17 miljoen van ZV en Van Waes

Er hangt een zware RSZ-claim boven de Zeebrugse Visveiling NV en de Vislossersbond Van Waes uit Oostende. Volgens het financieel-ekonomisch magazine Trends (editie van donderdag 16 december '93) situeert de betwisting zich rond de werkgeverscategorie waartoe beide bedrijven behoren. Al bij al kan de totale vordering op beide ondernemingen oplopen tot 17 miljoen frank. Volgens de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) zijn zowel de Zeebrugse Visveiling als de Vislossersbond Van Waes onder te brengen in de categorie 086. Als dat zo is, dan moeten ze bijdragen betalen aan het Waarborg- en Sociaal Fonds Zeevisserij.

Trends citeert RSZ-dokumenten waaruit zou blijken dat de claim op de ZV voor de periode '89-'93 reeds zou opgelopen zijn tot 12,3 miljoen frank, boetes en intresten inbegrepen. De RSZ-vordering op de Vislossersbond Van Waes voor dezelfde periode zou al meer dan 5 miljoen bedragen.

De vordering kunnen de betrokken bedrijven in ernstige problemen brengen. Zoals bekend moest de ZV reeds enkele keren zijn kapitaal verhogen en is deze vismijn tot op heden nauwelijks winstgevend. De Vislossersbond Van Waes zit ook nog met een geschil rond de eindejaarspremies en, nog steeds volgens Trends, met zware aflossingen, waarvan ettelijke miljoenen op minder dan één jaar.

De HVB-medewerkers wensen de lezers een voorspoedig '94



Zee is een wijf met een schoot als de hel...
 door elk schip te berijden
 tot de zeven glazen der laatste bel
 van alle zeer bevrijden (1)

KAREL JONCKHEERE

'Toen ik enkele weken oud was deed ik een longontsteking op. Ten dode opgeschreven, zei de dokter. Ik was mijn moeders eerste kind en zij werd wanhopig. Toen nam de dokter een resoluut besluit, ik werd in een kuip zeer warm water gedompeld, hitte contra koorts, en ik leef nog niettegenstaande een viervoetige Hollander bij mijn zestigste verjaardag schreef dat hij jubelend mocht aankondigen dat ik voor het laatst was verjaard', pende Karel Jonckheere 25 jaar geleden (2). Toen hij in 1990 door een beroerte werd getroffen ontbood hij in allerijl een journalist naar het ziekenhuis in Bonheiden voor wat hij beschouwde als zijn laatste interview (3). 'Ik ben een veelgevraagd lijk', liet hij toen weten (4).

Karel Jonckheere bezweek uiteindelijk pas op 87-jarige leeftijd. Hij liet een omvangrijk oeuvre van eigengereide poëzie vol weemoed, speelsheid en ironie achter. Hij overleed in 'Villa Clémine' in de bossen van Rijmenam (nabij Mechelen) op maandagavond 13 december 1993. Drie dagen later werd hij in alle intimiteit in zijn woonplaats begraven.

Jonckheere verwierf bekendheid als dichter, criticus, essayist en als anekdotisch en autobiografisch prozaschrijver ('*Ik wil mijn eigen notaris zijn*') van reisverhalen en nouvelles. Geen romans. '*Voor het schrijven van een roman van tweehonderd bladzijden had ik het geduld niet.*'

Hij ontving twee keer de driejaarlijkse Staatsprijs voor Poëzie (5). '*Men schrijft gedichten uit een tekort; men schrijft proza uit een teveel*', zo vond hij.

De dood

De zee behoorde tot zijn meest geliefde thema's, naast zijn verbondenheid met zijn geboortegrond, het verdriet van een kinderloos echtpaar, het verlies van zijn geloof en de relatie België-Nederland. Een van zijn bekendste gedichten, het lange en aangrijpende '*Ogentroost*' (1961), gaat over de blindheid van zijn muzikaal begaafde zoon Floris uit zijn tweede huwelijk met een Diksmuidse. '*Over zijn blindheid heb ik veel gedichten geschreven. Mijn beste.*'

De persoonlijke anekdote bleef zeker niet beperkt tot zijn literair werk. Elke bezoeker ten huize Jonckheere in Rijmenam werd steevast overstelpt met een schat aan herinneringen, opgeslagen in een fenomenaal

geheugen. De dood, en alles wat daarbij komt, stond al twintig jaar op zijn repertoire. Op zijn 75ste zei hij dat hij in zijn woonplaats wilde begraven worden, hoewel er ook een aantrekkelijk aanbod was gekomen uit zijn geboortestad, waar hij in de Mariakerkse duinen zou kunnen liggen naast de eenzame James Ensor (1860-1949), waarmee hij bijna twintig jaar gemoedelijke omging en die hij als '*het wandelend standbeeld van Oostende*' beschreef (6). Op zijn 80ste verjaardag luidde het: '*Ik word niet ouder, ik verwijder me alleen van mijn geboorte*' (7). '*Ik weet reeds lang dat men zich met zijn dood moet amuseren zolang men nog leeft*', is in dit verband een typisch Jonckheere-aforisme uit zijn lakonieke en ontvullende levensfilosofie: '*Ik ben verslaafd aan relativeren*' (8).

Oostende verteld

Karel Jonckheere bleef zich zijn leven lang met zijn geboortestad verbonden voelen. Geboren in Oostende (9 april 1906) als zoon van de Leffingse koewachter (en later politieagent) Kamiel Jonckheere en zijn echtgenote Victorine. Hij volgde de wetenschappelijke humaniora aan het Atheneum in deze stad.

Hij begon zijn loopbaan als leraar middelbaar onderwijs in Gembloers en Oostende. Aan de Rijksschool in Nieuwpoort gaf hij les gaf aan kinderen van vissers en boeren. Hij bleef drie maanden directeur van de RMS in Veurne, leraarschap dat gevolgd door een benoeming als inspekteur van de openbare bibliotheken van West-Vlaanderen. Na de oorlog werd hij adviseur Kunst en Letteren bij het Ministerie van Nationale Opvoeding. Als ambassadeur der Nederlandse letteren reisde hij de wereld rond. In 1937 trok hij met een vrachtboot naar Midden-Amerika en de Verenigde Staten (9) en in 1947 ging het met het Oostendse vissersvaartuig O.318 Belgian Sailor naar IJsland, een verhaal dat de HVB-lezers ondertussen kennen (10). Hij bleef ambtenaar tot 1972.

Jonckheere woonde in Oostende op vijf verschillende adressen: zijn geboortehuis in de St.-Paulusstraat 10 (1906-1917), Torhoutsesteenweg 10 (1917-1925), Gerststraat 142 (1925-1931), Plantenstraat 76 (1931-1937) en Plantenstraat 55 (1937-

1944). Daarna huiste hij in *Gent, Brussel, St.-Idesbald-Koksijde* om uiteindelijk in 1953 in *Rijmenam* te belanden.

'*De waarachtige en stichtelijke historie van Tone de Stierman*' (1929) was zijn literair debuut. Herinneringen aan Oostende zijn alomtegenwoordig in zijn oeuvre. Vijftig jaar na zijn debuut verscheen '*Oostende verteld*' (1979), 330 bladzijden over het leven in en de geschiedenis van zijn geboortestad doorspekt met Jonckheeriaanse humor.

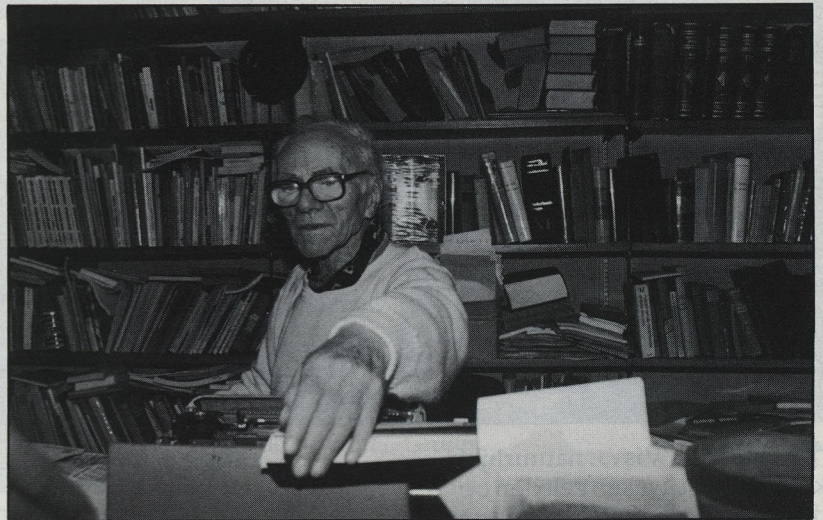
Waardering

In het Nederlandse literatuurwereldje bleef Jonckheere een matig gewaardeerde auteur. 'Ik weet niet hoe de literatuurgeschiedenis over mij zal oordelen' (11). In elk geval was in de bloemlezing van *Gerrit Komrij* niet één gedicht van Jonckheere opgenomen. De vrijzinnige Oostendenaar was dan ook niet mals voor de Nederlanders. 'Waarom is Nederland zo'n vlak land? Omdat het geloof er de bergen heeft verzet'. (12).

'*Adriaan van Dis noemde mij "die oubollige dichter". Ik ben daar niet bitter om. Er komen nieuwe dichters bij, en dan is er minder plaats voor de oude.*' (11bis).

Tot in de laatste jaren vonden zijn agressieve mildheid en bizarre humor gehoor en waardering. Als boeiend causeur vond hij steeds gehoor. Hij verplaatste zich evenwel nog weinig. In Oostende kwam hij zijn in maart 1987 zijn door de persclub uitgereikte '*Gouden Mathille*' ophalen en keerde er nog eens terug ter gelegenheid van de viering van zijn 85ste verjaardag in het PMMK op 3 mei 1991.

Daags voor zijn dood kreeg hij een derde en fatale beroerte. Enkele uren na zijn overlijden omschreef professor *Marcel Janssens* Jonckheere als '*Niet een van onze grootste, maar toch een van onze belangrijkste schrijvers*'. (gw)

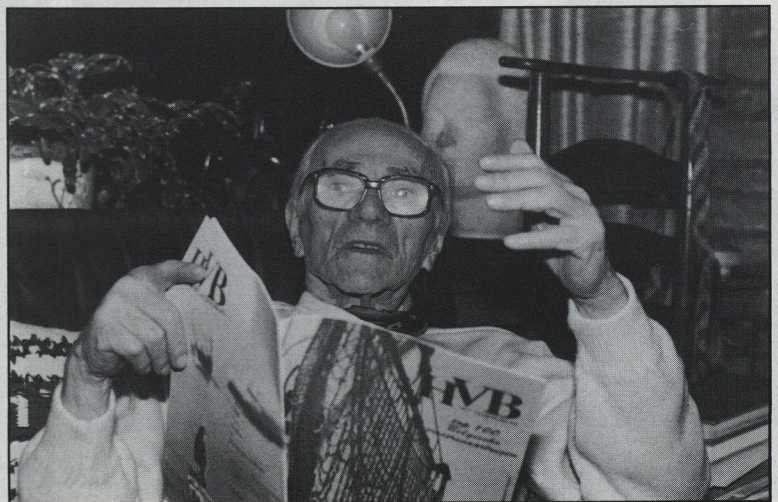


Karel Jonckheere in zijn bureau op 28 december 1991. (Foto gw)

Karel Jonckheere en HVB

De schrijversloopbaan van Karel Jonckheere startte in de beginperiode van Het Visscherijblad. Zijn allereerste boek, geschreven in samenwerking met stadsbibliothecaris-archivaris Carlo Loontjens, was het toneelstuk 'Toone de Stierman'. Het drama over een vissersstaking in de 15de eeuw werd evenwel nooit opgevoerd. In 1932 schreef hij 'Brozens Anny', een novelle uit het vissersmilieu. Het verhaal verscheen als feuilleton... jawel in Het Visscherijblad. We mogen dus rustig stellen dat de visserij aan de basis van de literaire carrière van Jonckheere ligt en dat dit blad daar haar steentje toe bijgedragen heeft. Van zijn kant bleef hij de visserij een warm hart toedragen, zo was hij bij de stichters van de nog steeds bestaande 'Bibliotheek der Zeelieden' in het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn.

Maar ook de jongere generatie vergat Jonckheere niet. Vroeg in 1992 neemt ons blad een interview met de schrijver af (HVB 3, 1993 pag 17 - 19). Daarin vertelt hij o.m. over zijn ervaringen aan boord van de O 318, op weg naar IJsland, meer zelfs; hij zoekt zijn dagboek over de reis, vindt het terug en geeft HVB de toelating het reisverslag te publiceren. De reeks startte in HVB 4, 1993 en stopte onlangs, zeventien afleveringen later, in HVB 10, 1993. (fv)



Karel Jonckheere ontving nog elke maand HVB en liet het blad niet ongelezen liggen. (Foto gw)

(1) Uit 'Bounded Stores' in de bundel 'De Hondenwacht' (1951)

(2) Uit de autobiografie 'De vogels hebben het gezien' (1968)

(3) In *De Morgen* 25 oktober 1990. 'Ik ben gloeiend kwaad dat ik moet doodgaan', interview met Jan Haerynck.

(4) In *Humo* 9 mei 1991, 'De afscheidstournee van Karel Jonckheere'

(5) In 1947 voor 'Spiegel der Zee' en in 1956 voor 'Van Zee tot Schelp'

(6) In 'Herinneringen aan Ensor' (1985)

(7) In interview met *Gazet van Antwerpen* 9 april 1986: 'Ik kompenseer mijn ouderdom door zo bewust mogelijk te leven'.

(8) In 'Vraag mij geen leugens' (1986)

(9) Beschreven in zijn reisverhaal 'Cargo' (1947)

(10) *IJsland-journaal* van een dekzwabber, HVB nr. 4 - 3 april 1992 tot HVB nr. 10 - 1 oktober 1993 (17 afleveringen).

(11) In 'Vrij Nederland' van 20 februari 1988, interview onder de titel 'Ik ben gloeiend kwaad op de dood. Daarom wil ik mij zoveel mogelijk op hem wreken', door Piet Piryans.

(12) In 'Nacht? zei de zon' (1968)

de maand in beeld



↑ Het boek 'Vis... natuurlijk' kwam enkele weken geleden op de markt. Precies op het gepaste moment voor degenen die een nuttig en niet eens duur geschenk wilden geven aan een geliefde keukenprins(es). Het viskookboek (met begeleidende videofilm) werd uitgegeven door de vanaf 1 januari '94 geregionaliseerde Nationale Dienst voor Land en Tuinbouwprodukten (NDALTP) en is nog steeds te verkrijgen in de vis- en boekhandels.

→ Het Koninklijk Werk Ibis in Bredene is aan uitbreiding toe. Het terrein naast de bekende gevel wordt klaar gemaakt om er een bijkomend verblijfsgebouw op te trekken. Intussen werd reeds een nieuw speelterrein aangelegd met een achtvormige fietsbaan voor de kleinste kwekelingen.



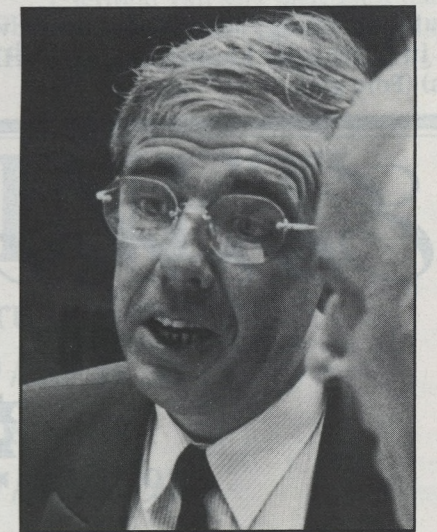
← Het is uit met Oostende-Dover. De RMT-ferries varen voortaan onder de naam Oostende Lines op Ramsgate, de thuishaven van partner Sally. De *Princesse Marie-Christine* was het eerste RMT-ferry waarop eenvoudigweg de naam 'Dover' vervangen werd door 'Lines'.



← In het *European Fish Centre* ging een nieuw experiment van start. De firma BOC, een multinationaal bedrijf van Britse origine met een netwerk in 60 landen, levert uit lucht geproduceerde gassen, zoals stikstof, zuurstof en argon. De gassen zijn afkomstig van de luchtscheidingsinstallatie in Terneuzen en worden vooral gebruikt bij het invriezen en worden vooral gebruikt bij het invriezen van voedingsmiddelen. In samenwerking met de ZV installeerde BOC een *Cryomaster koel- en vriestunnel* (vloeibare stikstof van -196°) in pakhuis 404 aan de *Faroerstraat*, voor het invriezen en glaceren van visserijprodukten met een capaciteit van 750 kg per uur. Deze service is bestemd voor de groothandelaars die niet over een eigen invriesinstallatie beschikken. De exploitatie en coördinatie werkzaamheden met de vriestunnel is in onderaanneming gegeven aan de nv *J.B.H. Group*.

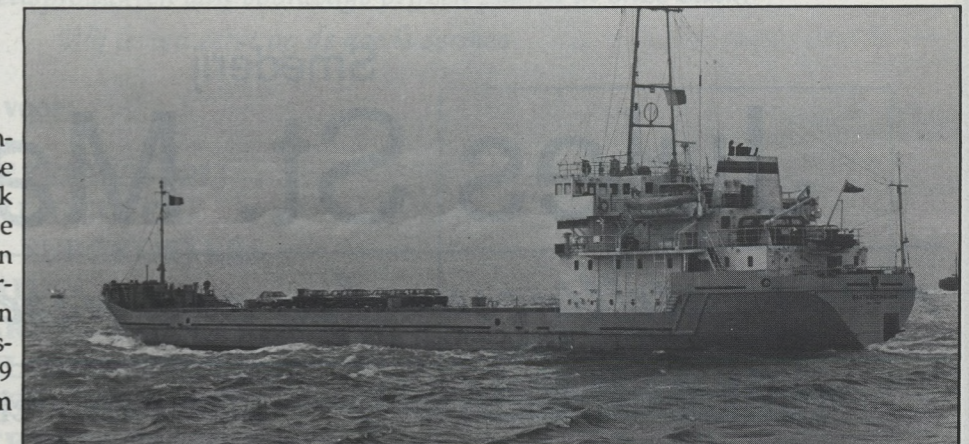


→ Leraar-priester *Dirk Demaeght* is uiteindelijk toch officieel benoemd tot ambtenaar bij de Dienst voor Zeevisserij in de functie van visserij-aalmoezenier. Voor het Bisdom was *Demaeght* al sinds eind '92 de opvolger van *Jan Corneillie*. Al die tijd combineerde hij de functie van aalmoezenier met lesgeven en met het directeurschap van de *Paster Pypeschool*.



↑ *Eddy Eneman*, stadsambtenaar en gewaardeerde gids in de Oostendse vismijn, verzorgde op woensdag 15 december zijn laatste schoolrondleiding. *Eddy* bracht nog 52 franstalige kinderen uit *Sint-Lambrechts-Woluwe*, op zeeklassen in *Joli Bois* te *De Haan*, enige kennis bij over vis en visserij. Bezoekers worden om hygiënische redenen taboe in de Oostendse vismijn.

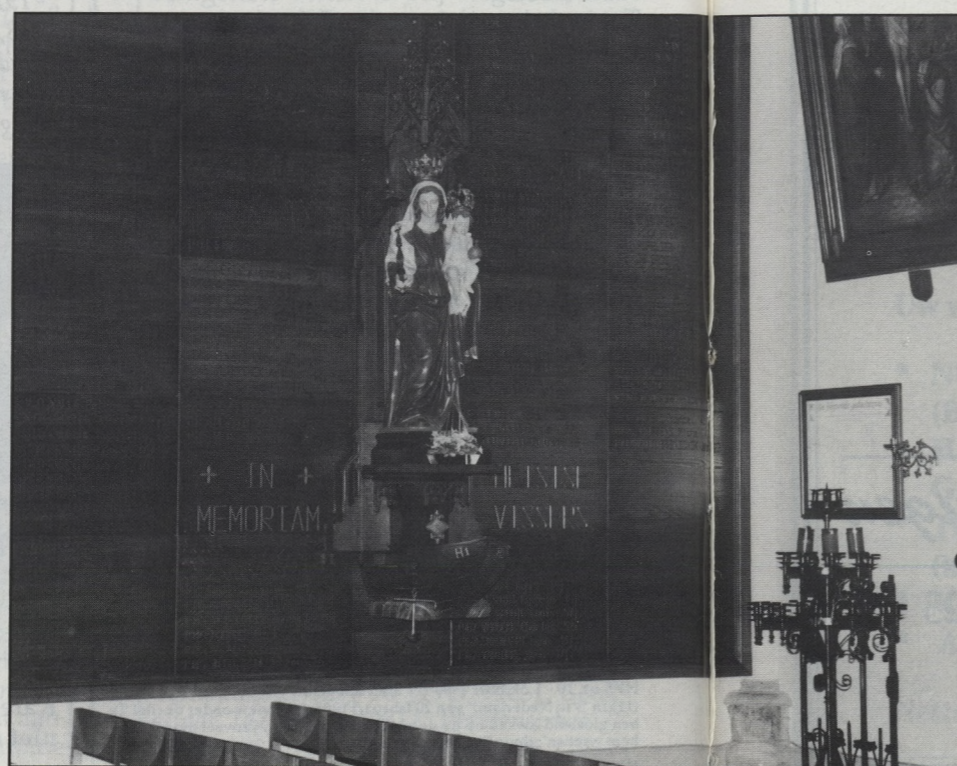
← Het in memoriam-paneel in de Heistse Sint-Antoniuserk is intussen al enkele maanden geleden ingehuldigd. Daarop staan de namen van 179 Heistse vissers die tussen 1819 en 1992 op zee om kwamen.



↑ Sommige zeeschepen schuwen het risico niet. Tijdens de voorbij stormdagen zagen we dit Russisch vrachtschip, *Baltiyskiy 108*, Oostende verlaten met een moeilijk vast te sjoeren deklading bestaande uit een tiental Lada's. Vraag is of die allemaal ter bestemming geraken.



↑ *Georges Demasure* (64), huismeester van de visserijschool *Paster Pype* gaat met pensioen. De Rumbekenaar heeft er dan dertig jaar in het onderwijs opzitten als lesgever Germaanse talen. Tien jaar geleden kwam hij in dienst van de visserijschool als verantwoordelijke voor de administratieve gang van zaken.



