



- * Béliard Polyship: een toekomst?
- * De Oostendse Kapers: het boek!
 - * Nieuw: zeevogelrubriek
 - * APS: naar ontknoping
 - * Visgronden: Liverpool Baai
- * Zeebrugge huldigt trouwe vissers
- * Nacht & Ontij: in een orkaan, zonder motor
- * Blankenbergse vissers: Waeghe en De Brauwer



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

HVB 61 HET VISSERIJBLAD

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

Colofon

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

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

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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

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

Onslagfoto: Guido Walters

Interview



In het weekblad Humo van 3 februari 1994 stond een interview met minister van landbouw (en visserij) Bourgeois afgedrukt, dat om verschillende redenen interessant is. Enerzijds was het weer eens verhelderend te constateren dat noch de ondervragende journalist, noch de minister het nodig vonden ook maar iets over de visserij te zeggen, anderzijds werden in het interview een aantal boeiende onderwerpen aangeraakt die we gemakkelijk

naar de visserij kunnen overbrengen.

Laten we de minister aan het woord: *'Het imago van de landbouw hangt in grote mate af van het contact dat de niet-boeren nog hebben met de boeren. In België is er op dit moment een complete breuk. Dat vind ik jammer. Als ik terugdenk aan mijn jeugd ... dan herinner ik mij dat wij dat contact nog wél hadden. Wij bezochten met de school boerenhoven, wij kenden alle kruiden en alle landbouwproducten ... Er was met andere woorden een natuurlijke binding: de landbouw was een belangrijk en verrijkend element van ons leven. Wij gingen gaarne naar de boer. Daar leerden we alle mogelijke over het leven van de dieren, de mensen, de planten en de seizoenen. Dié band met het boerenleven zou hersteld moeten worden. Want ik ondervind nu grote moeilijkheden als ik in de politieke wereld over de problemen van de landbouw begin'*. En daarvoor had hij al gezegd: *'Er zijn heel veel mensen in België die zich het leven en het land perfect kunnen voorstellen zonder ... boeren. Die denken bij zichzelf: Och, er zal altijd graan zijn, er zal altijd melk zijn en er zal altijd vlees zijn. Als we het niet meer zelf produceren, halen we het wel uit Afrika. We hebben geen boeren nodig'*.

Wanneer we in het interview het woordje boeren door vissers vervangen dan heeft de minister ook voor ons een interessant onderwerp aangeraakt, temeer daar het in de visserij nog zo geen vaart genomen heeft.

De band tussen visserij en bevolking bestaat immers nog steeds. Tot zeer ver in het binnenland worden bijvoorbeeld foto's verzameld van vissersvaartuigen, er zijn vandaag nog steeds vier visserij-scholen aan de kust, vissers die op zee het leven laten kunnen — magere troost — rekenen op een nationale belangstelling, HVB zelf is overigens zelf een teken dat er nog een band bestaat tussen bevolking en visserij.

De minister wijst er ons op dat we alles in het werk moeten stellen om die band te behouden. Want wanneer het contact met de bevolking verbroken wordt, dan mag je eisen zoveel je wilt, dan mag je klagen en zagen... dan luistert er geen kat meer.

Juist vandaag, te midden van besparingen en rationalisaties, renovaties en modernisering is het belangrijk de band tussen visserij en bevolking niet uit het oog te verliezen. Op het ogenblik dat er scholen onder het snoeimes vallen, nu bezoekers, omwille van hygiëne en produktiviteit, uit de visveilingen geweerd worden... nu dreigt de visserij een vreemde specialiteit te worden, ver van de bevolking. De verhuizing van de Zeebrugse Visveiling naar de achterhaven kan daarvoor symbool staan.

Mede daarom is het spijtig dat de Nieuwpoortse vismijn niet toegankelijk blijft voor toeristen; is het daarentegen goed dat de oude Zeebrugse vismijn effectief een nieuwe visserijbestemming krijgt en dat de Oostendse Trap blijft wat ze steeds geweest is: een rechtstreeks contactpunt tussen producent en verbruiker.

Flor Vandekerckhove

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Vanaf 1 april '94: Kustlaan 176 te Zeebrugge



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

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

Oostendse scheepswerf genekt door liquiditeitsproblemen

Béliard Polyship legt de boeken neer

De NV Scheepswerven Béliard Polyship heeft de boeken neergelegd. Daags nadien, op donderdag 24 februari, sprak de rechtbank het faillissement uit. Dit gebeurde zeven dagen nadat het financieel dagblad *De Tijd* titelde 'Oostendse scheepswerf op de rand van de afgrond'.

Er is uitzicht op een overname. Dat betekent niet dat er op korte termijn een hoge tewerkstellingsgraad moet verwacht worden.

Bij Polyship werkten 37 bedienden en 116 arbeiders.

Sinds de levering van het laatste *Tripartite-mijnenjagercasco* in versterkt polyester gaat het Polyship niet meer voor de wind. De polyester-techniek bood wel mogelijkheden voor constructiewerk buiten de scheepsbouw in afwachting van nieuwe bestellingen voor de Zee-macht. Een volwaardig alternatief is de bouw van schotelantennes, windmolenwieken en onderdelen voor *Le Shuttle* nooit geweest. De redding werd uiteindelijk verwacht van de ontwikkeling en commercialisering van een *surface effect ship*, een markt met toekomstperspectieven omdat heel wat ferrymaatschappijen graag wilden overstappen op vaartuigen van de SES-type. Ondertussen varen her en der al een tiental gestroomlijnde snelle passagiersschepen die ook auto's meevoeren en *vracht-superliners* tegen meer dan 90 km per uur. Polyship investeerde zwaar in de ontwikkeling van een nieuw prototype. Het ontwerp voor de bouw van vijf catamarans op luchtkussens en voortgestuwd door krachtige waterjets tegen 80 km per uur stond toen nog op de tekentafel bij Polyship. Per schip werd een afzonderlijke naamloze vennootschap opgericht. Het waren nv's *Sea Flight International I, II* (telkens met een kapitaal van 72 miljoen), *III, IV en V* (telkens met een kapitaal van 53 miljoen). Al bijeen een kapitaal van 303 miljoen frank, verstrekt door Béliard Polyship, de

GIMV (Gimvindus) en de Griek *Michael Theocharis* van ATC (*Advanced Technology Cruises*). De *Manto* werd gebouwd voor rekening van een Griekse reder, maar Polyship financierde grotendeels zelf de constructie van het SES-schip. Uiteindelijk verrok het prototype in de nacht van 16 op 17 november naar Griekenland, maanden later dan oorspronkelijk voorzien. Intussen is de polyesterbouw van de *Alexandros*, een drietal meter langer dan het prototype, afgewerkt. Hoe het daarmee verder zal verlopen is niet duidelijk. De werken aan de *Olga* waren pas gestart toen het bedrijf alle activiteiten stopzette. Voor de personeelsleden kwam het faillissement dan ook als een volkomen verrassing.

Het zal nu van de twee curatoren afhangen hoe het met de onafgewerkte SES-schepen verder moet. Nadat de rechtbank van koophandel Béliard Polyship op bekentenis failliet verklaarde werden meester *Vanhoorne* en *Tanghe* aangesteld. *Peter Vanhoorne* beheert het actief van de onderneming, terwijl *Paul Tanghe* het passief voor zijn rekening neemt. Over de omvang van het faillissement kon hij zich niet uitspreken. 'Ik hoorde op de radio dat het passief 300 miljoen be-

draagt. Op dit ogenblik kan ik dit cijfer niet bevestigen of ontkennen.'

Liquiditeitsproblemen

Blijkbaar goed ingelicht schreef *De Tijd* op 18 februari: 'Bij Polyship regent het dagvaardingen en stapelen de eisen op nalatigheidsintresten zich op. De aftelling is begonnen.' Het was al een tijdje bekend dat Polyship slecht bij kas zat. De balanscijfers van de laatste jaren lieten daar geen twijfel over bestaan. In 1990 was er een verlies van 18,5 miljoen. In 1991 maakte Polyship 40,5 miljoen verlies, waardoor het eigen vermogen terugviel op 67 miljoen frank. Het jaarverslag vermeldt dat het eigen vermogen eind december 1992 geslonken was tot 26 miljoen frank ten opzichte van een boekwaarde van 125 miljoen. In 1992 vertoonde het exploitatieresultaat opnieuw een verlies van 41,3 miljoen frank. Andere ratio's die de zwakke financiële structuur aantonen zijn de verhouding *eigen middelen-vreemde middelen*. In 1991 stond die indicator op 28,3 en in 1992 op 6,6. Hoe kleiner die ratio, hoe groter de financieel risico, ongeacht de resultaten van de onderneming. Bij Polyship ging de toestand er dus duidelijk op achteruit. In geval een bedrijf in moeilijkheden geraakt moeten de eigen midde-



Het personeel heeft zich opgedeeld in ploegen om het bedrijf te bezetten. Ze kozen de refter als "hoofdkwartier". (Foto gw)

len immers een buffer vormen en dat werd bij het Oostendse bedrijf stilaan onmogelijk. Een andere indicator die liquiditeitsproblemen aantoont is de *current ratio*. Polyship stond in 1991 op 0,86 en in 1992 op 0,94. Een *current ratio* die kleiner is dan één betekent dat het netto-bedrijfskapitaal negatief is. Is de *current ratio* groter dan één, dan is het netto-bedrijfskapitaal positief wat betekent dat de onderneming over liquide middelen beschikt. Het is begrijpelijk dat kredietverstrekkers deze termometer goed in het oog houden.

In het jaarverslag 1992 laat de Mercantile-top zich nog gunstig uit over de toekomst van het bedrijf: *'In deze werf werd aanzienlijk geïnvesteerd op het vlak van de ontwikkeling en de commercialisatie van het nieuwe type snelvarende passagiersschepen. Voor de eerste twee schepen, waarvan het ene eerstdaags wordt opgeleverd (nvdr: de tekst verscheen op 15 mei '93) en het andere in aanbouw is, staat het scheepskrediet op punt. Voor de drie volgende schepen, waarvan ons de opdracht door dezelfde reder en voor dezelfde uitbater werd toe- vertrouwd, is het scheepskrediet prak-*

tisch rond. Gezien de zeer hoopgevende commerciële vooruitzichten is de kans op de recuperatie van deze initiële investeringen, eenmaal de serieproductie van deze schepen op gang komt, zeer reëel.'

Ook de balans geeft blijk van optimisme. Er werd geen waardevermindering opgenomen, alhoewel deskundigen de boekwaarde van de onderneming voorzichtig op 50 miljoen ramen.

De weigering van de Europese Commissie om steunmaatregelen toe te staan voor polyesterschepen is ook niet vreemd aan de problemen. Door het uitblijven van de subsidies bleef ook de staatswaarborg achterwege. Omdat een subsidie (van 9 %?) ingecalculereerd was produceerde de werf beneden kostprijs.

Eind vorig jaar werd al een kapitaalverhoging doorgevoerd en veegde Gimvindus, meerderheidsaandeelhouder van de moedermaatschappij Mercantile-Béliard in Antwerpen, reeds 125 miljoen schulden van Polyship weg.

Nieuwe hoop

Daags na de uitspraak van het faillis-

sement van Béliard Polyship kwam het regeringsbericht over goedkeuring van de bouw van vier nieuwe kustmijnenvegers ter waarde van tien tot twaalf miljard frank, waarvan uiteraard slechts een gedeelte bestemd is voor de bouw van de casco's. Dat is een geschikte opdracht voor de failliete werf. Het is duidelijk dat de toekenning en de voorbereiding van een dergelijke opdracht heel wat tijd vergt. Feit is dat Polyship de enige werf in het land is die de infrastructuur en de *know how* heeft voor de bouw van polyesterschepen van vijftig meter. De bouw zou uiteindelijk maar in 1996 kunnen starten en zoveel financiële adem had Polyship niet meer om het nog zo lang uit te zingen. Polyship bouwde reeds tien casco's voor mijnenjagers in het kader van een gemeenschappelijk programma met Frankrijk (10) en Nederland (15). Op enkele details na zijn al deze 35 tripartite-mijnenjagers identieke schepen. In 1985 de M.915 *Aster* als eerste te water gelaten. Dan volgden de *Bellis*, *Crocus*, *Dianthus*, *Fuchsia*, *Iris*, *Lobelia*, *Myosotis*. Met de tewaterlating van de *Narcis* en *Primula* in juni 1991

BELGISCH- NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1994



In België:

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

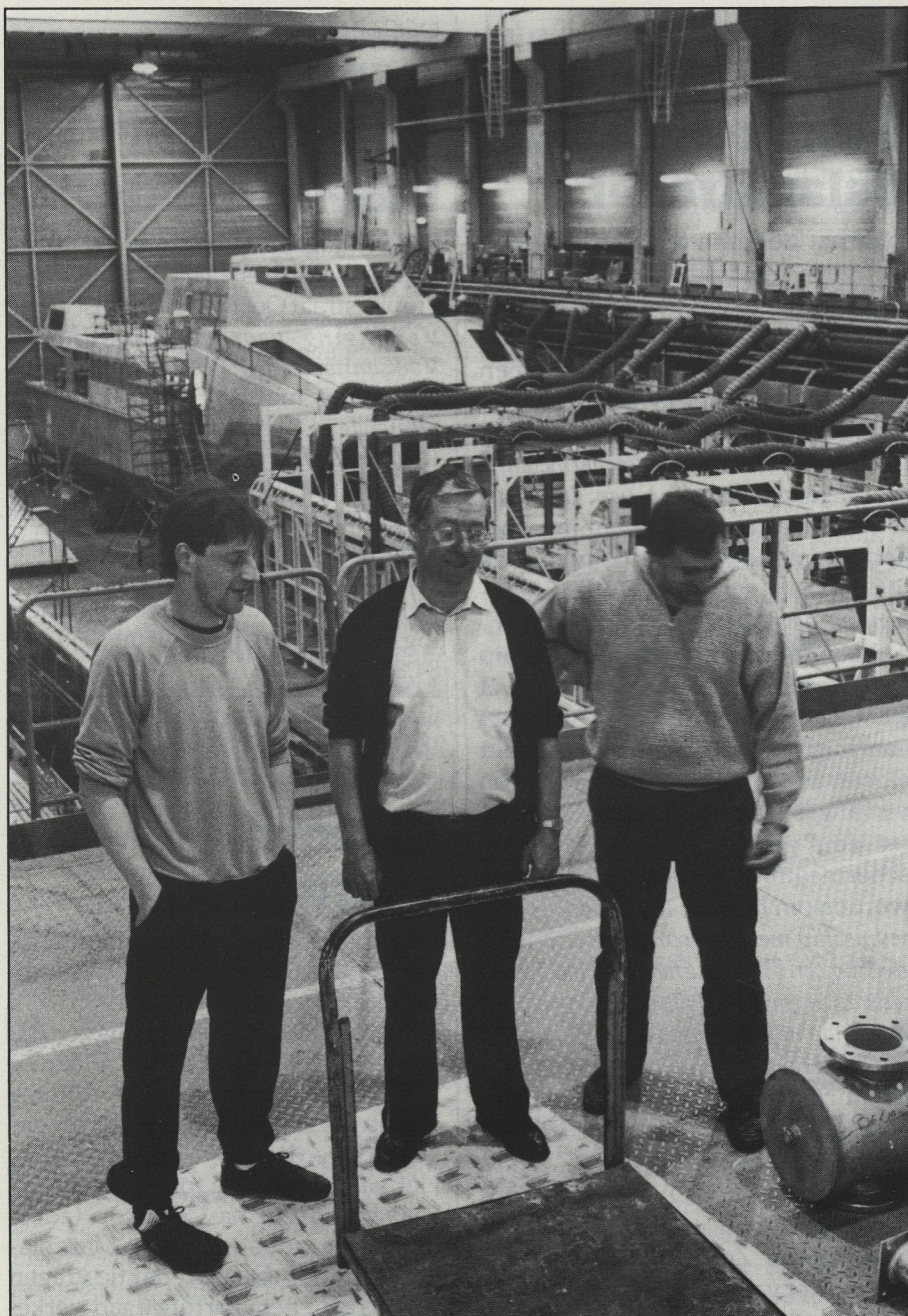
- Martin en Co
Oude Leeuwenrui 37, Antwerpen
- Compas
H. Baelskaai 15, Oostende

zee mans almanak 1994 verkrijgbaar

In Nederland:

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

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



Scheepstekenaar Gaby Casier, jarenlang aan de tekentafel bij Seghers, heeft niet lang kunnen genieten van zijn overstap. Naast hem Ivan Coulier en Jean-Pierre Dufait, twee ex-werknemers van Béliard-Murdoch. Op de achtergrond de Alexandros en er voor de mal waarin de Olga zou worden gebouwd. (Foto gw)



land en Noorwegen of Portugal), dit ter vervanging van de 24 verouderde houten mijnenvegers die allemaal dateren van de periode tussen 1950 en 1960. Verwacht werd toen dat de Europese kustmijnenveger vanaf 1992 in gebruik zou worden genomen.

Bezetting

Onmiddellijk na het faillissement werd de naam van de *Vlaamse Scheepsbouw Maatschappij* (VSM) en de *Belgische Scheepsbouw Combinatie* (BSC, niet te verwarren met de *Belgian Shipbuilders Corporation*, de verkoopsorganisatie van de groep) al naar voor geschoven. De VSM is de holding tussen BSC en Gimvindus die respectievelijk voor 51 en 49 procent in de VSM participeren. Hierdoor worden de operationele ex-BSC-werven *Fulton Marine* in Puurs-Ruisbroek, de *Scheepswerven van Langerbrugge*, de *Westvlaamse Scheepswerven in Oostkamp*, de *Scheepswerf van Hemiksem* volwaardige dochters van de VSM. In de *Chantiers Navals Meuse et Sambre* te Beez (Namen) houdt de VSM 45 procent aan, terwijl het intussen failliete *Nouveaux Chantiers de Liège-Monsin* wegviel. In september nam BSC nog de *Scheepswerf van Rupelmonde* (die instond voor de afwerking van de 10 tripartite-mijnjager) over van Mercantile-Béliard.

Ondertussen ging het personeel over tot de bezetting van het bedrijf. In de eerste plaats om aanspraken op een sociale enveloppe af te dwingen. Dat gebeurde met de goedkeuring van de curatoren. De bezetters zouden voor enig onderhoud en controle instaan. In samenwerking met de vakbonden organiseerde het personeel zich in groepen die om beurten aanwezig zijn.

Bij het ter perse gaan was het nog niet duidelijk of de curatoren al tot het ontslag van de werknemers waren overgegaan of een beperkte tewerkstelling wilden aanhouden met het oog op de afwerking van de *Alexandros*. (gw)

Visserijlicentie
te koop gevraagd
van ongeveer
1000 pk.

Reacties naar
Postbus 134
8320 AC URK
Nederland

was de kous af voor Polyship. Op het hoogtepunt van van het mijnenjagersprogramma werkten aan de Bargestraat niet minder dan 270 mensen. Meteen na de oplevering van het laatste casco lichtte de Oostendse werf een tip van de sluier over de bouw van een reeks snelle en revolutionaire SES-schepen in hoogtechnologische compositematerialen. Reeds in 1986 kondigde vice-admiraal *Pouillet* de bouw van 17 trilaterale mijnenvegers aan (samen met Neder-



Mercantile-Béliard, Polyship en Gimvindus

Béliard is een grote naam in de geschiedenis van de Oostendse scheepsbouw. *Béliard-Crighon* kwam naar Oostende na de havenuitbreiding in het begin van de jaren twintig. Terwijl de talrijke kleine werven nog steeds houten schepen bouwden, leverde *Béliard-Crighon* (sinds 1967 *Béliard-Murdoch*) metalen vaartuigen af.

De algemene vergadering van de aandeelhouders van de NV *Béliard-Murdoch* uit Antwerpen bracht op 28 december 1979 de Oostendse bedrijfstak onder in een afzonderlijke vennootschap, de NV *Scheepswerven Béliard Oostende*. Met het oog op de bouw van tien mijnenjagers in polyester werd in 1981 *Béliard-Polyship* opgericht.

In juni 1993 kwam er een akkoord met de belangrijkste meerderheidsaandeelhouders van *Mercantile-Béliard NV* om de Vlaamse overheidsholding *Gimvindus NV* een meerderheidsparticipatie (51 %) te laten nemen in de onderneming. De Antwerpse scheepsbouwholding *Mercantile-Béliard* leed het jaar voordien een verlies van 832 miljoen frank en hield zowat uitverkoop, waardoor de bekende scheepshersteller zo goed als een lege holding werd. Het bestuur van *Mercantile* bevestigde toen het vertrouwen in *Béliard Polyship* in Oostende. Bij de overname van *Mercantile* door *Béliard* in 1992 verklaarden de aandeelhouders zich bereid om een deel van de opbrengst van de verkoop van de holding te herbeleggen in de Oostendse werf. Het was de bedoeling dat *Polyship* de eerste operationele dochter zou worden van de vernieuwde holding.

Andere ondernemingen van *Mercantile-Béliard* zijn: *Grencobel* (specialist in koelinstallaties). De holding houdt verder minderheidsparticipaties aan in *Organic Waste Systems* (specialist in composteringstechnieken voor huisvuil, gevestigd te Gent), *Mécanique de Précision Paul Vanderschueren* (Brussel) en *Imadata* (gw)

OOSTENDE

(De crisis conserveren) Beschermcomité IJslandtreiler

In de vorige editie van HVB maakten we reeds melding van de verschillende initiatieven die her en der gelanceerd werden om in het zog van de beëindigingsmaatregelen een aantal typische vissersvaartuigen van de sloop te redden.

In Oostende heeft het 'beschermcomité voor de instandhouding van de laatste IJslandtreiler' contact opgenomen met het ministerie van landbouw om de uit de vaart genomen O 216 'Henri-Jeanine' de slopingpremies toe te kennen zonder dat het betreffende schip daadwerkelijk vernield wordt. Wel staat het comité ervoor in dat het vaartuig voldoende onklaar gemaakt wordt, zodat het nooit meer voor de visvangst kan dienen. De IJslandtreiler zou vervolgens door het beschermcomité in beheer genomen worden om het 'aan te wenden als museumschip met als voornaamste... doelstelling een blijvende herinnering aan de eens zo roemrijke IJslandvisserij vanuit Oostende in ere te houden.'

Het beschermcomité dat gevestigd is ten huize van de Oostendse reder (en gemeenteraadslid) *Norbert Hennaert* bestaat verder nog uit *Willy Versluys* (reder, voorzitter OVA), *Eddy Serie* (visser en auteur van het vissersboek 'nachten op Zee') en *Robert Coelus* (voorzitter van de Vriendenkring van het Noordzeeaquarium).

Aan het Oostendse schepencollege werd inmiddels ook gevraagd het schip nu reeds een potentiële ligplaats in het Mercatordok ter hoogte van het station toe te wijzen. De initiatiefnemers: 'De museumfunctie van het vaartuig kan inderdaad slechts tot zijn recht komen wanneer de exploitatie en bereikbaarheid in de optimale omstandigheden voor bezoekers en toeristen kan gebeuren,' en zij vervolgen enigszins dreigend, 'Wanneer de ligplaats door het stadsbestuur niet kan gegarandeerd worden zal het beschermcomité zich genoodzaakt zien af te haken en zou deze laatste typische Oostendse IJslandvaarder voor altijd verloren gaan.'

OOSTENDE

(De crisis weg-eten) Tafelen over Oud-Oostende

Op vrijdag 11 maart om 12 uur 's middags in feestzaal 'Ten Stuyver' Stuyverstraat Oostende organiseert de *Vereniging voor Ontspanning en Volksontwikkeling (vovo)* een etentje onder het motto 'Tafelen over Oud Oostende'. Daarop wordt verteld door *Roland Desnerck* (auteur Oostends woordenboek), schrijver *John Gheeraert* en oud-stadsbibliothecaris *Omer Vilain*. Vooraf inschrijven is noodzakelijk.

Meer inlichtingen bij Vovo, Aartshertogstraat 4 te Oostende of tel.: 059 / 50 84.80.

NOUADMIBOU

(De crisis vergeten)

Vlaams vaartuig?

De Belgische delegatie die in december 1993 naar het Afrikaanse Mauretanië trok zag in de haven van Nouadhibou een vaartuig liggen dat wel erg veel lijkt op de Vlaamse treilers die vroeger op de failliete Vlaamse scheepswerf *Béliard* gebouwd werden.

Het vaartuig op de foto ligt voor de kaai van de firma *Comacop* (adres B.P. 005 te Nouadhibou in Mauretanie, Afrique). Op de redactie vragen we ons af of het vaartuig daadwerkelijk in Vlaanderen gebouwd werd, hoe het daar verzeild geraakt is, en vooral welke visserij het daar bedrijft of gedaan heeft.

Wie er meer over weet of wie erin slaagt daarover nieuws van *Comacop* te krijgen, laat ook iets weten aan HVB.



Nieuwpoort investeert in de toekomst

Renovatie van vismijn tegen Pasen klaar

Moet de Nieuwpoortse vismijn verdwijnen? De meningen lopen uiteen. De kleinste vismijn van de kust wordt in elk geval aangepast aan de nieuwe normen. Burgemeester en schepenen hebben er de financiële inspanning voor over. Om te overleven, ook na 1 januari 1995!

Nadat de in 1953 gebouwde vismijn van Nieuwpoort in 1970 verlengd werd heeft het complex geen ingrijpende wijzigingen meer ondergaan. De huidige aanpassingsplannen liggen al jaren op tafel. De NV Belcoplan uit Oostende maakte reeds in 1987 een ontwerp. Toen zwaaide Richard Bendels nog de scepter als schepen voor visserijzaken. 'Wij moeten onze troeven blijven uitspelen, dat is in de eerste plaats klein blijven' zei de huidige OCMW-voorzitter toen. In de aangepaste plannen is de verkoopoppervlakte dan ook zowat gehalveerd. De geraamde kostprijs ging inmiddels wel de hoogte in. De 17 miljoen van 1988 zijn er nu 23 geworden. Het computergestuurde verkoopsysteem met elektronische klok en de gekoelde bevoering zijn uit besparingsoverwegingen afgevoerd. Over de modernisering van het lossen wordt evenmin nog gesproken.

Toch is het Nieuwpoortse stadsbestuur niet bij de pakken blijven zitten. De werken zijn reeds maanden geleden aangevat en het resultaat is nu min of meer zichtbaar.

Koelruimten

De funderingen zijn aangepakt, de elektrische leidingen en de dakbedekking vernieuwd. De nieuwe vloer is voorzien van de nodige afvoerkanalen. Weldra vloeit het afvalwater van de vismijn en de pakhuizen niet meer in de IJzer zoals dat nu gebeurt. Als alternatief voor de ge-

koelde vloer is nu 880 vierkante meter gepolierde oppervlakte te zien, rustend op een stabiele laag gewapend beton met een dikte van 25 cm. De afwerking gebeurt met een anti-sliplaag. Kostprijs: 10.356.000 frank, betoelaging niet afgetrokken.

Twee koelruimten, in het eerste plan nog naast het bureau gesitueerd, staan nu in het midden van de vismijn. Niet iedereen is daar gelukkig mee, omdat de vismijn hierdoor opgedeeld wordt. De grote koelcel heeft een oppervlakte van 77 m² en is bestemd voor het stapelen van vis. Sommigen vragen zich af of Nieuwpoort dat wel nodig heeft, gezien de dagelijkse verse aanvoer. De kleine koelruimte meet 49 vierkante meter en zal dienst doen als opslagplaats voor ijs. Voor de bouw van de geïsoleerde koelcellen moet 5,5 miljoen worden betaald.

Bezoekersverbod

Naast de bestaande burelen komt nu het lokaal voor de veterinaire keurder. Een uitgave van 3.314.000 frank. Een muurtje scheidt de verkoopsruimte van de rijweg. Straks komen daar nog grote vensters bij. Dit gebeurt niet met de bedoeling om de bezoekers uit de verkoophalle te houden. De nieuwe hygiënische normen laten immers gewoon geen bezoek meer toe. Een dagje Nieuwpoort zal dan zonder een ochtendlijk bezoek aan de visveiling moeten verlopen. Het zal trouwens niet aan te raden zijn om zich tijdens de

Dossier Nieuwpoort uitgesteld

Guido Walters, die van plan was een afgewerkt dossier Nieuwpoort in HVB te publiceren, zag zijn plannen gedwarsboemd door een bijzonder drukke, zeg maar destructieve, vergadermaand.

Te elfder ure slaagde hij er dan toch in een massa Nieuwpoortse gegevens aan elkaar te breien. Wel honderd kolommen cijfers en grafieken, waar nu wel nog enige letters aan toegevoegd moeten worden.

Sorry, Nieuwpoortenaren! Ooit komt dat dossier Nieuwpoort er. Zeker weten.

verkoopuren op de smalle rijweg te bevinden. De elektrische heftrucks (fossiele brandstof is eveneens verboden) zullen er constant op en afrijden. Het vistransport van de veiling naar de pakhuizen zal gebeuren langs een drietal smalle doorgangen. Te smal! is de kritiek die nu reeds de kop opsteekt.

De deadline voor de aanpassing van de vismijn is 1 januari 1995. Nieuwpoort zal op tijd klaar zijn. Tegen Pasen moet het ergste leed immers geleden zijn. Op dat ogenblik zal de Nieuwpoortse vismijn een totaal ander uitzicht hebben verkregen, al was het maar door de witte pakken die het vismijnpersoneel om hygiënische redenen moeten dragen.

De renovatie van de pakhuizen staat los van de overheidsinvesteringen. De handelaars die een lokaal in huur hebben moeten zelf instaan voor de kosten. Een andere tegenvaller is dat er geen detailverkoop meer toegelaten is in de vismijn. Niet alle huurders staan de springen om geld te stoppen in de kleine pakhuizenruimten. Sommige handelaars opteren voor nieuwbouw op het Kaaplein.

De Nieuwpoortse gemeenschap kon aan de investering niet onderuit wil ze de vismijn behouden. Het gaat om de tewerkstelling en de bevoorrading van de bloeiende vishandel aan de Westkust. Voor het jaarlijkse deficit van de stedelijke vismijn van pakweg drie miljoen moet het stadsbestuur het niet laten. Dank zij de vismijn vloeit er langs andere kanalen toch ook iets terug naar de stadskas. (gw)



Nadat de Oostendse Onder-

linge Visafslag vorige maand al haar trouwste reders en bemanningen in de bloemetjes gezet had, was het op carnavalmaandag 14 februari de beurt aan de Zeebrugse Visveiling (ZV) om haar vissers te vieren. In de kantine van de nieuwe veiling werd de inmiddels traditionele receptie georganiseerd ter ere van de vissers die daar de beste besommingen maakten.

Zeebrugse Visveiling huldigt verdienstelijke reders en bemanningen

In zijn inleidend woordje verwees directeur Freddy Pollet naar de concurrentiestrijd tussen de vismijnen. 'Sommigen zien die strijd als een gevecht tussen de Belgische visveilingen en meer bepaald tussen deze van Oostende en die van Zeebrugge. Zij

zijn verkeerd. Het is eerst en vooral een gevecht tussen de Belgische visveilingen enerzijds en de buitenlandse, vooral de Nederlandse, anderzijds.'

'Natuurlijk moeten reders bij de keuze van hun vismijn hun rendabiliteit in het oog houden', zo ging de directeur verder, maar de nabijheid van de vismijn bij de visgrond mag niet allesbepalend zijn, 'de reders moeten ook aan de toekomst denken.'

Uit een vroegere ervaring (in de landbouwsector) haalde Pollet vervolgens een voorbeeld dat de reders tot nadenken moest doen stemmen. 'Ik heb het toen meegemaakt dat een groot Belgische bedrijf in Nederlandse handen kwam,' zo stak hij van wal, 'Wel, vandaag is dat Belgisch filiaal door het Nederlandse moederhuis gesloten, en dat terwijl alle Nederlandse filialen nog steeds functioneren.' De boodschap is duidelijk. Op korte termijn mag het dan al lonend zijn om naar Nederlandse afslagen uit te wijken. Op lange termijn doe je er goed aan in eigen land te veilen.

Slecht jaar

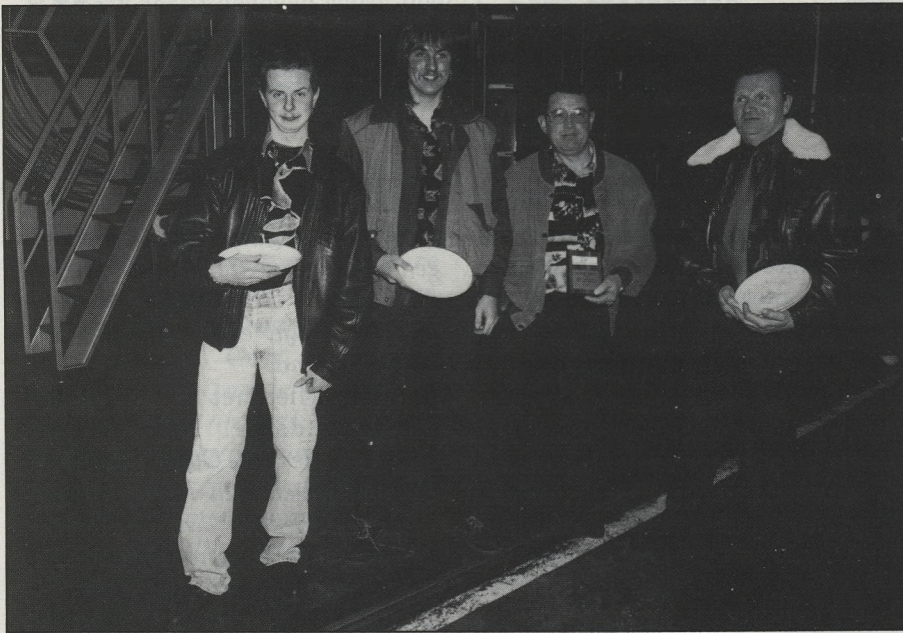
Vervolgens boog Pollet zich over de resultaten van 1993. 'Het was vorig jaar geen goed jaar voor de visserij in het algemeen en voor de Z.V. in het bijzonder. Dat komt doordat de resultaten van de Belgische vismijnen vooral afhankelijk zijn van de tong'. Nu werd in 1993, volgens directeur Pollet, weliswaar 30% meer tong aangevoerd dan het jaar daarvoor, toch lag de totale opbrengst niet hoger. De ZV noteerde voor deze soort zelfs een gemiddelde prijsdaling van 25 frank per kilo. Hij vond daarvoor drie redenen:

1. De tong- en scholprijs wordt niet in België gemaakt, maar in Nederland. De Nederlandse gulden heeft verleiden jaar haar positie tegenover de munten van de klassieke exportmarkten (US dollar, Italiaanse lire, Spaanse peseta) gevoelig versterkt. Voor die landen werd de tong dus duur en daardoor zijn we een aantal exportmarkten kwijtgeraakt.



Boven: bemanning van de Z 582 'Assanat': schipper-mede-eigenaar Franky Van Troyen, machinist Peter De Graeve en matroos Johan Seghers. Onder: Bemanning van de eurokotter Z 85 'Morgenster': schipper Alex Ducordier, machinist Roland Devos en matrozen Alain Dierickx en Jean Brouckaert. (foto's Georges Poupaert).





Boven: In de categorie 'Kreeftenputters' werd de trofee in de wacht gesleept door de O 206 van de rederij Deckmyn-Lambrecht, met schipper Jean-Pierre Goossens. Onder: Bij de 'grote boomkoraartuigen' was de Z 98 'Op hoop van zegen' van reder Stanley Van Torre laureaat. Schipper Leon Compennolle, machinist Patrick Deley, scheepsjongen Brian Vandevelde en matrozen Stefaan Dieryckx, Stefaan Vileyn en John Dussoir deelden in de prijzen. (foto's Georges Poupaert)



2. De economische crisis heeft het voedingspatroon van de consument veranderd. Er wordt merkwaardig genoeg niet op de eerste plaats bespaard op kledij, wagen en reizen, maar wel op voeding. Er wordt bijvoorbeeld uitgekeken naar goedkopere visproducten, waardoor ook hier de tong weer uit de boot valt. Deze vaststelling wordt overigens bevestigd in de groetensector waar hetzelfde verschijnsel zich voordoet bij producten als tomaten en sla.

3. Op de markt is elk voedingsprodukt

een concurrent van een ander. Door de invoer van goedkope vis van buiten Europa wordt de tongmarkt nogmaals kleiner.

Maatregelen

'Zal die toestand volgend jaar verbeteren?' zo vroeg Pollet zich af en hij moest het antwoord schuldig blijven, 'Ik weet het niet, ik kan het alleen maar hopen, maar het is inmiddels duidelijk geworden dat de Belgische veilingen aan één touw moeten trekken. We moeten de regering vragen om (binnen de grenzen

van hetgeen de E.U. terzake toestaat) financiële voordelen toe te kennen aan reders die trouw in België komen veilen. Zij die bijvoorbeeld 75% van de vangsten in België aan de man brengen zouden dan genieten van deze regeringsmaatregelen. Degenen die daar geen aanspraak op willen maken, zouden uiteraard niet aan de thuishaven gebonden zijn.' zo tekende de Zeebrugse vismijndirecteur een plan voor politieke actie.

School

Tenslotte liet hij niet na om zich uit te spreken over het bijzonder actueel probleem van de visserij scholen. 'De visserij zal maar een toekomst hebben als de bemanningen goed opgeleid worden. Ik ben voorstander van een sanering in het visserijonderwijs, maar er kan geen sprake van zijn dat de visserij school van Heist verdwijnt, net zomin als dat kan voorwat Oostende betreft. Als diescholen dan gerund worden door één of door twee besturen doet hier verder niets terzake. Belangrijk is dat zowel te Oostende als te Heist nog een volwaardig visserijonderwijs verstrekt wordt'.

Prijzen

Tenslotte deelde Pollet nog mee dat er volgend jaar een zesde categorie ingeschakeld wordt bij het toekennen van trofeeën voor de beste besommingen. De categorie 'grote boomkorvaartuigen' wordt dan in twee gesplitst.

Dit jaar echter werden de prijzen nog steeds onder vijf vaartuigen verdeeld. Voor de boomkorvaartuigen ging de trofee, net zoals verleden jaar overigens, naar de Z 98 'Op Hoop van Zegen' van reder Stanley Van Torre en schipper Compennolle; vaartuig dat in 1993 hoogstens twee keer NIET in Zeebrugge geveild heeft. Bij de Euronkotters was het de Z 85 'Morgenster' van Henri en Marie-Louise Luyckx van rederij De Flamingo die met schipper Alex Ducordier voor het eerst de beste besomming in de wacht sleepte. Bij de kreefteputters ging de prijs naar de O 206 'Krisjean-Henson' van de rederij Deckmijn & Lambrecht. Het was de tweede keer dat de O 206 met medeëigenaar-schipper Jean Pierre Goossens de trofee mee naar huis nam. Bij de categorie garnalvaartuigen viel de prijs in handen van de Z 582 'Asannat' van de rederij Versluys-Van Troye. Schipper Franky Van Troye mag de trofee voor het eerst op zijn kast zetten. (fv)

Begin mei in de boekhandel

De Oostendse Kapers

nieuw!

IN MEI VERSCHIJNT het boek 'De Oostendse Kapers' van Walter Debrock. In dit geschiedkundig werk wordt voor het eerst een volledig overzicht gegeven van de activiteiten van deze zeevaarders. Vooral in de XVIIde eeuw hebben deze te Oostende een nooit geziene rijkdom gebracht; een welvaart zo groot dat men in het buitenland vermoedde dat de deuren van de Oostendenaars met goud beslagen waren.

DE OOSTENDSE KAPERS! Dat het hierbij niet om een incident in de geschiedenis gaat, bewijst het grote aantal namen dat in het boek ter sprake komt. Achteraan in het boek heeft de uitgever overigens een *personenregister* aangebracht waarin niet minder dan 500 namen opgenomen werden die in het boek voorkomen. Een belangrijk deel daarvan zijn namen van Oostendse en Nieuwpoortse kapers.

Oostende, XVIIde eeuw

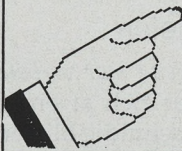
Tientallen kaperfamilies brachten regelmatig hun prijzen binnen de muren van Oostende en vergrootten zodoende de welvaart in de stad. Dat die kapers geen doetjes waren bewijzen hun heldendaden waarbij o.m. *Piet Hein* en *Jan Bart* en de Nederlandse admiraal *Herman Kleuter* betrokken waren en... het onderspit moesten delven. Ook de grote rol die de *zeegeuzen* in de kapersgeschiedenis gespeeld hebben, komt in het boek tot zijn volle recht.

In het werk wordt verder benadrukt dat kapers géén zeerovers waren, dat ze zelfs overladen werden met eerbewijzen en dat ze een belangrijke bijdrage leverden tot de verdediging van de Europese kusten. Die oorlogsbijdrage gebeurde dan wel telkens ten voordele van de

heerser van het moment, waardoor op een bepaald ogenblik de merkwaardige situatie ontstond dat Oostendse en Nieuwpoortse kapers met elkaar in de clinch gingen, daar waar ze net daarvoor nog zij aan zij gestreden hadden. Niet dat beide partijen er slechter van werden. Debrock: *Doordat de oorlogen die Spanje in de 17de eeuw voerde bijna altijd gingen tegen Frankrijk, Engeland en Holland, landen met een sterke zeemacht, hebben de Oostendenaars de toestand grondig kunnen uitbuiten. We mogen zeker stellen dat de Oostende kapers rijkdom in Oostende brachten. In 1667-'68 werden op 9 maanden tijd 81 grote prijzen binnengebracht. De buit wordt dan op één miljoen tweehonderd-duizend guldens (van die tijd!) geraamd. Van 1690 tot 1710 vin-*

den we een totaal van 800 vermeldenswaardige prijzen. Er worden fortuinen vergaard. Louis Le Mel, een Luikenaar die te Oostende kaper wordt verzamelt in drie maanden tijd een fortuintje van 300 000 pond.'