Belgacom promoot Autolink-telefoonverbinding

Zowel in Zeebrugge, Oostende als Nieuwpoort hield de Belgacom-promotiewagen halt voor de presentatie van de volautomatisch telefoondienst voor schepen "Autolink". Belgacom (de vroegere RTT) verkoopt de toestellen niet, maar omdat de verbinding via de kuststations loopt voert het toch promotie voor het gebruik van het toestel.

"Autolink" is een volautomatische radio-telefoondienst die nationale en internationale verbindingen tussen wal en schip

(en omgekeerd) of tussen twee schepen mogelijk maakt in VHF en MF/HF. Het systeem heeft zo zijn voordelen. Door de automatische verbinding wordt de 'privacy' gegarandeerd bij gebruik van een scrambler (in optie). Telefoneren kan eenvoudiger, sneller en goedkoper dan met handbediende oproepen. De fakturatie van de telefoonkosten gebeurt op rekening van de gebruiker. Dit is mogelijk omdat ieder bemaningslid over een pincode beschikt. Aansluiting op fax wordt mogelijk indien full duplex VHF aanwezig is.

De telefoonverbindingen lopen via de VHF-kanalen 88 (Oostende), 78 (De Panne), 63 (Zeebrugge) en 87 (Scheldemonding). Ook de MF en HF-frekwenties zijn geschikt om rechtstreekse verbindingen tot stand te brengen. Volgend jaar wordt het bereik met drie kanalen uitgebreid tot 1.000 mijl.

Het "Autolink RT"-modem met telefoonset, een produkt van Cimat, kost ongeveer

40.000 frank en is de koop bij de leveranciers van radiofonische installaties (Ines en andere). De tussenkomst van Belgacom beperkt zich tot de (kosteloze) registratie van de toestellen en de pincodes.

Info: Belgacom - Radio Maritieme Diensten/Autolink-dienst, Perronstraat 6, Oostende, tel. 059-55.17.11, fax. 059-50.82.91.



Het Autolink RT-apparaat (links) neemt weinig plaats in en is zelfs kleiner dan een VHF-post (rechts) (Foto gw).

KALENDER

JANUARI 94

- 7 11de Visserijbal van de Vriendenkring van de Visserijschool Nieuwpoort (Paviljoen, 20 u.)
- 8 Kerstboomverbranding en braden van sprout, Zeedijk (Hendrikaplein) Nieuwpoort (17 u.)
- 10 Europese raad van de visserijministers
- 21 Mosselvestijn, Paviljoen Nieuwpoort (20 u.)

Een voorspoedig jaar



Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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

Feest

Op zaterdag 5 februari 1994 te 20 uur gaat in de feestzaal van Duin en Zee in de Fortstraat vlakbij de vuurtoren te Oostende het vierde feest van het Oostendse Noordzeeaquarium door. Er wordt uitgebreid getafeld en dat festijn wordt opgevrolijkt door een optreden van de vissersfolklore groep 'De Zeepaardjes' met life-accordeonmuziek en vissersdansen. Er is ook nog animatie en zang door Sir William, een charmezanger die te Oostende wereldbekend is. Tenslotte worden op het feest ook de 'Gouden Vis'-trofeeën en diploma's (zie elders in dit blad) uitgereikt.

Deelnameprijs per persoon 975 fr. Inschrijven gebeurt zo gauw mogelijk, want het Aquariumfeest is elk jaar weereen voltreffer. Wie er bij wil zijn stort ten laatste op 30 januari 1994 het bedrag op rekening 280-076209-86 van Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende.

Films over vismethoden

Op vrijdagavond 28 januari 1994 te 20 uur wordt in de Stedelijke Visserij-school 'John Bauwens' te Oostende een filmavond georganiseerd door de zeer actieve Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium in samenwerking met de Oud-leerlingenbond van de John Bauwensschool.

Het betreft films opgenomen in de periode 1975-1980 door Henri Lycke, thans bemanningslid van het school-schip 0.29 'Broodwinner'.

Getoond wordt de plankenspanvisserij met het Parejanet, een oorspronkelijk Spaanse visserijmethode die toeliet semi-pelagisch te vissen. In de films zien we die visserij toegepast door de 0.306, de N.706, de N.752 en de 0.123. Ook de visserij met het Dannisch Pairnet komt aan bod.

Op het filmmateriaal zijn vele bekende vissersgezichten te zien en achteraf kunnen herinneringen opgehaald worden aan de tijd van de haringkampagnes.

Burgemeester in Commissie Veterinaire Keuring

De Stad Oostende had nog geen vertegenwoordiger aangewezen voor de Raadgevende Commissie van het Instituut voor Veterinaire Keuring. Dat is intussen in november reeds in orde gebracht door burgemeester Julien Goekint aan te wijzen om die taak op zich te nemen.

Vlaamse Havenkommissie blijft ongewijzigd

De Vlaamse Havenkommissie zal vanaf begin december in een ongewijzigde samenstelling haar werkzaamheden voortzetten. De leden van de commissie, die eind 1989 werd opgericht, worden benoemd voor een termijn van vier jaar. Hun mandaat werd door de Vlaamse Regering vernieuwd. Prof. Winkelmans blijft voorzitter.

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIUWI**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



1993 De Vlaamse vissersvloot

- Op 1 januari 1993 telde de Belgische zeevisserijvloot 182 vaartuigen.
- In 1993 werden drie vaartuigen geschrapt (Z.69, O.309 en Z.519, waarvan één uitgevlagd (Z.69).
- In de loop van 1993 kwamen er twee nieuwe vaartuigen in bedrijf (Z.519 en Z.54).
- Voor 31 vaartuigen werd een beëindigingspremie aangevraagd. Ze vertegenwoordigen meer dan 11.000 pk. Op het einde van 1993 werden 15 dossiers goedgekeurd.
- De verandering van brutotonnemaat zorgde voor een lichte verhoging (+ 1,75 %) van de totale tonnemaat van de zeevisserijvloot.
- De Belgische visserijvloot telt 43 garnaalvaartuigen, die binnen de 12-mijlszone van de continentale kusten ook op tong mogen vissen met boomkorren met een totale lengte van meer dan 9 meter. De lijst wordt jaarlijks herzien. De vaartuigen die hiervoor in aanmerking komen volgens de EG-verordening 1444/93 (11.06.93) hebben we aangeduid als 'garnaalvaartuig'. Van de 43 komen er slechts 37 in onze opsomming voor omdat eind vorig jaar een aantal garnaalvaartuigen geschrapt zijn (0.32, O.142, Z.445, Z.447, Z.472 en O.552), wegens het bekomen van de beëindigingspremie.
- Er is ook een uitgebreide EG-lijst van zogenaamde Eurokotter die binnen de 12-mijlszone van de continentale kusten met de boomkorren mogen vissen. Wanneer zij de gerichte tongvisserij beoefenen moet dit gebeuren met boomkorren van maximaal twee maal 4,5 meter. Wij hebben deze vaartuigen met een (*) aangeduid. De reeds genoemde garnaallijst is van deze lijst afgeleid.
- De vloot telt 47 vaartuigen van 200 bt of meer die in 1993 in de Noorse wateren ten zuiden van de 62ste breedtegraad mochten vissen. Het zijn de vaartuigen aangeduid met (°). Vaartuigen van minder dan 200 bt hebben die vergunning niet nodig.

A.2*	Nancy	Garnaalvaartuig	Z.34*	Northern-Sky	
N.3	Patrick		Z.35	Vili	
Z.5°	Drakkar		N.36°	Donia	Verandering tonnemaat Rederij zwaar beboet voor olielozing in visserijdak van Brixham.
K.8	Aquarius	Garnaalvaartuig			Ligt stil sinds augustus vorig jaar.
		Verandering van Scheldenvloot naar zeevisserijvloot	Z.37*	Orca	Ligt stil sinds augustus vorig jaar.
A.9	Stern	Nieuwe motor Caterpillar, 300 pk/ 221 kW	Z.38*	Manta	Verandering tonnemaat
Z.12*	Sabrina	Garnaalvaartuig	Z.39°	Zuiderzee	In de belangstelling door aanvoer van een reuzenhaai
K.13*	Morgenster	Garnaalvaartuig	Z.41	Tornado	Verandering tonnemaat na grondige verbouwing in het kader van deelneming aan een proefproject voor de visserij op Noorse kreeftjes.
Z.14	Brandon Star	Garnaalvaartuig			Beëindigingspremie aangevraagd
Z.15°	Stepahnie	Verandering tonnemaat	Z.43	Pandora	Beëindigingspremie aangevraagd
Z.16	Kon-Tiki II		Z.44	De Caine	Beëindigingspremie aangevraagd
Z.19	Sonja	Verandering tonnemaat	Z.45	Herakles	
O.20*	Goewind	Garnaalvaartuig	Z.46°	Neptunus	
N.22*	Zeester	Garnaalvaartuig	Z.47°	De Marie Louise	Gesprek met reder Pol Neyts in HVB 12,'93
		Nieuwe motor Cummins, 294 pk/216 kW	Z.48°	Wodan	
O.23*	Geoffrey William	Nieuwe motor Scania, 300 pk/ 221 kW	O.49*	Steve	Garnaalvaartuig
BOU.24*	Beatrix	Garnaalvaartuig			Verandering van eigendom
Z.26	De Parel	Ligt al enkele maanden stil.			Lumar Rederij NV, De Haan
		Beëindigingspremie aangevraagd			Nieuwe motor Cummins
Z.27°	Mercurius	Adresverandering Mercurius Rederij NV, Zeebrugge			195 pk/ 144 kW
BOU.28	Annie	Verandering van eigendom, BVBA Solea, Knokke-Heist			
		Verhuisde van de Scheldvisserijvloot naar de zeevisserijvloot.			
O.29*	Broodwinner	Opleidingsvaartuig			
Z.30	Eos				
O.33°	Marbi				

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

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM
(0)1879 - 1766/1792

N.126	Skylight	bemannings tot tweemaal toe van een aantal overtredingen werd beschuldigd. Faillissement NV Skylight Verandering van eigendom en tonnemaat. NV Oostkant, Middelkerke	O.206	Krisjean-Henson	Verandering tonnemaat en motorvermogen
Z.127	Brandaris		Z.207*	Permeke	
Z.128	Rembrandt	Beëindigingspremie aangevraagd	O.211*	Christoph	Garnaalvaartuig
O.129	Amandine	Een van laatste twee Vlaamse IJslanders. Verandering tonnemaat Beëindigingspremie aangevraagd	O.216°	Henri-Jeanine	Een van de twee overgebleven IJslanders. Beëindigingspremie aangevraagd
Z.134	Mercator	Beëindigingspremie aangevraagd	O.225*	Norman Kim	Garnaalvaartuig
O.137°	Twilight	Verandering tonnemaat Met de Nieuwpoortse schipper Dirk Coolsaet kwam het vaartuig regelmatig in Nieuwpoort aan de markt	O.229	Liberty	"Belgisch" vaartuig dat ook tijdens het voorbije jaar nauwelijks in de thuishaven Oostende werd gezien
Z.141	Seacrosser	Beëindigingspremie aangevraagd	O.231°	St.-Carolus	Een van de weinige Belgische vaartuigen die soms in Urk verkocht. Liep aan de grond voor Texel.
O.148*	Snipe		Z.232	Sormboy	Verandering tonnemaat Beëindigingspremie aangevraagd
O.152*	John	Garnaalvaartuig	Z.243°	Drakkar	
O.154°	Wilmar	Bedreef het voorbije jaar hoofdzakelijk kustvisserij. Eerste klant van de nieuwe scheepswerf Anwerpen Ponjaert Shipyard die zich in de gebouwen van de gewezen Scheepswerven Seghers vestigde	O.274*	Lucali	Beëindigingspremie aangevraagd
Z.162°	Van Dijk		Z.279	Ramblers	
O.172*	Jean-Glenn	Beëindigingspremie aangevraagd	Z.284°	Vicky	
Z.181	Zeemeeuw	Beëindigingspremie aangevraagd	Z.296	Mooie Meid	
Z.183	Christopher		O.306	Cleaner	Verandering tonnemaat
Z.185°	Emerald Star		Z.307	Zeetrappier	Beëindigingspremie aangevraagd
Z.186°	Shannon		O.309	J. Van Maerlant	Geschrapd op 8 januari 1993
O.187*	St.-Antonius	Inbouw nieuwe motor Mitsubishi, 300 pk/ 221 kw (1993). Een van de zeldzame Belgische vaartuigen die in Urk verkocht.	O.316°	Aegir	Reder Dirk Claeys neemt ontslag als gedelegeerd bestuurder van de NV Dirk. De NV Doggersbank uit Heist wordt nieuwe zaakvoerder.
O.190*	Renilde	De <i>Zilveren Vis</i> van de Vriendenkring van het Noordzeeaquarium Oostende werd toegekend aan de bemanning voor het aanbrennen van één van de meest zeldzame vissoorten uit onze kustwateren, het blauwkeeltje	BOU.319°	Zeldenrust	Adresverandering Verandering tonnemaat
O.191*	Natacha		Z.321°	Westhinder	
O.192*	Lydie-Madeleine	Gewezen reder Leopold Peere overleden op 4 augustus. Nieuwe schroefas geplaatst Onderging verbouwing, nieuwe motor ABC. Herdoopt op 5 juni 800 pk/589 kW, en verandering tonnemaat Beëindigingspremie aangevraagd	Z.324	Wielingen	
Z.196	Zeeduivel		O.333°	Marbi	
Z.198	Zeenimf		O.349*	Wilma	Belgisch hekkottertje met Nederlandse eigenaar kwam opnieuw in de vaart
Z.200°	Wagram	Tweemaal beboet in twee weken door de Engelse visserijinspectie "Belgisch" vaartuig dat na genoeg alleen in Nederland verkoopt	N.350	Collette	Nieuw vaartuig in aanbouw te Oostkamp, ter vervanging van het in 1991 gezonken gelijknamige vaartuig van dezelfde rederij
BOU.201*	Adriana-Maria		O.369	Kon. der Engelen	Verandering van eigendom Marnix en Alain Verleene, Bredene
			N.402*	De Norma	
			Z.403*	Stern	Garnaalvaartuig
			N.408*	Speranza	Verandering tonnemaat
			O.427*	Marjon	Beëindigingspremie aangevraagd
			Z.430*	Margibel	Beëindigingspremie aangevraagd
			O.431	Judith	Garnaalvaartuig
			O.455*	Zeesymphonie	Verandering van eigendom wordt O.430 Bimin eigendom Bimin BVBA, Westende
			Z.462	Zeeparel	Adresverandering naar Oostende
			O.468*	Aran	Verandering van eigendom Carolina BVBA, Oostende
			Z.470*	Odin	Garnaalvaartuig
					Adresverandering
					Verandering tonnemaat
					Garnaalvaartuig
					Beëindigingspremie aangevraagd
					Verandering van eigendom en tonnemaat

Z.474*	Argo	Rammeloo Gebroeders BVBA, Knokke-Heist Garnaalvaartuig Vervangingsnieuwbouw in de steigers in Oostkamp. Garnaalvaartuig
O.481*	BI-TI-SI	
Z.483	Carolina	
Z.494*	Lucky Star	
O.499	Coudekercke	Verandering van eigendom Beëindigingspremie aangevraagd
Z.501*	Asterias	
Z.506	Noordpool	Verandering tonnemaat
Z.509*	Telstar	Verandering tonnemaat
Z.510°	Albrecht Rodenbach	
O.518	La Farouche	
Z.519	White Horse	Geschraapt
Z.519*	Rachel Sarah	Nieuw boomkorvaartuig, eigendom BVBA White Horse, Brugge
N.525*	Golfbreker	Beëindigingspremie aangevraagd
Z.526	Flamingi II	Verandering tonnemaat
O.533*	Virtus	Garnaalvaartuig Beëindigingspremie aangevraagd
O.536*	Zeevalk	Garnaalvaartuig
Z.548*	Flamingo	
Z.554*	Lucky Star II	Garnaalvaartuig Verandering van eigendom en naam; wordt Z.554 Nadia BVBA Rederij Nadia, Blankenberge Beëindigingspremie aangevraagd
N.555*	Valentino	Garnaalvaartuig Beëindigingspremie aangevraagd
N.563*	Zee-Adelt	
Z.568*	Venus	Verandering van eigendom BVBA De Zeespiegel, Knokke-Heist
Z.571°	Custos Deus	
Z.573	La Paloma	Adresverandering Beëindigingspremie aangevraagd
O.575*	Boreas	
Z.576	Ostara	
Z.580*	Poseidon	Verandering van eigendom Vantorre Maurice, Knokke-Heist Beëindigingspremie aangevraagd
Z.582*	Asannat	Garnaalvaartuig
Z.583	Angelina	
Z.584	Sea Bird	Stond in de belangstelling na overname door Fishlink en betrokken bij het faillissement van Kingfisher NV, de vennootschap die voor de uitbating van het vaartuig instond. Beëindigingspremie aangevraagd
Z.586*	Mermaid	Garnaalvaartuig
N.590*	Horizon	Beëindigingspremie aangevraagd
Z.596°	De Zwerver	Was bijna twee maanden buiten bedrijf door een gesprongen waterleiding die veel schade veroorzaakte.
Z.597	Jupiter	Verandering tonnemaat Beëindigingspremie aangevraagd
B.601*	Van Maerlant	Garnaalvaartuig Verandering van eigendom

N.700*	Alex	NV Rederij Van Maerlant, Knokke-Heist
O.705	Morning Star	
N.706	Ster der Zee	Nam deel aan de symbolische blokkade van de Oostendse havengeul om de aandacht te vestigen op de noodzaak van verdere renovatie en uitbouw van de Oostendse haven. Afstellen motor, 300 i.p.v. 375 pk
N.720*	André-Jeanine	Verandering van eigendom Vercoutter-Dutrieux André, Nieuwpoort Coussaert-Dugardein Maurice, Oostduinkerke
N.723*	Pallieter	Verandering van eigendom en tonnemaat Pallieter NV, Nieuwpoort
N.736*	Lucky	Beëindigingspremie aangevraagd
N.738*	Johan	Vaartuig kreeg zware zee mijn van 750 kg in de netten.
N.782*	Nancy	Garnaalvaartuig

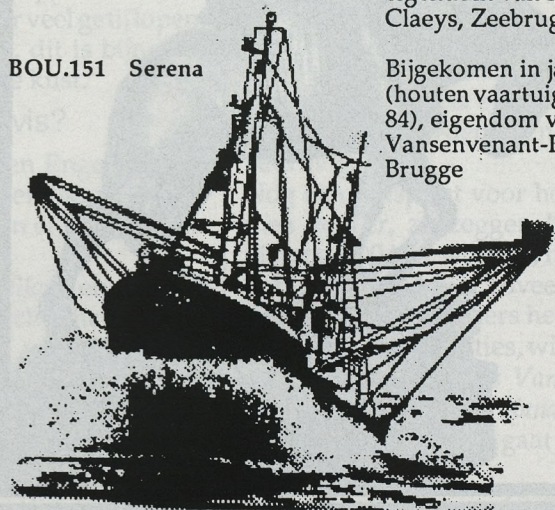
Scheldevissersvloot

Vaartuigen die tot de oude buitengaatslijn mogen vissen (Schelde-stuarium)

BOU.4*	Astrid	Garnaalvaartuig
BOU.6*	Anja	Garnaalvaartuig
BOU.7*	De Enige Zoon	Garnaalvaartuig Nieuwe motor, Caterpillar 219 kW/219 pk
K.8*	Aquarius	

Vaartuigen die alleen binnengaats mogen vissen (tot de nieuwe buitengaatslijn)

BOU.11	Exodus	
A.17	Snip	
A.18	Ingrid Olivia	
R.21	Twee Gebroeders	
BOU.31	Heidi	
BOU.132	Franse	
BOU.133	Saeftinge	
BOU.136	Hurricane	
BOU.139	Bolleke	Gezonken in Breskens
A.140	Hagar	
A.147	Tuimelaar	
A.149	Jim	Bijgekomen in januari 93 (nieuw vaartuig) eigendom van Raymond Claeys, Zeebrugge
BOU.151	Serena	Bijgekomen in januari 93 (houten vaartuig, bouwjaar 84), eigendom van Carlos Vansenvenant-Ranson, Brugge



Beeldhouwers aan zee

B

EELDHOUWERS AAN ZEE... het is misschien minder voor de hand liggend, maar onze Noordzee en de vissers in 't bijzonder inspireerden ook heel wat beeldhouwers. Reeds in de romantische tijd beroerde de zee hen. Een nogal spektakulair voorbeeld is de 'Jonge visser en de zeemeermin' van Jozef Geefs uit 1881...: 'Splash' avant-la-lettre! Een sentimentele visie die ver af staat van de realiteit van het vissersbestaan. Anderen trachtten dit dan wél uit te beelden.

Laten we wat dat betreft de spits afbijten door misschien wel de meest beroemde van onze Belgische beeldhouwers: *Constantin Meunier* (1831-1905), die als schilder en beeldhouwer vooral door de ruwe wereld der arbeiders was gefascineerd. Ook de vissers ressorteerden daaronder en dat had o.a. skulpturen als resultaat zoals 'De garnaalvisser te paard' en 'Oostendse visser', die beide in meerdere versies in brons bestaan.