Uiteraard liep het niet altijd van een leien dakje. Debrock: *Het einde van de grote Oostendse kaper Jan Jacobsen kan hierbij als illustratie dienen. De man boort tijdens een gevecht het schip van de Nederlandse admiraal Kleuter in de grond, maar daarmee is het niet afgelopen. Hij wordt omsingeld, weigert te vluchten, gaat het gevecht aan en wanneer hij ziet dat de toestand wanhopig wordt slingert hij een brandende toorts in het buskruit. Samen met de reeds juichende overwinnaars vliegt hij de lucht in!*



S, A...	Flan...
rinsen, François 62	142, 144, 155
Ornelissen Antoon, 71, 73-74,	Flanderin, Andreas...
6-77, 92, 107-108, 129	142
Cortes, Fernando 13	Flanderin, Jacobus 138
Courne, Andreas, 52, 94	Flanderin, Joannes-Baptista
Cousyn, Jacobus 48	142
Cousyn, Jan 76	Fonteyne, Katherine 137
Craemer, de 26	Forbin 95, 126, 127-128, 132-
Cromwell 29	133
Crop, Enghel 24	Franck 132
Cruyzer, Pieter de 42	Francke, Jacob 38, 61-62, 77,
Cuffez, A. 98, 106	94, 122, 124
Danser, Simon de 8	Frans, Joannes 85
David, Jan 103	Fyck, Herman 65
Deilenbergh, Ferdinand, 130	Garcia, Juan 14
Delavoet, Jacob 27	Gerrebrantz, Jacob 73, 75-77,
Delbaere, Joseph 142	107, 122, 129, 132
Demaere, A. 142	Gerrebrantz (Gerrenbrandt)
Derudder (De Rudder),	Joris 75
Nicolaes 35, 60, 62	Gerritsen, Willem 58
Dial (Dyckel), Robert 61	Getelinck, Jan 113, 133
Diericxen, Pieter 62-63	Gibson, Richard 30
Dijck (Dycke), Willem van 18	Gindertael(n), Jan Van
Dudal, Jacob 39	Gournay, Thomas 37-
Duenas, de 120	51, 69, 72, 81, 83, 99
Duyts, Jacobus Den 104-105	Grysperre, de 61
Dyserin, Frans 44	Haes, Pieter de 145
Eblet (Eblet, Ebeledz,	Hamilton, James 7
Eblet, Iblet,	Hamilton, Jacobu
ons 76-77, 95-	Hamilton, John 1
98-133,	...

Het 160 bladzijden tellende boek over de Oostendse kapers wordt afgesloten met een personenregister waarin meer dan 500 namen voorkomen.

Oostende, XXste eeuw

Het boek dat uitgegeven wordt door de uitgeverij 'De Lachende Visch' wordt mede gesponsord door 'Horeca Middenkust vzw', de beroepsorganisatie van horeca-uitbaters uit Oostende en omliggende. Voorzitter Michel Bero heeft daarvoor zijn redenen: *'Het is toch wel merkwaardig dat andere Vlaamse steden stuk voor stuk een sterk punt maken van hun verleden. Brugge, Gent, Kortrijk... overal wordt bijzondere aandacht besteed aan het historische erfgoed. In Oostende bestaat niet echt zo'n traditie, enig folkloristisch weerwerk niet te na gesproken. Ten onrechte! Walter Debrock bewijst met zijn boek dat ook Oostende een roemrijk verleden heeft dat meer is dan een stuk folklore. De stad Oostende en de horecasector hebben er overigens alle belang bij dat dit verleden in eer hersteld wordt, al is het maar omdat er zodoende een bijkomende toeristische markt open komt te liggen'*

Voorverkoop

Het boek komt begin mei op de markt, zodat ook de zomertoeristen het werk zullen kunnen kopen. Het telt 160 bladzijden en de voorverkoop (zie kader) is in handen van HVB. De eerste honderd exemplaren van het werk worden genummerd en ondertekend door de auteur. (fv)

De auteur

Walter Debrock is een rasechte Oostendenaar en werd er geboren op 13 februari 1911.

Als ere-voorzitter van de marine-academie, ere-voorzitter van de Raad van Beheer van de Vrije Universiteit Brussel en auteur van een onnoembaar aantal publikaties over de meest verscheidene onderwerpen is hij ongetwijfeld een van de vooraanstaande Vlaamse intellectuelen.

Tijdens zijn studententijd aan de Gentse universiteit, waar hij zijn doctoraatstitel in de klassieke filologie behaalde, was Debrock voorzitter van de studentengenootschap 'tZal Wel Gaan'. In het beroepsleven was hij leraar-prefect, directeur-generaal van het middelbaar en het normaal onderwijs en administrateur-generaal van de Diensten voor Nederlandse Cultuur. Vanaf 1971 was hij buitengewoon docent aan de V.U.B. en zoals gezegd voorzitter van de Raad van Beheer van dezelfde universiteit.

Verder speelde hij een rol in het culturele leven via zijn functie in het hoofdbestuur van het Vermeylenfonds, zijn engagement in het overlegcentrum voor Vlaamse Verenigingen en als voorzitter van de Cultuurraad voor Vlaanderen. Tot 1987 was hij ook voorzitter van de Marine Academie. Sinds 1988 levert Debrock regelmatig bijdragen aan HVB.



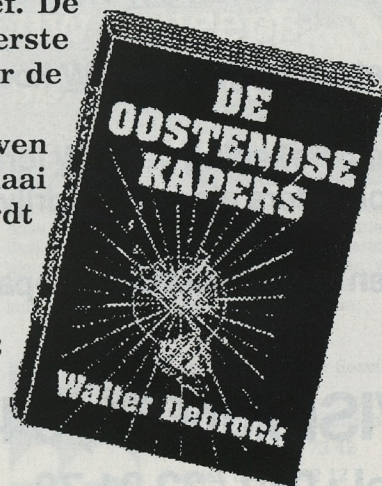
**Intekenen
kan!!!**

'De Oostendse Kapers' van Walter Debrock, wordt het ultieme werk over deze bijzondere categorie van zeevaarders die van Oostende een welvarende zeestad gemaakt hebben.

Het boek telt 160 bladzijden en kost in voorverkoop 499,- bef. De eerste honderd exemplaren worden gereserveerd voor de eerste intekenaars. Zij hebben recht op een genummerd en door de auteur ondertekend exemplaar.

Wie wil voorintekenen kan dat doen door 499,- over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 2 te Oostende. Vermeld: *De Oostendse Kapers*. Het boek wordt vóór 1 mei gratis naar de voorintekenaars opgestuurd.

* Geïnteresseerden uit Nederland betalen 29,- Hfl op rekening 64.14.29.592 van Crédit Lyonnais Bank Nederland (Sluis), ten name van Liefkemores; H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende. Vermeld: *De Oostendse Kapers*.



APS-staking nadert ontknoping

HET ZIET ER naar uit dat de APS-staking op een cruciaal moment aangekomen is. Achter de schermen worden momenteel belangrijke contacten gelegd tussen vooraanstaande politici en geïnteresseerde zakenlui. Belangrijk, want het zijn deze laatste die oordelen of ze al dan niet bereid zijn in de sector te investeren, waardoor ze meteen de beslissing nemen de APS-staking al dan niet van een roemloos einde te redden.

De stakers kunnen anders wel een doorbraak gebruiken. Meer dan 150 dagen staan ze op de bres, het kan dan ook niet anders of de tekenen van vermoeidheid beginnen zich duidelijk te manifesteren.

De februari maand is voor de negen stakende APS-scheepsbouwers overigens niet onbelangrijk geweest. Op 3 februari sprak het Hof van Beroep zich immers uit over het conflict. Herinneren we er vooreerst aan dat APS-zaakvoerder Ponjaert vroeger door de rechtbank in het gelijk gesteld werd. Als eigenaar van de werf leed hij door de staking schade, zo stelde hij, en zo dacht eerst ook de recht-

bank erover. De stakers werden dan ook gesommeerd onmiddellijk alle obstakels van voor de poorten weg te halen. Nadien werden ze ook nog geconfronteerd met vers aangevoerde zogenaamde 'werkwilligen' die samen met de deurwaarder de werf wilden betreden. De stakers lieten wél de deurwaarder binnen, de 'verse arbeidskrachten' werden echter vriendelijk maar dringend verzocht de staking niet te breken. Het arrest van het Hof van Beroep sprak nu heel andere

t a a l .

P o n -



Voor de namen, zie achteraan dit artikel

jaert mag dan al eigenaar zijn, zo stellen de raadsheren, er zijn ook andere elementen die in overweging genomen moeten worden. En omdat inmiddels gebleken was dat APS haar sociale verplichtingen ten aanzien van de arbeiders nooit heeft nagekomen en omdat Ponjaert evenmin blij gegeven heeft tot een verzoening te willen komen, stelde dat Hof van Beroep dat de stakers alle recht hadden om hun eisen kracht bij te zetten. Op hun gedrag was niets aan te merken, zo meende men nu. Van zodra dat arrest bekend was, brachten de stakers dan ook prompt de barricaden weer aan.

Strafrechterlijk

De raadsman van de stakende scheepsbouwers heeft vervolgens beslist om Ponjaert ook correctioneel te vervolgen. Indien hij zodoende strafrechtelijk veroordeeld wordt, kan hij in de toekomst alvast geen ondernemingen meer leiden. Een goede zaak voor iedereen, zo denken de negen luidop.

Op 14 februari vorderde de R.S.Z. dan voor de Arbeidsrechtbank te Oostende 2,6 miljoen niet betaalde RSZ-bijdragen van de scheepswerf. Bij afwezigheid van de APS-directie

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

Panelgesprek

De Christelijke vakbond ACV organiseert op vrijdag 11 maart 1994 om 19.30 uur in de Volksbond, Dr. L. Colenstraat 7 te Oostende een panelgesprek over de vraag:

IS ER NOG TOEKOMST VOOR DE VLAAMSE VISSERIJ?

Pannellleden zijn: **Bernard Maenhoudt**, kabinetchef bij minister-president Van den Brande, **Laurent Van Depoele**, E.U.-directeur 5b-gebieden, **Fred Wittevrongel**, directeur van de Rederscentrale, **Dirk Demaeght**, aalmoezenier van de visserij en **Michel Claes**, secretaris van de Christelijke Centrale voor de Visserij. Het debat wordt gemodereerd door **Fernand Jonckheere**, verbondssecretaris van het ACV.

Boek over APS-staking in de maak

De negen APS-stakers liepen al langer met het plan rond. Ze hadden gedurende al die tijd genoeg meegemaakt, zo vonden ze, om iemand te vragen een boek over hun belevenissen te schrijven. Die iemand werd tenslotte Flor Vandekerckhove, hoofdredacteur van HVB, jawel van dit blad hier. Het was het dagblad Het Volk dat als eerste het nieuws bracht. In het artikel dat daarover op 10 februari verscheen zegde Vandekerckhove dat hij het project niet zo maar op zich nam: *'Ik heb het aanvaard onder een aantal belangrijke voorwaarden. Eerst wilde ik duidelijk stellen dat ik het boek als auteur zou schrijven en niet als propagandist. Ik wil een literair werk maken, eigenzinnig, zeg maar "raar" en geen informatieve knipselbundel, geen pamflet. Ten tweede wou*

ik niet op het tempo van de staking schrijven. Ik wil me niet engageren om een boek af te leveren dat verschijnt de dag dat de staking stopt. Ik vraag tijd op om afstand te nemen van de gebeurtenissen en deze literair te verwerken.' Tegelijk wil Vandekerckhove afrekenen met de tijdgeest die wil dat alles vlug vlug gebeurt, hij wil zich ook afzetten tegen de trend waarbij het geschreven woord meent te moeten concurreren met de televisie; een strijd die het so wie so verliest. Vandekerckhove: *'Daarom wil ik bewust niet op tempo van de televisie schrijven: vandaag gebeurt iets en 's avonds is het op het scherm te zien. Je hebt geen enkele kans wanneer je een medium op zijn eigen terrein aanvalt. Een boek moet een andere waarde hebben. Je moet het laten rusten, weer ter hand nemen, de teksten laten bezinken. Televisie is direct. Daar is alles een kwestie van*

seconden. Voor een boek moet je uren, dagen, weken uittrekken. Dat geldt zowel voor de schrijver als voor de lezer.' Het boek wil ook verder ook de sfeer op een visserijwijk schetsen, want de auteur is er rotsvast van overtuigd dat de visserij een zeer zware stempel geslagen heeft op het APS-staking. Vandekerckhove: *'Een markant gegeven is ook de plaats van het gebeuren: ten oosten van Oostende, in een gebied dat van, voor en door de visvangst leeft. Alles is er ter plaatse aanwezig: vissers, arbeiders, rederijen, scheepswerven, een eigen blad en een woonwijk. Ten opzichte van Oostende ligt het gebied geïsoleerd, zeg maar gemarginaliseerd, want het ligt "over de brug". Sommige Oostendse gemeenteraadsliden zijn hier waarschijnlijk in geen twintig jaar geweest. Ook dat is de APS-staking!'* (ed.v)

en van haar advocaten werd vonnis bij verstek gevraagd, uitvoerbaar bij voorraad. Dat wil zeggen dat de uitspraak onmiddellijk moet toegepast worden. Deze uitspraak wordt verwacht op 14 maart.

Lange weg

Het ziet er verder niet naar uit dat de stakers daarmee van hun lijdensweg verlost zijn. Na 14 maart moet het vonnis nog betekend en uitgevoerd worden. Vervolgens moet de RSZ naar de Rechtbank van Koophandel stappen om de faling van het bedrijf te vorderen. Heel die procedure kan nog twee maanden in beslag nemen. Waarschijnlijk wachten eventuele potentiële kandidaat-overnemers de faling af om daadwerkelijk in hun kaarten te laten kijken. Wellicht zullen we dan pas weten of die kandidaat-overnemers ernstig genoeg in

de zaak geïnteresseerd om ook baar geld op tafel te leggen.

Petitie

Inmiddels blijven de stakers niet bij de pakken zitten. In visserijmiddens circuleert momenteel een petitie die zich uitsprekt voor het behoud van minstens één visserij-scheepswerf te Oostende. Het is de bedoeling om in een eerste fase een aantal personaliteiten te laten tekenen om vervolgens de bevolking via de petitie voor het behoud van de scheepsbouwsector te sensibiliseren. Een thematiek die met het faillissement van Beliard Polylship weer erg op het voorplan gekomen is. (fv)

Tekening vorige bladzijde: 1. Colman, 2. Renoult, 3. Degrijse, 4. Hubrouck, 5. Ponjaert, 6. Steen, 7. Cuvelier, 8. Bauwens, 9. Van Gheluwe, 10. Theys.



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



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

Licensed by

LIPS
PROPELLERS

Toen er nog geen tunnel was 30 jaar geleden bedwongen taxichauffeur Soepe en Raymond Rousselle het Kanaal

STRAKS IS HET dertig jaar geleden dat Raymond Rousselle, de zes jaar jongere broer van Robert, alias Soepe (en gecoacht door die laatste) na twee mislukte pogingen het Kanaal overzwom.

Als taxichauffeur kent Soepe de Oostendse visserij. En de vissers kennen Soepe. Een reden te meer om het gedurfde avontuur van de twee broers nog eens op te rakelen. Broer Raymond toeft momenteel voor twee jaar in Portugal waar hij als perswerkmanager van Ford-Genk betrokken is bij het opstarten van een nieuwe fabriek voor de produktie van een nieuw spacewagenmodel. Geen nood, Robert Soepe heeft heel het verhaal in het geheugen en op de tong.

Taxidriver Robert Rousselle rijdt als 'Soepe' door het leven en door de Oostendse visserij. 'Die naam erfde ik ooit omdat ik jarenlang soep aan huis ventte voor m'n vader die een soepronde van de oude bekende Oostendse coöperatieve S.E.O. in concessie had'. 27 jaar geleden gestart met één taxi runt Soepe nu een minivloot die onder de

O.T.O.-vlag door de regio toert. Omdat Robert Rousselle nooit vies is geweest van de visgeur in z'n taxi('s) als hij afgemonsterde vissers met hun deelvis aan boord krijgt, is 'Soepe' in de Oostendse visserij een begrip. 'In betere tijden, toen er wekelijks nog 2 à 3 IJslanders in Oostende aanmeerden, was het voor de visserstaxi's een voortdurend

pendelen tussen kaai en visserskwartier. Dag en nacht! Als er vroeger een IJslander met 10 man aan boord toekwam, stonden er zeker 8 taxi's hen op te wachten op de kaai. Maar die visgeur blijft natuurlijk hangen in je wagen en voor een begrafenis- of huwelijksrit komt dat niet altijd zo gelegen!

Ooit kwam ik aan de vismijn toe met een splinternieuwe Chevrolet. Normaal had ik op de zetels doorzichtige plasticshozen, maar bij die wagen waren er nog geen. In de koffer had ik ook vlug enkele kranten open gelegd om het meeste vis op te vangen. Ik kom aan de kaai, alles wordt ingeladen: vuile was en een panger vis. Op dat moment passeert een vriend van m'n klant-visser en die laatste offreert hem een poosje vis. Ik sta direct klaar met krantepapier waarmee hij z'n handen kan schoonmaken voor dat hij instapt. Een overbodige luxe vindt m'n klant die z'n vette handen aan de achterzijde van z'n broek veegt en zich dan op m'n nieuwe fauteuils neerploft. En dan vraag je je soms af hoe je aan die reuk komt!' grolt Soepe lachend.

'Ooit bestond 90 % van ons cliënteel uit Oostendse vissers. Veel die IJslandvaarders hadden geen echte thuis en lieten zich bij aankomst direct maar één van die typische kroegen in het visserskwartier voeren: de "Celta" in de Kaaistraat of het "Fonteintje" bijvoorbeeld. Als taxichauffeur kon je toen een leven maken door weg en weer te rijden met klanten tussen de vismijn en het laatstgenoemde café waar de baas, "De Poere" instond voor de verdeling van het drinkgeld'.

Soepe kan uren verhalen opdissen uit de visserij. In 1988 heeft HVB trouwens enkele van die verhalen gebundeld onder de rubriek 'Tussen Soepe en patatten'. En Robert Rousselle heeft nog heel wat anekdotes in petto.

Maar vandaag blikken we met hem terug op de memorabele Kanaal-zwemtocht van z'n broer Raymond. Nu precies 30 jaar geleden. Als aperitief op het interview serveert Soepe ons een op video overgetapte 8 mm-film over de diverse overtocht-



'Ik was mijn broer kwijtgeraakt. Intussen was deze te Middelkerke op het strand beland en had er, bedekt met klonters koudewerend vet en met een vervaarlijke zwembril op, een vrouw, die hij een lift gevraagd had, de stuipen op het lijf gejaagd.



De gebroeders Rousselle in actie: Raymond zwemt bij anchte in het water (op de foto is alleen maar de badmuts te zien), en Robert volgt hem op de voet.

pogingen. Een goedbedoelde zwart-wit amateursopname die met z'n wazige en grijze beelden dit avontuur nog meer legendarisch kleurt. Soepes *offscreen* commentaar, dertig jaar na de feiten, is geen overbodige luxe.

Van 't een komt 't ander

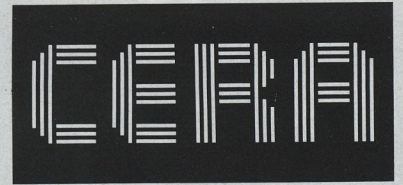
In een vorig leven was Robert Soepe samen met *Pierre Van Vooren* zomers strandredder in Bredene. Daar vertelt die laatste dat hij zinnens is het Kanaal over te zwemmen en hij engageert Soepe als verzorger. We schrijven 1962. Omwille van het slechte weer mislukt Van Voorens poging en nog diezelfde vroege ochtend keert Robert Rousselle vanuit Cap Griz Nez terug met de Bredense advocaat en

zeilfanaat *Henri De Meere* die hem polst om zelf een poging te wagen.

Twee mislukte pogingen

Dat ziet Soepe niet meteen zitten maar hij speelt de bal door naar z'n broer Raymond die er wel oor voor heeft. Beide broers bijten zich nu in de uitdaging vast. onder het kritisch oog van Robert trekt Raymond z'n baantjes in het zwembad, zwemt hij van Brugge naar Oostende in het kanaal, dobbert hij soms 10 uur per dag in de Spuikom rond en — van zodra het weer het toelaat — maalt hij z'n kilometers in zee. Coach Robert volgt in z'n zog en geeft z'n instructies vanop een speciaal voor dit doel aangekochte kleine garnaalschuit.

Op 29 juli 1963 stapt Raymond op het



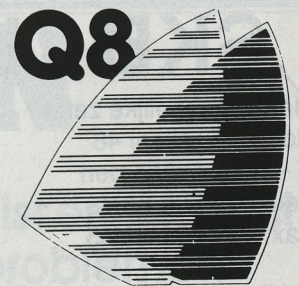
strand van Cap Griz Nez het water in voor z'n eerste poging. Een 'Algerine' van onze Zeemacht escorteert en Robert roeit met een jol van de Bredense reddingsdienst naast z'n broer. Door een navigatiefout wordt er wel lang gezwommen maar vordert men niet vlug genoeg. Omdat Raymonds schouder na uren vechten tegen stroming en tij totaal verlamd is, wordt de poging gestaakt.

Een tweede poging, op 31 augustus, lijkt te zullen slagen, maar in het gezicht van de Engelse kust komt de zwemmer in een onweer terecht, de zee wordt woest en het risico dat Raymond op een rots wordt gesmaakt is te groot. Noodgedwongen wordt ook die poging gestaakt. Robert: *'Het duurde nog ongeveer één uur voor we hem aan boord van de St-Eloi, een garnaalschuit uit Gravelines die we hadden gehuurd, konden trekken. Door de koudewerende vetspecie waarmee hij was ingesmeerd en de zware deining ontglipte hij ons altijd weer'*.

Sponsors waren nog niet uitgevonden

In dat jaar lukte het *Pierre Van Vooren* wèl en wordt daarmee de tweede Belg

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



Foto boven: Raymond Rousselle wordt ontvangen op het Oostendse stadhuis waar burgemeester Piers hem in de bloemetjes zet. Foto onder: in het ouderlijk café: van links naar rechts, Norbert Salliau, Raymond Rousselle, vader Louis Rousselle en moeder Maria met nog enkele feestvierders.



(na de Waal *Dumoulin*) die het Kanaal overzwemt.

Maar de broers Rousselle geven het niet op. Omdat er nog geen sponsers zijn uitgevonden, worden met als inzet een konijn of ham, kaart-toptafelen pitjesbakavonden georganiseerd om de kosten van de derde poging te kunnen delgen. Tijdens de volgende winter wordt het trainingsschema nog strakker dan vroeger aangehouden: powertraining, *footing* en zwemmen.