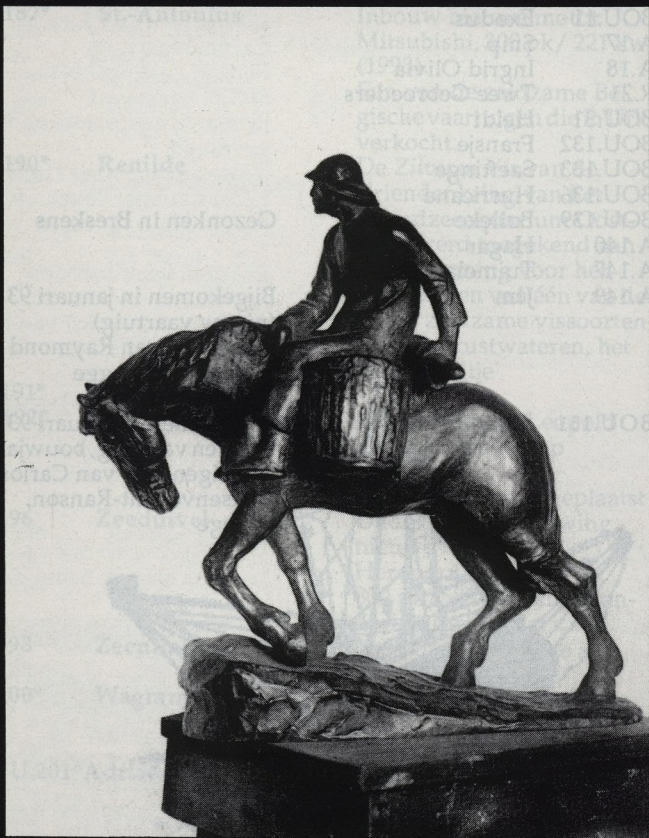
Zijn tijdgenoot *Guillaume Charlier*, realiseerde in 1887-88 een 'Vissersmonument': een flink stappende vissersfiguur, mand op de rug, staat op een sokkel met vier basreliëfs waarop vier episodes uit het vissersleven zijn afgebeeld: 'Het vertrek', 'Op volle zee', 'Terugkeer van de visvangst', 'De Vismarkt'. Het Museum te Tournai bezit een bronzen versie van 2,3 m hoog. Helaas werd dit schitterend monument destijds nooit uitgewerkt voor een van onze kustgemeenten...

Te Oostende werkte omstreeks 1900-1909 de Zomergemse beeldhouwer *Karel De Kesel* (1849-1922). Voor de decoratie van de Schepenzaal in het Oostends stadhuis beeldhouwde hij in 1901-02 ondermeer een pittoreske 'Visserskop' (bewaard in het Sted. Heemmuseum 'De Plate') en in 1905 vervaardigde hij twee indrukwekkende bronzen basreliëfs voor de versiering van de Graaf de Smet de Naeyerbruggen: 'Roerganger' en 'Scheepstimmerman'. Deze werden helaas door de Duitse bezetter vernield in 1914-18. In het Sted. Heemmuseum 'De Plate' te Oostende wordt een verkleind terra-cotta model van de 'Scheepstimmerman' bewaard en getoond in de afdeling 'scheepsbouw'. In 1909 verhuisde *De Kesel* naar Blankenberge. Daar ontwierp hij verschillende skulpturen waarvoor Blankenbergse visserstypen poseerden. Ook leverde hij modellen voor een Brugse fabriek van 'Poterie Flamande', o.a. ook vissersfiguren. Ook de bekende Oostendse schilders *Gustaaf Vanheste* en *Emile Bulcke*, die vroeger al aan bod kwamen in HVB, waagden zich ooit — en met succes — aan het boetseren van een vissersfiguur.

Uiteraard is er nog *Oscar De Clerck* (1892-1960), broer van kunstschilder *Jan De Clerck*, één van onze beste beeldhouwers uit het interbellum. Van hem kennen we een stoere bronzen 'Visser' uit 1920. Exemplaren worden bewaard in het Museum voor Schone Kunsten Oostende en het Stadhuis te Dinant.

De garnaalvisser te paard bleef ook na Meunier steeds een dankbaar onderwerp voor onze beeldhouwers: we vinden hem nu nog bij vele kustfamilies in de woonkamer, in gips, in terracotta, in brons... Vaak van de hand van illustere onbekenden, soms in een versie van *A. Gause* die zijn paardevissers in rode baksteenklei boetseerde en ze liet bakken in de steenbakkerij langs de vaart te Nieuwpoort. Hun warme kleuren geven de paardevissers van *Gause* een heel eigen cachet.

Garnaalvisser van Constantin Meunier



Norbert Hostyn

De visgronden van de Vlaamse vissers (IX)

Het Kanaal

Jonge visser: vis nooit in Het Kanaal wanneer je geacht wordt in het Kanaal te vissen!

ER IS MEER dan één Kanaal! Niet is immers wat het lijkt in de visserij. Het 'Kanaal' van de Vlaamse vissers begint aan 'Land's End' en gaat noordwaarts door tot tegen het eiland Man of de zuidkust van Schotland; het visgebied het Kanaal start dus in Land's End en gaat over het 'Bristol Kanaal' tot in de 'Ierse Zee'. Er wordt o.a. gevist aan de Lundy's (even ten noorden van Land's End) en verder aan Trevors Head, in de Cardigan Baai, en in de Liverpoolbaai. Toch kunnen we de Liverpoolbaai al als een aparte visgrond bekijken, omdat het zich in de Ierse Zee bevindt.

Het Engels Kanaal daarentegen — hetgeen de landrot gewoonlijk onder Het Kanaal verstaat en dus het water dat Frankrijk van Engeland scheidt — wordt nog maar zelden door de onzen bevestigd. Als dat al gebeurt, dan wordt algemeen over Start Point gesproken, naam die het gebied ten westen van de 'West' (Over deze visgrond: zie HVB 8,1993 pag. 33) dekt. Start Point is een kaap gelegen op de westelijkste punt van de Lyme baai. Wanneer de vissers dus westelijker dan Beachy Head gaan vissen, daar waar de 'west' stopt, spreekt men van het visgebied 'Start Point'. Dat gebied gaat dan tot tegen Land's End. Daar om de hoek begint dan het visgebied het 'Kanaal'.

Met een boomkorvaartuig vaart men in 26 uur naar 'Start Point', 38 uur naar de Lundy's, 48 uur naar Cardigan Baai en 56 uur naar de Ierse Zee. Een gewone zeereis duurt 16 tot 18 dagen.

Hielpen ons op weg: Marnix Verleene, 30 jaar, schipper van de bordenvisser 0.369. Emmanuel Vantorre, 51 jaar, schipper van het boomkorvaartuig Z.19. Pros Van Billemont, 48 jaar, reder van de 0.33.

In het 'Kanaal', dus ten noorden Lan-

d's End treft men geen banken aan, wel veel ravelen en hellingen, putten en dalen. De putten in de Cardigan Baai zijn 120 tot 130 meter diep. In het hele 'Kanaal' komen diepten van 100 meter regelmatig voor. Naar de kusten toe verdroogt het natuurlijk. Er liggen wat wrakken, maar niet overdreven veel. De rotsen en grote stenen vormen de grootste obstakels. De ravelen kunnen hinderlijk zijn omdat deze op bepaalde plaatsen 25 tot 45 meter hoog reiken. Dit wil dus zeggen dat men op platte bodem opeens een steile zandberg krijgt die tientallen meters boven het platvlak uitsteekt.

Er is over het algemeen harde grond; rotsachtige, steen-, zand- en gebroken schelpengrond. Men vangt er als 'overlast' veel stenen, op sommige plaatsen ook 'klavermes' (soort zee-wier). In het najaar vangt men er soms 'blauwers', ook in maart-april aan de Lundy's. Men kan dan zelfs tot drie zakken (volle culs) van die blauwe kwallen binnen zetten.

De 0.369 vist er nog met de planken en windt er om de vier uur. De boomkorvaartuigen liggen er 2 1/2 tot 3 uur aan de kor.

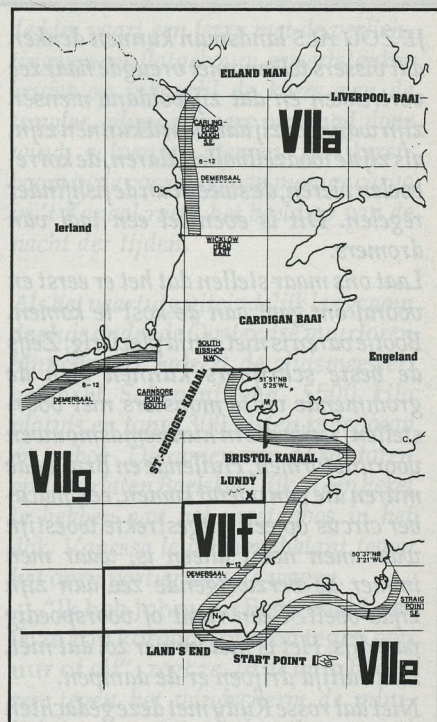
Het water is er bijna altijd helder. Troebel wordt het soms bij noordenwind, maar dat dan slechts tot een 10-tal mijl uit het land. Bij stroomgetijden helder water kan men dag en nacht tongen vangen, hetgeen er dan toch op wijst dat het water op de zeebodem troebel is! Er kan zeer veel getijlopen, tot 3 à 4 mijl noord, dit is bijna het dubbele van op onze kust.

Welke vis?

Men komt er Ierse en Engelse plankenvissers en bokkenvissers tegen, ook Fransen ziet men er, die op zoek zijn naar kabeljauw.

De havensteden Milford en Newlyn doen er dienst als schuilhavens. De haven van Liverpool wordt gebruikt om de vis van onze Belgische vissers per container naar onze havens te voeren.

Het is een rijke visgrond waar alles te



vangen is: schelvis, haaien, wijting, tarbot, griet, roggen, neushaai, schotse schullen, hondstong, (mieten) zeeduivel, mooie meiden, kabeljauw, zeehonden en natuurlijk tong.

De 0.369 ving er eens 150 bennen 'blonde roggen' in 48 uren vissen. Deze soort, bij ons ook wel 'keels' genaamd neemt er toe, in tegenstelling tot de andere soorten die er verminderen. Tot vijf jaar geleden kon men er met de planken regelmatig 300 tot 400 en in sommige gevallen 500 bennen vis vangen, nu moet men al tevreden zijn met 250.

De boomkorvaartuigen konden tot 5 jaar geleden nog 7000-8000 à 9000 kg tong vangen, aangevuld met 400 ben andere vis (20 000kg); Nu neemt men in het beste geval een 6000 kg tong en een 6000 kg andere vis mee naar huis. Ook daar kunnen we dus zien dat de hoeveelheden gevangen vis achteruit gaat.

Toch kan men er het jaar door nog steeds een mooie vangst vergaren. De jongste jaren is er overigens een steeds groter wordende Engelse vloot bedrijvig.

Nog een pluspunt voor het 'Kanaal': men zou er, zo zeggen het ons de vissers, 100 jaar worden; men maakt er bijvoorbeeld niet zoveel sleet aan de netten als dat elders het geval is. Maar met de generaties, wisselen ook de voorkeuren. Pros Van Billemont ging graag naar het 'Kanaal' vissen, zijn zoon daarentegen gaat liever naar de 'Noord'.

JE ZOU ALS landsman kunnen denken dat vissers telkens met vreugde naar zee vertrekken en dat zij voldane mensen zijn wanneer zij aan boord kunnen zijn, als zij de loodzeilbollen klaren, de korreboelen vieren, de sweep van de fishfinder regelen. Dit is evenwel een taal van dromers.

Laat ons maar stellen dat het er eerst en vooral om gaat aan de kost te komen. Bootje varen is niet altijd plezierig. Zelfs de beste schrijvers kunnen zich de grommende witte monsters niet voorstellen, zeeën die in hun hemdsmouwen vooruitstormen, Huilende en Brullende muren die van overal komen, een macaber circus op een uitgestrekte woestijn waar men nooit alleen is, waar men immer de verzwelgende zee aan zijn zijde voelt. Geen riant of voorspoedig paradijs. Het is niet immer zo, dat niet, maar altijd drijven er de dampen.

Niet dat rosse Rudy met deze gedachten speelt, eigenlijk moet je je er geen zorgen om maken, want je kunt je slecht tegen de elementen verzetten vooraleer je er middenin zit en als het dan zover is... is er toch geen kans meer op een overeenkomst, 't is 't gevaar in al haar kracht. Er is enkel op het voorplan de zekerheid van de gewoonte van het dekwerk en de hoop op miraculeuze vangsten. Want, zoals iedereen die een beetje met de zee te doen heeft weet, kost een schip stukken van mensen en een redelijke mens wil zich toch ook nog altijd wat verrijken, bovendien moet hij ook nog leven. Schepen zijn gebouwd om te varen, wat blijft er anders over dan ze te volgen?

Om zoveel zilte redenen heeft hij ondanks zijn jeugdige leeftijd een beetje de blik van een stormvogel. Matrozen en stuurlui monsteren aan en varen gewoon met hem mee, blindelings, naast God de almachtige. Dat zeggen ze nooit luidop. Zij vertellen wel verhalen over hem en die gelijken dan op de story's over kapers, Bestenbustels, Wolles en Kraks die hier aan de westkust ooit een onstilbare dorst hadden naar het andere, naar de uitdaging van de woelige onzekerheden, schijnsel van onberekenbare afgronden. Maar dat zijn alleen glanzende oordelen van hen die denken de mens te kennen, al blijft die toch steeds even ondoordringelijk. Er zijn immers nog zoveel andere dingen die een mensenleven maken dan alleen maar de grote vlakke en die heel wat doffer zijn dan we ons kunnen voorstellen. Zoveel dat vanaf de kaai glanzend lijkt

Rudy thuis, Vanessa weg



Een kerstverhaal van Leon Inghelbrecht

is van dichtbij lang niet zo mooi.

De trawler ligt op de rand van de South Bank, de maan steekt haar bleke horens hopeloos in de lucht. De lange zwel, diepe adem van de oceaan, licht het vaartuig op, de kor poogt te vergeefs het achterschip kreunend naar de diepte te trekken.

— " 't Zal vergaan als die vorige jaren met de feestdagen, maar wellicht kunt ge binnen te zijn, Rudy? Je pa z'n heup is aan 't genezen, de dokter zegt dat hij veel kalk maakt en heeft hem gevraagd of hij misschien veel vis heeft gegeten heel z'n leven. Natuurlijk, hij heeft niks anders gedaan dan varen met de visserij, als je dan geen vis gegeten zou hebben!

Maar, wat wilde hij nu nog die klimop op de koer gaan snoeien, sedert hij aan de wal is is 't altijd iets met hem. Hij is nu van dat klein laddertje gevallen je weet wel, maar de dokter zegt dat 't rap zal genezen.

Ik moet er eens uit Rudy, 'k zien het

hier niet meer zitten, de kinders moeten maar bij je ma blijven, zij moet er maar eens voor zorgen. O ja, nog dit: de auto is aangereden, alleen blikshade maar toch nogal veel, er zullen wat kosten zijn, hij is al binnen in de garage."

De vrouwenstem klinkt hard en glashelder door de ether. Al bevindt het schip zich ver op de West, het radiogesprek met Oostende is ongestoord verlopen. De automatische verbinding was niet mogelijk geweest en hij zou de volle pot moeten betalen. Hij had Vanessa bevestigd voor Kerstdag tegen de kaai te liggen.

— "Als 't God belieft", had hij er aan toegevoegd." 't Is toch een paar dagen malen en dan nog markten in Scheveningen, d' Hollanders moeten toch platen hebben op 't kerstmenu!" Hij heeft het al altijd moeilijk gehad om op te zwemmen tegen de stroming van Vanessa.

— "Tien minuutjes, schipper," meldt de rustige stem van de operator bij Oostende Radio, "vijfhonderd frank voor 't gesprek, verder goede vaart en prettige feestdagen."

Dan is er weer het vertrouwde, eentonige gezoem van de apparatuur in de brug.

Pa was al vanaf zijn veertigste aan de wal, je kan van hem zeggen dat hij versleten is, doch dat is maar gedeeltelijk waar. Dat kleine mannetje kon nooit nalaten te vertellen in welke armoede hij op de wereld gekomen was. In de 't Kadzandstraatje, tussen kromme Leongs en 'De nieuwe Congo', en van daaruit op de bootjesjowerij was terecht gekomen. Waar elders zou het eigenlijk kunnen geweest zijn? Dat hij beurtelings bij de stoomschepen van de Bond en met de moteurs was gaan varen. Dat was teveel geweest, zei hij. Toch hield hij vol dat hij uit de visserij gedrukt geweest is door de anderen, de jongeren. 'Ze verdragen niet zo gauw meer een grijze kop aan boord, die bel-lenblazers, al zeggen ze dat niet luidop. Je wordt eruit gekeken'. Een aantal freaks waren met de bokkentrelers begonnen en dat had pa de das omgedaan. Dat tenminste was wat hij ervan dacht. Fleurecij, sciatië en reuma hadden hem klein gekregen, dat wel, en niet de jongeren. Hij had nog teveel zeegeruis in 't hoofd. Na een leven onder de doorschijnende kloof van de sterren prutst hij nu tussen de vier muren van zijn tuintje in Raversijde waar hij soms

het flitsende bezoek krijgt van de meeuwen met een schijterige groet uit het wonderde samenspel van water en wind, die grote samenzwering waar hij duizenden keren de korre had weggeschoten doorheen de schemering van zijn twijfels, met steeds die stille hoop van 't zal nu wel beter zijn. Al is het wat laat, hij waakt nu serieus over zijn gezondheid. En nu is hij van dat laddertje getuimd!

'De volle monsterboek,' ooit strijdbare figuur en stille kampioen, zat tussen de muren met z'n steekooegjes. Ma is dik en bleek onder haar massa haar, peper en zout, verslaafd aan de leegte. Zal ze al haar kribbe met de stenen heiligenbeeldjes waarvan ze al de namen kent, opgesteld hebben onder het kunstboompje? Mensen maken haar bang, wat nogal verstaanbaar is na jaren angstvallig luisteren op de visserijgolf als de noordwester haar dreigingen blies, en zoveel kaarsjes in de Petrus- en Pauluskerk.

Je kunt nu wel in de zwijgende duisternis, gedragen door de lava van je gedachten, naar de sterren staren, je bent toch altijd blij terug te keren aan boord van 't eigen scheepje. Het heeft geen zin je tegen het lot te verzetten, uiteindelijk moet je toch kapseizen, het recht dat je verdient. Een blik op de shipmate geeft hem een beeld van trajekt en tijd. Even later zegt hij vriendschappelijk tegen de jeugdige stuurman,

— "Tone we gaan nog een laatste trekje doenen er dan mee stoppen. Een mens kan niet blijven vissen. Als we willen binnen zijn voor 't einde van 't jaar moeten we nog een duwtje geven; stel je voor, we zitten nog op de visgrond en Vanessa spreekt al weer van nachttenten en pretpaleizen, de hemel weet tegen

welk weer we nog zullen moeten optornen die tijd van 't jaar".

— "We moeten meegaan met de tijd" antwoordt Tone kort.

Dat krijg je dan als je langs kronkelende gedachten een uitvalsweg bedenkt om te ontkomen aan een ontastbare druk; verder weet de schipper niet wat te zeggen. Er zijn dromen die je niet kunt opschrijven.

— "Winden", roept Tone door de openstaande deur van 't kookhuis, "t is zomer jongens, een zuchtje uit de wal, nog een trekje en we gaan naar grootje, kerst gaan vieren, of gaan jullie de zuur verdiende paaië aan de straathoeren verspelen?"

— "Wij gaan de blommestjes buiten zetten in Parijs. Zodra we tegen de kaai liggen zijn we weg per taxi," lacht matroos Sliene tussen zijn tanden.

In het rode werkpak en de groene pullemuts ziet hij eruit als een tuin-kabouter. "Kan 't niet gaan zonder dat laatste trekje, heeft de schippers wijf weeral geen geld meer?"

— "Anders welen lekker stuk" oordeelt Vielootje de motorist, een echte lefgozer, van achter de winch.

Zij varen op vleugels van verlangens. Even later ligt de treiler voor de laatste trek aan de korre en ronkt de Caterpillar door de formidable stilte van de donkere hemelkoepel. Op



de kim vaart een ferry met de verlichting van een flatgebouw, een ertstanker kruist op vijf mijl de koers van de trawler, vlugge broers omringd door wind, golven en sterren. Een kerstboom in de voormast van menige cargo in 't Kanaal, roept het beeld op van de nacht der tijden.

Als het vaartuig uiteindelijk langzaam de sluis onder de Oostendse vuurtoren binnervaart noteert de sluismeester: gemerkt Scheveningen, 5500 kilo platvis en tong, 300 kisten kabeljauw en tarbot. De ramen van de kantoren op de verlaten Baelskaalijken een hekel te hebben aan het mastenbos in het dok. Vanessa leunt nonchalant tegen het open portier van de wagen.

— "Ik heb Johny en Bea gebeld dat ik ze zou komen ophalen tegen een uur of elf", zegt ze. In de auto flikkeren tegen het windscherm de mini-lichtjes van wat een kerstboom moet voorstellen. Met het maïsgele wat teveel gelakte haar in een vlecht, een wipneus en vinnige ogen ziet ze er onder het gele strijklicht van de lantaarns, Amerikaans uit.

— "Rudy, je ziet er anders maar omgeploegd uit zeg, je zult wel moe zijn", meent zij, niet onvriendelijk, kletsend als een schotelwasser. Ze heeft hier duidelijk niet op zitten wachten.

Rudy thuis. Vanessa weg: maxi-look, een knalrood geverfde mond, lederen jasje en bell-bottomjeans met laarsjes, kortom all jeans and leather. De elegantie van een zonsondergang. Haar oorbellen schitteren als sterren. Heel veel is anders in de droom die hij van Kerstnacht gedroomd heeft.

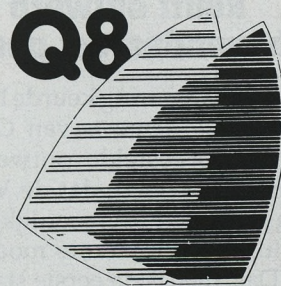
Lin

Kuwait Petroleum (Belgium)

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge

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



Minder bananen (en banen) te Zeebrugge en Antwerpen

De directie van *Belgian New Fruit Wharf (BNFW)*, 's lands grootste fruitbehandelaar, meldde dat de aanvoer van bananen uit Latijns-Amerika op de terminals van deze onderneming met 19% is gezakt tijdens de periode van juni tot september.

Een en ander is het gevolg van de EG-beslissing die de invoer van 'dollarbananen' beperkt tot 2 miljoen ton per jaar; bijkomende hoeveelheden worden onderworpen aan zware taksen. Tot voor kort bedroeg deze invoer 2,7 miljoen ton per jaar. *BNFW* nam hiervan 1,2 miljoen ton voor zijn rekening.

De gevolgen voor de tewerkstelling zijn groot. Doorgaans heeft *BNFW* 250 à 300 havenarbeiders in dienst. Dat zijn er nu 80 al minder. Op de expeditie-afdeling moesten reeds vier bedienden ontslagen worden.

Noors gas te Zeebrugge via Zeepipe

De 806 kilometer lange *Zeepipe*-gasleiding werd op 1 oktober in gebruik genomen. Het is meteen de langste offshore gasleiding ter wereld. Ze verbindt het *Sleipner A-platform* ter hoogte van Noorwegen met Zeebrugge. 10% van de Europese aardgasbevoorrading zal via de *Zeepipe* verlopen.

De *Zeepipe* is het gevolg van het zgn. *Trollkontrakt* dat tussen Noorwegen en zes Europese landen ondertekend werd (België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Spanje en Oostenrijk). Het betreft hier het grootste kontrakt dat in de geschiedenis van de gas- en petroleumsektor werd afgesloten.

Vlaamse Executieve keurt ontwerp havendecreet goed

De Vlaamse regering keurde het door minister *Kelchtermans* van *Openbare Werken* voorgestelde ontwerp van havendecreet goed, dat de Vlaamse zeehavens rechtspersoonlijkheid en een ruimere autonomie moet verlenen. Daarmee is de eerste stap gezet naar de uiteindelijke oprichting van 'haven-n.v.'s' voor Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende. In deze n.v.'s kunnen de steden voor 100% aandeelhouder blijven indien ze dat

wensen.

Alvorens aan de Vlaamse Raad te worden voorgelegd, moet het ontwerpdecreet nog aan het advies onderworpen worden van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en van de Raad van State. De hele procedure zal nog enkele maanden in beslag nemen.

Het is bekend dat niet alle havens tevreden zijn met de voorgestelde vernieuwingen. De *Gentse Havengemeenschap* is er alvast niet over te spreken: 'De haven van Gent is bijzonder verontrust over de wijze waarop de geprivileges van de haven van Zeebrugge worden in stand gehouden en verder worden uitgediept...' zo heet het daar.

Voorkeur voor tunnel onder Westerschelde

Er komt geen brug over de Westerschelde (tussen *Terneuzen* en *Ellewoutsdijk*) die *Zuid-Beveland* en *Zeeuws-Vlaanderen* verbindt. De aangekondigde vaste oeververbinding komt er wel, maar dan onder de vorm van een tunnel. De tunnelverbinding komt ook tegemoet aan de Belgische bezwaren tegen een overbrugging van de vaarroute naar Antwerpen.

De bouw van een geboorde tunnel zou 1,3 miljard gulden kosten (25 miljard B. fr.) en is daarmee duurder dan de brug-tunnelcombinatie. Voor de financiering van het projekt kan zowel beroep gedaan worden op kapitaal uit de private sektor als overheidsgeld.

China wil veerboten uit Nederland

China zal dit jaar voor 18 tot 20 miljard goederen uit Nederland importeren. Het is zelfs niet uitgesloten dat dit bedrag wordt overschreden wanneer China een aantal ferry- en roll-on/roll-off schepen bestelt bij Nederlandse werven. Met een mogelijke bestelling zijn honderden miljoenen gulden gemoeid. De handelsbetrekking tussen en Nederland en de Volksrepubliek zijn blijkbaar nog versterkt nadat een omvangrijke Nederlandse handelsdelegatie in China rondtoerde. De Chinezen zijn naar verluidt zo tevreden over de reeds geleverde *Fokker 100*-vliegtuigen (China bestelde er tien) dat er zich nieuwe handelsperspektieven openen.

Poolvorming tussen P&O en North Sea Ferries

De rederijen *P&O European Ferries* en *North Sea Ferries* onderhandelen over het vormen van een pool in Zeebrugge. De samenwerking zou betrekking hebben op laden en lossen en zou ingaan op 1 januari 94.

P&O vervoert vracht op *Dover* en passagiers en vracht op *Felixtown*. *North Sea Ferries* heeft een vrachtlijn op *Middlesbrough* en een nachtelijke vracht- en passagiersdienst op *Hull*. In Groot-Brittannië ontstond inmiddels konsternatie omdat *P&O European Ferries* gezegd heeft in het komende jaar 10% van haar personeel te ontslaan. De maatschappij die 4000 personeelsleden tewerkstelt is de grootste werkgever in de regio *Dover*. Toen de maatschappij vijf jaar geleden overging tot een aanpassing van het personeelsbestand, kwam het tot een maandenlange staking. De Britse zeelui menen nu dat in het zogenoemde *P&O*-beslissing, concurrent *Stena Sealink* eveneens een personeelsinkrimping zal doorvoeren.

Ook te Zeebrugge zouden 13 mensen afgedankt worden. Volgens de socialistische bediendenvakbond zou het vast staan dat 137 officieren en 172 walbedienden afgedankt worden. In *Calais* werden reeds 6 bedienden ontslagen door *P&O European Ferries*.

Chunnel open in maart 1994

De kosten voor de bouw van de Euro-tunnel blijken uiteindelijk op te lopen tot 10 000 miljoen Britse Pond. Dit is ongeveer het dubbele van hetgeen oorspronkelijk voorzien werd en 1 200 miljoen meer dan hetgeen in het begin van dit jaar voorspeld werd.

De opening van de tunnel is sinds de aanvang van de werken ook altijd maar achteruit geschoven. De eerste vrachten worden vervoerd op 14 maart 1994. Op 7 mei van dat jaar rijdt de passageirstrein voor het eerst door de *Chunnel* en vanaf juli zal het mogelijk zijn de trein in Brussel te nemen en uit te stappen in Londen. Onbeantwoord blijven de vragen die het over het prijsticket van de verbruikers hebben. De tarieven worden door de maatschappij *Eurotunnel* pas in januari 1994 bekend gemaakt. Vraag is of die prijzen concurrentieel kunnen zijn met deze van de ferries.

Muiterij op de 'Amsterdam'

Fiere Oostindiëvaarder door het Noodlot overwonnen

WIE BIJ EXTREEM lage tij over het strand te Bexhill (in het zuiden van Groot-Brittannië) wandelt, ziet in het water de kontouren van een scheepswrak opdoemen. Voor ons was dit genoeg om in de geschiedenis te neuzen en de lezers van HVB het verhaal te brengen.

Het vaartuig werd in 1748 te Amsterdam afgewerkt. De Oostindiëvaarder 'Amsterdam' was een driemaster van 46 meter lang, dat, afhankelijk van de bron, 52 of 54 stukken geschut aan boord kon nemen.

In november 1748 werd het geladen met twee en een halve ton zilver, duizenden flessen wijn, een grote partij stoffen en allerlei voorraden voor de kolonies. De lading zou worden afgezet op Java. De vrachtaarder zou in 1750 terugkomen met een lading zijde, specerijen en porselein; produkten waar de Westeropese markt tuk op was. Men deed beroep op de 33-jarige kapitein Willem Klump om de expeditie te leiden.

Onder slecht gesternte

Op het einde van november 1748 schepen bemanning en passagiers in, alles samen 336 personen. Het vaartuig ligt op Texel dat aan de ingang lag van de toenmalige Zuiderzee. Een langdurige tegenwind houdt het schip aan de kade tot 8 januari 1749. Wanneer het schip dan uiteindelijk toch vertrekt blijven tegenwinden het parten spelen. Bovendien heerst er aan boord een geheimzinnige ziekte en een aantal matrozen sterven. Aan boord heerst een sfeer van ontevredenheid en schrik. Pas op 24 januari 1749 bevinden ze zich in de Pevensy Bay (Zuid-Engeland) waar de 'Amsterdam' tot overmaat van ramp op een zandbank stoot en zijn roer beschadigd wordt. Reeds 50 mensen zijn dan gestorven aan de onverklaarbare ziekte. Nog 40 liggen doodziek in hun hangmat. Kapitein Klump besluit Portsmouth binnen te lopen om het roer te herstellen en het om schip te laten uitkammen door dokters. Zijn

bemanning denkt er anders over. Na het vastlopen op de zandbank zijn de zeelui hun vertrouwen in het spookschip kwijt. Wat hen betreft moet de 'Amsterdam' zo snel mogelijk op de kust worden gezet en verlaten. Klump en zijn officieren houden voet bij stuk. De gemoederen verhitte, de discipline raakt zoek en een muiterij breekt los. Degens kletteren, er vallen schoten, officieren en manschappen sneuvelen (*). De bemanning slaagt erin het schip in handen te krijgen. De wijnruimen worden opengebrouwen en... de 'Amsterdam' loopt vast in het slijk te Buxterhithe. Het is hoog tijd en de opvaarders moeten wachten tot 's nachts om de oostindiëvaarder te kunnen verlaten. Iedereen gaat van boord, ook kapitein Klump. Die nacht zitten er reeds smokkelaars en strandjutters uit Hastings aan boord. Ze slepen een partij zilver mee. De burgervader van Hastings zet het schip af met een militaire wacht. De lading zilver wordt geborgen. Het schip en de rest van de lading wordt overgelaten aan weer, wind en strandjutters.

Verzonken

Het strand te Bexhill bestaat uit zeer lichte klei. Nog tijdens het jaar 1749 zuigt die klei de romp van het schip op. Dit zorgt voor de conservatie. Vanaf 1969

duiken en graven avonturiers in de romp en halen vele flessen wijn, bronzen kanonnen, musketten en degens, houten werkgerief, sieraden, lederen schoenen... naar boven. Om de ordeloze schattenjacht tegen te gaan wordt de 'Amsterdam' en zijn omgeving in 1973 beschermd als monument. Een campagne in Engeland en Nederland brengt fondsen bijeen om het wrak te onderzoeken en zijn geheimen bloot te leggen. In 1984 begint een gemengd team van Britse en Nederlandse duikers het wrak archeologisch te exploreren. Tweede van de romp blijkt bewaard gebleven. De archeologen vinden er overigens nog boeken, kledij, skeletten van mensen en honden, werktuigen, voedselresten, medische uitrusting... Het schip is het enige van het type oostindiëvaarder dat bewaard is gebleven. Momenteel wordt er geld verzameld om de 'Amsterdam' te lichten.

(*) Het met kogels doorzeefde skelet van lichtmatroos Adriaan Welgevoeren uit Leerdam werd in 1973 uit het wrak geborgen. De dag van de schermutseling werd hij 15 jaar.

Daniël Pots

Foto: Het wrak van de 'Amsterdam'



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 woorden en daden worden dan medegedeeld, zoals dat hieronder het geval is voor...

Heropbouw

Op 13 september 11. werd tijdens een bijeenkomst van de Europese Visserijkommissie te Straatsburg een Agalev-amendement bij de Europese Richtlijn over de herstructurering van de visserij, op de kaaien alom bekend als C3-0485/93 art.1§2 bis, aangenomen. 'Nochtans', zo wordt aan die richtlijn toegevoegd, 'kunnen voor de lidstaten die reeds over een zeer teruggeschroefde vloot beschikken (België), nieuwe ontwikkelingen van de activiteiten overwogen worden.' Het amendement — dat nu overigens nog door de Europese visserijraad moet geraken — is belangrijk omdat het de Belgen kan toelaten de vloot herop te bouwen.

Herinneren we eraan dat het Meerjarig Oriëntatieplan (MOP) de Belgische vloot wilde herleiden tot onder een grens waar voor de visserij (en de daarvan afhankelijke nevenbedrijven) geen leven meer mogelijk was. Op dat ogenblik werd het in de visserij het ordewoord van 'een onderste grens' gelanceerd. Onder deze grens, die door velen op 200 vaartuigen vastgelegd werd — alhoewel de Belgische vloot al geruime tijd onder dat getal zit; over het getal 200 is het overigens sinds geruime tijd erg stil geworden — zou de sektor het niet overleven. Mede daarom had minister Bourgeois aan de EG een uitzondering voor België gevraagd. Dit uitzonderingsstatuut werd goedgekeurd, zodat de afbouw van de Belgische vloot een halt kon toegeroepen worden. (Minister Bourgeois heeft hethierover in zijn nieuwjaarsboodschap, vooraan in dit blad). Indien het Agalev-voorstel nu de eindmeet haalt moet het normaliter zelfs mogelijk worden de vloot weer op te bouwen.

Norbert Hennaert CVP-er

Na maanden spekulaties over de politieke toekomst van het Oostendse gemeenteraadslid Norbert Hennaert

heeft de reder zich op de gemeenteraadszitting van 17 december openlijk tot de CVP-meerderheid bekeerd. Hennaert had al een tijdje te kennengegeven uit de VU te stappen. Hij stond trouwens niet op de lijst 'Ik Blijf' die de VU in de media publiceerde toen de leegloop in de Vlaamse nationalistische gelederen op gang kwam. Er waren toen geruchten dat Hennaert tot de VLD zou toetreden. Hennaert stelde zich kandidaat voor de gemeenteraadsverkiezingen van 9 oktober 1988. Hij stond achtste op de VU-lijst, maar ondanks zijn 1.243 voorkeursstemmen werd hij niet verkozen. Toen een partijgenoot ontslag nam wegens beroepsredenen en de eerste opvolger afzag van het vrijgekomen mandaat kon Norbert Hennaert in de raad op de oppositiebanken plaats nemen. Hij legde de eed af op 28 september 1990.

Hennaert is eigenaar van de grote boomkorteiler O.231 St.-Carolus en de Eurokotter O.187 St.-Antonius, voorzitter van de rederscoöperatieve *Hand in Hand* en ondervoorzitter van de OVA, die in Oostende de visafslag organiseert.

Achternvolging

In HVB had senator Maertens gelezen hoe het eraan toe ging bij de achternvolging van de Nederlandse kotter ARM 18 door het Belgische patrouillevaartuig 'Merkssem'. Verbaasd was hij toen hij vernam dat het Belgische marineschip met scherp had geschoten, en dat nog wel terwijl de kanonnier met vakantie was. Maertens wilde uitleg en vroeg of het wel zin had een patrouilleschip zonder kanonnier op pad te sturen. De minister van landsverdediging wees hem erop dat er niet met het kanon geschoten werd: 'Daar een ver-wittigungssein ook met een geweer mag gegeven worden, werden drie geweer-schoten, schot per schot, gelost. Het schieten gebeurde gericht, twee scheepslengten voor de boeg van de ARM 18, met

een minimum van 100 yards' en hij vervolgde, 'Het heeft zeker zin de visserijwacht uit te oefenen zonder kanonnier aan boord. Iedere militair is in staat een geweer te hanteren...'. Wel was hij er zich van bewust dat er snellere schepen nodig zouden zijn om de visserijwachtinspekties uit te voeren. De zeemacht zelf heeft die snelle schepen niet en heeft daar, zo stelt de minister, ook geen behoefte aan. Met andere woorden: als het ministerie van landbouw vindt dat er sneller achter Hollanders moet aangevaren worden, dan moeten ze ook maar voor een snel schip zorgen.

Viskeuring

Tegen het voornemen van ministerie van landbouw om de viskeuring aan de Oostendse vistrap — een toeristische trekpleister van jewelste — op te heffen werd door het Oostendse raadslid raadslid Laridon geprotesteerd. Het schepencollege informeerde het raadslid erover dat ook zij zich bij dit protest aansluit en dat ze het ministerie verzocht heeft deze maatregel onmiddellijk op te schorten.

Hetzelfde raadslid vroeg ook of er enige waarheid zit in de veelgehoorde bewering als zouden de viskeurders strenger tewerk gaan in de Oostendse vismijn dan bijvoorbeeld te Zeebrugge.

Het schepencollege ontkent die beweringen. Zowel te Nieuwpoort, Oostende als Zeebrugge worden dezelfde keuringsnormen gehanteerd. Tussen de havens bestaan maar twee verschillen. In Oostende-Nieuwpoort valt de keuring onder de bevoegdheid van veearts Coene en in Zeebrugge is dat in handen van zijn collega Van Den Brande. Een vroeger voorstel om de keurders regelmatig van plaats te laten wisselen, heeft (alhoewel goedgekeurd) nog geen praktische uitwerking gekregen. Ander verschil: in Zeebrugge is het gebruikelijk de kisten te stapelen zodat alleen de bovenste kist gekeurd wordt, in Oostende is het verboden te stapelen, zodat de keurders alle kisten te zien krijgen.

Werkloos

De beëindigingspremie heeft uiteraard gevolgen voor de tewerkstelling in de sektor. Op vraag van senator

Maertens gaf het ministerie van tewerkstelling en arbeid enige cijfers. De werkloosheidsgraad in de nijverheid stak 'visserij' evolueerde als volgt (cijfers vastgesteld op 30 juni van elk jaar):

1988	19,3%
1989	18,4
1990	15,6
1991	15,4
1992	17,4

Vlaamse Banken

De Vlaamse Banken moeten beschermd worden, daarover is iedereen het eens... alhoewel! Elk jaar ontstaat er op het strand aan de Frans-Belgische grens een gevecht in regel tussen Vlaamse milieubeschermers en Franse jagers. Volgens de Franse jachtkalender kan er immers op de stranden van Bray-Dunes zeven en een halve maand worden gejaagd, ook op Vlaamse vogels dus, want die weten natuurlijk de grens niet zo goed liggen en met het openstellen van de EG-grenzen is dat al helemaal onduidelijk geworden.

VU en Agalev treden dan ook regelmatig in het geweer tegen de Franse snoodaards. Uit de tussenkomst in de senaat van Michiel Maertens over dat probleem halen we volgende details: *'De jacht begint tijdens de broei-periode en duurt tot het einde van de migratie. Men jaagt zelfs 's nachts en haalt 30% van de trekvogels neer ... Door de strandjacht komt ook twee ton lood per jaar in ons milieu terecht wat schade berokkent aan het garnalen- en platvissenbestand ... Tussen Bray-Dunes en De Panne botsen de door ons beschermde vogels op een muur des doods. Er jagen daar zo een tweeduizend jagers.'*

Overigens wil de senator daar een 'zeereservaat' zien ontstaan waar het ook zou verboden zijn te vissen tijdens de foerageerperiode (?). *'De visserij pleegt een aanslag op het voedselaanbod en is bodemverstorend voor de kolonies zwarte zeeëenden'*, zo meent Maertens. Ook in die foerageerperiode moet dat zeereservaat gesloten worden voor elke rekreatieve druk (lees: pleziervaart allerhande).

Prettig was de 'woordenwisseling' die daarover tussen de senator Maertens en zijn kollega Loones ontstond. De laatste kon een heel eind weegs gaan met Maertens, alleen was hij *'niet te vinden voor te ingrijpende beschermingsmaatregelen die bijvoorbeeld de*

zeilsportrecreatie voor onze kust in het gedrag zouden brengen.'

Waarom deze senator daarvoor bevreemd is, blijkt uit het werderwoord van Maertens: *'Ik zou aan kollega Loones toch willen vragen als zeiler toch 500 meter uit de buurt van zwarte zeevogels te blijven'*. Loones zeilt daar dus zelf! Uit de buurt van de zwarte vogels blijven zal maar moeilijk gaan want die komen (natuurlijk juist omdat het zwarte vogels zijn) recht op Loones af. Dat blijkt uit het weder-werderwoord. Loones: *'Ik verzeker de heer Maertens dat vermoede zeevogels vaak als enige rustplaats slechts over de giek van een zeilschip kunnen beschikken...'*

Schoolstrijd

In de Oostendse gemeenteraad had raadslid Hennaert (voorheen VU, nu CVP) het over de penibele situatie van de Oostendse visserijscholen. Daarom suggereerde hij blijkbaar het hele visserijonderwijs, gebundeld in één school, naar Oostende te brengen. Dat viel niet in de smaak bij Geert Deman (voorheen SP, nu VLD), voorzitter van de Heistse visserij-

school die zegt een zetel in de provincieraad te ambiëren, en alvast een plaats krijgt in deze rubriek 'vragen & antwoorden'. Twee scholen zullen er altijd nodig zijn, zegt hij. Dat men in Oostende een voorbeeld neemt aan Heist, zo stelt de toekomstige politicus vervolgens: *'Reeds in 1979 fusioneerden in Heist de Rijkschool en de vrije Visserijschool ... En Oostende heeft er drie op één vierkante kilometer.'*

Territoriale wateren

In 1987 had Groot-Brittannië eigenmachtig zijn territoriale grenzen hertekend, zo zegt senator Desutter in een parlementaire vraag. Door de nieuwe berekeningswijze kwam de 12-mijlszone verder in zee te liggen, waardoor visgronden voor de Belgische vissers verloren gingen. De senator vroeg of er door deze vissers een schadevergoeding geëist kan worden?

Het ministeriële antwoord is voor ons totaal onbegrijpelijk, maar we menen toch te lezen dat een schadevergoeding niet tot de *waarschijnlijkheden* behoort.

Crevits

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

Vissen op bloemkolen in de Polders

TJDENS DE ZITTING van 15 december '93 moest de Nederlandse schipper *Johannis De Groot*e zich komen verantwoorden voor gesjoemel met de logboeken. Die schipper die van 13 juli 1993 tot 16 augustus het bevel voerde op de Z.494 *Lucky Star* had er een poespas van gemaakt. Zo bleek bij nazicht van de door hem aangegeven posities dat er op land gevist werd. Maar zijn logboek vermeldde niet of er daar aardwormen, rapen of bloemkolen gevangen werden.

Het doet ons ergens denken aan het oud verhaaltje van de scheepsjongen, die moest dieploden. Hij was er te lui voor en smeerde wat klei, die nog van thuis aan zijn klomp kleefde, in de holte van het dieplood. Toen hij dit ging tonen aan de halfslappende schipper sprong deze hals over kop uit zijn kooi omdat hij meende dat ze ergens in de polders gestrand waren. Als straf kon de scheepsjongen de rest van de reis droog brood eten.

Hoe *Johannis De Groot*e ervan af komt zullen we ten vroegste volgend jaar weten, want de zitting van 15 december was meteen de laatste van de onderzoeksraad in 1993. Vooraleer het zover kwam werd echter nog één en ander beslist, waarvan akte.

Fighter

Op 8 oktober '91 kwam de O 124 *Fighter* in aanvaring met het Franse vissersvaartuig *Santa Maria*, een ongeval waarbij beide vaartuigen slechts lichte schade opliepen.

Uit verklaringen van stuurman *Boudewijn Coulier* en schipper *Paul Droissart* bleek dat deze laatste op het ogenblik van de feiten de wacht had. In zijn zeeverslag verklaarde de schipper eveneens dat de radar op 4 mijl stond ingesteld en hij geen echo's heeft waargenomen, noch met het blote oog iets gezien heeft. Als dit

gegeven juist is, zo besluit de onderzoeksraad, moet hij voor de aanvaring meer dan twintig minuten afwezig geweest zijn uit de brug. *Droissart* werd dan ook bedacht met zeven dagen schorsing.