'De stuipen op het lijf' en andere straffe verhalen

De ene dag toegespitst op uithouding, de andere dag op snelheid. Robert lacht zich vandaag nog altijd warm aan de vele anekdotes uit die intensieve trainingsperiode: *'Op een dag stond het traject Nieuwpoort-Oostende op het programma. Pas buiten het staketsel in Nieuwpoort begon de motor van m'n volgbootje te sputteren en viel toen uit. Terwijl ik de motor nazag dook m'n broer het water in, richting Oostende. Toen ik ontdekte dat ik zonder brandstof zat, was ik al in de branding terechtgekomen en snakten de golven me op een golfbreker. Met een gebroken roer en zonder motor leek de situatie uitzichtloos. Gelukkig kon ik rekenen op toegesnelde hulp vanop het nabije staketsel van waarop ze me met een lijn uiteindelijk de haveningang weer konden binnentrekken. Ondertussen was m'n broer in Middelkerke het strand opgestapt en joeg hij daar, onder de klonters beschermend vet en met z'n zwembril op een vrouw, die hij om een lift verzocht, de stuipen op het lijf.*

Op een andere keer zien we ter hoogte van Oostende een maalboot die recht op ons afstevent. Tijd om m'n broer aan boord te hijsen is er niet meer, ik kan alleen nog een lijn om z'n middel slaan en full speed met m'n broer om sleeptouw uit het vaarwater van de ferry proberen te komen.

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:

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



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

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

— Erkend servicestation —

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

Maar het kon toch niet dat ze ons niet zouden gezien hebben!. Een half jaar later kom ik in een café een RMT-matros tegen die me met een brede smile zegt: 'We hebben jullie bij jullie kl..... gehad hé.. vorige zomer toen jullie aan het trainen waren!'

Drie maal is scheepsrecht

Derde keer... Op 18 juli 1964 wordt een derde poging gepland. Henri De Meere heeft berekend dat stromingen en tij dan gunstig zijn, de 'St. Eloi' wordt weer ingehuurd en Robert zal met de geleende roeiboot z'n broer het Kanaal proberen over te loodsen. Stipt om 3.09u 's morgens stapt Raymond te Cap Griz Nez in zee. Het weer zit mee en de uitgestippelde koers kan nauwkeurig gevolgd worden. Na 8 uur zwemmen krijgt Raymond een kleine inzinking maar de ervaring, geput uit z'n twee vorige pogingen, heeft geleerd dat dit van voorbijgaande aard is.

Toeval of niet, ter hoogte van Dover stuwt de stroming hem naar de haveningang. Dus beslissen zwemmer en begeleiders in de haven zelf voet aan wal te zetten. Toen kon dat nog. Maar makkelijk is anders. Meer dan twintig minuten vecht Raymond tegen de zeewaartsgerichte stroming voor de havenmond om de laatste dertig meter tot in de haven af te leggen. Wat later kan hij ruim vijftien uur, na z'n vertrek uit Frankrijk z'n eerste drie reglementair voorgescreven stappen op Engelse bodem zetten en mag broer Robert z'n roerriemen uit de beugels lichten. De Rousselles hebben het gehaald.

Marc Loy

**Volgende maand doen de Rousselles de stunt over!
Dertig jaar na datum wil Rousselle opnieuw het Kanaal overzwemmen**

Bredene — Er heerst enige spanning in het huis van Robert, Soepe, Rousselle. Kanaalzwemmer Raymond Rousselle die momenteel in Portugal verblijft, heeft immers opgebeld en gezegd dat hij bereid is binnenkort de 'Kanaalstunt' over te doen.

Robert is dan ook niet bij de pakken blijven zitten. Hij heeft onmiddellijk contact opgenomen met Henri De Meere uit Bredene die berekend heeft dat het tij en de stromingen op vrijdag 1 april eerstkomend uitermate geschikt zijn om de oversteek te wagen. Volgens de bekende jachtsman zorgt een springtij ervoor dat men als het ware het Kanaal zelfs zou kunnen over drijven.

Robert: 'Mijn broer is ook in betere conditie dan ooit. Het is immers bekend dat lange afstandswemmers pas op latere leeftijd tot volle ontwikkeling komen. Eerst hadden we nog gedacht, de afstand van Cap Griz Nez tot Dover in estafette af te leggen waarbij zowel Raymond als mijn zoon als ik zelf een deel van het traject voor onze rekening zouden nemen. Achteraf bleek dat niet zo'n goed idee te zijn omdat vooral mijn zoon niet over de vereiste conditie beschikt.'

En de enthousiaste taximan vervolgt: 'Vervelend is wel dat alles nu zo vlug moet gaan. Mijn broer heeft

maar enkele dagen de tijd om naar België te komen. Het zal dan ook op 1 april moeten gebeuren. Het is onze laatste kans.'

Bredense schepen sponsort overtocht

De sponsoring zal dit keer alvast geen probleem vormen. HVB-directeur en schepen te Bredene Willy Versluys heeft immers bekend gemaakt dat hij bereid is een deel van de rekening op zich te nemen.

Versluys die zich onlangs nog liet opmerken door samen met de Oostendse volksvertegenwoordiger Didier Ramoudt een keten van fritures in Rusland op te starten, zegt hierover: 'Als ik geld over heb om frietkoten in Rusland te betalen, dan kan ook een steuntje voor Bredenaar Robert Rousselle eraf.' Verder deelt Robert Rousselle hierbij mee dat geïnteresseerden en supporters gratis — en natuurlijk per taxi! — mee kunnen naar Cap Griz Nez. Zij dienen daarvoor contact op te nemen met Robert Rousselle zelf, Driftweg 25 te Bredene (Tel.: 059 / 32 08 08). De vloot taxi's vertrekt naar Cap Griz Nez op vrijdag 1 april om 6 uur 's morgens.

Ook HVB dat op dezelfde dag verschijnt zal vande partij zijn. (fv)

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

Visserijonderwijs: twee vestigingen onder beheer van het provinciebestuur

ER BESTAAT NOG maar weinig twijfel over de geplande herschikking van het visserijonderwijs. Er komen wellicht twee autonome vestigingen onder het beheer van het provinciebestuur dat als inrichtende macht zal optreden.

Gedeputeerde Gerrit Defreyne verstrekte tijdens de februarizitting van het provinciebestuur meer uitleg over de stand van zaken. Volgens Defreyne werden tot nog toe enkel informele gesprekken gevoerd. Het provinciebestuur is wel bereid haar verantwoordelijkheid op te nemen als alle betrokken instanties en de minister van onderwijs bereid zijn om de stap te zetten. Hij is alvast gewonnen voor twee volwaardige vestigingen (Oostende en Heist) onder één beheer. Over de financiële implicaties kon de gedeputeerde zich nog niet uitspreken. Het is echter duidelijk dat hij nog steeds rekent op een inbreng van de bedrijfsektor.

De betrokken inrichtende machten hebben nog geen officiële standpunten bekend gemaakt. Zoals de zaken er momenteel voor staan lijken al heel wat bezwaren weggewerkt. Ook van de kant van de Heistse visserijschool zouden naar verluidt nog weinig tegenkantingen worden opgeworpen. De schoolraad van De Golfbreker, hierin gesteund door de Rederscentrale-Oostkust en de Vlaamse Redersvereniging (VRV), kantte zich van meetaf aan tegen de oprichting van één visserijschool (in Oostende?) of één visserijschool met een onderafdeling (in Heist?). De idee van één visserijschool vond helemaal geen genade aan de Oostkust, omdat het zwaartepunt van de visserij en het grootste visserijpotentieel in de regio Zeebrugge-Heist aanwezig is. Bovendien werd in Heist al eerder een fusie in het visserijonderwijs doorgevoerd. 'Indien Oostende dit voorbeeld had gevolgd, dan waren er wellicht geen problemen meer', zo werd daar in verschillende hoeken geargumentteerd.

Nu de provinciale gedeputeerde voor onderwijs zich uitsprak over twee autonome (en elkaar beconcurrerende?) instellingen valt ook uit die

hoek geen obstructie meer te verwachten.

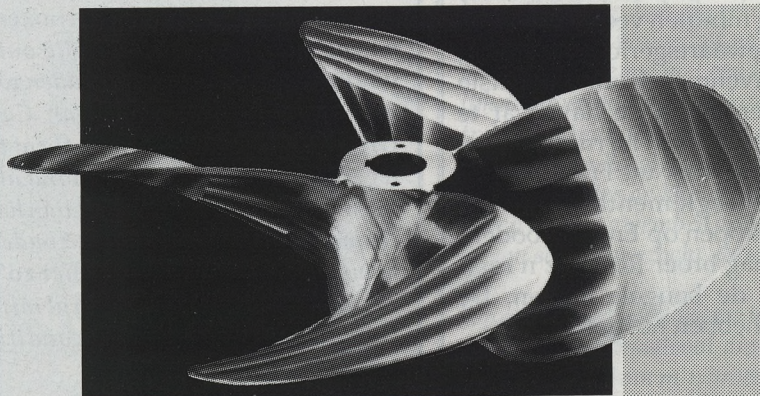
Het valt nu af te wachten hoe onderwijsminister Luc Van den Bossche reageert. In zijn nieuwjaarsboodschap aan de visserijsektor pakte hij uit met de idee van een fusie van de vier bestaande visserijscholen tot één grote entiteit. Hij toonde zich ook voorstander van een opwaardering van het onderwijs tot volwaardig secundair niveau, een optie die bijval vond. Wijlen minister Daniël Coens deed enkele jaren geleden al een po-

ging om het zeevisserijonderwijs te rationaliseren. Uiteindelijk moest ook hij een school per onderwijsnet laten bestaan. Het enige resultaat was dat de dunbevolkte katolieke visserijschool van Nieuwpoort werd afgebouwd en intussen, ondanks het Nieuwpoortse protest, volledig van de kaart is geveegd.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van visser op rust Gaston Beyen, echtgenoot van mevrouw Adeline Catteeuw. Hij werd geboren te Adinkerke op 21 maart 1921 en overleed te Oostende op 20 februari 1994. De begrafenis greep plaats op vrijdag 25 februari 11.



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



VAN VOORDEN GIETERIJ BV

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

VAN VOORDEN REPARATIE BV

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

PROMAC BV

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

HODI-ZALTBOMMEL BV

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

VAN VOORDEN GROEP

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

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

Fransen revolutie wordt overgedaan Regering onder druk van vissers

Fransen vissers krijgen 1,8 miljard frank steun

HONDERDEN BRETONSE VISSERS voerden in februari opnieuw actie tegen de extreem lage prijzen van ingevoerde vis. Zij kwamen tot het besluit dat de acties van vorig jaar slechts wat schrale maatregelen hadden opgeleverd. Deze keer wilden ze de zaak grootschalig aanpakken. De vissersopstand woedde een tiental dagen en trok een spoor van vernieling door heel Frankrijk.

De eerste onlusten braken uit bij de stakende vissers van Quimper. De protestmanifestaties werden onmiddellijk gevolgd door solidariteitsacties op andere plaatsen. Ongeveer vijfduizend vissers kwamen daarbij op straat. Dit leidde tot de heftigste rellen die Frankrijk sinds mei '68 gekend had. Er vielen overigens tientallen gewonden te betreuren.

Bretagne is dan ook de belangrijkste Franse visserijregio waar zelfs de helft van de Franse vloot ligt. De reeds fel afgeslankte Franse visserijarmada telt 7.120 grote en (vooral) kleinere vaartuigen. De visserij biedt rechtstreeks werk aan bijna 30.000 vissers.

In Rennes moest de Franse premier *Edouard Balladur* het ontgelden. Bij zijn bezoek aan deze stad waren 600 politiemannen ingezet. Ze konden niet verhinderen dat er een ware veldslag werd geleverd en dat het historische parlamentsgebouw, symbool van de Bretonse onafhankelijkheid, afbrandde.

De wanhopige vissers koelden ook hun woede op de Parijse groothandelsmarkt Rungis en op talrijke andere plaatsen; zo werden o.m. in Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Tréport, Arcachon en Bordeaux incidenten

gesignaleerd.

De Franse vissers willen meer geld voor hun vis. De prijs die zij voor hun kabejauwvangsten ontvingen was opnieuw gekelderd onder druk van spotgoedkope Russische kabeljauw die aangeboden werd tegen een derde van de aanvaardbare prijs. In normale omstandigheden krijgen de Franse vissers in deze periode juist hogere prijzen voor hun produkten. De vissers koelden hun woede op de voorraden in de vismijnen, supermarkten en vistransporten.

Ondanks de acties werd nog heel wat vis op transport gezet naar Frankrijk. De chauffeurs vreesden telkens voor de vernietiging van hun lading. Een Nederlands transportbedrijf verloor op die manier in één jaar vijf ladingen. Onder de chauffeurs heerste dan ook een ware angstpsychose. In Boulogne-sur-Mer, de belangrijkste invoerhaven, haalden actievoerders opnieuw verschillende vrachtwagens leeg.

De Franse visverwerkende nijverheid verwerkt jaarlijks 430.000 ton visserijprodukten ter waarde van 33 miljard Belgische frank. Dat volstaat helemaal niet om de binnenlandse behoeften te dekken. Frankrijk voert dan ook voor tientallen miljarden visserijprodukten in.

Steunmaatregelen

De vrije handel verstoort momenteel de Europese marktregeling. Rusland, Marokko, Canada, Noorwegen en IJsland voeren massaal goedkope vis in. De Franse vissers, net als de Belgische overigens, hebben last van hun sterke munt. 'Gedevaleerde vissers' vissen immers goedkoper.

De visprijzen zijn reeds maanden geleden in elkaar gestort. De Bretonse vissers willen dat er nu eindelijk werk wordt gemaakt van een aantal maatregelen die hun beroep weer leefbaar maken. De geschrokken Franse regering kwam onmiddellijk in actie met volgende steunmaatregelen:

- de afwikkeling van de steun die reeds vorig jaar werd beloofd.
- 10 miljoen Franse frank voor steun aan de families van vissers in moeilijkheden.
- 2,3 miljoen Franse frank voor het uit de markt nemen van vis als prijs-ondersteuning, dit bovenop het nog niet eerder uitgekeerde bedrag van 27 miljoen Fr. frank.
- 150 miljoen Fr. frank wordt beschikbaar gesteld voor de verlenging



VERDELER IN BELGIË

TRECO
ENERGY SYSTEMS

(02) 689 24 66

Fax (02) 687 87 63

STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

AUTHORIZED MARINE DEALERS

ARCRET
ANTWERPEN
TEL 03 / 225 28 12
FAX 03 / 225 01 78

F.S.E.
GENT
TEL 09 / 251 25 81
FAX 09 / 251 39 61

I.D.P.
OOSTENDE
TEL 059 / 32 18 64
FAX 059 / 32 08 13

CHANTIERS NAVALS
NAMECHE-SEILLES
TEL 085 / 82 69 10
FAX 085 / 82 73 60



Ook in Boulogne, een van de belangrijke Franse aanvoerhavens, werd gestaakt uit solidariteit met de Bretonse vissers. De talrijke, hoofdzakelijk kleine vaartuigen, bleven aan de kant. (Foto gw).

van de eerder afgesloten leningen, tegen een rente van vijf procent voor de ambachtelijke visserij en zeven procent voor de industriële sektor. - 20 miljoen Fr. frank staat ter beschikking van bedrijven in moeilijkheden.

- 10 miljoen Fr. frank is uitgetrokken voor de bevordering van de afzet van vis afkomstig van de ambachtelijke visserij.

- Halvering van de sociale lasten van 35,5 tot 17,6 procent, zowel voor de ambachtelijke, semi-industriële en industriële visserij, een maatregel die naar schatting 87 miljoen Fr. frank kost.

- Onderzoek naar maatregelen om meer toegevoegde waarde te scheppen voor visproducten door modernisering van de eerste handelschakel.

- Versterkte controle op ingevoerde visserijproducten.

- Verzoek aan de Europese Unie om opnieuw minimumprijzen in te stellen voor een aantal vissoorten, afkomstig uit derde landen.

Alles samen zijn de directe en indirecte maatregelen die minister van landbouw en visserij Jean Puech aankondigde goed voor 300 miljoen Fr. frank (1,8 miljard Belgische frank). Vorig jaar kondigde de Franse regering ook al 270 miljoen Fr. frank (1,6 miljard B. fr.) hulp aan. De betogers namen het trouwens niet dat daarvan nog maar 80 miljoen (480 miljoen B. fr.) werd aangewend. (gw)

Reklamespotjes voor Franse vissers

De Franse regering heeft een grootscheepse radiocampagne opgezet waarbij het imago van de Franse vissers wordt opgevijseld. De vissers worden beschreven als miskende helden. Met vioolmuziek op de achtergrond zegt een stem:

'Terwijl u sliep, gingen zij op zee. Ze vochten uren in de regen. Uitgeput kwamen ze thuis, terwijl andere vissers het ruime sop kozen. De vissers lieten hun waardevolle vangsten, zeebaars, tong en wijting, voor u achter. Uw versgevangen vis is nu bij uw vishandelaar te koop.'

Met de campagne ten voordele van de ambachtelijke visserij wil de regering de Fransen aanzetten om meer vis te eten. De promotie-actie, die bijna zestig miljoen kost, wordt voor de helft door de Europese Unie bekostigd. De campagne maakt deel uit van de hulp die de Franse regering de vissers beloofde indien ze hun protestacties zouden stopzetten.

Europese Unie voert opnieuw minimumprijzen in

De Europese Commissie heeft voor zeven vissoorten opnieuw minimumprijzen vastgelegd. De nieuwe regeling ging in op 4 februari en loopt voorlopig tot 15 maart.

Op verzoek van de Franse regering heeft de Europese Commissie, net als vorig jaar, opnieuw minimumprijzen voor onder meer kabeljauw en schelvis uitgevaardigd. Europees commissaris voor visserijzaken Paleokrassas heeft ook gepleit voor een grondig marktonderzoek, omdat prijsmaatregelen alleen geen oplossing bieden voor een structureel probleem.

Vorig jaar nam de Europese Unie gelijkaardige maatregelen, eveneens nadat acties tegen de invoer van goedkope vis uit onder meer Rusland en Noorwegen werden gevoerd. Het besluit werd in de loop van het jaar eenmaal verlengd en liep eind januari af. Daarop kwamen de boze Franse vissers opnieuw in actie met een blokkade van de haven van Calais en de vernieling van voorraden goedkope vis in Boulogne. Op die manier wilden de vissers de Franse regering *Balladur* onder druk zetten om nieuwe maatregelen te nemen tegen de import van vis tegen prijzen die een flink stuk onder de Europese marktprijzen liggen.

Niet iedereen is gelukkig met de inderhaast ingestelde hogere importtarieven binnen de Europese Unie. De Europese Commissie kreeg dan ook vragen om een onderzoek te verrichten of de steun aan de Franse vissers niet concurrentievervalsend werkt. (gw)

TE KOOP:

VISSERSVAARTUIG

Bouwjaar 1984. Lengte: 11,890 meter, Breedte: 3,730 meter. Voorzien van een Perkins scheepsdieselmotor met een vermogen van 185 pk, met een brutotonnemaat van 17 en een nettotonnemaat van 5.

Tel.: 056 / 21 28 01

Grootscheeps onderzoek naar visfraude in Vlissingen met vertakkingen in België

POLITIE EN JUSTITIE zochten maandag 14 februari naar naar sporen van een grootscheepse visfraude in de Gemeentelijke Vismijn Vlissingen, in het stadhuis en op enkele andere plaatsen. Ook in België werd naar vertakkingen gezocht. De inval kreeg veel publiciteit door de aanwezigheid van een getipte tv-ploeg. Zevibel, de vereniging van Zeeuwse Vissersbelangen, reageerde verbouwereerd op de huiszoeken. De nieuwe affaire roept in visserijkringen onprettige herinneringen op aan de voortdurende overschrijding van de Nederlandse vangstquota in de voorbije jaren die tenslotte visserijminister *Braks* de kop kostte.

Honderd man waren betrokken bij een grootscheepse operatie in Zee-land en in België, goed voor 21 adressen. Voornaamste doelwitten waren de kantoren van het gemeentelijke visafslagbedrijf en van wethouder (schepen) voor visserijzaken *Mijers* in Vlissingen. Aanleiding van de actie was de verdenking dat een aantal Zeeuwse reders, al of niet in samenwerking met de gemeentelijke vismijn, betrokken waren bij fraudepraktijken. Justitie had naar eigen zeggen voldoende aanwijzingen om aan te nemen dat er in Vlissingen 'buiten de klok om' met vis werd gesjacherd. Preciese details over de omvang kreeg niemand te horen. Het onderzoek zou zich richten over de periode van begin 1991 tot heden. Ambtenaren van Justitie verrichten huiszoeken en namen op verschillende plaatsen administratieve stukken in beslag. Dat was het geval op het Vlissingse stadhuis en de gemeentelijke visafslag. De andere huiszoeken gebeurden op adressen van vissers, reders, vishandelaars en vervoerders. Persofficier *Veurink* van de Middelburgse rechtbank liet gaf wel te verstaan dat het onderzoek van de in beslag genomen dossiers enkele weken in beslag zal nemen.

Zeebrugge

Heeft de Nederlandse justitie aanwij-

zingen dat op grote schaal ontdoken wordt via Belgische vishandelaars? In elk geval voerde een rogatoire commissie van de Nederlandse justitie ook huiszoeken uit in ons land meer bepaald in Zelzate en Zeebrugge bij groothandelaars die zich regelmatig in Vlissingen bevoorraden. Op de handelaars rust de verdenking dat ze hun vis rechtstreeks van de vissers kopen. Het duurde niet lang voor hun identiteit bekend was.