Adriana Maria

De Nederlandse kustwacht vloog op 14 juli '91 boven de BOU 201 *Adriana Maria* en zag dat deze tegen de algemene verkeersstroom van het verkeersscheidingsstelsel invoer. Ook zagen zij hoe het Duitse koopvaardijship *Marman 45°* naar stuurboord diende uit te wijken om een aanvaring met het vissersvaartuig te vermijden.

Schipper *Michel Houzee*, die zegde het

zich allemaal niet goed meer te herinneren, werd hiervoor acht dagen geschorst.

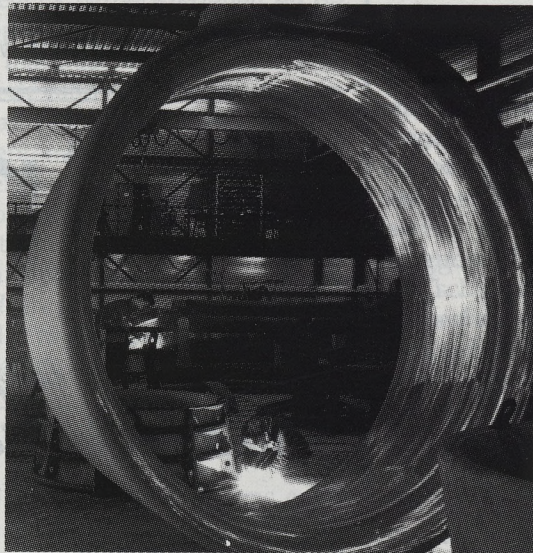
Henri-Jeanine

Frans Coulier stond aan het stuur van de O 216 *Henri-Jeanine* toen deze op 2 februari '92 in aanvaring kwam met het Indisch m/s *Visva Paral*. Beide schepen liepen daarbij schade op boven de waterlijn en konden achteraf hun reis verder zetten.

Uit het onderzoek bleek dat schipper *Robin Puystjens* en de betreffende matroos volledig volgens het boekje gehandeld hebben en dat zij bijgevolg geen aanleiding gegeven hebben tot het ongeval. De bemanning van de O 216 werd dan ook buiten vervolging gesteld.



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



VAN VOORDEN GIETERIJ BV
SCHEEPSSCHROEVEN - STRAALBUIZEN
INDUSTRIEL GIETWERK - MACHINEFABRIEK
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

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

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

HODI ZALTBOMMEL BV
STRAALBUIZEN
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

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

VAN VOORDEN GROEP

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

Lucky

Op het einde van april '92 was de N 736 *Lucky* onder het bevel van schipper *Ivan Savels* de haven van Oostende uitgevaren. Op 7 mei stelde de schipper tijdens de visvangst vast dat beide netten verzwaard waren met zand en stenen. Omdat de netten niet gelijktijdig binnengehaald konden worden, besloot hij om het stuurboordnet eerst te winden. Wegens het groot gewicht van de kuil, diende men ook op de bakboordbalie te winden.

Bij het binnenboord vallen van de kuil, is de bakloper (die het doorslingeren van de kuil moest verhinderen) gebroken.

Aangezien de bakboordkuil, die eveneens zeer zwaar was, nog buitenboord hing, terwijl de stuurboordkuil kon doorslingeren naar bakboord, is het schip door de koppel van beide krachten op bakboordzijde gekapseisd. Daarbij werden alle bemanningsleden, met uitzondering van *Paul Andries* die zich in het kombuis bevond, over boord geslingerd. *Savels*, *Meyers* en *Serlez* konden zich

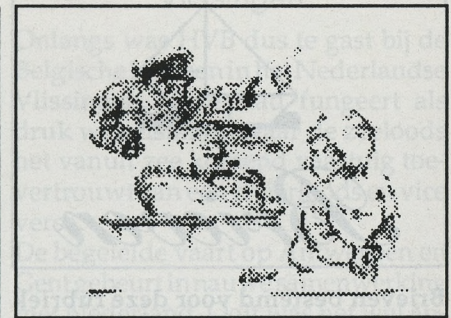
reddend door op het omgekeerde schip te kruipen, matroos *Paul Andries* kon in het schip gelukkig een luchtbel vinden en werd ongeveer vijf uur later, door redder-duiker *Waldo Buys* uit het omgeslagen schip bevrijd. Matroos-motorist *François Loge* bleef evenwel vermist. Zijn stoffelijk overschot is enkele dagen later op de kust van Walcheren aangespoeld.

Het is duidelijk dat het ongeval veroorzaakt werd door een breuk, zo stelt de onderzoeksraad uitdrukkelijk, en dat geen enkel bemanningslid ook maar enige beroepsfout kan aangevreven worden.

Twilight

We zijn 15 april 1992, het is nacht en aan boord van de O 137 gebeurt alles routinematig. Schipper *Goderis* heeft de wacht overgedragen aan *Bart Jacobs* en enige uren later is het de beurt aan *Dieter Vyncke*. Op een bepaald moment moet *Vyncke* de NE-lane kruisen en hij verandert koers om dat, zoals het hoort, onder een rechte hoek te doen.

In diezelfde NE-lane is de *Sunny Blossom* op weg naar Brake en Rotter-



dam en hij volgt, zoals dat eveneens hoort, de NE-lane.

En dan gebeurt het! De O 137 ramt met zijn voorsteven de *Sunny Blossom*. Veel schade aan beide schepen en de vrachtaarder verliest een behoorlijke lading palmolie.

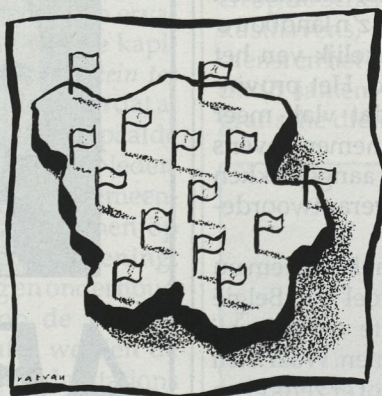
In dit geval was de *Sunny Blossom* uitwijkplichtigen het onderzoek heeft aangetoond dat het schip daarin te kort geschoten is. Het is dan ook de vrachtoerder die de hoofdverantwoordelijke is. Dat betekent niet dat men aan boord van de O 137 vrijuit gaat, want hetzelfde onderzoek toonde ook aan dat *Dieter Vyncke* geen goede uitkijk gehouden heeft en geen enkele maatregel genomen heeft om de aanvaring te vermijden. Daarom werd *Vyncke* zevend agen geschorst.

Asannat

Schipper *Franky Van Troye* had met de bemanningsleden *Meeuws* en *De Graeve* afgesproken om op 6 mei '92 om 9 uur aan boord te zijn voor de afvaart. *Van Troye* en *De Graeve* wachtten toen tevergeefs op *Meeuws*, die 's avonds liet weten niet meer te willen varen met de Z 582 *Asannat*. Reder en bemanning leden daardoor verlies. Het (later op de dag afgehaalde) doktersattest kon *Meeuws* niet meer helpen. De onderzoeksraad ziet het zo: '... blijkt dus duidelijk dat betrokkene reeds de dag voor de afvaart besloten had om niet meer mee te varen... Het doktersattest moest dus enkel dienen om zich te onttrekken aan de gevolgen van zijn daden.' 7 dagen schorsing.

Ramblers

Zeven dagen schorsing kreeg ook *Bryan Maes* omdat hij zich te laat en onder invloed aangemeld had voor de afvaart van de O 279 *Ramblers*. De schipper oordeelde dat met de dronken *Maes* letterlijk geen zee te bezeilen viel, er moest een vervanger gevonden, waardoor de O 279 een dag langer in de haven moest blijven. Ook hier werd de bemanning en de reder schade toegebracht. (rc)

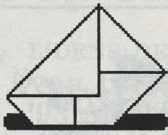


Met meer dan 900 kantoren

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

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?





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.

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

Het Plan Deman (twee jaar later)

In januari '92 stuurde ik een tienpuntenplan de wereld in waarin ik alle partijen uit de visserij opriep rond de tafel te gaan zitten. Nu bijna twee jaar later blijkt ik hier en daar toch een positieve zet te hebben gedaan. Twee jaar terug verklaarde ik dat de beroepsorganisatie (lees: Rederscentrale) naar verjonging moest streven en een echte drukingsgroep worden. Vandaag de dag is de verjonging duidelijk op gang gekomen, ener was de VRV als drukingsgroep. Op sociaal vlak kwam er ook een verbetering inzake het statuut van de visser. Er is ook reeds een kwotacommissie opgericht en er zijn inzake scheepskredieten ook verbeteringen in zicht.

Ruim 80% van het 'plan Deman' is dus in werking. Er zijn echter nog een aantal punten waar de sektor in de nabije toekomst zal moeten rekening mee houden. Met de positieve krachten binnen de visserij kan men genoeg druk uitoefenen zodat ook daar een oplossing kan gevonden worden. Het is bijvoorbeeld noodzakelijk dat we uitkijken naar de opvolging van onze familiale rederijen.

Als een reder die geen opvolger heeft ermee wil stoppen, moet het mogelijk zijn dat iemand die een 'zevisserijopleiding' heeft die vergunning afkoopt. Tot nu toe kan dat nog altijd via naamloze investeerders die niets met de visserij te maken hebben, en dat is de ondergang van onze Vlaamse visserij.

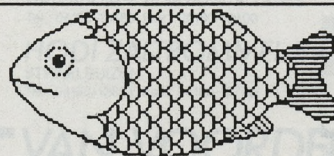
Door middel van een overnamepremie moet de oud-reder financieel een extraatje krijgen als hij z'n schip overlaat aan een jongere visser. Die jonge visser moet ook financieel los komen te staan van duistere investeerders. Dat kunnen we alleen bekomen door een totaal aangepast visserijkrediet-beleid. Die kredieten kunnen we ook nog extra voordelig maken als die nieuwe jonge reder aan nieuwbouw denkt.

Tevens wil ik in '94 pleiten voor een aanpassing van de sociale last voor de kleine reders. Momenteel is die last voor elke rederij op dezelfde basis gesteld, daar moet wijziging in komen, zodat ook de kleine reders hun hoofd boven water kunnen houden.

Is het zo dat ik in de maand oktober kandidaat zal zijn voor een zetel in de provincie en aan de verkiezingen zal deelnemen via de partij VLD? Ik zal niet ontkennen dat daar momenteel over wordt gepraat; West-Vlaanderen is zowel voor de visserij, z'n landbouw en z'n toerisme afhankelijk van het beleid van de overheid. Het provinciebestuur moet op dat vlak meer verantwoordelijkheid nemen; tevens voel ik me persoonlijk aangetrokken tot het opnemen van verantwoordelijkheid terzake.

Men krijgt maar al te vaak — neem nu de visserij — het gevoel dat België 'het-haantje'-de-voorste wil zijn bij het naleven van richtlijnen. Waar men in buurlanden doet alsof er zelfs geen richtlijnen zijn. Ik zou het dus wel zien zitten, een mandaat op provinciaal vlak, ja... maar er zal eerst nog gepraat moeten worden vooraleer het zover is.

Geert Deman, St.-Michiels Brugge



— Het plan Deman? De wet Vandervelde zeker!

H 30

Help! Een lezer vraagt ons inlichtingen te bezorgen over de H 30 uit het jaar 1906. Vorige maand kwam op deze vraag geen enkele informatie binnen.

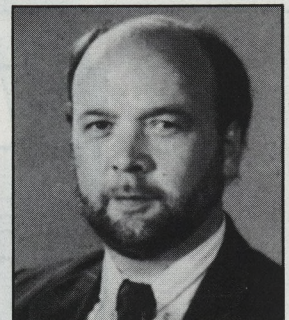
Stuur dus uw gegevens (eventueel met fotomateriaal dat u na publikatie terug krijgt) naar HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende en wij zullen u eeuwig dankbaar zijn.

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



Sekretaris

Ivan VICTOR



ABVV

Gemeenteraadslid Oostende

SP

Jules Peurquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Kustlaan 176 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53

Loodsenwerk

'Vergelijk het met een dolle rit door een onbekende stad'

NOGAL WAT Belgische loodsen opereren van uit het loodsenstation Vlissingen op het Nederlandse Walcheren. Onder hen heel wat kust-Westvlamingen. HVB was even te gast op het stukje Nederlandse bodem waar meestal Oostends gesproken wordt.

VOLGENS HET WOORDENBOEK Van Dale is een loods 'iemand die goed bekend is met de ondiepten en gevaarlijke plaatsen in het vaarwater en die de schepen er veilig doorheen brengt'. Een uitleg die makkelijker op papier beklijft dan uitgevoerd wordt. De loods is de schakel tussen de haven en de zee, de ervaren zeeman die de gezagvoerder gidst langs tal van al dan niet natuurlijke hindernissen van of naar de aanloophaven.

In vroegere eeuwen was de loods veelal een visser die erg vertrouwd was met de kustwateren en z'n ervaring ten dienste stelde van de kapitein. Nu is de loods een kapitein ter lange omvaart in staatsdienst en dat al sinds 1830. Omstreeks 1840 bepaalde het *Scheidingstractaat* tussen Nederland en België dat er een gemeenschappelijk toezicht zou komen op het loodswezen, de bebakening, betonning, verlichting en onderhoud van de vaargeulen op de Westerschelde. Twee jaar later werden de loodsreglementen voor de stations Antwerpen en Vlissingen goedgekeurd en werden de nieuwe loodsdiensten geopend. In 1862 kwam er nog een loodsstation in Nieuwpoort en in 1907, als de Zeebrugse haven wordt ingehuldigd, komt ook daar een loodsdienst.

In die 160 jaar evolueerde de taak van de loods gevoelig: er is een hemelsbreed verschil inzake kennis, vaardigheid en verantwoordelijkheid tussen een loods op het einde van vorige eeuw die een twee of driemaster beloodste en z'n kollega vandaag de dag die reusachtige

containerschepen of tankers door de drukke Scheldemonde moet dirigeren. De kustloodsen in de kuststations van Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge beloodsen vaartuigen van zee naar de bovenvermelde havens en andersom met eventuele uitbreiding tot Duinkerke. De Belgische zeeloodsen in Vlissingen beloodsen schepen met bestemming Gent of Antwerpen van zee tot de rede van Vlissingen en vice versa. In Vlissingen nemen kollegarivierloodsen de taak over voor het resterende traject op de Schelde. In ieder station beschikken de loodsen over één of meerdere redebotten waarmee ze de aanlopende zeeschepen kunnen tegemoet varen. Aan de Akaertboei, zo'n 20 kilometer uit de kust ter hoogte van Oostende, is er permanent een boot present met beschikbare loodsen aan boord. Naast het beloodsen van schepen neemt het *Bestuur van het Loodswezen* dat ressorteert onder *Openbare Werken en Verkeer van de Vlaamse Executieve* ook nog de verkeersgeleiding (Walradar-ketensysteem), de bebakening op zee en op de Schelde, de signalisatie in de kusthavens, sleep- en zeereddingsdienst en het peilen van de vaarwegen dit in samenwerking met de hydrografische diensten waar.

Vlissingen

Onlangs was HVB dus te gast bij de Belgische loodsen in het Nederlandse Vlissingen. Deze stad fungeert als druk wisselstation waar de zeeloods het vanuit zee komend vaartuig toevertrouwt aan een rivierloods en vice versa.

De begeleide vaart op Antwerpen en Gent gebeurt in nauwe samenwerking met Nederland. Ooit was het wel anders! Wanneer in vroegere tijden een naderend schip met vlaggeseinen of lichtsignalen te kennen gaf dat het loodshulp wenste dan ontstond onder het motto 'first come, first save' veelal een nijldige roeirace tussen de roeiboten van het Nederlandse en het Belgische loodswezen om als eerste een loods aan boord te kunnen zetten. In die concurrentiestrijd kwam pas in 1950 verandering: van dan af loopt er een verdeling van het loodsenwerk onder de beide loodsdiensten. Van de inkomende schepen gaat ongeveer 80% naar een Belgische haven. In ruim 70% van de gevallen gaat er een Belgische loods aan boord. Schepen met een Nederlandse haven als bestemming worden grotendeels bediend door een Nederlandse loods. Schepen die 'naar binnen gaan' — richting Antwerpen — worden in het voor de Belgische en Zeeuws-Vlaamse kustlopende vaarwater 'De Wielingen' opgewacht door het Belgisch loodsvaartuig. De schepen die door het vlak onder de Walcherse kustlopende vaarwater 'Het Oostgat' naar 'binnen'



Centraal op de foto: het bruinbakstenen Belgische loodsengebouw dat over de Vlissingse rede, stadscentrum, jachthaven en maritiem attractiepark Arsenal uitkijkt.



De 'Pieter Deconinck', nieuwe redeboot voor de Belgische zeeloodsen in Vlissingen, hier in volle aktie.

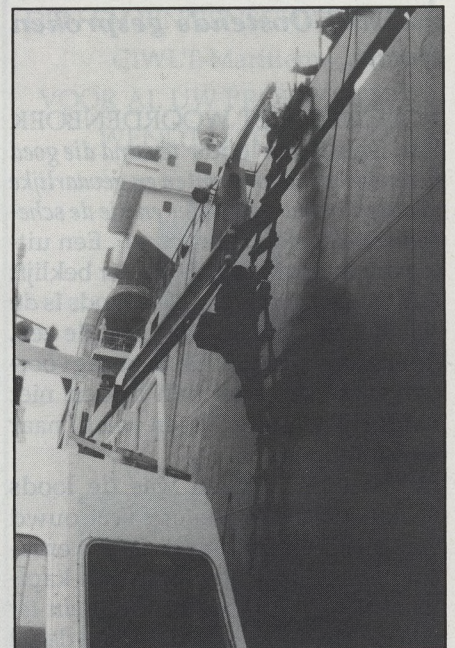
komen, krijgen ter hoogte van Westkapelle vanaf één van de twee daar gestationeerde Nederlandse wachtschepen een loods aan boord. Tot halverwege de zeventiger jaren vonden de Belgische loodsens hun *dispatching* en logies in een nu totaal verouderd gebouw met erg benepen, celkoude kamertjes voor de loodsens van dienst op de *Michiel de Ruyterboulevard*. Nu beschikken onze loodsens over moderne en ruime verblijfsakkommodatie op de strategisch gelegen hoek van dezelfde Boulevard. Waar ooit het *hotel Noordzeeboulevard* stond, torent nu het in sobere bruine baksteen opgetrokken loodsenscomplex boven dijk, Arsenaalkomplex, jachthaven en Scheldemond uit. *Gesandwicht* tussen het loodsengebouw en het in opbouw zijnde kleurrijke pand van de Nederlandse kollega's, situeert zich het restaurant

en hotel van de Belgische loodsensociëteit, een aanrader voor wie in Vlissingen naar een democratische menukaart zoekt; de zaak is de klok rond open en altijd vindt u wel aan een restauranttafel of aan de bar een half dozijn loodsens met een resem straffe verhalen onder de zeemanspet.

Geen verplichting

We treffen er ook zeeloods-met-dienst *Fred Hendrickx* die zes dagen dienst heeft binnen een ploeg van 10 à 11 man en dan weer vijf dagen thuis is. Zelf 'huist' *Hendrickx* niet in het loodsengebouw maar deelt met een kollega een flat op de Grote Markt. *'Wij kunnen wel ieder moment opgeroepen worden voor een beloodsing van Vlissingen naar Zee en moeten dus tijdens die zes dagen dag en nacht stand bij blijven'*, zegt hij. *'En het kan soms behoorlijk druk zijn, ook 's nachts want*

ruim 70% van alle beloodsingen gebeuren 's nachts. Die vijf dagen thuis zijn er vaak echt nodig om te recuperen'. Zelf startte *Hendrickx* als kapitein ter lange omvaart 15 jaar geleden z'n carrière bij het loodswezen. *'Eerst krijg je het statuut van leerling-loods en volg je negen maanden opleiding waarna je twee theoretische examenbeurten krijgt en zo'n 48 proefreizen moet maken. Eenmaal in dienst moet je als staatsambtenaar minimaal 18 schepen per maand beloodsen en 150 uur per maand presteren'*, zegt de man die na z'n maritieme studies 10 jaar heeft gevaren met tankers, sleepboten en R.M.T.-ferry's.



Fred Hendrickx uit De Haan heeft het Russische vrachtschip m/v 'Vyborg' (15893 brt) dat van Houston naar Antwerpen vaart, veilig naar de Vlissingse rede geloodst en daalt via de touw ladder af naar de redeboot

'Nee, een zeeloods aan boord nemen is nog altijd niet verplicht maar 80% van de schepen doet wel een beroep op ons. Vergelijk het met een rit door een drukke onbekende stad. Met een taxi kom je er gegarandeerd rapper en veiliger doorheen dan met de eigen wagen. Een taxichauffeur kent dan ook de allerlaatste wegomleggingen en alle enkele-richtingstraten, zo ook kent de loods elke wijziging inzake bebakening, stromingen, diepte...'

tekst en foto's: Marc Loy

- * groothorecaleveranciers levende en gevlide paling
- * leveringen aan visgroothandelaars
- * continu importen alle Europese landen
- * optimale bevoorrading kustlijn en binnenland

Hollandse Paling- en Vishandel bvba

Trilkouter 41b
9940 Ertvelde

(Verkoop: vraag van Damme)

Tel: 09 / 3444465 — Fax: 09 / 3444456



In de prijzen

Het Bestuur van de Vriendenkring Noorzee-Aquarium Oostende kent jaarlijks een aantal trofeeën en ereprijzen toe aan de schippers en bemanningen van vaartuigen die gedurende het afgelopen jaar op een merkwuurde manier zeebiologisch materiaal voor het Oostendse aquarium hebben aangebracht.

Kustvisserij

De trofee 'De Gouden Vis 1993' gaat naar de schipper en bemanning van het vaartuig 0.62 'Dini' omdat dit vaartuig gedurende het afgelopen jaar het meest heeft aangebracht aan levende vissen uit de kustwateren.

De trofee 'De Zilveren Vis 1993' werd voorbehouden aan de schipper en bemanning van de 0.455 'Zeesymfonie' voor het aanbrengen van een Sterrog uit de kustwateren. Deze vissoort is nooit eerder gemeld in die Belgische kustwateren en de aanbreng door de 0.455 heeft dus een wetenschappelijke waarde.

Open-zee-visserij

Trofee 'De Gouden Vis 1993' is voor de schipper en de bemanning van het vaartuig Z.92 'Lundy Gannet'. Dit vaartuig heeft het meeste biologisch materiaal aangebracht uit de open zeeën en behaalde vorig jaar overigens eveneens deze trofee. Sedert het jammerlijk overlijden op 16 december 1992 van de schipper-eigenaar heeft de motorist Peter Jonckheere de zorg voor de aquariumbak aan boord van de Z.92 overgenomen; hij doet dat met evenveel enthousiasme en genegenheid voor het Aquarium als wijlen Jaak Flitser dat deed.

De trofee "Zilveren Vis 1993" is voorbehouden aan de schipper en de bemanning van de Z185 'Emerald Star' die op de tweede plaats de grootste diversiteit aan zeebiologisch materiaal meebracht. Schipper August ging zelfs te Milfordhaven met de vislijn vissen om het Aquarium te bevoorraden en aan boord zorgt motorist Oscar Belpaeme ervoor dat de visjes in leven blijven in de door de rederij zelf aangekocht grote bak op het achterdek.

De trofeeën en erediploma's worden uitgereikt op zaterdag 5 februari 1994 tijdens het ledenfeest van de vriendenkring in de zaal Duin en Zee te Oostende.

Op 2 december overleed Leonie Paridaen, de 87-jarige moeder van Rederscentrale-direkteur Fred Wittevrongel. Mevrouw Paridaen was de weduwe van Karel Wittevrongel, reder van de B.32, die in 1944 door een mijnexplosie tijdens de haringvisserij omkwam.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van visser-reder op rust Louis Danneel, echtgenoot van mevrouw Maria Pylyser. Louis Danneel werd geboren te Oostduinkerke op 22 juli 1897 en overleed te Oostende op 4 december 1993. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 8 december ll. op de Oostendse Vuurtorenwijk waarna de overledene werd bijgezet in de familiegrafkelder te Oostduinkerke.

Ook vernamen wij het overlijden van visser op rust Guillaume Zwervagher, gewezen eigenaar van de O 263, echtgenoot van mevrouw Irène Adam. Guillaume Zwervagher werd geboren te De Panne op 12 januari 1916 en overleed te Oostende op 2 december 1993. De overledene werd begraven op 10 december.

Tenslotte vernamen wij ook het overlijden van Joris Haelewyck, schipper ter visserij op rust, echtgenoot van mevrouw Yvonne Janssens. Joris Haelewyck werd geboren te Oostduinkerke op 5 juli 1909 en overleed te Oostende op 14 december 1993. De begrafenis greep plaats op 18 december 1993.

Wij houden eraan de betrokken families onze oprechte gevoelens van medeleven mee te delen.

Families die overlijdens van zeelieden of mensen uit het visserijmilieu willen meedelen, kunnen dat doen door de redactie een rouwbericht op te sturen, ze doen dit eventueel via de begrafenisondernemer. De vermelding in HVB is gratis.

Het boek van Serie

Eddy Serie, gewezen schipper-eigenaar van de 0.142 'Hermes' heeft een boek geschreven over zijn jarenlange leven en werk in de kustvisserij. Serie: 'Het is niet mijn bedoeling memoires te schrijven. Ik wil de mensen vertellen hoe het er aan toe gaat in de Vlaamse kustvisserij' en hij vervolgt, 'Ook omdat die kustvisserij weg kwijnt kwam dit boek tot stand.'

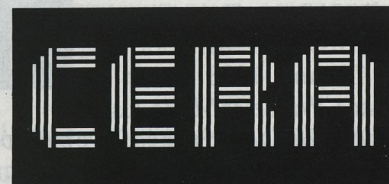
De 'Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium' is uitgever van het boek 'Nachten op Zee'. Voorintekenen gebeurt door 450 frank te storten op rekening 280-0706209-86 van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende.

Het boek wordt officieel voorgesteld op 18 maart 1994 te 19u30 u in de Oostendse Stedelijke Visserijschool John Bauwens. Voorintekenaars worden daarop uitgenodigd.

Tombola Paster Pype

Winnaars van de tombola ingericht door de Vriendenkring van de Paster Pype visserijschool kunnen daar hun prijzen afhalen tot 31 januari '94.

1328	4289	8424	14579	17403
1420	4329	8801	14907	17760
1717	4974	9125	15100	19045
1973	5173	9499	15511	19427
2037	6165	9864	15547	19632
2126	6332	10020	15696	19913
2336	6395	11066	15895	20136
2919	6524	11379	15909	20298
3298	6685	12014	15916	20569
3391	7007	12238	15929	20640
3468	7106	12830	16516	20723
3563	7137	13258	16619	20746
3775	7332	13996	16663	20752
3842	7478	14026	16690	20843
4100	7780	14327	17001	20922
4252	7848	14557	17022	20978



De geschiedenis van de Lijn Oostende-Dover (II)

VORIGE MAAND STARTTE Daniël Pots eenreeks over de geschiedenis van de ferrylijn Oostende-Dover. Eén en ander heeft te maken met het punt dat achter deze traditie gezet wordt. Op het einde van 1993 werd immers een einde gemaakt aan deze verbinding die in 1815 reeds regelmatig verliep.

In de eerste aflevering volgden we de 'postboten' van bij de start tot 1913. Vandaag gaan we verder. Nacht over Europa!

Nadat op 1 augustus 1914 in België de algemene mobilisatie werd afgekondigd,

trokken.

Tijdens de jaren twintig werden alle Bel-

genische mailschepen te laten overvoeren naar Engeland. De 'Princesse Elisabeth' werd overgebracht naar Londen. Verder wisselden alle lijnschepen, op twee na, Oostende voor Folkestone. De meeste namen vluchtende families mee, de 'Princesse Henriette' had de Belgische goudreserve aan boord, de 'Jan Breydel' bracht de koningskinderen in veiligheid.

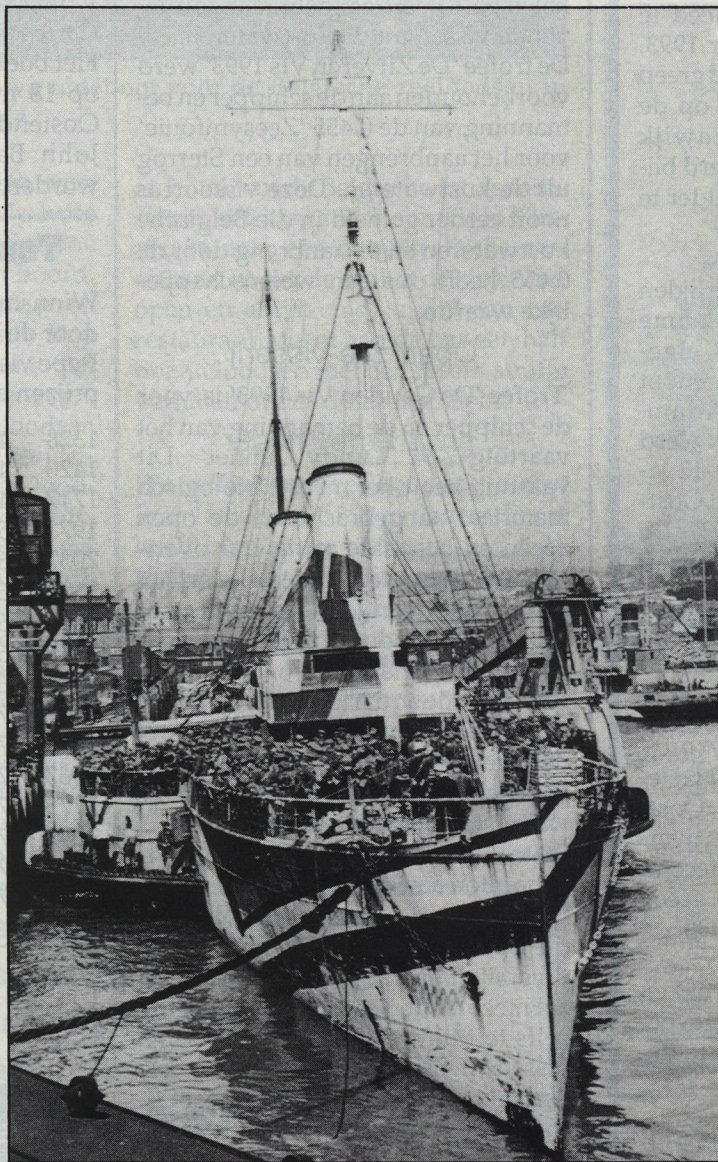
De meeste mailschepen deden tijdens die oorlog dienst als hospitaal- of troepentransportschip. De 'Marie-Henriette' ging daarbij verloren toen ze met 650 gewonde soldaten aan boord op de rotsen van Kaap Barfleur aan de grond liep. 'La Flandre' en de 'Princesse Josephine' die te Oostende werden achtergelaten, vonden hun einde als versperringschepen (blockships) in dienst van de Duitsers. 'La Flandre' vloog trouwens samen met de HMS 'Vindictive' de lucht in.

En daarna

Op 18 januari 1919 werden de vroegere veer- en postdiensten hervat door de 'Ville de Liège', die als eerste mailschip Oostende verliet richting Dover.

De diensten hervat

Op 18 juni 1923 kwam de nieuwe 'Princesse Marie-José', de oude 'Rapide' verving. De mailschip werd als eerste door twee schroeven aangedreven. Na een aanvaring met de Britse 'Clan Mac Neil' kwam de 'Princesse Marie-José' op het strand van Duinkerken terecht. Het schip kon worden vlot ge-



De 'Princesse Henriette' als troepentransportschip in WO I. Het schip is ge-'dazzle painted' om het een 'vals profiel' te geven en zodoende de vijand te verschalken. Over het fenomeen 'dazzle painting', zie HVB 1, 1989 pag 43/44.

gische mailschepen gemoderniseerd. De hutten kregen een opening langs de buitenkant en de wandeldekken werden beschermd. De schepen kregen een lage schouw. In 1928 verdween het laatste paddelschip. In 1930 werden 4 mailschepen besteld bij de Cockerillwerf te Hoboken. De schepen maten net geen 3.000 ton brt., liepen 23 knopen en konden 1400 personen aan boord nemen. De opbouw was hoger dan voorheen en de schepen werden breder. Op 24 april 1930 kwam de 'Prinses Astrid' in de vaart, gevolgd door de 'Prince Leopold' (2 augustus 1931), de 'Prince Charles' (november 1931) en de 'Prinses Josephine-Charlotte' (juni 1932).

De eerste motorschepen

De beheerders van de Oostende-Doverlijn wilden verder gaan met de vertrouwde stoomschepen. Directeur-Generaal Devos drukte echter zijn zin door om een motorschip te bouwen. Zeven en een half miljoen frank werden uitgetrokken om in 1932 de 'Stad Antwerpen' te vervangen door de 'Prince Baudouin'. Met dit schip kwam een volledig nieuw type in de vaart. De nieuwe sky-line zou het handelsmerk worden van de staatsrederij: gedaan met de zeilschipschichtige rompen, gedaan ook met hoge schouwen en achterover hellende masten, gedaan met de vochtige open promenadedekken. De rechte lijn deed zijn intrede.

Het motorschip bleek een goede keuze te zijn. De 'Prince Baudouin' bespaarde tot 100.000 frank in voortstuwingskosten alleen al. Een reserve mailschip die onder stoom werd gehouden kostte dan ook bijna evenveel als één die voer. Een reserve-motorschip daarentegen was snel op weg zonder dat er extra stand-bykosten aan te pas kwamen.

Ook toen was er reeds een te duchten concurrentie vanwege de kortere Boulogne- en Calais-Doverlijn. De tarieven moesten competitief blijven met die van de kortere — en dus bevoorrechte — lijnen.

De 'Prince Baudouin' verrichtte zijn eer-

ste reis op 13 augustus 1934. De mailboot liep 25 knopen en een kwart: het snelste motorschip ter wereld.

Krisis

De crisis van de dertiger jaren tastte de reisbudgetten aan zodat het passagiersvervoer terugliep. De rederij zocht soelaas in het organiseren van dagtrips. Zo kon de burger eens inschepen voor een kort bezoek aan Dover, Folkestone, Londen, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam. Deze dagreizen waren een groot succes.

In oktober 1937 ging de 'Stad Antwerpen' naar de sloper. Het zusterschip was in 1929 al op de rotsen gelopen en gezonken.

De concurrentie was begonnen met de (weinige) auto's die zich aanboden mee te nemen. De Oostende-Doverlijn speelde daar onmiddellijk op in. De gezonken 'Ville de Liège', werd gelicht, om compleet verbouwd tot de eerste Belgische car-ferry, te worden omgedoopt in de 'London-Istanbul'. In de romp werden 2 x 2 boven elkaar staande deuren aangebracht zodat de auto's (max 60) langs de zijkant en afhankelijk van het tij op 2 niveaus konden inschepen. Deze mailboot hernam als dieselschip zijn actieve dienst op 30 juli 1936.

Het volgende nieuwe schip (4 oktober '37) was de 'Prins Albert' dat 25 en een halve knopen haalde. Het werd gevolgd door de 'Prince Philippe' dat met het uitbreken van de 2de wereldoorlog oorlog (10 mei 1940) nog niet operationeel was.

2de wereldoorlog

Tijdens WO II dienden de staatspakketboten onder het geallieerde opperbevel. De 'Prince Philippe' voer (op slechts 1 motor en met 1 van de 2 schroeven) in een konvooi van 27 schepen van Antwerpen, via Oostende naar Engeland. Het doorstond verschillende Duitse luchtaanvalen. Te Southampton werd de mailboot aangepast aan zijn oorlogstaak. Samen met vijf andere Belgische mailboten haalde het gestrande troepen weg uit St - Malo. Op weg naar het Schotse Inveraray kwam het schip in aanvaring met de Britse 'Empire Wave' en zank.

Bij de landing op Noord-Afrika en Sicilië waren vijf Belgische mailboten betrokken. Deze vijf, samen met de 'London-Istanbul' en de 'Prince Baudouin', namen ook deel aan de landing in Normandië op 6 juli 1944.

Aldie oorlogsbemoeienissen verliepen niet zonder rimpleloos. Op 29 juli 1944 werd de 'Prince Leopold' getorpedeerd ter

hoogte van het eiland Wight. De 'Prins Albert' verdiende daarentegen terecht de naam 'Lucky Albert'. Het schip nam deel aan akties te Dieppe, op de Lofotoneilanden, in de Middellandse Zee, op Noord-Afrika, in Normandië en verder in Indië, Birma en Singapore, zonder een schram op te lopen. De 'Prince Baubouin' nam deel aan verschillende konvooien naar Kaapstad. De 'Princesse Marie-José' werd ingezet als anti-duikbootchip en omgedoopt tot HMS 'Southern Isles'. Daarna werd ze overgebracht naar IJsland waar ze dienst deed als akkomodatieschip voor geallieerde (spionage?) delegaties. In IJsland noemde het schip HMS 'Baldur'. De 'London-Istanbul' werd een depotschip in Scapa Flow (Zuid-Orkneys, Schotland). Ook zij verhuisde naar IJsland als akkomodatieschip. Ze werd uiteindelijk teruggehaald om deel te nemen aan de landing van 6 juni 1944. De 'Prince Charles' werd, samen met andere Belgische mailboten, uitgerust als ondersteunende landingsschip. De plaats van de reddingsboten werd daarbij ingenomen door 8 landingsvaartuigen.

Na de oorlog kwamen een paar mailboten niet meer terug, moesten een aantal andere grondig worden herbouwd en kwamen niet meer in aanmerking om als veerboot te varen.

De na-oorlogse periode

Nieuwe schepen werden besteld en liepen van stapel. Zowat 100 jaar na de installatie van de Oostende-Doverlijn nam de 'Koning Albert (vanaf '47) aktief deel aan de overvaarten. De 'Prince Philippe' (2de) begon zijn dienst in maart 1948. Beide schepen hadden reeds meer gesloten dekken. De sky-line van de schepen bleef gelijken op de vooroorlogse mailboten.

De 'London-Istanbul' hernam de dienst. Dra bleek ze te oud. Een nieuw schip kwam in de vaart: de 'Car Ferry' nam de taak over op 17 juni 1949. Ze bood plaats aan 700 passagiers en zowat 100 auto's. Een kraan moest de auto's op het schip takelen tot zowel te Oostende als te Dover speciale bruggen werden gebouwd. Nadat de stoommailboot 'Prinses Josephine-Charlotte' in 1950 uit de vloot werd geschrapt ging de naam over op de 'Car-Ferry' (1952).

In 1949 liep de 'Prinses Astrid' voor Duinkerke op een oorlogsmijn en zank. In 1954 kwam de vrachtvaarder 'IJzer' in de vaart. Dit schip kreeg vorm bij Beliard, Crighton & Co te Oostende. Dit schip onderhield tweemaal per week een veerdienst met vracht tussen Oostende en Dover. De 'IJzer' was ook speciaal uitge-

rust om in nood te kunnen vluchten met de Koninklijke Familie, de Belgische goudreserves en andere nationale schatten. Het was zo ontworpen dat het in één keer kon door varen naar Belgisch-Congo. Na 1972 was de 'IJzer' niet meer geschikt voor zijn taak en werd verkocht. Het kwam aan haar einde in november 1988 op een Nederlands slopersbedrijf.

Met de wereldtentoonstelling van 1958 in het verschiep wilde de staatspakketdienst zich van zijn beste zijde laten zien. Ze bestelde 3 mailboten en een car-ferry. De mailboten 'Roi-Leopold III', 'Koningin Elizabeth' en 'Reine Astrid' kwamen respectievelijk in dienst in juli 1956, mei 1957 en mei 1958. Ze konden elk 1700 passagiers en 30 auto's aan boord nemen. De 'Reine Astrid' was het eerste schip dat werd uitgerust met stabilisatievinnen. De car-ferry 'Arteveld' vatte de overvaarten aan op 2 juni 1958. Ze kon op twee dekken 160 auto's en 900 passagiers inschepen. Naarmate het autoverkeer groeide voeren beide car-ferries ('Arteveld' en 'Prinses Josephine-Charlotte') tweemaal per dag naar Engeland

Vervolgt
Daniël Pots

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

31 december 1993. Uit Oostende vertrekt de Prins Filip voor het laatst naar Dover.
Einde van een bijna 150-jarige verbinding
Oostende - Dover.

Afscheid van Dover



VAN ZODRA ALBION (*) afgescheiden werd van het vasteland, ontstond er een verkeer tussen de twee. Bij mooi weer zagen de Kelten aan beide zijden van Het Kanaal land aan de overkant en wilden ze weten wat er te zien was. Onvermijdelijk kwamen de Kelten van het vasteland na de overtocht terecht in het brede estuarium van de riviermonding waar het latere Dover zou ontstaan.

Even voor onze jaartelling stelden de Romeinen vanop het huidige Cap Gris Nez zich dezelfde vraag. Ze staken de plas over en belandden in hetzelfde estuarium. Ze werden er verwelkomd door Kelten: wilde haren, volledig in het blauw getoeterd, die luidkeels gillend en soms naakt de strijd aanbonden.

Aanvankelijk hadden de Romeinen schrik voor zowel de Kelten als voor de ruige Noordzee. De soldaten moesten in diep koud water springen want de schepen bleven geen moment op hun plaats: ze waren speelbal van het getij en dreigden op de rotsen te lopen. De Romeinen waren sterk door hun paarden en hun orde-lijke aanvalstechnieken; beide waren echter waardeloos op de Noordzeekusten. De Kelten sloegen de Romeinen dan ook vele malen terug.

Slechts door list en het vertonen van vele, grote en blinkende geschenken (een list die al 4 000 jaar bestaat) zetten de Romeinen voet aan wal en ontplooiden er vervolgens hun klassieke macht. Te Dover bouwden ze een stevig fort met twee vuurtorens en bouwden er een haven van waaruit ze, tot aan de Schotse grens, de Noordzeekust 'fortifiëerden'.

Toen de Romeinen zich genesteld hadden genoot iedereen van de welvaart. Dat ging zo door tot de Saksen Dover herhaaldelijk begonnen aan te vallen. Het verscheurde en dekadente Rome beschouwde

Albion als verloren gebied en vertrok. De Saksen overrompelden het gebied, bouwden op het fort hun vesting en ontwikkelden er op hun beurt de haven.

Haven

Intussen sloeg de Noordzee de witte klippen stuk en voerde het puin aan in het estuarium. De riviermonding werd smaller, er ontstonden zandbanken die aan elkaar groeiden en de monding schoof op naar het westen. De zandbank gaf een natuurlijke bescherming en de haven kon zich sneller ontwikkelen.

Door de verdere aanvoer van puin verzilde de riviermonding. Grote en zwaar geladen houten schepen die tijdens lage tij droog kwamen te liggen braken er hun kiel. Dover moest zich aanpassen. In de Middeleeuwen werden kaaien gebouwd. Ze werden telkens aangepast aan het wijzigend kustlandschap. Om de schepen niet te laten lijden onder het wisselende tij werden sluisen ingepast.

Omstreeks 1850 had Dover een vaste en veilige haven met drie besluisde dokken, dicht tegen het centrum gelegen (de huidige Western Docks) maar snel veel te klein voor de trafieken.

De 'Doverianen' begonnen dan maar aan de andere kant van de vallei, voor de witte krijtrotsen, aan de uitbouw van een volledige tweede haven te werken, met beschermingsmuren ('breakwaters') die de hele baai omvatten. Een volledig nieuw dok (zonder sluis) kwam nu tot stand. De werken (huidige Eastern Docks) waren klaar in 1902.

Vanaf 1850 ontwikkelde het passagiersvervoer over Het Kanaal zich gestadig. De socialisatie van het autobezit en het verschuiven van het goederenvervoer per trein naar het vervoer per lorry zorgden ervoor dat de havenvoorzieningen veel te

klein werd en niet meer aangepast waren aan het moderne zeeverkeer. Het Admiraliteitsdok werd opgevuld en vervangen door een immens betonnen werkplatform, waardoor ruimte vrijkwam voor wachtende auto's en vrachtwagens, douane- en havenfaciliteiten, agentschapskantoren, parkinggebouwen, cafetaria's... De aanlegplaatsen voor de ferries werden opgeschoven richting zee. Om plaats te winnen kunnen ze enkel nog met hun achtersteven aanmeren. In de oude haven worden hoofdzakelijk de voetpassagiers verwerkt, hebben de hovercrafts en seacats van Hoverspeed hun eigen haven en worden kleine Franse mailboten van hun autorijdende klanten ontdaan. Hier bevindt zich ook de jachthaven en lossen de kleinere vrachtovervoerders hun waar.