Willy Van Dixhoorn van visgroothandel 'De Mosselman' uit Zelzate en ook koper in Zeebrugge maakte er geen geheim van dat hij een huiszoekingsbevel onder de neus geduwd kreeg. De onderzoekers hebben wel een aantal zaken doorgenomen en enkele fotocopies gemaakt, maar hij ontkent dat er ook maar iets werd meegenomen. 'Met het zwarte circuit heb ik geen uitstaans' verdedigde hij zich in de pers. 'Ik zal blij zijn als het zwarte circuit opgerold is. Het zorgt alleen voor oneerlijke concurrentie', liet hij nog opmerken.

Visimport- en exportbedrijf *Christiaens* aan de Kraakstraat in Zeebrugge kreeg ook bezoek. De boekhouding verdween in enkele kartonnen dozen. Zaakvoerder *Franky Christiaens* ontkent eveneens dat hij iets met een mogelijke visfraude te maken heeft. Ook bijeen van zijn werknemers die regelmatig opdrachten uitvoert in Vlissingen werd aangeklopt.

TV-ploeg

De Vlissingse burgemeester *Jaap van der Doef* reageerde verbolgen op het optreden waarvan hij niet op voorhand ingelicht was door justitie. De burgemeester was van hogerhand aangemaand om die ochtend toch vooral tijdig aanwezig te zijn op zijn kantoor, maar wist niet waarom. Hij trof er wel een NOS-televisieploeg van het actualiteitsprogramma *Nova* aan die des te beter wist wat er aan de hand was; een justitiële inval op verdenking van visfraude. Zij legden rustig de beelden vast van gerechtsdienaren van de AID, de FIOD (Fiscale Inlichtingen en Opsporingsdienst), de ECD (Economische Controle-dienst) en de plaatselijke politie die

de in beslag genomen administratie wegbrachten.

De burgemeester wil ook een verklaring waarom zijn eigen politie bij een inval in 'zijn' gemeentehuis betrokken was, terwijl hij hierover in het ongewisse werd gelaten.

De uitleg is dat de burgemeester van Vlissingen slechts beheerder van de plaatselijke politie is. De Vlissingse politie maakt deel uit van de regio-politie en de baas daarvan is zijn kollega uit Middelburg, burgemeester *Rutten*. Deze laatste wist wèl van de zaak af, net als enkele hogere politiefunktionarissen en de officier van Justitie in Middelburg die allen onder zwijgplicht stonden. Deze was eveneens totaal verrast over de 'toevallige' aanwezigheid van de filmploeg. Verbolgen over het lek gaf hij de Rijksrecherche opdracht uit te zoeken waar de tip voor de geheime operatie vandaan kwam.

Nova heeft op die manier al enkele keren goed gescoord in criminaliteitsverslaggeving omdat zij op het juiste moment op de juiste plek een filmploeg dropten. Enkele maanden geleden was de tv-ploeg getuige van de eveneens geheime politie-operatie 'Gouden Kalf', een actie waarbij de politie op grote schaal invallen deed bij wisselkantoren die verdacht werden van het witwassen van zwart geld.

Voorspelbaar?

Niet iedereen was volledig verrast door de inval. Het was velen bekend dat er reeds vorig jaar geregeld intensieve maar toch min of meer onopvallende controles gebeurden. Er kwamen zelfs verrekijkers bij te pas om toe te zien of het lossen volledig volgens afspraak verliep. De aandacht ging vooral naar vislossingen die buiten de toegestane lostijden gebeuren en waardoor de vrijwillig aanvaarde veilplicht werd omzeild. Niet alle vissers hebben zich evenwel bij deze regeling aangesloten. Wel zijn ze dan verplicht een nauwkeurige administratie bij te houden en elke vangst correct op te geven. Volgens wethouder voor visserijzaken *Meijers* kan er in zijn gemeente van een grootschalige visfraude geen sprake zijn. 'Iedereen weet dat de AID voortdurende op de loer ligt. Het lijkt mij dan ook onmogelijk dat grote partijen werden afgevoerd. Als dat waar is, dan hebben de AID-ers toch gefaald?' fulmineert de wethouder. ☞



Enkele jaren geleden werd de vismijn van Vlissingen beschouwd als een centrum van visfraude. Het kwam zover dat de AID-ers de vaartuigen stonden op te wachten op de kaden. Incidenten bleven toen niet uit. (Foto gw)

De AID zou sinds augustus slechts twee overtredingen gerapporteerd hebben. Het bestuur van de beheersgroep Delta-Zuid, waartoe de vissers uit Vlissingen en Arnemuiden behoren, heeft toen telkens een boete van 5.000 gulden (95.000 frank) opgelegd. Sommige bronnen menen dat de reden waarom het onderzoek zich op Vlissingen toespitste te vinden is in het feit dat de beheersgroep Delta-Zuid de enige groep is die zijn tongquotum volledig opviste. Anderen gewagen van onvolledige vangstopgaven. In dat geval kan de fraude geen grote afmetingen aannemen. Het is best mogelijk dat er slechts een viertal vaartuigen bij betrokken zijn. Dat staat dan in schril contrast met de omvang van de gerechtelijke actie en de mediascoop die laat uitschijnen dat de Nederlandse visserij weer aan het rotzooien is.

Gesjoemel

Enkele jaren geleden was de Vlissingse afslag een van de centra die verdacht werd van frauduleuze visverhandelingen. De Gemeente en het Openbaar Ministerie kwamen na jaren tot een minnelijke schikking waarbij het tot een boete kwam van twintigduizend gulden (380.000 fr.). Ook de Urker visfraude, waarbij een wethouder betrokken was, komt hierdoor weer in herinnering. Ook de visafslagen van Lauwersoog en Den Helder stonden voortdurend onder verdenking.

Visserijminister Braks trad trouwens in september 1990 af toen bleek dat hij er niet in slaagde het gesjoemel in de Nederlandse visserij onder controle te krijgen. Toen daarbij nog bleek dat hij de Kamer onjuist informeerde over de visfraude kon hij maar beter opstappen. Braks' opvolger Bukman pakte de zaken grondig aan. Op voorstel van een commissie, genoemd naar voorzitter Biesheuvel, werd de Nederlandse visserijvloot opgedeeld in acht groepen. Binnen elke groep werden de individuele vangstrechten samengebracht. De vissers mochten hun vangstrechten gebruiken, verhuren of verkopen aan andere leden van de groep. Het probleem van de overcapaciteit leek opgelost door de vissers slechts een welbepaald aantal dagen te laten uitvaren. Een schip aan de kade is nu eenmaal gemakkelijker te controleren dan de aanvoer, zo was de onderliggende redenering. Bovendien verbonden de vissers er zich toe alle vangsten over de veiling aan te voeren. Het groepsbestuur kon de overtreders zware boetes opleggen. De verantwoordelijkheid voor de naleving van het akkoord lag duidelijk in het kamp van de vissers. De nieuwe regeling werd op 1 januari 1993 ingevoerd. De visserijsector kreeg drie jaar de tijd om te bewijzen dat het met de groepsvorming niet verkeerd zou lopen. De gedwongen sanering werd door de politiek als stok achter de deur gehouden. Er is in

Nederland nog steeds een aanzienlijke overcapaciteit. Om de dure vaartuigen te laten renderen met een beperkt aantal vaardagen moeten ze wel vol terugkeren. Eenmaal hun quotum opgevist, moeten de vissers ofwel aan de kant blijven of hun vangsten langs een andere dan de officiële weg zien kwijt te geraken. Het zwarte of grijze circuit — wat maakt het uit! — is dan de uitweg. In dat licht gezien kunnen, indien ook bewezen, de gebeurtenissen in Vlissingen zware gevolgen hebben. De overcapaciteit kan dan onder druk van Den Haag weggewerkt worden door een verplichte en pijnlijke sanering. Politiek Nederland kan de Europese heren geen tweede keer voor schut zetten. Minister Bukman mag zich in de komende weken dan ook aan enkele lastige vragen verwachten. Zoveel is duidelijk na de reacties van enkele kamerleden in de aktualiteitenrubriek *Nova*.

Incident

Eind vorig jaar liet Bukman in een optimistische brief aan de Kamer weten dat er van illegale vangstoverschrijdingen bijna geen sprake meer was, en dat na de invoering van de groepscontingenten waarbij de vissers gedoemd waren elkaar te controleren.

'Net nu de Nederlandse visserij het imago van een stel rommelaars begon kwijt te geraken, lijk het opnieuw raak', verklaarde Zevibel-sekretaris P. de Baare in de pers. *'Vlissingen is niet illustratief voor de hele Nederlandse visserij. Dit gaat gewoon over enkele vissers en handelaars. Het zit me wel dwars dat dit net gebeurt nu we ons op de juiste weg bevinden.'* Voorzitter D. Langstraat van het Produktschap voor Vis en Visproducten is overtuigd dat het groepssysteem goed werkt en dat Nederland momenteel model kan staan wat betreft de naleving van de regelgeving in de visserij. *'Wat in Vlissingen gebeurde is een incident. Ik neem aan dat er hier en daar zitten nog gaten zitten, maar het overgrote gedeelte van de vloot houdt zich aan de regels. De feiten moeten eerst nog uitwijzen dat er iets ernstig aan de hand is in Vlissingen. En dan nog kun je niet alle vissers veroordelen omdat er enkele over de schreef gaan,'* zo reageert Langstraat. (gw)

De HVB-kalender voor Vissers

MAART 94

- 1-6 "Alimentaria 94" in Barcelona (Spanje)
- 4 Uitreiking "Garnaaltrofee" in Oostende
- 11 Panelgesprek "Is er nog toe komst voor de Vlaamse visserij?" (zie elders in dit blad)
- 15-17 International Boston Seafood Show and Conference
- 17 "De hedendaagse Vlaamse visserij in Europees perspectief" door Willy Versluys, Turkeyenhof, Zegelaan Bredene (20 u.)
- 18 Voorstelling boek "Nachten op Zee" door Eddy Serie (John Bauwensschool Oostende, 19 u. 30)
- 19-27 "Jaarbeurs voor Oostende, de kust en Hinterland", Media Center, Oostende (14-19 u.)
- 23-25 "Bordeaux Aquaculture 1994", internationale conferentie
- 24-26 "Fishing 94" in Aberdeen (Schotland)
- 27-29 "Fish Expo '94" in De Hallen te Kortrijk
- 31 Voordracht "Karel Jonckheere en Oostende" door Dirk Beirens (Heemkundige Kring De Plate, Dr. Colenstraat, Oostende, 20 u. 30)

APRIL 94

- 4 Vissersshulde en "Dag der Zee-lieden" in Oostende
- 8 20ste Frans-Vlaamse veertiendaagse in Nieuwpoort (feestzaal vismijn, 20 u.)
- 18-19 European Seafood Conference in Brussel
- 19-21 2de "European Seafood Exposition" in Brussel
- 19-23 4de "Salon Internationale de la Pêche et de l'Aquaculture" in Sfax (Tunesië)
- 28 Voordracht "De Oostendse handel en scheepvaart op China 1715-1735 door Karel Degryse (Heemkundige Kring De Plate, Dr. Colenstraat, Oostende, 20 u. 30)

MEI

- 3-6 "Equiport 94" in Le Havre (Fr.)
- 7-8 Europees kampioenschap Jetsport in Oostende

- 8-11 "Fishery China '94" in Shenzhen (China)
- 12-15 54ste "International Fishing Fair" in Ancona (It.)
- 14 Watersportdag in Oostende
- 14 Nationale Dag voor de Zeevisserij in Urk (Ned.)
- 19 Openingzitting "Weekend van de Landbouw en de Visserij" in Nieuwpoort (20 u.)
- 20-23 Weekend Landbouw en Visserij in Nieuwpoort
- 21 Veertiendaagse D-Day Memorial in Oostende (tot 4 juni)
- 21-23 23ste Palingfestival in Mariekerke (Bornem)
- 23 Zegening vissersvloot en vissersshulde in Nieuwpoort
- 28 Voordracht "De Belgische zeilopleidingsschepen L'Avenir en Mercator" (De Plate, Dr. Colenstraat, Oostende, 20 u. 30)

Personeelsfeest Valcke Industries

Tijdens het jaarlijkse personeelsfeest werd hulde gebracht aan de werknemers die het bedrijf verlaten en zij die met (brug)pensioen gaan. *Harold Van Eeckhoutte* van de administratieafdeling Zeebrugge ontving de gouden medaille in de Kroonorde na 37 jaar dienst. Direktiesekretaresse mevrouw *Gaby Van Haverbeke-De Keyser* die de pensioengerechtigde leeftijd bereikte na 36 dienstjaren mocht de eretekens van de arbeid eerste en tweede klasse en de gouden medaille in de Kroonorde in ontvangst nemen. De andere gelauwerde die het bedrijf als verlaten zijn *Roland François* (37 jaar dienst), *Ir. André Vancoillie* (33 j.), *Gilbert Cottry* (21j.), *Freddy Beernaert* (30 j.), *Roger Eyland* (29 j.), *Pieter Goes* (33 j.), *Roger Janssens* (26 j.), *Nelly Maes* (19 j.), *Albert Vanhecke* (12 j.). De arbeiders die weldra het bedrijf verlaten zijn *Robert Vergote* (31 jaar dienst), *Firmin Rosseel* (15 j.) en *Godefridus Steuns* (4 j.).

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



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

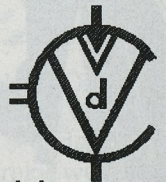
Verkrijgbaar in verschillende uitvoeringen, zwart/wit, getript of proportioneel. Ook maatoplossingen!

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

nv Van de Vijver-Cammaert België
Hydrauliek & Pneumatiek

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

Engineering, nieuwbouw, reparatie & revisie.





De Heitse vissersgemeenschap is nog elk jaar talrijk aanwezig op de jaarlijkse herdenking van de op zee omgekomen vissers. Na de misviering in de nokvolle St.-Antoniuskerk greep aan het vissersmonument de intieme bloemenhulde plaats.

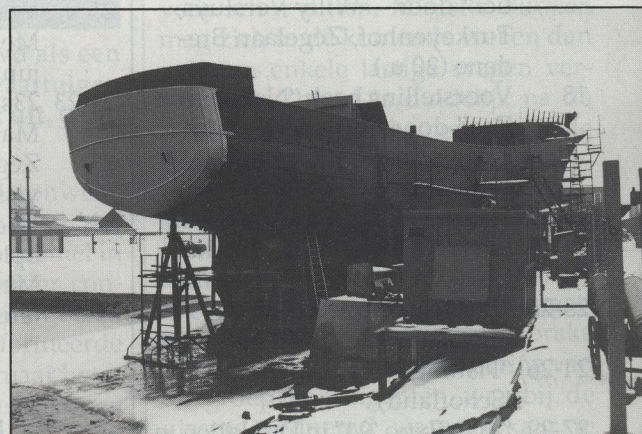
de maand in beeld



Zoveel sneeuw aan zee is een niet alledaagse gebeurtenis. Een unieke gelegenheid om het nationaal Monument van de Zeelieden op de Oostendse zeedijk eens in andere omstandigheden in beeld te brengen.



De Oostendse stakers van APS zijn nog steeds op post. Nu zij door de rechtbank in het gelijk zijn gesteld hebben zij de toegang tot de werf opnieuw afgegrensd. Zij houden toezicht om ongewenste bezoekers buiten te houden (foto boven). Aan welgekomen bezoekers hebben zij anders geen te kort. Redgy Steen geeft hier tekst en uitleg aan een van de werkzoekendenwerking uit Kortemark.



Bij De Graeve in Zeebrugge staat nog steeds een vaartuig op stapel. De naam staat reeds op de achterspiegel: Jeanne. We nemen aan dat dit een vervangingschip

wordt voor de Z.97 Cleopatra die onlangs geschrapt werd en na aar Lauwers-oog verhuisde.

Bij het binnenrijden van het European Fish Centre in Zeebrugge blijft deze nieuwbouw niet onopgemerkt. Het is het nieuwe onderkomen voor Daniel's Visbedrijf.



↑ Ook niet alledaags is een Hovercraft in de Oostendse havengeul. Wat het luchtkussenvaartuig van Eurosense uit Zeebrugge daar precies kwam uitrichten is ons niet bekend.



Van het gemaalvaartuig O.468 Am blijft niet veel meer over. Op de kielbank in Oostende wordt deze dagen het laatste stukje van dit houten vaartuig gesloopt.

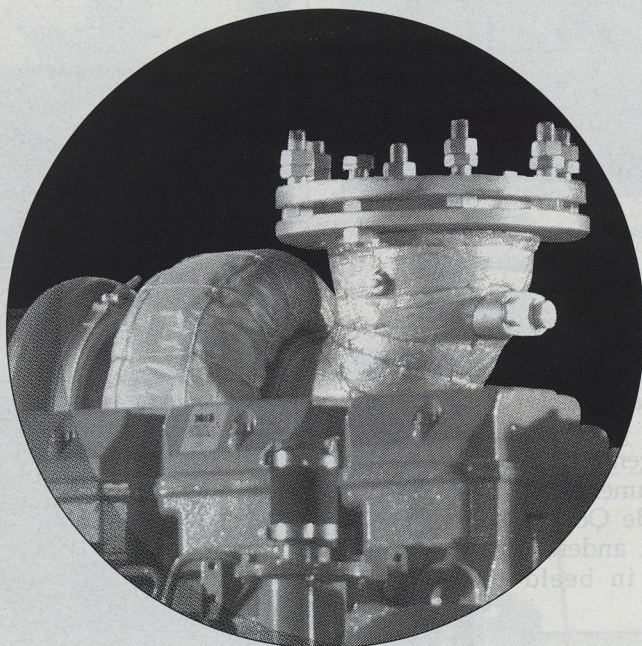


De oude Zeebrugse vismijn ligt er verlaten bij. Stilaan zal het complex verloederen. De eerste sporen van vandalisme zijn er reeds te zien. ↑



Op het Westerstaketsel in Oostende komt een nieuw cafetaria. Voor het echter zover is moet de schade van de storm die het vorige optrekje wegrukte hersteld worden.

DE STUWENDE KRACHT



Voor de voortstuwing kiest Padmos doelbewust voor Mitsubishi dieselmotoren. Een kwaliteitsbegrip in de scheepvaart, dat staat voor zuinig, sterk en betrouwbaar. Motoren met een lange en bedrijfszekere levensduur en ingebouwde pluspunten als minimaal onderhoud en gemakkelijke toegankelijkheid voor snelle service.

Padmos levert Mitsubishi dieselmotoren in een omvangrijk programma hoofd- en hulpmotoren van 3,5 kW tot en met 3677 kW. Zowel nieuw als ook volledig gerevideerd. Met alle mogelijkheden elk type nauwkeurig volgens de gewenste specificaties en modificaties als maatwerk af te leveren. Padmos koppelt dat aan een directe onderdelenlevering - nieuw en gerevideerd - uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLEN DAM:

Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: 0031 1879-1766. Fax: 0031 1879-1623. Magazijn-Fax: 0031 1879-1375.

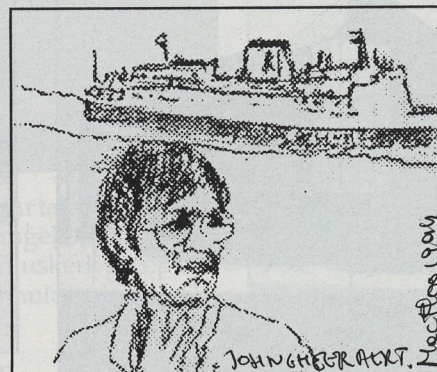
BRUINISSE:

Havenkade 12. Postbus 1, 4310 AA Bruinisse, Holland. Tel.: 0031 1113-1551. Fax: 0031 1113-1317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

Volgende maand in HVB

John Gheeraert: 'Het wegval-
len van de maalboottrafiek zou
voor Oostende ook een cultu-
rele verarming betekenen.'



DEZE MAAND IS in dit blad een einde gekomen aan de reeks bijdragen van Daniël Pots over de geschiedenis van de Oostende-Doverlijn. De concurrentiestrijd tussen de ferrymaatschappijen (èn de onvermijdelijke opening van de Chunnel) laten vermoeden dat er dit jaar nog een boeiende (en misschien zelfs tragische) bladzijde in de RMT-geschiedenis geschreven zal worden. In Oostende houdt men daarbij zijn hart vast. De toekomst van Oostende is immers nauw verbonden met het lot van de RMT. Tewerkstelling, toerisme, welvaart... De maalboten dragen daar meer dan hun steentje toe bij.

De Bredense auteur *John Gheeraert* die vooral bekendheid heeft verworven door zijn opzoekingswerk naar de aanwezigheid van schrijvers te Oostende en omstreken, wijst naar een ander facet van de ferrybedrijvigheid te Oostende: 'Er zijn weinig steden in de wereld waar zoveel literatoren gepasseerd zijn of gerepareerd hebben', zo zegt hij en hij begint aan een niet te stuiten opsomming: 'James Joyce, Thomas Hood, Roth, Zweig, Conrad, Lawrence, Greene, Lord Byron, Gogol, Schnitzler, Virginia Woolf, Arnold Bennett...'

De Oostendenaars hebben ook velen geïnspireerd. Zo schreef de alombekende *Jan Cremer*: 'Ik kan niet genoeg zeggen hoe prima ik de sfeer op de Belgische veerboten vind. Hoe plezierig ik het vind om onder Vlamingen te zijn. Het volk van Uilenspiegel en Lamme Goedzak. Ik laat me verwennen in het scheepsrestaurant waar ik verse tong, een paar uur daarvoor uit de zee gevangen, wegspeel met een fles rode wijn.'