Niet genoeg

De schaalvergroting in de zeevaart is echter een konstant gegeven. Grotere schepen laten Dover links liggen omdat ze er niet binnen kunnen. Om zich te wapenen tegen wegvallend passagiersvervoer bij de ingebruikname van de kanaaltunnel, onderzoeken de havenautoriteiten de mogelijkheid om toch zware vracht- en containertrafiek naar Dover te halen. In het besef dat ze geen grote schepen krijgen wordt onderzocht hoe scheepsvrachten vanuit Calais, Duinkerke en Zeebrugge met aangepaste schepen en klokvaste vaarschema's, binnen korte tijdsbestekken, via Dover naar het hinterland van Zuid-Engeland te vervoeren. Zodoende zou Dover vrachtvervoer van de havens van Londen, Ipswich, Harwich en Felixstowe afsnoepen; vervoer dat ook de RMT-leemte moet opvullen.

Daniël Pots

* Oude naam voor Engeland

De Laatste Vuurtorenwachter



COOPERATIEVE Vennootschappers, Vrienden zaakvoerders, NV'ers, BVB-A'ers, ondernemers uit de zeevisserij!

Ik stel u de vraag. Hoe komt het toch dat de streek van Roeselare-Kortrijk groeit ende bloeit terwijl het hier aan de kust dweilen-met-de-kraan-open is? Ik zal méér zeggen! (Zo niet was deze column nu al afgelopen, maar terzake.) Hoe komt het toch dat het zuiden van West-Vlaanderen een soort *Dallasty* is en de Vlaamse kust daarentegen eerder op een platte versie van *Coronation Street* lijkt?

Ik geef u meteen het antwoord. Eén en ander heeft gewoon met een verschillende marketingstrategie te maken. Gij, beste reders ter zeevisserij, gij weet gewoon niet hoe gij uw produkten aan de man moet brengen. Hebt gij überhaupt al eens uw slaap gelaten voor het bedenken van bijvoorbeeld een nieuwe klant-gerichte verkooppolitiek? Ge schart in uw haren, al goed en wel, maar bedenk dat ze in Kortrijk terzake nagels met koppen slaan. Het ondernemerdom uit het Kortrijkse verinwendigt de Amerikaanse marketingtechnieken en veruitwendigt ze vervolgens over ons geliefde West-Vlaanderen. Daar kunnen we een en ander uit leren, hetgeen we bij deze dan ook doen.

Neem nu het bedrijf 'Online Graphics' dat gevestigd is in het Kenne-

dypark Kenprocomplex te Kortrijk (die vestigingsplaats alleen al! Het Kennedypark! Het kenprocomplex!) alwaar dat bedrijf over diverse telefoons en faxen beschikt. Dát zijn managers, daar bij *Online Graphics*, chaps die niet bij de pakken (in uw geval: de viskisten) blijven zitten. Naast de produkten en diensten die ze daar verkopen (en waarover ik hier verder niets zal zeggen) zijn ze ook begonnen met het aanbieden van echte *CyberDyne*-dinges. Gij weet waarschijnlijk niet wat dat is, maar *Online Graphics* zou *Online Graphics* niet zijn mochten ze dat niet uitleggen.

Eén en ander gaat gepaard met een informatiekampagne die we u niet willen onthouden. De tekst op de folder spreekt voor zichzelf: '*CyberDyne Systems wordt officieel erkend door talrijke trendsetters van Client/Server & UNIX computersystemen.*' Voorwaar een zin die mij geheel en al gerust stelt, als *Client/Server* het goed vindt, wie ben ik dan om daar mijn twijfels over te hebben, trouwens talrijke *trendsetters* zeggen het ook en dus lees ik automatisch verder, '*Als Sun Authorized Reseller legt dit bedrijf zich toe op de professionele Pre-Press markt voor succesvolle werkstation integratie, server optimalisatie en heterogene netwerkimplementatie. De rijke UNIX-ervaring van dit bedrijf en de nauwe samenwerking met Online Graphics zorgen voor een vlekkeloze multi-platform ondersteuning van uw volledige pre-press omgeving.*' Slik! Het is alsof een nieuwe wereld zich voor mijn ogen ontvouwt. Eindelijk treffen we in Vlaanderen een *Sun Authorized Reseller* aan! Eindelijk een bedrijf dat mijn *heterogene netwerkimplementatie*



succesvol zal maken, om dan nog te zwijgen over de *server optimalisatie* waarmee ik al enige tijd moeilijkheden heb en mijn *werkstation integratie* die nooit echt van de grond gekomen is. Eindelijk zal mijn volledige *pre-press omgeving* de ondersteuning vinden die ze verdient. En het bedrijf uit het Kennedypark Kenprocomplex besluit welgemutst met de volgende opbeurende, zij het onbegrijpelijke, woorden: '*Dit staat borg voor een optimale groepsproductiviteit en bedrijfszekerheid binnen een wereld van OPEN systemen - die zo typerend is voor de negentiger jaren.*'

Ik zou zo zeggen: My ass! Wie de mening toegedaan is dat de negentiger jaren gekenmerkt worden door een *wereld van open systemen* moet goed gek zijn. Ze kunnen mijn balls kussen daar in het Kennedy Kenprocomplex.

Mag ik van deze gelegenheid gebruik maken om alle vuurtorenwachters ter wereld (en vooral deze van Roeselare-Kortrijk) een (letterlijk) schitterend 1994 toe te wensen

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

HVB-katalogoog van de artikels 1993

Onderstaande lijst bevat alle artikelen die in 1993 in HVB verschenen zijn. Om het opzoeken te vergemakkelijken, werden een aantal rubrieknamen gekozen en alfabetisch gerangschikt. Wie wil weten wat we zoal over scheepsmotoren schreven zoekt deze rubriek op. Daar onder staan de titels van de artikels die in 1993 over dat onderwerp

verschenen. Deze titels worden gevolgd door twee nummers. Het eerste is HVB-nummer (en omdat HVB in 1993 gewoontegetrouw maandelijks verscheen gaan die nummers van 1 t.e.m. 12), het tweede nummer verwijst naar de pagina waarop dat artikel in dat HVB-nummer stond. Voilà, en als er nog iets is, dan moet je het maar vragen.

Aktiviteiten

Een jaar in & om de visserij	1	19
Kalender	1	45
Kalender voor vissers	2	14
Vissersschulde in Heist	2	46
visserij op video	3	5
Kalender voor vissers	3	29
European Seafood Exposition	3	30
Visserijekonomen	3	30
Oostende Kaartwedstrijd	3	30
Kalender	4	46
Kalender voor vissers	5	18
Kalender voor vissers	6	30
Kalender	7	26
Visgraten, een tentoonstelling	7	29
Expo zeesyfonie	7	30
Kalender voor vissers	8	16
Programma garnaalfeesten Boekhout	9	7
Kalender voor vissers	9	23
Kalender	10	19
Kalender	11	37
Kalender	12	28

Aquacultuur

Visboeren rukken op Vissers protesteren	9	41
Visboeren rukken op (II)	10	41

Bedrijfsnieuws

De visbedrijven in de Top 5000	1	47
USA Parachute-anker	1	52
Animalia: geen visafval meer	2	6
Een nieuw vaartuig voor Raymond Claeys	2	19
Koncessie Van Waes verlengd	2	21
Brusselle ontslaat 21 werknemers	2	21
Stopt Hand in Hand Zeebrugge ermee?	3	5
BOU 319 overgedragen aan nv Doggersbank	4	28
Uit de bedrijven	5	28
Fishlink houdt uitverkoop	6	19
Uit de bedrijven (4 korte berichtjes)	6	33
Fusie drie Zeebrugse bedrijven onder een dak	6	46
Rederij Zeeengel nv (Z 114) failliet	10	18
De Noordpool gesloten	11	40
EFC in Zeebrugse achterhaven	12	32

Beeldende kunsten

Schilders aan Zee Felix en Alfons Cogen	5	45
Belgische marineschilders in de jaren 20 en 30	7	36

Boeken/tijdschriften (zie literatuur)

Brieven

Ik heb mij verzet tegen dit MOP	1	3
Zeebruggeraket crop ook op het gebied van de visserij een determinerende rol te kunnen spelen	1	5
Dat er iets verkeerd loopt met de EG, is zeker	1	7
Het is te hopen dat het rustiger wordt	1	7
Solidariteit onder vissers en reders kan misschien wel verbeterd worden	1	9
De vismijnen bekampen elkaar op leven en dood	1	9
Het Visserijblad: een onafhankelijke, eerlijke benadering van het visserijgebeuren	1	11
Er zijn dringende nieuwe rederijen nodig	1	11
Klaarstaan om op de EG-kar te springen als ze in Bredene voorbij komt	1	13
Het Visserijblad is beter dan ooit	1	13
Basis voor een beter jaar is gelegd	1	15
Vooral in laagconjunctuur is er nood aan samenwerking	1	15
1993 het jaar van de waarheid voor de Vlaamse visserij?	1	17
Burgemeester Mommerency: 'Feit is dat de Nieuwpoortse vismijn het afgelopen jaar een relatief		

goed resultaat bereikt heeft'	3	7
Aalmoezener	3	27
Foto	3	27
Foto's	4	9
O 15: eigenaar gezocht	7	30
(Zonder titel)	8	18
(Zonder titel)	9	29
O 276 Lucienne-Christiane	10	12
O 316 Belgian Skipper	10	13
De jacht en de visvangst	10	14
O 310 Zeemeew	11	40
Greenpeace Nederland	12	4
Archief 12	12	4
Visserijschool Nieuwpoort	12	5
H 30	12	5

Columnns

De Laatste Vuurtorenwachter	1	51
De Laatste Vuurtorenwachter	2	32
Van schepen, van mensen & van de zee	3	43
Van schepen, van mensen en van de zee	4	18
Willy Versluys antwoordt Mommerency Fusie ZV en OVA is een feit (1 aprilgrap)	4	26
De Laatste Vuurtorenwachter	4	29
Van schepen, van mensen en van de zee	5	40
De Laatste Vuurtorenwachter	5	44
Van schepen, van mensen en van de zee	6	36
De Laatste Vuurtorenwachter	6	44
Van schepen, van mensen en van de zee	7	28
De Laatste Vuurtorenwachter	7	30
De Laatste Vuurtorenwachter	8	36
Van schepen, van mensen en van de zee	9	30
De Laatste Vuurtorenwachter	9	40
Van schepen, van mensen en van de zee	10	36
De Laatste Vuurtorenwachter	10	40
Van schepen, van mensen en van de zee	11	36
De Laatste Vuurtorenwachter	11	41
Van schepen, van mensen en van de zee	12	34
De Laatste Vuurtorenwachter	12	37

Culinair

Belgen eten steeds meer vis	12	32
-----------------------------	----	----

Editorialen/Standpunten

Over Denen en Belgen, over vissers en boeren	2	3
Een onderste grens	3	3
Lang leve de visser!	1	3
Burgemeesters!	3	7
Zwarte schapen	4	3
Machiavelli '93	5	3
Voor ons blijft het 'neen'!	6	3
Het woord is aan België	7	3
Trek nu uw plan	8	3
Oorlog en Vrede	10	3
Kantje boord	9	3
Op leven en dood	11	3
Vijf citaten zonder commentaar	12	3

EG-visserijpolitiek (zie ook kwota)

Griek Yannis Paleokrassas EG-kommissaris visserij	1	58
Boze vissers op straat in Parijs en Brussel	3	9
Marin en Paleokrassas	3	46
In Deense handen	3	46
Franse vissers ageren opnieuw	4	19
Toetreding Noorwegen tot EG afhankelijk van visserijpolitiek	4	20
Brussel België contesteert vlootaufbouw	4	27
Bristolkanaal ook dicht voor tong	5	15
Minister Bourgeois wil Europese Raad beginsel van minimale vloot aanpraten	7	5
Beslissing over één-net regel uitgesteld Satelliet-		

kontrole voor vaartuigen van meer dan 40 meter	7	8
Europese rekenkamer vindt vlootbeleid maat voor niets Sanering visserijvloot kost veel geld en haalt weinig uit	7	12
EG-raad voor visserijministers bevestigt niets	11	30
Europese vislicentie vanaf 1 januari 1995?	12	8

Ekologie

Editoriaal: lang leve de visser	1	3
Het onderzoeksschip Belgica	5	38
Heropening scholbox gekontesteerd	11	22

Ekonomie (algemeen) (zie ook Bedrijfsnieuws, zie ook Nijverheid)

Nieuwe projecten voor de zeevisserij	2	6
Uitvoer visserijproducten: tien procent gedaald	5	14
Visverwerkende bedrijven in 'Top 5000'	12	46

Elektronica : zie Scheepsmotoren...

Ferrydiensten (zie Scheepvaart)

Folklore

Al goed en wel, maar wat is een scute	9	32
10de Week van de Blankenbergse visserij	11	31
Het atoomnet van Pupe Ghys en Dikke Ghys	12	40

Geschiedenis

Van Visserijblad tot Visserijblad Jef Klausung, Roland Billiau en Leon Inghelbrecht halen oude koeien uit de sloot	1	24
Geschiedenis watervliegtuig (3): 1914 - 1918	1	54
De verruiming van de economische visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische ijslandvisserij (II) Het eerste konflikt: IJsland verlegt zijn territoriale grens van 3 naar 4 mijl	2	37
Noordzee - roofzee XVI Allemaal zeerovers	2	42
Geschiedenis watervliegtuig (4) De vrede opent haar vleugels	2	44
Over visgronden	3	19
Het schrale bestaan van de visser	3	30
De verruiming van de economische visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische ijslandvisserij (III) De eerste kabeljauwoorlog. Het tweede konflikt: IJsland brengt zijn territoriale grens van 4 naar 12 mijl	3	32
Geschiedenis watervliegtuig (5) Watervliegtuigen na 1914-1918	3	36
Geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren (IX)	3	41
Oostende belegerd!	3	44
Geschiedenis van de zeeoverij slot De vrouwen van de St Marten	4	36
Geschiedenis Belgische scheepsmotoren (X)	4	39
Geschiedenis van het watervliegtuig (6) Gevecht tussen water en landingsbaan	4	42
De verruiming van de voorbehouden visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische IJslandvisserij IJsland veruimt zijn exclusieve viszone tot op 50 mijl De tweede kabeljauwoorlog	4	43
De verruiming van de voorbehouden visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische IJslandvisserij (V) De derde kabeljauwoorlog	6	27
In onze bekende serie rare kwasten Eerst was er de Vlaming Peter Minuit en daarna kwam Pieter Stuyvesant	6	42
Het verruimen van de voorbehouden visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische IJslandvisserij (VI) De strijd tijdens de derde kabeljauwoorlog	7	38
Verdwenen vissersgemeenschappen Het verruimen van de voorbehouden visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische IJslandvisserij (VII)	8	29
De IJslandse kustwacht en de Noordgermaanse mythologie	8	32
Uit de Oostende visserijgeschiedenis Machtspelletjes met de visserij als inzet	8	40
De laatste Vlaamse IJslandvaarders VIII De strijd om de zee gaat alsmat door Het gevecht om een rotspunt	9	36
In onze bekende serie rare kwasten: leven en streven van Ferdinand Magelhaes (1480-1521)	10	40
De geschiedenis van de lijn Oostende-Dover (I)	12	17

Internationaal

Duitsland Boot 93 in Düsseldorf	1	52
---------------------------------	---	----

Engelsen woedend over vlootbeperking	1	55
Iran: 43 nieuwe vaartuigen	1	55
GB: Drie vissers vermist	1	55
Eerste Oost - West Visserij Konferentie	1	55
Argentinië: 70 EG-vaartuigen	1	55
Schotland: Werf failliet	1	55
Nederlands fregat redt Colombiaanse vissers	3	46
Visserijbeurs wordt voltreffer	3	46
Kustwacht krijgt 37 nieuwe vaartuigen	3	46
14de internationale visserijtentoonstelling	3	46
Nog een visserijbeurs	3	46
Internationale visserijnieuwsjes	5	46
Top-50 van de visserijaties	6	34
(5 korte berichtjes)	6	34
Internationale visserijnieuwsjes	7	41
(diverse korte berichtjes)	8	45
(diverse internationale berichtjes)	9	45
(diverse berichtjes)	10	44
(diverse korte berichtjes)	11	44
FAO wil strengere controle op visserij	12	28
Hoofdzetel Europese veterinaire Inspektiedienst in Dublin	12	32
(diverse berichtjes)	12	50

Interviews

Robert Cattoor: De kapitein betrapt mij bij het bekijken van de zeekaarten en wilde mij niet meer in de kaartenkamer zien	1	39
Visserijjaalmoezener Cornellie neemt afscheid: 'Moet ik nu weer vlees eten?'	1	53
Oostendse burgemeester Goekint: 'Oostendse vismijn heeft méér te bieden dan deze van Zeebrugge.'	2	9
40 jaar Pieters Visbedrijf Gilbert Pieters: Oostendse kan overleven	4	5
Marcel Vermoote Van visser tot gids	4	14
Van zeeziek lavertje tot volwaardig visser De veelzijdige loopbaan van kapitein René Gheselle	5	29
Zoals Albert Einstein het tegen Raphaël Morphy al zegde: alles is relatief Als het maar met de zee te maken heeft	6	14
Victor Depaepe: 'Wanneer ik vraag wat er gebeurd is, zegt men me dat het een diplomatiek geheim is.'	7	18
Ambroos Van Durme: Alle hens aan dek!	7	22
Vraag naar gefileerde vis in Oostduinkerke neemt toe Archeologen Wim Van Neer en Anton Evrynck in koor: 'Geef ons maar de graten'	10	20
Roger Cattoor: 'In die veertig jaar heb ik alles zien veranderen'	11	14
Nooit gezien, nooit gehoord, een Hollander in HVB aan het woord Alex Minneboo: 'Als de overheid niets onderneemt dan ziet het er voor de Belgische garnaalvissers maar somber uit'	11	20
Pol Neyts: 'De visserij is een eigenaardig beest, men weet nooit wat men eraan heeft.'	12	12

Kommentaar (zie Editoriaal)

Kwota (zie ook EG-visserijpolitiek)

De Belgische viskwota 1990 - 1993	1	50
Eerste kwotumruil	1	50
De kwota 1993	1	49
Vanaf 1995 een Europese vislicentie Kwota '93: meer tong, minder schol en kabeljauw Ook 'Lotte'-kwotum sterk verminderd	1	49
Verdeling tongkwotum	1	50
Ierse Zee en westelijk Kanaal gesloten voor tong	7	13
Skagerrak gesloten voor schol- en kabeljauwvisserij	8	16
Tongvangstregeling in Noordzee aangepast	10	15
Tongvisserij in de Noordzee vrij tegen einde jaar?	12	45
Kabeljauwbeperking	12	45

Liederen (zeemans-): zie Muziek

Literatuur & boeken

Oostende in foto's	1	38
De uitgeweken Oostendse visser Eugene Gonsales vertelt zijn levensverhaal	5	35
Het nieuwe boek van Vandekerckhove De Trein	5	43
Heet van de pers! Zout op je huid	7	7
Literair pamflet 'Zout op je Huid' mikt op het hart Vissers moeten blijven	8	17
Een Zeebrugse (af)rekening: Pieters versus Pieters? Nieuw boek kijkt achter de schermen van de visserij	1	17
Snoecks op zee	11	37
Schelpengids	11	37
Een basisboek om vis te leren koken	12	33
Beeldend Oostende	12	33

Milieu (zie Ekologie)

Muziek / Lieder

Vlaamse zeemansliederen op C.D.	10	11
--------------------------------------	----	----

Nacht & Ontij

H 77 'Golda' ontploft?	2	30
Tot overmaat van ramp. Het vergaan van de A 328 'Ben Asdale'	3	38
Het trieste einde van schipper Sabbe	4	11
IJsland ten tijde van de tweede kabeljauwoorlog Vissen onder militaire begeleiding	5	36
Vlaamse vissers zwalpen ganse nacht op de Vlaamse banken voor Duinkerke	6	9
Alarm!	6	31
Van vissersvaartuig... tot oorlogstreiler	7	44
Senator wil supertankers voor Belgische kust weghalen Onmogelijk zegt de minister	8	26
Het einde van de 'Prince de Liège' (O 83)	10	34

Nederland

Breskens - Vlissingen dunder	1	52
Vissersfamilie Tanis: Nieuwe GO 'Jan Senior'	2	33
(Diverse kleine berichten)	2	33
Korte berichtjes uit Nederland	4	34
Korte berichtjes uit Nederland	5	26
Vuurtorens op Waddeneilanden blijven tot 1998 bevand	5	38
Smit Tak werkt mee aan projekt Grote Belt	5	38
(5 korte berichtjes uit Nederland	6	41
Korte nieuwsjes uit Nederland	7	31
(Korte berichtjes)	8	39
Korte berichtjes uit Nederland	9	28
(Verschillende korte berichtjes)	10	33
(diverse korte berichtjes)	11	23
(Diverse berichtjes)	12	30
Nederlandse visserijvoorman Dick Langstraat: 'De Belgische visserij draait uiterst rendabel'	12	32
Verburgh en Welgelegen overtraden octrooirecht	12	32

Nieuwjaarswensen (zie Brieven)

Nijverheid (visverwerkende) (zie ook Economie) (zie ook Bedrijfsnieuws)

Zeebrugge: Zeevisshandel André in European Fish Center	11	27
Investering van 305 miljoen voor hyperhygiënisch verwerkingsbedrijf Nieuwe produktielijn van Morubel draait reeds op piekproductie	12	43
Van 'La Morue Belge' tot Albert Fisher Company	12	44

Onderwijs

Behaalde brevetten, diploma's en certificaten aan de Vlaamse visserijcholen (1992-'93)	8	43
Maritieme communicatie	12	32

Onderzoeksraad Zeevaart

Laatste zitting van dit jaar	1	38
Onderzoeksraad voor de Zeevaart	2	23
Onderzoeksraad voor de Zeevaart	3	23
Onderzoeksraad voor de Zeevaart	5	33
Onderzoeksraad voor de Zeevaart	11	38
Onderzoeksraad voor de Zeevaart	12	29