Volgend maand in HVB:

John Gheeraert over de maalboten, de zee en de schrijvers te Oostende. (fv)

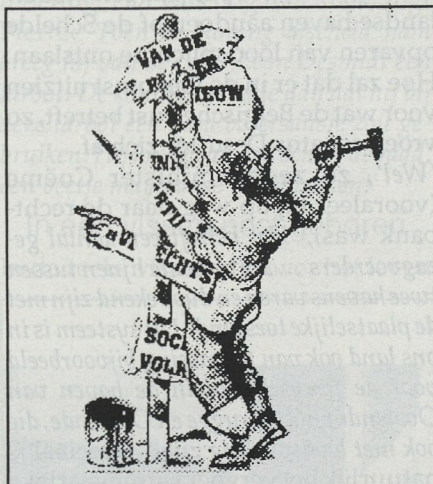
Vragen & Antwoorden

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

Dode vogels

In de voorbije maanden is heel wat te doen geweest over gifzakjes, lozing van verboden produkten etc... Senator Manu Desutter stelde tezake een vraag aan Magda de Galan, minister van leefmilieu. Het gaat hier nota bene wel over een lozing die in februari '93 plaatsgreep, maar het lijkt wel van alle tijden te zijn. De senator stelde zijn vraag op 2 augustus van dat jaar en vraag en antwoord werden gepubliceerd in het parlementaire 'bulletin van vragen en antwoorden' van 11 januari 1994.

In die februarimaand waren op de Nederlandse kust meer dan 3 000 dode vogels aangespoeld. Zij waren vergiftigd ingevolge een lozing van



paraffine-olie. 'Naar ik meen', zo stelde de senator, 'is een degelijke lozing door Belgische schepen voor onze kust verboden. Is dit ook het geval voor sche-

pen die onder vreemde vlag varen? Geldt deze regeling voor de Nederlandse kust?' De Galan antwoordde: 'De lozing van paraffine-olie is net als enige andere lozing van stoffen of verontreinigde vloeistoffen verboden over de hele territoriale zee van België ... Een dergelijke algemene en expliciete beschikking schijnt niet te bestaan in Nederland waar het Marpol-verdrag daarentegen van toepassing blijft.' Verder wist de minister te vertellen dat 'gedurende desbetreffende periode geen enkele lozing van dit type werd geregistreerd in ons toezichtsgebied.'

Gifzakjes

In Depanne haastte het schepen-college zich om te stellen dat daar GEEN gifzakjes gevonden werden. Een en ander was het gevolg van de schrikwekkende gevolgen die er verwacht werden van het overboord slaan van een container op zee. Die container zat eivol zakjes Apron-plus, onkruidbestrijdingsmiddelen die naar Nigeria moesten geëxporteerd worden.

Terloops merken wij op dat de totale uitvoer van Westerse pesticiden naar dergelijke ontwikkelingslanden daar



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

De toekomst van HVB ligt in uw handen



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

Naam & voornaam



Straat en nummer



Postnummer en gemeente



(Desgevallend) BTW-nummer



* Campagne uitsluitend voor België

naar schatting drie tot vijf miljoen mensen vergiftigen! Tienduizenden daarvan overleven die vergiftiging niet. Zo'n dertig bestrijdingsmiddelen zijn verantwoordelijk voor het leeuwendeel van deze vergiftigingen. Daartoe behoort het insectenbestrijdingsmiddel dat in Apron-plus zit. Maar dit, zoals gezegd, helemaal terzijde.

In Depanne hadden ze wel andere zorgen aan hun hoofd want op 21 januari bracht een persoon op het politiekantoor aldaar een zilverkleurig zakje binnen dat gevonden werd op het strand. Maar laten we de Panenars zelf aan het woord: *'Het vermoeden was groot dat dit gif (Apron) (sic) bevatte dat op de stranden van Frankrijk en Nederland aanspoelde. Uit een eerste onderzoek bleek dat dit niet het geval te zijn'*, zo zegt de persmededeling en ze vervolgt, *'Maar de pers had lout geroken en sprak van een "gifzakje"'*. Groot was de verwondering toen ook in Duinkerke een gelijkaardig zakje werd gevonden. Beide verpakkingen bleken evenwel uitsluitend... zand te bevatten. Ter verduidelijking: zand is niet giftig.

Gif met hopen

In de kamer van volksvertegenwoordigers vroeg Johan Vande Lanotte wel dertien vragen over de tussentijdse internationale Noordzeeministerconferentie, een vergadering die zich boog over de uitstoot van allerlei chemische producten in de Noordzee. Wij pikken er één uit. *'Welke reductie heeft België al bereikt in de uitstoot van de 36 gevaarlijke stoffen waarvan sprake is in de derde Noordzeeconferentie'* (van 7-8 maart 1990 te Den Haag). En nu de minister: *'Men ziet erop dat de 50% reductiedoelstelling zo goed als bereikt is voor fosfor en dat in het bijzonder het op de markt brengen van wasproducten zonder fosfaten een aanzienlijk effect heeft gehad. Daarentegen zal de reductie van stikstofaanvoer slechts van de orde van 20% zijn. Vooruitgang ter zake zal moeten waargenomen worden via... de richtlijnen ... inzake de behandeling van het stedelijke afvalwater ... en ... de bescherming van het water tegen verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen evenals door de aanwending in de landbouw van nieuwe concepten, zoals voornamelijk dat van de evenwichtsbemesting.'* Verder vernemen we dat de doelstellingen *'voor de aanvoer van pesticiden zullen worden bereikt, behalve*

wat betreft trifenyltin, fenitrothion en dichlooroos. Voor die stoffen zijn in overleg met de minister van Landbouw schikkingen genomen om in die toestand tegen 1995 verbetering te brengen.'

Gifvervoer

In Nederland heeft men beslist gezagvoerders van zeeschepen die minstens 18 keer per jaar een Nederlandse haven aandoen of de Schelde opvaren van loodsplicht te ontslaan. Hoe zal dat er in de toekomst uitzien voor wat de Belgische kust betreft, zo vroeg senator Desutter zich af.

'Wel', zo zegde minister Coëme (vooraleer hij op weg naar de rechtbank was), *'Het betreft een aantal gezagvoerders ... die op vaste lijnen tussen twee havens varen en dus bekend zijn met de plaatselijke toestand. Dit systeem is in ons land ook van toepassing bijvoorbeeld voor de ferryschepen in de haven van Oostende en Zeebrugge en Oostende, die ook niet loodsplichtig zijn.'* Speciaal is natuurlijk het vervoer van gevaarlijke stoffen waarvoor *'een ontwerp van EG-richtlijn bestaat waarin voorzien is in een loodsplicht voor schepen die gevaarlijke of vervuilende stoffen vervoeren.'*

Gemeenteraad

In de Oostendse gemeenteraad is ook altijd wel een en ander om visserij & haven te doen.

Ivan Victor vroeg het schepencollege terug te komen op haar beslissing om niet langer in te staan voor de ophaling van afval bij de pakhuisuitbaters in de Oostendse vismijn. Het college kent de problemen, zo blijkt uit het antwoord. Die hebben te maken met technische moeilijkheden die de ophaalwagens van de reinigingsdienst ondervinden bij het ophalen van het afval aan de pakhuizen. Er wordt vergaderd om tot een bevredigende oplossing te komen.

Ook had Victor vragen over de geruchten als zouden de visveilingen van Oostende en Zeebrugge gaan samenwerken i.v.m. het simultaanveilen. Daar is niets van aan, zo antwoordde het schepencollege: *'Zolang het beperkte aantal kwaliteitsnormen, zoals voorgeschreven door de E.U., van toepassing zijn is het onmogelijk tot een simultaan- of thuisverkoop via computer over te gaan.'*

Raadslid Laridon dacht een discriminatie gevonden te hebben bij de vergoedingen die de sasseniërs krijgen. Ook daar is niets van aan. *'Iedereen die*

recht heeft op een diplomavergoeding en die een kopie van zijn/haar diploma ... afgegeven heeft, ontvangt ook deze vergoeding...'

Schoolstrijd

Voor wat betreft de herstructurering heeft nu ook Agalev een standpunt ingenomen. Deze partij blijkt voor het behoud van twee vestigingen te zijn, onder één inrichtende macht. *'Wie als inrichtende macht moet optreden, Argo of Provincie, is voor Agalev van bijkomend belang, als de scholen maar op pluralistische functioneren.'* Belangrijk voor Agalev is evenwel dat *'de nieuwe structuur op een democratische wijze zou gerealiseerd worden met inspraak van ouders, reders, leerkrachten en leerlingen...'*. Duidelijk is ook: *'Het ACV-standpunt om de visserij bij de technische scholen te brengen, vindt Agalev mooi, maar niet realiseerbaar.'* Tenslotte wordt er wel op gewezen dat *'een bredere vorming van de visserijleerlingen, hun arbeidsvreugde en hun ecologische opvoeding in het debat nog niet ter sprake kwamen, ook al is dit de basisvoorwaarde om de Europese confrontatie aan te kunnen...'*

quintiëns

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

Niet dat wij er ooit aan twijfelden, maar oud-visser Florimond Waeghe bevestigt het: 'Koning Boudewijn was een doodgewone mens'

Pierre De Brauer: 'Wij raadden hem aan mayonaise bij zijn tarbot te gebruiken!'

Blankenberge — Door het gesprek met oud-vissers Florimond Waeghe en Pierre De Brauer uit Blankenberge, kregen we een andere kijk op de Zeebrugse en Oostendse visserij. Deze twee vrienden trokken jaren samen op; Florimond meestal als schipper en Pierre als matroos. Het was een koppel dat elkaar aan boord van vissersvaartuigen keurig aanvulde. Ze hebben lief en leed doorgemaakt, stormen getrotseerd en tegenslagen overwonnen. Hun mooiste herinnering blijft echter de ontmoeting met wijlen Koning Boudewijn.

IN 1963 WAS Florimond schipper aan boord van de Z.444 'l'Avenier', een vaartuig dat in 1925 gebouwd werd en gebruikt door de Ibisschool. Het werd later eigendom van reder Leon Desmidt (Leon Keun). Pierre was matroos aan boord.

De Z.444 had in de vismijn van Oostende zijn vangst verkocht en Florimond ging, tevreden over de opbrengst, terug aan boord. Op stap door de vismijn kwam hij koning Boudewijn tegen. De koning sprak Florimond aan, en vroeg of hij aan boord mocht komen. 'Ik vertelde hem dat we juist de vangst verkocht hadden en dat het vaartuig dus niet proper was. Maar dat was voor Koning Boudewijn geen enkel probleem. De realiteit te kunnen zien, dat was voor hem van belang. Er mocht buiten de bemanning niemand aan boord komen, het logies was een salon geworden. De koning wilde alleen de bemanning en de reder spreken, geen notabelen of andere personen', aldus Florimond.

Hoe was de Koning? 'Wij hadden nooit kunnen denken dat hij zo nieuwsgierig zou zijn. Hij bleef maar vragen stellen... over onze families, over het vissersberoep, over hetgeen onze kinderen zouden doen wanneer ze afgestudeerd zijn... Wat ons bijzonder opviel was de aandacht die hij had voor elk van ons. Wij hebben nooit een mens zo veel vragen weten stellen... ons laten vertellen, aandachtig luisteren,

het was een buitengewone ervaring' aldus Florimond die trots zijn fotoalbum toont met beelden van deze ontmoeting. Het was nog niet alles, zegt Pierre: 'Toen de Koning afscheid nam kreeg hij van de reder Leon Desmidt een tarbot. De koning vertelde dan dat hij bij deze tarbot een goed botersausje zou gebruiken. Hij kreeg van ons echter de raad, een beetje mayonaise te gebruiken!'

In een vissersnest geboren

In de reeks vissers die over het leven

vertellen moesten we uiteindelijk ook in Blankenberge terecht komen, niet weinig Blankenbergenaars hebben bijvoorbeeld op Zeebrugse schuiten gevaren. Florimond Waeghe heeft als echte Blankenbergenaar zijn vissersloopbaan verdeeld tussen Zeebrugge en Oostende. Wanneer we hem naar het verschil tussen die twee visserijsteden vroegen, moest hij niet lang nadenken. 'Wanneer het schip binnen-





Pierre Debrauwer achteraan en Florimond Waeghe vooraan: 'Pol had ook graag dat het lijk van boord ging, want in Zeebrugge zouden ze zeggen, zo stelde hij, dat de vis door dat lijk aan boord slecht geworden was. Ik heb toen tegen Pol nog gezegd: "steek je maar weg hé, je moet hier niet beginnen hé, Waar haal je dat nu weer uit!"' (foto's gw)

lag en nadat de vangst verkocht was, was men te Oostende voor enige dagen "een mijnheer". Men moest zich niet in de haven tonen en alles werd voor je geregeld zoals als het hoorde. De vissers kwamen de dag voor de volgende reis terug aan boord en alles was in orde. In Zeebrugge daarentegen moest men in de periode dat men thuis was "zijn gezicht in de vissershaven laten zien", of men was geen goede visser, het was alsof men dan met de visserij niet echt bezig was. Het grote voordeel van Zeebrugge was dan weer dat men er aanzienlijk meer verdiende.' Het leven van Florimond ademt zeker de visserij uit, want vader, grootvader en overgrootvader waren allen in de visserij werkzaam geweest. Zijn grootvader werd 'Slekke' genoemd. 'Ik weet niet waarom. Mijn vader werd al minder met "Slekke" aangesproken en bij mij is het nog maar sporadisch, het meeste nog door oude Blankenbergenaars.' Florimond begon zijn opleiding in het 'Kloeffekot' of de Oefenschool bij meester Huyghebaert. 'Na het zevende leerjaar ging ik naar het middelbaar onderwijs, een korte periode vermits de oorlog alle plannen kwam veranderen. Mijn vader was een bekend figuur, vooral sinds hij met de vrijwillige reddingsdienst had deelgenomen aan een grote reddingsoperatie. In de nacht van 24 op 25 november 1925 was voor het strand van De Haan de Duitse driemaster 'Obotrita', vastgelopen. 28 mensen konden gered

worden en twee verdronken. Mijn vader heeft toen te lang in het koud water gestaan en heeft zenuwpijnen gekregen die hem ook zenuwziek gemaakt hebben, zodat er van werken niets meer in huis kwam. Het was dus mijn beurt om wat geld binnen te brengen.

De Duitsers konden mij gebruiken voor de strandwerken. In Wenduine. Ik hoorde echter dat er meer te verdienen viel in Frankrijk en op het eiland Guernsy. Nadien kwam ik terecht in de bouw van de duikbootbasis te Boulogne in Frankrijk. Wat mij opviel was dat er niemand van het verzet ooit eens is komen vragen wat en hoe er gebouwd werd. Wij hadden hen toch inlichtingen "uit de eerste hand" kunnen geven.'

Lock Out

'In het begin van 1944 heb ik als scheepsjongen aangemonsterd op de B.68 'Idalie' van Alfons Versteegel (Paanoge). Kamiel Broecke was de schipper. Voor de voortstuwing hadden we een Scania van 60 kW (80 pk) Het viel allemaal goeg mee en de visserij sprak me aan. Ik heb in totaal drie maanden als scheepsjongen gevaren, daarna vond men mij al goed genoeg om als matroos te varen. In 1948 heb ik dan aangemonsterd op een visbak van de firma Crops in Oostende. Op deze manier heb ik de IJslandvaart leren kennen. De vis was in die tijd spotgoedkoop: men betaalde toen bijvoorbeeld 0,25 fr voor een kilo rog. Het was ook een tijd van grote

sociale bewogenheid want in mei 1948 ging de visserij in staking en de reders riepen een: "lock out" uit die zes weken heeft geduurd.

Het leven aan boord van deze IJslandschepen was zeer goed, het eten, de verzorging... De inkomsten lagen echter beneden hetgene in Zeebrugge werden verdiend. In juni 1948 ben ik dan nog op haring gaan vissen.'

Ingelbert Goderis

Dan deed ik ervaring op aan boord van een 'smek', die eigendom was van de familie Goderis. Aan boord was Ingelbert Goderis de schipper. 'De beste schipper die ik heb gekend. Hij kende zee, kust en strand zoals geen een. Zijn hoofd was een computer die alle waarneembare gegevens had opgeslagen. Hij kon varen zonder instrumenten en wij voeren in de zekerheid dat er ons niets kon overkomen.' De 'smek' met een VM-motor van 75 kW (100 pk), kwam uit Engeland en was volgens Florimond één zeer betrouwbaar schip, een vaartuig dat naargelang het weer op zee slechter werd, zich beter ging gedragen.

Op de B.610 heeft Florimond Pierre De Brauwer ontmoet. In de herfst van hun leven zou blijken dat ze samen 18 jaar in de visserij van het ene schip naar het andere getrokken zijn, als een onafscheidbaar duo.

'Opeens ging het zeer snel. Men wist dat ik een goede matroos was en achtereenvolgens heb ik een periode gevaren op de Z.211, Z.443 en de Z.444, drie verschillende schepen, maar allemaal eigendom van reder Leon Desmidt (Leon Keun).'

'Toen heb ik Leon Desmidt echt leren waarderen', aldus Florimond. 'Hij zag in mij een potentiële goede schipper. Ik was toen 31 jaar en Leon hield maar niet op om te proberen mij naar de visserij-school te krijgen om er cursus te volgen. Leon deed dan een voorstel dat ik niet kon afwimpelen: ik zou mijn stempelgeld krijgen en telkens wanneer de Z.44 zijn vangst verkocht beloofde hij daarenboven 2.000 fr extra. Indien ik zou slagen mocht ik met de Z.444 varen, en wanneer een andere schipper 2% kreeg, wilde Leon mij 3% betalen. Hetgeen ik gekregen had toen ik school liep zou hij later weer aftrekken telkens er een goede reis was geweest.' En zo gebeurde het. 'In 1957 ben ik dan naar de Vrije Visserijschool gegaan bij Meester Karel Ackx, Staftje Vermeille, en Albert Rappé. In februari 1958 heb ik in Oostende mijn brevet van schipper behaald, samen met Omer Vantorre.'

'Na ongeveer 4,5 jaar hield ik het voor bekeken aan boord van de Z.444. Hij werd trouwens verkocht aan Constant Couwyzer. Ik ging aan boord van de Z.583 van Vlietinck (Fisten) en daarna aan boord van de Z.452 die toebehoorde aan Romain Falleyln uit Blankenberge. Daar heb ik één jaar mee gevaren en... het schip ook bijna verloren. In de buurt van Waterford hadden we deschroefas gebroken. Maurice Ghys, schipper van de O.284, zou ons naar Milford slepen.'

Er werd besloten ons vanuit Milford naar een Belgische haven te slepen. Bij het buitenkomen van de haven van Milford — tussen de rotsen — brak een nieuwe draadnagel en gingen wij op de drift richting rotsen! Maurice Ghys heeft toen zeer koelbloedig gehandeld. Hij is langszij gekomen en heeft ons een duw gegeven zodat wij de staaldraad konden aanreiken. Op de wal had men alles gevolgd want er was reeds bevel gegeven om de reddingsboot klaar te houden... Ik ben een zeer kalme schipper, maar toen heb ik mij toch even zenuwachtig gemaakt', aldus Florimond.

Reddingen

Op zee bestaat het leven uit redden en gered worden. 'Ik voer toen op de Z.443 en Pol Desmidt, zoon van Leon, was schipper aan boord. Op ongeveer 90 mijl ten noorden van Zeebrugge stond een Noorse tanker in brand. Wij hebben toen de bemanning aan boord genomen, inclusief de gestorven bootman. De Nederlandse sleepboten die later kwamen om de tanker naar Rotterdam te slepen, hebben de bemanning overgenomen. Pol had maar al te graag dat lijk van boord, want zo stelde hij: de vis zou zeker slecht geworden zijn. Op film hebben we later gezien hoe de tanker binnengebracht werd in Rotterdam. Van de stad Brugge hebben we voor deze redding een medaille gekregen.'

'In 1955 hebben we de O 83 opgesleept naar Oostende. Hij had een grondzee gekregen, en alles was van dek geveegd. De machinekamer stond onder water, er was geen elektriciteit meer en er viel niets anders te doen dan hem te slepen. Wij werden later betaald voor een reddingsopdracht.'

De zee trekt

Tussendoor heb ik enige tijd in de vismijn gewerkt, maar dat lag mij niet. Ik heb dan nog gevaren, met de Z.430, tot oktober 1974. (Toen hebben zich ook de wegen van Florimond en Pierre gescheiden.) Later volgden de Z.575 en Z.563. 'Och', zegt zijn vrouw,

'hij werd ziek van het thuiszitten. Mijn vent in de vismijn? Het klonk niet eens geloofwaardig. Hij staat op zijn vrijheid en is graag baas op zijn eigen terrein.' In de haven van Oostende lag de Z.459 'Brabo' van Miel Haerincx. Stilliggen had het vaartuig geen goed gedaan. 'Wij hebben het dan weer opgetuigd, gekuist en het schip weer zeewaardig gekregen. Aan boord: allemaal materiaal om in het Kanaal te vissen en wij gingen naar de Kreeftenput, dus: ander vismateriaal. Ik kende de Kreeftenput. Pol Desmidt heeft het mij immers allemaal goed geleerd. Verder had de Z.459 een plotter en die kwam voor de Kreeftenput goed van pas. Het was hard werken, maar de vangst was heel goed en de opbrengst nog beter. Het waren korte slaapstonden, want met twee uurtjes, tussen het winden moesten we zien rond te komen. Eugen Savels, Gilbert Savels en de Utterwulghes waren de specialisten voor deze visvangst. Mieltje Utterwulghes, die nu zelf reder is, heeft nog bij mij gevaren als matroos. En heeft de Kreeftenputvisserij ook een stukje bij mij geleerd.'