Overlijdens/Nekrologie

Overlijdens	1	3
Overlijdens	1	3
Roland Rau	1	38
In memoriam Jaak Flitser	1	58
Antoine Beyen Engel Verhaeghe	2	16
Overlijdens	3	27
Ben Gryson	5	23
Albert Verstraël, Henriette Lenaers, Oscar Vermeulen, Robert Desmolder	5	28
Arthur Vantuyghem	7	30
Raymond Dedrie	8	13
Gerard Bulcke Fernand vanhondeghem	8	22
Gewezen landbouwminister Albert Lavens overleden	9	23
Overlijdens	9	29
Albert Vereeke / Leon Desmidt / Joridan Gykiere / Raphael Beyen	10	19
Aart Maaskant (60) overleden	10	28
Roger 'Dieje' Hoomaert / Jeannine Vanbesien	11	27

Pers

De grote lezersenquête (enquête)	1	29
Europa:Nieuwe publikatie	1	55
Computer crasht te Oostende	1	58
Enquête Een profiel van de HVB-lezer	2	17
HVB-lezersenquête	3	5
HVB-lezersenquête De resultaten (II)	4	13
Lezersenquête (III) Vragen van lezers	5	12
1 april-grap van HVB: paniek	5	13
HVB zoekt vijftig nieuwe abonnees	8	15

Politiek

Vragen en antwoorden	1	34
Vragen en antwoorden Oostendse volksvertegenwoordigers vragen rondetafel visserij	2	35
Sportvisserij aan banden?	3	35
Regionaal	3	35
Viskeuring	3	35
Vlootafbouw	3	35
Stop de afbouw	3	35
Razzia	3	35
Verontreiniging	3	35
Vragen en antwoorden	4	38
Vragen & antwoorden	5	41
Vragen & antwoorden	6	26
Vragen & antwoorden	7	21
Vragen & antwoorden	8	37
Vragen en antwoorden	9	34
Oostende Uit de gemeenteraad	10	18
Vragen & antwoorden	10	37
Vragen & antwoorden	11	16
Vragen & antwoorden	12	35

Quota (zie kwota)

Rederijen (zie bedrijven)

Reportages & reisverslagen

Voor veiligheid en milieu Het dagelijkse gevecht tegen de zee in Zuidwest Nederland	1	35
Een baard van achttien dagen (10) In den Zoeten Inval	1	48
Maand in Beeld	2	24
Lowestoft: één grote bouwwerf.	3	22
De maand in beeld.	3	24
Een baard van achttien dagen (11) Mijn aap schreit.	3	26
Een beroep als geen ander. Verkoper van visserij-sieraden.	3	40
Maand in Beeld	4	24
Een job als geen ander Duiker Leslie Baré Op een bepaald moment was ik dat duiken beu. Altijd maar miserie, altijd maar verdriet.	4	31
Dagboek van een dekzwabber 12 Ontmoetingen	4	35
De Maand in Beeld	5	24
Vanuit Breskens weliswaar HVB ging zwartvissen	6	10
De Maand in beeld	6	24
Dagboek van een dekzwabber (13) Zondag op zee	6	40
De Maand in Beeld	7	24
Dagboek van een dekzwabber (14) Stem uit Nederland	7	40
Torbay Waar Vlamingen thuis zijn	8	20
Het Arsenal in Vlissingen	8	22
De Maand in beeld	8	24
Dagboek van een dekzwabber (15) De Vissensliff	8	44
De Braakman nu een recreatiecentrum, vroeger een inham van de Schelde	9	9
De Maand in Beeld	9	24
Duizend bommen en granaten O 369 vist anker	9	35
Dagboek van een dekzwabber (16) De nederige opschepper	9	38
Vlaanderen zendt zijn zonen uit Restaurant in Ierland	9	39
In onze bekende rubriek rare plaatsen De Bermudadriehoek	9	42
Laat u eens lekker uitwaaien Beeldig Vlissingen	10	22
De Maand in Beeld	10	24
Tussen Felixtowe en Lowestoft Nederland kan Britten lesje leren Het Verenigd Koninkrijk verliest land aan de zee	10	26
Dagboek van een dekzwabber (slot) Gesprek met de meeuwen	10	32
De Maand in Beeld	11	24
Tussen Felixtowe en Lowestoft (II) Vergane glorie, mooie wandelingen	11	34
De Maand in Beeld	12	26
Op reis langs de kusten van Groot-Brittannië Dunwich, verzonken stad De zee geeft, de zee neemt	12	38

Scheepsbouw & -werken (ook Vloot)

APS neemt Seghers over	3	4
Scheepsbouw & -werken ....Teco bouwt casco's in aluminium	4	33
APS (ex-Seghers) bouwt nieuwe Z 28	5	8
SES-ferry van Polyship Oostende Een snelle catamaran op luchtkussens	5	16
APS (ex-Seghers) rekent op bouwopdracht voor vier nieuwe Belgische vissersvaartuigen	7	10
Personeel legt het werk neer APS nu reeds aan het einde?	11	10
Drukke dagen op de Slipwaykaai Is er nog hoop voor APS	12	6

Scheepsmotoren, - techniek & -elektronica

Geschiedenis Belgische scheepsmotoren (VIII) ..	2	40
Geschiedenis Belgische scheepsmotoren (IX)	3	41
Geschiedenis Belgische scheepsmotoren (X)	4	39
Automatische radiotelefoonverbindingen	4	27
Ambrosius Van Durme: alle hens aan dek!	7	22

Scheepvaart

Zeebrugge verkoopt zichzelf in Duitsland	1	52
Beliard Polyship begint aan tweede SES-passagiersferry	2	46
Grootste DDR-werf verkocht	3	31
Alarmsysteem jaagt kustwacht in IJmuiden op kosten	3	31
Sait-RH verkoopt Nav-Star	3	31
Vaste afvaarten P&O	3	31
(Diverse scheepvaartberichtjes)	6	32
(Diverse scheepvaartberichtjes)	7	16
(Diverse berichten)	8	28
(Diverse kleine berichtjes)	9	44
(Diverse kleine berichtjes)	10	38
Oostende-Dover wordt Oostende Lines	11	42

Sociaal

Nieuwe reglementering werkloosheid visserij	2	21
De vrouw in de visserij	2	26
762 vissers aangemonsterd op 167 vaartuigen	6	46
Scheldevisser terug aan 't werk	8	43
Personeel legt het werk neer / APS nu reeds aan het einde	11	10
Drukke dagen op de Slipwaykaai / Is er nog hoop voor APS?	12	6

Streeknieuws (zie ook Varia, Activiteiten en Verenigingen)

Oostends Noordzeeaquarium wordt gerenoveerd ..	3	5
Oostende: vissersshulde	4	27
Heist Toekomst voor de Zeebrugse visserij?	4	32
Heistse jachthaven	4	32
Verdienstelijke reders in Nieuwpoort	5	15
Dringend gevraagd: havenmanager Vlaamse regering komt met geld over de brug voor renovatie Oostendse haven	5	22
Van hier en daar	5	27
Krijgt visserijreder prijs van verdienste te Knokke-Heist?	5	35
Nieuwpoorts pinksterweekeinde in teken visserij ..	6	20
Nieuwpoort: Vissersmonument 35 jaar geleden ingehuldigd	6	20
Oostende: meer wisselgeld voor havendiensten ..	6	30
Opravingen naar grondvesten van eerste Nieuwpoortse vuurtoren	7	27
Van hier en daar	7	30
(diverse korte berichtjes)	8	42
Scheldevisser terug aan 't werk	8	43

Taal/Dialekt

't Is niet omdat de vissers een haai vangen dat ze hem ook zo noemen	12	23
--	----	----

Varia

Tombola Vrije Visserijschool Oostende	1	38
Inbrekers veroordeeld	2	16
Reinigingsdienst verlaat Oostendse Baelskaai ..	2	21
Bestek	3	27
Mercator twee maanden weg uit Oostende	4	46
Vandekerckhove publiceert nieuw boek	4	46
Frans vissersvaartuig opgebracht naar Oostende ..	5	8
Gratis adverteren	5	42
Horoscoop voor vissers	5	42
Automatisch telefoneren via Oostenderadio	6	30
Van hier naar daar	6	45
Van hier en daar	9	31

Weerspannige Nederlandse koter		
beschoten Belgische visserijwacht machteloos ..	10	11
O 129: man overboord	11	31
NDALTP geregionaliseerd	11	37

Verenigingen (zie ook Streeknieuws)

Impulsprogramma zeewetenschap, onderzoek	2	28
Motie Raadgevende Commissie voor de Visserij ..	3	29
Afscheuring in Rederscentrale	4	46
Vlaamse Redersvereniging	5	7
Trofee Jantje Geirnoaze	5	23
PVO: onderste grens	5	23
Na afscheuring Vlaamse Redersvereniging Rederscentrale: verzoenende taal	6	7
Polemiek tussen Rederscentrale en Vlaamse Redersvereniging	7	14
Oostende: 4de zomers tuinfeest Godtschalck	7	26
Fred Wittevrongel (Rederscentrale): 'Problemen zijn begonnen met de komst van de Zeebrugse Visveiling' Vlaamse visserij wordt doorengeschied ..	8	10
VRV blijft actief in Rederscentrale	9	20
Vriendenkring organiseert opnieuw 'Dag van de Zeevaartpolitie'	10	17
Eensgezinde Rederscentrale verdeelde mandaten ..	11	19
'Kijker kapitein Bestenbustel' voor GOM-directeur Norbert Vanhove en minister Theo Kelchtermans Zeesluit Oostende klaar in 2003?	11	26

Verhalen

Krabben vangen	1	56
De Botendief	6	37
Stripverhaal: het geheim van Geewee	7	46
Het geheim van Geewee stripverhaal deel I	8	46
Het Geheim van Geewee (deel II) Stripverhaal ..	9	46
Het geheim van Geewee (III)	10	46
Het Geheim van Geewee (IV)	11	46
Het Geheim van Geewee (V)	12	48

Vis en schelpdieren

De Rog	4	23
Zeldzame gehoomde slijmvis gevangen	5	18
Belgische sportduiker vangt peperdure kreeft	5	18
Yerseke: mosselseizoen start op 8 juli	7	26
Het belang van tong en schol	8	14
Waarom dure en goedkope garnaal	9	16

Vistechnieken / Visgronden

Visgronden: nieuwe reeks in HVB	4	26
Visgronden van de Vlaamse vissers (I) De Vlaamse banken De visgronden van de kustvissers	5	9
Visgronden der Vlaamse vissers (II) De Kreeftenput	6	17
Visgronden der Vlaamse vissers (III) IJsland	7	33
Visgronden der Vlaamse vissers (IV) De West ..	8	33
Visgronden der Vlaamse vissers (V) Schelde	9	11
Visgronden van de Vlaamse vissers De Golf van Biskaje De droom van elke visser	10	29
Visgronden van de Vlaamse vissers (VII) De Noord	11	32
De visgronden der Vlaamse vissers (VIII) De Witte bank	12	24

Visveilingen

Kontrolle in Zeebrugge levert half miljoen op	1	50
Jaaroverzicht Visserijsector boert achteruit	2	5
European Fish Centre opent op 5 april	2	5
Aanvoer en besommingen 1992	2	6
Z 89 en Z 430 naar Oostende	2	6
N 95 verkoopt in Oostende	2	6
Nieuwpoortse visaanvoer Absoluut dieptepunt? ..	2	7
Nieuwpoort? Vorig jaar veertien procent minder bodemvis	3	8
European Fish Centre niet open in april?	3	10
Vismijnpark gaat toeristische toer op	3	12
Belangstelling van de Belgian New Fruit Wharf ..	3	12
Reders en bemanningen van Z 98, B 65, O 206 en Z 12 gehuldigd ZV belooft trouw aan Zeebrugge	3	13
Meer dan kwart Belgische aanvoer in buitenlandse visafslagen	3	15
Visserij in januari viel tegen	3	15
Goede vangsten in Golf van Biscaje	3	16
Prijs zeeduivel gestabiliseerd op hoog niveau	3	17
Opnieuw "zwarte" vis in Zeebrugge	3	17
Komst Deense vissersvaartuigen in Nieuwpoort roept veel vragen op	4	20
Evolutie aanvoer/besomming januari - februari ..	4	22
Rel rond partij rog	4	22
Aanbesteding Nieuwpoortse vismijn	4	33
Amper tien miljoen aanvoer in twee maanden	4	33
Aanbesteding derde fase renovatie Oostendse vismijn	5	15

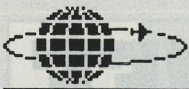
43 zwartwerkers betraapt in vismijnen	5	18
Steds minder vis naar onze veilingen	6	12
Prijszinking voor kabeljauw	6	13
Betere voorjaarsprijzen voor garnaal	6	13
EFC nu ook officieel in gebruik genomen	7	17
Halfjaaroverzicht januari-juni Aanvoer en opbrengst in vijf jaar met meer dan één vierde gedaald	8	12
Oostende Geen auto's meer in vismijn	8	13
Besomming Nieuwpoort veertien procent lager ..	8	14
Belgische vaartuigen verkochten vorig jaar meer vis in het buitenland dan in Oostende! Belgische aanvoer in buitenland breekt record	9	26
juli Dalende besommingen	9	5
Vishandelaars investeerden 145 miljoen in renovatie Oostendse pakhuisen	10	5
Zeebrugge Herrie met controleurs	10	18
Aanvoer en besommingen (januari - september) ..	11	28
Nieuwe sorteringsnormen Oostendse vismijn	11	30

Vloot (zie ook Scheepsbouw)

Z.66 Nelson wordt O.L.'Ebauche	1	50
Slechts twee nieuwe vaartuigen in 1992	1	42
Hoeveel vermogen en tonnage wegwerken tegen 1996	1	44
Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen, november 1992	1	44
Nieuwe reeks goedgekeurde beëindigingsprem ..	1	45
Z 54 De Bounty vervlagent naar Grimsby	1	46
Telex (korte berichten)	1	58
Belgische vloot Nog maar 182 vaartuigen!	2	13
Standpunt: een onderste grens	2	13
Samenstelling Belgische zeevisserijvloot	2	14
Officiële lijst Belg. vissersvaartuigen 1993	2	14
24 vaartuigen geschrapt in 1992 Slechts twee vervangen door nieuwbouw	2	15
Veranderingen Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen (december '92)	2	15
1992 Zeebrugse vloot versterkt	2	16
Telex	2	46
Telex	3	28
N.40 niet vervlagent	3	28
O.431 in andere handen	3	28
Veranderingen Officiële Lijst Belgische Vissersvaartuigen	3	28
Telex	4	28
Opnieuw 28 aanvragen beëindigingspremie	5	5
Veranderingen in de officiële Lijst der Belgische vaartuigen, maart 1993	5	8
Rijkspolitie legt tiental vaartuigen uitvaart- en visverbod op Verdrag uit 1843 houdt Scheldevisser-vloot binnen	5	19
De Scheldevisservloot	5	21
Telex (korte berichten)	5	21
Reeds 31 nieuwe aanvragen voor beëindigingspremie ..	6	5
Veranderingen officiële lijst Belgische vissersvaartuigen april '93	6	5
Geen veranderingen officiële lijst	7	13
Wijziging machtigingsbesluit	7	13
Totaal vernieuwde Z 196 Zeeduivel herdoopt	7	15
Telex	7	26
Nieuwe Z 54 De Bounty te water	8	5
Nog 8000 pk afbouwen Naar een vloot van 160 vaartuigen Zeevisserijvloot behouden op 92 260 pk ..	8	7
Krachtlijnen voor een toekomstig vlootbeleid	8	8
Z 200 tweemaal beboet in twee weken	8	14
De Scheldevisservloot	9	6
De Belgische garnaalvaartuigen	9	18
Veranderingen Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen, juli 1993	9	21
Z 60 Blue Angel verkocht aan rederij Stephanie (Z 15) ..	9	23
Fax	9	23
Fax	10	15
O 231 St.-Carolus aan de grond gelopen	10	15
Veranderingen officiële lijst Belgische vissersvaartuigen	10	18
Nieuwe boomkorteiler gedoopt in Zeebrugge Drie gebroeders Derudder varen op nieuwe Z 54 De Bounty	11	4
O 32 Jessica naar Sincfala museum te Heist	11	39
Nog tien houten vaartuigen	11	39
Veranderingen officiële lijst Belgische vaartuigen september 1993	11	40
Veranderingen officiële lijst Belgische vaartuigen ..	12	10
Fax (diverse kleine berichtjes)	12	10

Watersport

Hoe het vissersvaartuig O 125 'François-Hélène' het zeiljacht 'Donna Capel' werd	8	19
Een toekomst voor ons verleden De Scute zal weer varen	9	32



NOORWEGEN →

Verscherpte visserijkontrolle

Buitenlandse vissers moeten zich vanaf volgend jaar onderwerpen aan strenge controlemaatregelen van de Noorse overheid. Voor en na de vangstactiviteiten in de Noorse zone, Spitsbergen inbegrepen, moeten buitenlandse vaartuigen zich melden bij een inspectiepost. Ook Noorse vissers die hun vangsten rechtstreeks aan het buitenland leveren moeten zich op één van de acht controlepunten melden. Met deze maatregel willen de Noren strenger toezicht houden op het naleven van de kwota.

IJSLAND →

Coquilles St-Jacques

Tot vandaag konden de IJslandse producenten van kamschelpen hun produkten probleemloos als *coquilles st-jacques* op de Franse markt afzetten. Daar dreigt nu een einde aan te komen omdat de Fransen de soortnaam willen beschermen. Eén en ander kan zware gevolgen hebben voor de IJslanders die vermoeden dat hun kamschelpen, alleen maar doordat ze anders heten, 20% minder waard zullen zijn.

CHILI →

Pesca 94

Het duurt geen jaar meer vooraleer *Pesca 94*, zo'n beetje de visserijbeurs van Zuid-Amerika de deuren opent. De beurs wordt voor de tweede keer georganiseerd door een joint venture van het Chileense 'Feria International de Santiago' en de Engelse specialist *Emap Highway*. Het gebeuren grijpt plaats in de Chileense hoofdstad *Santiago de Chili* en wel van 30 november tot 3 december. De beurs waarop zowel de visserij als de aquacultuur aanwezig is, bouwt verder op het succes dat de eerste uitgave van de manifestatie kende. In december 1992 kregen de organisatoren naar eigen zeggen 11 800 bezoekers over de vloer, die een blik konden werpen op 500 stands.

JAPAN →

Visland bij uitstrek

Waar ze zich ook klaarmaken om de massa's op te vangen is in *Tokyo* waar van 21 tot 23 de 'Tokyo International Seafood Show' doorgaat. Japan is een

belangrijk afzetgebied voor vis; ongeveer de helft van het visverbruik in de wereld gebeurt in Japan. Een meer dan behoorlijk cijfer wordt daarvan ingevoerd: ongeveer een derde van de wereld invoercijfers hebben betrekking op dat land. Drie miljoen ton invoer van zeevoedsel, 45% van de wereldzalmproductie wordt er geconsumeerd. De gemiddelde Japanner eet meer dan 70 kilo vis en visserijprodukten, bijna vijf keer zoveel als de gemiddelde Europeaan (15 kg).

ITALIE →

Zeeuwse oesters

De Italiaanse kwekers zitten met een tekort aan oesters. De oogst geeft daar niet de gewenste resultaten. In Frankrijk is de oesterkweek dit jaar al evenmin een hoogvlieger te noemen. Maar in Yerseke varen ze er wel bij, want daar vertrekken nu wekelijks vrachtwagens volgeladen met oesters naar de nieuwe klanten in Italië.

RUSLAND →

Winstgevende rederij

De nood aan harde buitenlandse deviezen is in Rusland erg groot. Deze deviezen komen onder andere binnen via de Russische visserij die de Europese markten overspoelde met kabeljauw uit de *Barentssee*. Eén en ander had trouwens voor gevolg dat de Europese prijzen kelderden, hetgeen dan weer aanleiding was voor boze (Franse en Britse) vissers om tot harde straatacties over te gaan. Inmiddels blijft de Russische crisis aanslepen. Toch mochten de aandeelhouders van een geprivatiseerde Russische rederij-ter-visserij 'Murmanrybprom' een glas champagne drinken. In *Moermansk* heeft deze rederij

(overigens de grootste in Rusland, met een vloot van zestig schepen) immers aangekondigd dat de eerste 9 maanden van 1993 met een winst van 8 000 miljoen roebels mochten afgesloten worden. (6,7 miljoen US\$). Van deze winst zal bijna één vijfde naar belastingen gaan, maar dat kan de pret niet drukken, temeer daar iedereen de mening toegedaan was dat de Russische visserij op sterven na dood is.

DENEMARKEN →

Visverwerking in verdrukking

De Deense visverwerkende industrie heeft sinds het begin van het jaar 2.500 arbeidsplaatsen of een kwart van het totaal aantal banen verloren. De sektor schrijft dit verlies grotendeels op rekening van de importregels van de Europese Unie (EU, voorheen EG). De Deense visindustrie lijdt onder de dalende prijzen op de wereldmarkt. Volgens vertegenwoordigers van de industrie legt de minimumprijs die de EG heeft vastgesteld voor import uit landen van buiten de gemeenschap de exportgerichte visverwerkende Deense bedrijven het vuur aan deschenen. Deense bedrijven hebben het hierdoor zeer moeilijk om hun winstmarges te handhaven.

SPANJE →

8 000 vaartuigen naar de sloper

Galicië, de grootste visserijprovincie van Spanje gaat zijn vloot drastisch moderniseren. Het plan houdt in dat de bestaande 8 000 schepen gesloopt worden en vervangen door 3 000 nieuwe. De benodigde 55 miljard bef zouden in aanzienlijke mate op de Europese Unie gerecupereerd kunnen worden.

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

HET GEHEIM VAN GEEWEE

(Een stripverhaal dat zich achter gesloten deuren afspeelt)

Door *Marc Speen*

Deel VI: Wie zal dat betalen?

Wat voorafging: op het monsterkantoor verzamelde de directeur, tevens raider ter visserij, een compleet geshifte bemanning om op zoek te gaan naar het geheim van GeeWee. Er wordt echter gewacht tot wanneer de feesten achter de rug liggen om af te varen. Intussen wordt in de vuurtoren nieuwjaar gevierd onder de kerstboom waarop de ster vervangen werd door het hoofd van meester Knaken: zijn brein schittert dan ook als nooit tevoren.



Eindelijk staat de ekspeditie op punt. Er is een raider, er is een bemanning en er zijn de centen van Vliege. Vraag blijft: wat is het geheim van GeeWee (en hoe oud is hij?). Come & See Next Month in this HVB!!!

N.V. HOSTYNS

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

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