Ten slotte heeft Florimond dan nog enige tijd als matroos op de garnaalvanger Z.501 'Tac Horn' van Eric Dobbels gevaren. Wanneer hij 55 jaar geworden was liet zijn gezondheid het niet meer toe nog langer in zee te gaan. De zeeman was aan rust toe.

Pierre De Brauwer, trouwe vaargezel

In de familie De Brauwer was er geen visserstraditie. Pierre had evenals Florimond, in het Kloeffekot zijn lagere school gedaan en was er een flinke leerling geweest. Hij koos dan voor het middelbaar onderwijs. Schriftelijke proeven waren daarbij geen probleem, maar mondelinge examens vond hij er te veel aan en

veertien dagen voor de vakantie gaf hij zijn studies op.

Hij stapte naar de vissers en vindt in 1943 op de Z.76 bij 'Mon van de Tivoli' vaart. De schipper aan boord was Leon Verbiest. Na zijn legerdienst (1947) monstert hij aan op de O.93 voor enkele reizen naar het Kanaal en de Engelse kust.

Hij had geen behoefte om visserij-school te volgen om er enige kennis op te doen. De harde leerschool aan boord moest hem het nodige bijbrengen en van hem een goede matroos maken. Op de 'smek' B.610 komt hij zijn schoolvriend Florimond tegen en ze gaan vanaf dan voor zeer lange tijd samen optrekken.

'Pierre is een rare', zegt Florimond. 'Wij konden aan hem zien als het slecht weer ging worden. Hij begon dan te zingen en zot te doen.' Het duo Pierre & Florimond ging dan in 1974 uit elkaar en in oktober van dat jaar is Pierre gaan varen op de Z.460 bij Gerard Rappé. Later, van '77 tot '83, zou hij op de Z.583 van Jozef Rappé varen. Pierre en Florimond gingen vervolgens weer samen over naar de Z.41.

In maart 1987 stopt hij ermee. Hij heeft dan als matroos 44 jaren gevaren. En nooit in al die jaren was er een behoefte om een cursus te volgen en het brevet van schipper te behalen. Pierre voelde zich gelukkig... en is het niet daarom dat het in het leven te doen is?!

'Mijn jaren met Gerard en Jozef Rappé waren bijzonder mooie visserijjaren, er moest heel wat gebeuren voor die kwaad werden, echt zachte mensen.'

Maar nog kruisen de wegen van Pierre en Florimond elkaar. Pierre vindt zijn oude maat terug bij de visbakkers van Blankenberge... en nu ook weer in Het Visserijblad.

Juul De Vocht

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

Volgens de dikke 'van Dale' (Xlde druk 1984) is het: Sint Elmsvuur, (maar Elmusvuur is ook goed volgens de dikke Sluizenaar). Volgens die bron zijn dat zwakke lichtpluimen die onstaan bij onweerachtige luchtgesteldheid door een zachte uitwisseling van aarde- en lucht-electriciteit, aan de toppen van masten en andere puntige voorwerpen.

In het Engels noemt men dit verschijnsel: St. Elmo's Fire (ook: corposant), in Frankrijk zegt men: Feu de St. Elme en in Duitsland is het St. Elmfeuer (International Maritime Dictionnary, van de Kerchove)

Het Sint Telmusvuur is een gewoon natuurverschijnsel. Op donkere nachten als de lucht onweerachtig is, ziet men kleine vlammetjes aan de masten van de vaartuigen. Het is als het ware een elektrische ontlading uit de wolken die het einde van het onweer aanduidt. Deze wetenschappelijke uitleg belet niet dat de zeelieden de heilige Telmus dankbaar zijn als ze deze voortekens van betere weersomstandigheden zien.

De naam van de heilige die aan dit verschijnsel gegeven wordt is oorzaak van verwarring: men spreekt van de Zalige Petrus Gonzales en van Sint Telmo of S. Elm. De naam Telmus werd reeds in 1589 vermeld door de geschiedschrijver Ferdinand Castillo. Er zijn schrijvers die beweren dat de schippers vroeger de heilige Erasmus aanriepen met een verkorte zegswijze: Sint Elmus, maar dat ze later, na zoveel hulp de zalige Petrus aanriepen en hem dezelfde naam gaven.

De zalige Telmo werd te Oostende in de kerk van de Paters Dominikanen vereerd door de schippers en de vissers: daar was ook een altaar ter ere van S. Telmo. Deze verering is fel verminderd want de zeelui gaven later meer de voorkeur aan de kapel

van O.L. Vrouw te Bredene. S. Telmo werd geboren te Fromista in Spanje rond 1190 en werd Dominikaan. Hij was vooral bekend als volksprediker. Hij was de biechtvader van Koning Ferdinand III die hem benoemde gedurende de oorlog tegen de Moren benoemde tot veldprediker.

kristenen en zo kon onze Z. Petrus of S. Telmo veel gevangenen verlossen en tezeldertijd de vrouwen beschermen tegen de 'verdorven' soldaten.

Toen de oorlog tegen de Moren gedaan was verliet S. Telmo het hof van de koning en vestigde zich aan de kust waar hij verbleef tussen de vissers en de zeelieden.

Hij stierf te Tuy (Tuda) op 15 april

1249. De verering van deze zalige begon onmiddellijk in en zelfs buiten Spanje. Maar het duurde nog tot 1741 vooraleer hij door Paus Benedictus XIV zalig werd verklaard.

Hoe geraakte St. Telmo speciaal vereerd door de zeelieden?

Men verhaalt dat gedurende een van zijn predikaties voor een grote massa in open lucht plots een storm losbrak. De toehoorders geraakten in paniek, maar de prediker zegde hen kalm te blijven. Na een kalmerend gebaar met zijn handen bleef het onweer weg op de plaats waar de toehoorders stonden terwijl rond een geweldige massa regen viel.

Er is nog een ander verhaal bekend over zijn zorg voor de zeelieden. In het jaar 1662 vertrok een Spaanse vloot uit Indië. Te midden van de oceaan stak een geweldige storm op. Het schip dreigde te zinken maar de bemanning en de reizigers smeekten Sint Telmo hen te helpen. Er verscheen een Dominikaan op het dek die iedereen moed insprak. En, jawel, de zee bedaarde. Uit dit verhaal blijkt overigens dat de verering en het vertrouwen in S. Telmo reeds van vroeger bestond.

jc

Bewerking van een tekst uit 'Dominikaanse wetenswaardigheden in West-Vlaanderen' (P.64) door P. Jordanus Piet de Pue - met afdruk bidprentje Pater Dominikanen -Hoogstraat, 41, Gent (zonder datum)

Alles wat je steeds wilde weten, maar niet durfde vragen over het...

Sint Elmsvuur

rende de oorlog tegen de Moren benoemde tot veldprediker.

In 1237 viel Cordua in handen van de



S: PETRUS GONZALEZ TELMUS
Bidt voor DIE REYSEN te water en te land

Afbeelding van S. Petrus Gonzalez of S. Telmo (uit het kloosterboek bibl. dominikanen Gent)

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

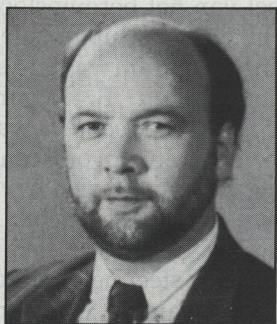
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS
 - HAVENARBEIDERS - ZEELIE-
 DEN 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

nieuw!



**De
 vogelrubriek
 van
 Mong de
 Vogelaar (I)**



Toen de hoofdredacteur van dit eigenste blad mij vroeg om een maandelijks zeevogelrubriek te verzorgen, wist hij waarschijnlijk niet goed waaraan hij begon. Toen ik volmondig instemde wist ik het al evenmin. Punt is dat ik wel van vogels hou, in die zin dat ik ze graag bezig zie in hun eigen omgeving: te land, ter zee en in de lucht, maar dat ik ze daarom nog niet kèn!

Ik heb de grootste bewondering voor de dames en heren die 'gewapend' met verrekijker en notitieboekje duinen, velden, bossen, dijken en stranden afschuimen. Ze kunnen daarbij feilloos de — ik verzin hier zomaar een naam — 'donkerbruine geelbekdompelaar' tussen een hoop ordinaire spreuwen en kauwtjes op een open weiland onderscheiden... op driehonderd meter afstand en met het blote oog! En nog zien dat het een mannetje is ook, omdat hij een zwart puntje op de onderkant van zijn bek heeft!! Alsof ze zelf in zo'n nest gekipt zijn!!! Ik kan het niet en ik zal het nooit kunnen.

Maar ik hou dus wel van vogels. Ze hebben me onder andere geleerd hoe dom ik was... en is dit niet het begin van alle wijsheid? Toen ik indertijd op het Nedelandse waddeneiland Terschelling helemaal alleen langs het strand wandelde zijn mijn ogen opengegaan. Het stikte er van de vogels en ik kende er nagenoeg geen een.

Ik heb ze inmiddels leren kennen, die vogels, maar dan op mijn manier. Niet als een fanatieke vogel-expert die ze kent van 't kleinste pluimpje tot teennagel, maar als ie-

mand die ze bestudeert in hun verband met de natuur, hun omgeving, het milieu dus.

Vogelsoorten kunnen net zoals vissoorten sterk achteruitgaan in aantal, ze kunnen zelfs uitsterven. Ze kunnen op bepaalde plaatsen verdwijnen en op andere weer opduiken er er goed 'floreren'.

Eigenlijk houden ze ons een spiegel voor. Hoe gedragen wij ons? Hoe springen wij met de natuur om? Zeevogels vertellen ons dus ook hoe wij met de zee omgaan. 'Signaalfunctie' heet zoiets. Maar naast die signaalfunctie, zijn vogels ook erg nuttig en vooral... buitengewoon mooi. Voor wie dat wil zien tenminste, voor mij dus bijvoorbeeld. In volgende afleveringen wil ik enkele zeevogels voor u belichten.

Mong Ruyschaert

— Als 't maar blijft duren,



Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69

ZEEBRUGGE

**Nieuwe tarieven
Zeebrugse Visveiling**

In de Zeebrugse Visveiling werden de tarieven voor sluiskosten en voor het sorteren van vis verhoogd. Voor wat de sluiskosten betreft betalen eurokotters (tot en met 300 pk) nu 2 750 frank, vaartuigen van 301 pk tot en met 200 BTN zullen 3 750 frank betalen en schepen vanaf 201 BTN worden 5 000 frank aangerekend.

De vissorteringskosten worden bepaald in functie van het aantal aanlandingen. Er worden kortingen toegekend die worden terugbetaald bij de eerste aanlandingen van het nieuwe trimester. De tariefstructuur ziet er nu als volgt uit:

Basistarief	Korting	Toegepast tarief	Min. aantal maal geveild per trimester
7,75%	0,60%	7,15%	6x
7,75	0,40	7,35	5
7,75	0,30	7,45	4
7,75	0,20	7,55	3
7,75	0,10	7,65	2
7,75		8,75 (!)	1

Voor het sorteren van kreeft wordt een uniform tarief van 8,15% toegepast. Voor het sorteren van vis van de zgn. kreefteputters wordt het basistarief, verminderd met de voorziene kortingen, toegepast.

Voor de reders die in 1993 minstens 22 maal in Zeebrugge geveild hebben zal in 1994 meteen de korting afgetrokken worden, zodat deze van meetaf aan slechts 7,15 aangerekend worden.

Los van het aantal veilingen per trimester zal dan nog op basis van de besomming in 1994 een eindejaars-

premie toegekend worden waardoor de veilkost op 7,15% blijft voor volgende vaartuigen:

- Eurokotters tot en met 300 pk: 12 miljoen frank besomming,
- Vaartuigen vanaf 301 pk t.e.m. 200 BTN: 24 miljoen,
- vaartuigen vanaf 201 BTN: 36 miljoen.

**Golf van Biscaje tijdelijk
gesloten voor
tongvisserij**

Het Belgische tongquotum in de *Golf van Biscaje* (Ices VIIIa,b) voor het eerste kwartaal (100 ton) is reeds uitgeput. In het gebied voor de Franse kust was het vanaf 24 februari niet meer toegelaten tong te vissen. De maatregel loopt tot 31 maart. Vanaf 1 april is de tongvisserij er weer toegelaten. Voor het opvissen van het tongquotum in de *Golf* (80 ton vermeerderd met 341 ton afkomstig van een ruil met Nederland, totaal: 421 ton), geldt dit jaar voor het eerst een kwartaalregeling. De vaartuigen mochten 1.500 kg tong per kalenderdag vissen. Voor het eerste kwartaal werd de toegelaten vangsthoeveel vastgelegd op 100 ton. De quotakommissie houdt zich bezig met de verdere verdeling van de tongvangsten in de *Golf van Biscaje*. Deze maatregel werd genomen om de tongvangsten te spreiden. Vorig jaar was het tongkwotum (363 ton) op 26 mei reeds volledig opgevest.

**BCK.160 Blue Angel
(ex-Z.60) te koop**

De Zeebrugse boomkorteiler Z.60 *Blue Angel* werd op 13 oktober 1986 voor de Engelse kust, ter hoogte van *Star Point*, tweemaal geramd door het Duitse containerschip *Caravelle*. De

zes opvarenden konden met een reddingssloep ontkomen. De amper vijf jaar oude Z.60 zonk tijdens het opslepen door de Z.121 *Barentszee* in het gezicht van *Brixham*, even ten noorden van *Berry Head*. De Z.60 lag op een diepte van 15 meter waar het als een hinderlijk obstakel voor de scheepvaarttrafiek werd aangezien. De havenautoriteiten van *Brixham* eisten de onmiddellijke lichte van het gezonken vissersvaartuig. De verzekeringsmaatschappij sloot een overeenkomst met de bergingsmaatschappij *Euro Salvie* uit *Folkestone* waarbij het wrak werd afgestaan als onderdeel van het bergingsloon. De bergers lieten het schip opkalefaten. *Padmos* in *Stellendam* was bij de herstelling betrokken. Er kwam een nieuwe *Stork Werkspoormotor* van 900 pk in, en verder kwam ook een keerkoppeling *Masson* en een *Brusselwinch* aan boord. Het schip werd uitgerust met giek van tien meter en een klassiek steennet. Drie jaar na het ongeval kwam de Z.60 opnieuw in bedrijf als BCK.160 *Blue Angel* met thuishaven *Buckie*, een haven in het noorden van *Schotland* (tussen *Inverness* en *Aberdeen*).

Het populaire Britse vakblad *Fishing News* nam in een van de vorige nummers een advertentie op waarbij de BCK.160 te koop wordt aangeboden. Verkoper is *United Fish Selling Limited* uit *Buckie*, een onderneming die betrokken was bij de financiering voor het heropzetten van het gezonken vaartuig.

Ter vervanging van de gezonken Z.60 *Blue Angel* liet de Zeebrugse reder *Constant Couwijzer* een nieuwe Z.60 bouwen bij *Degraeve* die in maart 1988 in bedrijf kwam. De rederij *Blue Angel* werd vorig jaar verkocht aan *Louis Vantorre* uit *Blankenberge*, tevens reder van de Z.15 *Stephanie*. (gw)



hét taxibedrijf voor de visserij

Bredene

Oostende

**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



Z.196 Zeeduivel loopt averij op na aanvaring

De Zeebrugse boomkorteiler Z.196 *Zeeduivel* kwam op de laatste januari-dag in aanvaring met een ertsschip. Het pas vorig jaar grondig verbouwde vaartuig liep hierbij zware boegschade op, maar de zeskoppige bemanning bleef ongedeerd. Het schip van reder *Jozef Verniest (De Golfbreker BVBA)* kon desondanks op eigen kracht de thuishaven bereiken.

De Z.196 (750 pk) was maandagavond 31 januari uit Zeebrugge vertrokken voor de visserij op de Noordzee toen het 's avonds in aanvaring kwam met de onder Bahamese vlag varende Duitse ertstanker *Christianah*. De klap was zo hevig dat de steven nagenoeg twee meter werd ingedrukt. 's Anderendaagsmorgens was de *Zeeduivel* terug in zijn thuishaven, waar de Zeevaartinspektie de nodige vaststellingen verrichtte. De schade, die enkele miljoenen bedraagt, wordt door het Zeebrugse metaalkonstruktiebedrijf *Joël Verheye* hersteld. Vermoedelijk komt de Z.196 halverwege maart opnieuw in de vaart.

FAX - FAX - FAX - FAX - FA

De eerste vaartuigen visten in januari reeds in de Golf van Biscaje, o.m. de O.231. Op woensdag 9 februari werd een lading van 12.000 kg Golf-tong van de O.124 *Fighter* overgebracht naar de Oostendse afslag en op 23 februari stuurde de O.89 *Sandra* 8.000 kg tong naar zijn thuishaven. Ook dit jaar gaan de aanlandingen van "Belgische" vaartuigen in Nederlandse afslagen door: eind januari was de Z.519 *Rachel Sarah* in Breskens, de O.349 *Wilma* en Z.34 *Northern-Sky* in Scheveningen, de O.229 *Liberty* en BOU.201 *Adriana-Maria* in Colijnsplaat. In februari markten ook verschillende Belgische vaartuigen in Lauwersoog. Voor onderhoud lag de BOU.201 *Adriana-Maria* in Stelendam waar ook de Z.200 *Wagram* voor een dokbeurt langs kwam. De Scheldevisser BOU.11 *Exodus* werd bij BSM in Breskens droog gezet om de schade van een aanvaring te herstellen. De Eurokotter K.8 *Aquarius* kreeg bij Reimerswaal in Hansweert een nieuwe Caterpillarmotor. De Z.571 *Custos Deus* ging bij Hoogenraad en Kuyt in Scheveningen in het droogdok voor een schroefherstelling en asdichting.

O.152 John verkocht

Het kustvaartuig O.152 *John* (1966, 300 pk) is aangekocht door de Oostendse vissersfamilie *Lucien Desmidt* (O.190 en O.29). *Lucien Desmidt* is dan ook vader van vijf zonen, waaronder drie vissers. De O.152 *John* is de gewezen N.152 *Evy* van *Alain Aesaert*, verkocht juni '91 aan BVBA *John* uit Oostende van *Chantal Abiven*, dochter van wijlen reder *Jean Abiven* (O.468). De O.468 *Aran* werd destijds aangekocht door *Lorenzo Desmidt* die gebruik maakte van de beëindigingspremie om het vaartuig te slopen.

De andere zonen van de bekende garnaalvisser beschikken eveneens over een kustvaartuig. Zoon Frank is reder van de O.191 *Renilde* en Albert houdt de O.536 *Zeevalk* (ex-Z.536) in de vaart.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JANUARI 1994

Adresverandering: □ Z.84 DE KLAUWAERT, eigendom BVBA Rederij De Klauwaert, Heistlaan 169, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.40.00.

□ BOU.11 EXODUS, eigendom BVBA Exodus, Oude Suissedijk 42, 8340 Damme, tel. 050-50.13.21

Verandering van eigendom:

□ Z.509 TELSTAR, eigendom Ravelingen BVBA, Karel Janssenslaan 41, 8400 Oostende, tel. 059-70.78.28. Zeebrief: 10.01.94

Verandering van eigendom, thuishaven en naam:

□ BOU.28 ANNIE wordt Z.28 ANN, eigendom Desmidt-Van Hove, H. Liebaertstraat 25, 8301 Knokke-Heist Zeebrief: 12.01.94

Inbouw nieuwe motor:

* groothorecaleveranciers levende en gevilde paling

* leveringen aan visgroothandelaars

* continu importen alle Europese landen

* optimale bevoorrading kustlijn en binnenland

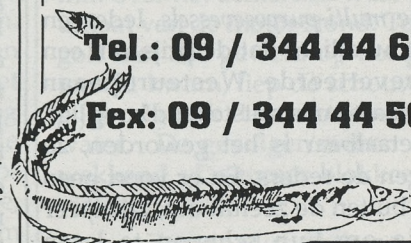
HOLLANDSE PALING- EN VISHANDEL bvba

Trilkouter 41b,
9940 Ertvelde

(Verkoop: vragen naar van Damme)

Tel.: 09 / 344 44 65

Fax: 09 / 344 44 56



□ Z.137 TWILIGHT, eigendom Veerman Rederij BVBA, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist. Motor Stork - 750 kW - 1.020 pk, bouwjaar 1993. Zeebrief: 14.01.94

□ K.8 AQUARIUS, eigendom Praet Kamiel, Sportpleinstraat 7, 9130 Kieldrecht. Motor Caterpillar - 220 kW - 299 pk, bouwjaar 1994. Zeebrief: 31.01.94

Geschrapd:

□ Z.97 CLEOPATRA, eigendom BVBA Jakoba, Heiststraat 217, 8380 Zeebrugge - Brugge 5
Geschrapd: 22.01.94

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

van schepen

M

EN ZOU KUNNEN denken dat gezagvoerders altijd rustige onverstoorbare zeebonken zijn, wilskrachtig,

sober, met inzicht en kennis van zaken, die enkel *happy* zijn wanneer ze het dek onder hun kloeffen hebben. Het is een romantisch beeld, waarachter heel wat anders schuilgaat: een neuriticus bijvoorbeeld die zich verpletterd voelt onder het gewicht van zijn eigen schip. Ach, het mag ons niet verbazen in de chaotische tijden die we beleven. De tijden van de Roemenen en de Filipino's en de amateurs, de mammoets, de roro's en de *multi-purposevessels*. Iedereen weet nu allicht dat de prijs van een gebrevetteerde Westeuropeaan onbetaalbaar is, ontstellend hoog ligt. Onbetaalbaar is het geworden, zo zeggen de reders. En er voert geen weg buiten de zeeluit om, zij zijn er nodig om hun schepen te laten varen... voorlopig toch nog. Schepen trekken het zich anderzijds helemaal niet aan, wie het dek wast en de machine draaiende houdt, zodat de goedkope arbeidskrachten meteen de oplossing geven voor het vraagstuk. Voor de prijs van een enkele bootsman uit Antwerpen heeft men al gauw een tiental Zaïren die zelf wel zullen uitmaken welke taak ze waarnemen aan boord. En het dient gezegd, het zijn ster-

van mensen & van de zee



piloten die al genoeg hebben aan *chewinggum* en ijzerdraad — reglement 15 noemen ze dat aan boord — om ankerspil en hulpmotoren te herstellen, terwijl Mungu er wel zal voor zorgen dat de hoofdmotor blijft draaien. Hun verbeelding doet hen het onmogelijke overwinnen. Voor de rederij is dat een goede zaak, het komt er immers op aan dat het schip niet tegen de kaai ligt, want schepen zijn gemaakt om te varen.

Een plichtbewuste gezagvoerder die aan boord van een cargo komt, bemand met *bohemers* en *bellenblazers* krijgt een helse opgave, ook al door de en met Babelse spraakverwarring die er dan heerst. Aan boord is het dan nog uitkijken geblazen, tussen de brokken van een gemartelde ziel, wie van dat zootje kok en *dikke jongen* zal spelen. Je kunt wel een ganse reis in de brug of de kaartenkamer rondtoeren waar je denkt veilig te zijn, maar je kunt maar moeilijk hele dagen, *blauw van de honger*, uitkijken naar tegenliggers en kruisende vaartuigen.

Als zelfs geen substandaard bemanning aangemonsterd kan worden bestaat er nog altijd de mogelijkheid

het met wat minder volk te doen, zoals aan boord van de kustchemicaliëntankers en de *feeders* die alsmar 'haven in haven uit' varen met een stuurman en een gezagvoerder die wacht na wacht lopen met gezichten als geschilde rapen, wegens het tekort aan slaap, zodat ze geen van beiden hun taak naar behoren kunnen uitvoeren.

't Is kiezen tussen de tyfus en de pest: ofwel vaar je met *hufters* uit de onderontwikkelde wereld ofwel met de noodlottige triomf van economie en techniek... Iedereen weet toch dat elk mens zes tot acht uur slaap nodig heeft tussen elf uur 's avonds en zeven 's morgens.

En je staat dan maar stilletjes in 't halfduister na te denken... Over het verschijnsel dat er toch altijd weer mannen zijn die het doen, mannen waarvan het hart met zeewater doorweekt is. Zonder veel leute. Rederijen zijn best gediend met een paranoïde gezagvoerder, de enige die heel wat toestanden meester kan... En die, meestal tevergeefs, aan boord op zoek zal gaan naar iemand waarmee hij een ernstig gesprek kan voeren.

lin

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

In de orkaan... zonder motor!

WIEDAARNOOIT gevist heeft, kan er niet over meepraten... maar het kan hard waaien op de Noordatlantische Oceaan. Stormen zwellen er gemakkelijk aan tot orkanen. Oud-IJsland vissers weten het nog te vertellen, hoe ze er opbotsten tegen golven die zo krachtig waren dat hun treiler bijna vertikaal kwam te staan en met zijn achterschip in het water zakte om vervolgens schuin naar boven te schieten om er overweldigd te worden door de volgende breker.

Stel: je zit in zo'n situatie en de motor van je schip laat het afweten... dan ben je helemaal de speelbal van het tempeest.

Halverwege december 1993 geberude het met de Britse hektreiler H 240 'Southella' (1) van de rederij J. Marr. Het schip verzeilde zonder krachtbron in een orkaan. Na alle Europese quota te hebben

opgevist maken de Britse hektreilers hun visjaar rond in de *Straat van Denemarken*, voor de Groenlandse kust, in het gebied tussen Groenland en IJsland. Bijna alle Britse hektreilers maken immers willens nillens een aantal reizen naar dat visgebied om er jaarlijks op de quota te vissen die ze daar toegekend krijgen op basis van hun historische aanwezigheid; quota die de treilers nodig hebben om het jaar al vissend uit te zingen. De reders moeten overigens blijven wijzen op hun historische rechten, want IJsland wil niets liever dan dat de Engelsen er weg blijven.

Storm aangekondigd

Nanatalik Radio uit Groenland had de schipper van de H240 verwittigd voor een opkomst zijnde zeer zware storm. De treiler kon wegens de ijsgang geen Groenlandse haven aandoen. Het schip bevond zich toen op twintig uur varen van Reyckjavik. Toen de storm de kop opstak legde de schipper de treiler voor de wind en wachtte, al rollend en stampend, tot de storm weer zou gaan liggen. De storm zwol

echter aan tot een orkaan. Golven van 18 meter hoog sloegen neer op de treiler en vermorzelden verschansingen en opstaande wanden. De kracht van het water beukte in op het stuurhuis en verwrong de platen tot er kieren en gaten in ontstonden. Zee-water liep binnen in het stuurhuis en de eronder liggende bemanningsverblijven. De schipper vreesde dat de storm het voorschip zou kapotslaan. Hij draaide zijn schip, met zijn achtersteven naar de wind en het geweld gericht, om vooruit te varen met de wind mee, in de hoop dat de overslaande zeeën zodoende met minder kracht op het vaartuig zouden terechtkomen. Dit lukte vrij aardig. Huizenhoge golven sloegen niettemin over het achterdek waar ook de uitlaat van de motor stond. Toen een golf met alle geweld op het portiek terecht kwam, liep de schouw — en bijgevolg ook de motor! — vol zee-water. De gevolgen waren schrikwekkend. De motor blokkeerde en viel stil.

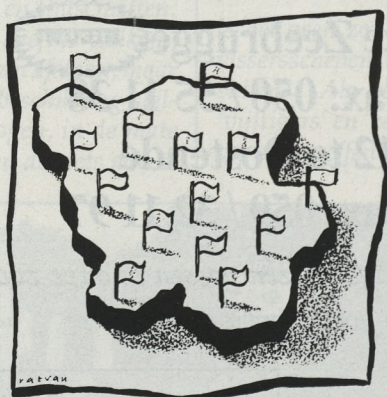
Zonder krachtbron

Nu pas was het hek helemaal van de dam. De treiler werd een stuurloze speelbal van de elementen. Er kon geen richting worden aangehouden. Het schip kwam dwarszee te liggen en inkasseerde golven met zo'n kracht dat het soms 70 graden overhelde. De schipper nam contact met *Reyckjavik Radio*. Daar beloofde een voordurend verbaal contact maar men kon in dit weer en over die afstand geen hulp bieden.

Het schip had op dit moment 200 ton diepgevroren vis aan boord die vakkundig was gestapeld zodat het vaartuig op dit vlak geen evenwichtsproblemen had. Er zat niets anders op dan dat de machinist met een gedeelte van de bemanning sommige stukken van de motor zou demonteren, kuisen en terug in elkaar schroeven in de hoop dat er terug leven in zou kunnen worden gebracht. Hierbij werd gewerkt in de moeilijkste omstandigheden, in de onmogelijkste posities, waarbij niemand ook maar een werktuig, een onderdeel of bout uit zijn handen kon leggen.

Hulp

Een tweede treiler van J. Marr uit Hull,



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 ?

BBL

de 'Jacinta', (2) was op weg naar de visgrond en spoedde zich, zo snel als het weer het toeliet, naar de 'Southella' om hulp te kunnen bieden mocht het avontuur slecht aflopen.

Na achttien uur stuurloos aan de storm te zijn overgeleverd, startte de motor van de H 240 opnieuw. Gelukkig was er op de treiler maar weinig ijsafzetting zodat het niet onderhevig was aan een te grote ballast. De 'Southella' haalde dan ook een veilige zeven knopen en vatte, met verhakeld voorschip en een niet voor honderd procent draaiende motor, het 600-mijlen lange traject naar Reyckjavik aan. De 'Jacintha' bereikte de 'Southella' en voer *stand-by* mee tot de IJslandse haven, waarna het terug richting Groenland vertrok om zijn visserij te starten.

Te Reyckjavik waren er vier dagen las- en motorwerken nodig vooraleer de hekreiler veilig kon doorzetten naar zijn thuishaven.

Daniël Pots

(1) De ex-Myrefisk uit Noorwegen

(2) Geregistreerd te Fleetwood als de FO 159

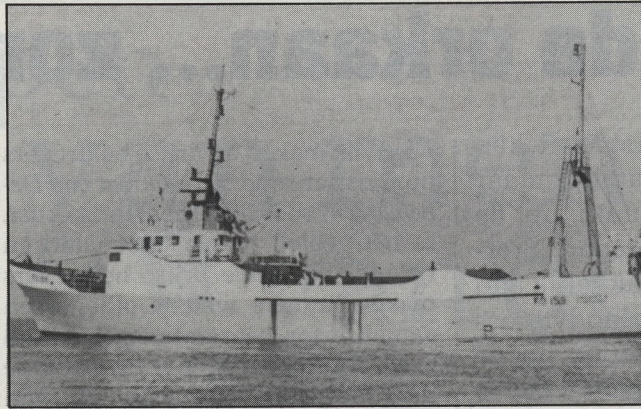


Foto boven: de H 240 'Southella'. Onder: de 'Jacinta' die de H 240 te hulp kwam.



Op vrijdag 25 maart om 20 uur spreekt Jef Klausing in 'Estaminet de Peerdevisscher' te Oostduinkere

over
**VISSERS-
LIEDEREN
MET
SOCIALE
INSLAG.**

De avond wordt geïllustreerd met originele opnames uit de jaren vijftig.



N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

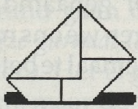
Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt





Brieven

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

Anonieme brieven worden evenwel niet gepubliceerd.

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

Zeegenootschap

Je kunt geen cultuur of identiteit opdringen aan mensen, als ze er zelf niet voor voelen... En toch, als enkelen belangstelling en motivatie blijken te geven dan kan het zaad, door stormwind over een schrale akker gestrooid, een weelderige plantengroei verwekken en is dit sein een antwoord waard!

Derhalve wagen wij de gok om, vooraleer het al verdwijnt, tot zelfs de herinneringen eraan, binnenkort te Blankenberge, een museum, een didactisch, documentair en decoratief centrum, ook bibliotheek en archief op te starten, in verband met onze kust, strand, zee en haven, visserij, zeil- en zeevaart met foto's, kaarten, boeken, apparatuur, toestellen, materialen, gereedschap, tuigage, zee- en strandvondsten, scheepsmodellen, alaaam, visgerief, schiemanwerk, zelfs schilderijen, postkaarten, zeekaarten en tijdschriften.

Wie wat ter beschikking heeft is welkom, zelfs indien hij het niet kan afstaan, maar slechts tijdelijk wil ter beschikking stellen... Wij zullen ook pogen, in de mate van het mogelijke, her en der iets aan te



Langoustinevisser ('Mauretaniër') in Douarnenez (foto S. François)

kopen en te verwerven, daarom zal ook om het even welke steun, ook geldelijk, zelfs verbale en morele, welkom zijn. Namens 'Het Zeegenootschap' Blankenberge

Marc Lauwereyns & H.L. De Meere
Voorlopig contactadres: Marc Lauwereyns, de Smet de Nayerlaan 68, te 8370 Blankenberge (of in 't Kapiteintje).

Zonde

Is het geen zonde dat al die geschrapte vissersschepen onder de slopershamer vallen? Als het zo doorgaat zijn alle 'vijftigers' en 'zestigters' verdwenen voor we het beseffen.

Toen ik drie jaar geleden Concarneau in Bretagne bezocht, zag ik een afgedankt vissersvaartuig liggen dat opgeknapt en heringericht was voor bezoekers; een schip à la Z 45. Een geweldige belevenis. En waarom zou dat niet aan de Vlaamse kust kunnen? Succes is bij voorbaat verzekerd. In Douarnenez zag ik een afgedankte langoustinevissersvaartuig (van de reeks van de 'Mauretaniërs') liggen dat bewaard zal worden. En zeggen dat bij ons zelfs de twee laatste IJslandvaarders wellicht niet voor het nageslacht zullen bewaard worden...

In Bretagne zie je op verschillende plaatsen dat oudere vissersboten opgeknapt worden, zoals je dat overigens ook in Nederland ziet met de botters op het IJsselmeer. In Vlaanderen daarentegen hebben we in de voorbije twintig jaar de laatste kleine houten garnaal- en kustvissers één voor één zien verdwijnen. Het bewaren van de OD1 en de N788 in Oostduinkerke is een goed initiatief (maar wel nogal 'droog'), en ook de inspanning die in Heist gedaan wordt om de O 32 uit 1935 te bewaren. Vermeldenswaard is verder nog het Blankenbergse initiatief om een replica van een Blankenbergse scute te reconstrueren.

Toch gaan talrijke kansen verloren. Neem nu de DK 1958 in de Nieuwpoortse jachthaven. Een uniek vaartuig dat niet verloren zou (had?) mogen gaan., zelfs al gaat het hier om een vaartuig dat uit Duinkerke (toch ook een Vlaamse stad!). Spijtig allemaal, want het zou niet alleen een toeristische attractie zijn, ook voor de visserij, in brede zin, zou het een goede zaak zijn.

Stefaan François, Brussel



DK 1958 'Sainte Yvonne' foto S. François

Visgronden van de Vlaamse vissers (XI) Liverpool Baai

TEN NOORDOOSTEN VAN de Ierse zee, ten westen van het eiland Man, ligt 'Liverpool Baai'. Aan de oostkant wordt dit visgebied begrensd door Engeland, ten zuiden door Wales, en ten noorden door Schotland.

De kleine boomkorvaartuigen met motoren van 450 pk varen er in 68 tot 70 uur naartoe, de grotere 'bokkenvissers' doen er nog 60 à 62 uur over en de allernieuwste moderne boomkorteilers doen het in 50 uur.

Onze schippers blijven er 12 mijlen van de kust en vinden geen zandbanken op hun weg. Dichter dan 12 mijlen zijn er wel banken, maar binnen deze limieten mogen de onzen niet vissen. Bijna de hele 'baai' door vindt men dezelfde diepten, aan de zuidkant is dat 30 à 35 meter. Ten noorden bevindt zich een put van 55-60 meter diep; deze wordt door de Vlaamse vissers dan ook eenvoudig-

weg 'de put' genoemd, ook hebben ze het daarbij wel eens over 'het pitje van Marie'.

Het zijn *Norbert Hennaert*, 43 jaar, reder van de 0.231, en *Daniël Vermote*, 52 jaar, reder van de 0.518, die ons één en ander wisten te vertellen.

Wanneer men naar de kusten van de 'baai' toe vist, *verdroogt* de diepte tot 10-15 meter. Dichter tegen de 12 mijl limieten wordt dan ook meer door de kleinere boomkorteilers gevestigd.

De grond bestaat voornamelijk uit zand. Men kan er schelpen vangen, weinig stenen. De 'overlast' die men daarenboven mee naar boven brengt zijn zeesterren (de lezers van deze rubriek weten inmiddels al dat vissers het dan over 'vijfhoekjes' hebben), grote lege *wulloschelpen*, *kooteieren*, (zee-klitten), *klavermes* (zeeplant), *brokkelsterren* van de 'slangensterren'-soort

bij ons 'rispen' genaamd. (Hier op de redactie vragen we ons natuurlijk wel af wat dat allemaal te betekenen heeft N.v.d.R.)

Wil men vermijden volop zand te vangen, moet men zeer omzichtig met zijn vismateriaal omspringen. Overigens zijn in het visgebied niet al te veel wrakken te vinden. Verder in zee is er meestal helder water, soms vertroebeld dit na een westenstorm en tijdens de 'bloeï' van het water in het voorjaar. Men vindt troebeler water dichter tegen de wal; maar bij lange perioden van oostenwind wordt dit water dan wel helderder.

Vroeger visten de schepen er 10 tot 12 dagen en waren dan in totaal 18 tot 21 dagen van huis weg. Nu doet men meestal dubbele reizen en zendt men de vangsten per container naar onze vismijnen.

De havens die men er meestal aandoeft zijn *Liverpool*, *Birkenhead* en *Fleetwood*. Onze vissersschepen vissen er tijdens de beste maanden zeer intensief. Dat zijn dan de maanden april en mei voor tong; juni, juli en augustus zijn minder goede maanden en in september begint de visvangst dan weer te verbeteren.

Andere nationaliteiten die de Liverpool-baai bevissen zijn de Engelsen (meestal uit *Brixham*), Schotten, Ieren en Franse 'gatvissers' die er op kabeljauw en wijting komen jagen. Vroeger kon men er wel eens een Hollander ontmoeten.

Minder

Topvangsten deed men er 7 à 8 jaar geleden. Dat was toen het geval met de grotere boomkorvaartuigen die binnenkwamen met 16 000 kilo tong en de kleinere 500 pk'ers met supervangsten van 11 000 kilo.

Hetgeen we constateren voor alle traditionele visgronden van de Vlaamse vissers wordt ook hier bevestigd: er valt minder te vissen dan vroeger. Zelfs met zwaardere motoren vangt men er minder. 'Wij zullen nog een vijftal jaar moeten wachten om te zien of deze vermindering aanhoudt', zo zegde *Norbert Hennaert*, 'dan pas zullen we kunnen zien wat de broedjaren voor de nieuwe tonggeneratie gegeven hebben'. Buiten tong wordt er ook gevestigd op *rog*, *kabeljauw*, *rode zeebaars*, *zeehond*, *inktvis* en, zoals *Daniël Vermote* zei, *kloostervis*, omdat het vis is die het niet waard is om aan een klooster te worden: *schar*, *wijting*, *pladijs*.

Crevits

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber ballen en rubber ringen

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



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

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

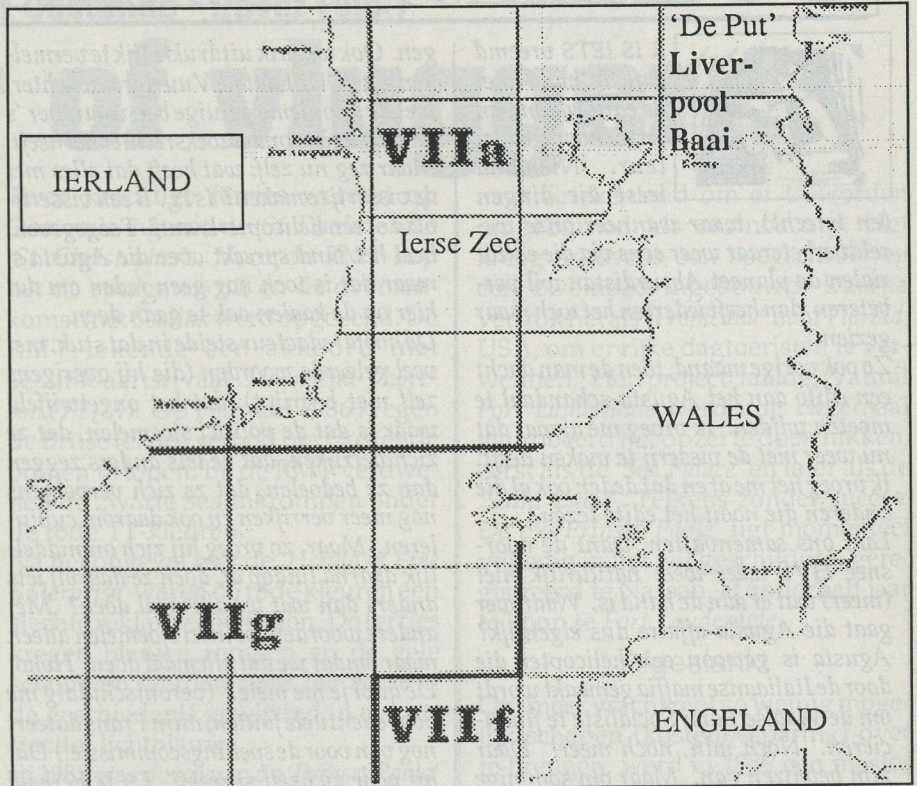
Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

Tegen het strand gaan de Engelsen vissen op *grijze garnaal* (de soort die wij hier kennen). Het is geen professionele visserij, maar de 'bootjes' verdienen er toch goed hun kost mee. We zegden het al, je moet er voorzichtig met je visgerief omspringen. De boomkorren bengen er grote pakken *vuil* mee, zodat er veel handwerk aan te pas komt. Voor dreikwart bestaat dat vuil uit zand.

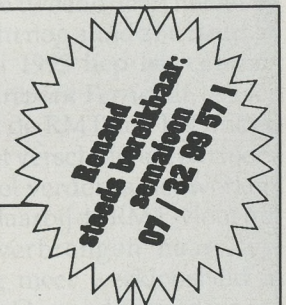
Oorlog

De vissers van de Liverpool baai kunnen er werken op een oppervlakte die van noord naar zuid 75 tot 90 kilometer lang is en van west naar oost zo'n 45 kilometer. Als men westelijker vist, juist onder het eiland Man, vangt men helemaal niets, het is er dus, zo zegt de vissersmond, een 'lege plek'. Voor de rest zit de vis er overal verspreid. Wel kan men, meestal in maart, ten noorden in 'de put' soms wat kabeljauw boven halen. Prettig is ook nog dat we weten wanneer de Vlaamse vissers beginnen werken zijn in Liverpool Baai. Tijdens WOII uitgeweken naar Engeland, viste *David Van Hove* er met zijn



0.112, hij vertrok toen vanuit Fleetwood. Na de oorlog, terug in Oostende, bleef hij die visgrond opzoeken. De mooie tongvangsten die

David Van Hove er deed, lokten meer Vlaamse vissers... tot vandaag de dag. Zeedierenjager (vervolgt)



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

De Laatste Vuurtorenwachter



R IS IETS vreemd aan de hand met de editoria- len van onze hoofdredac- teur. Niemand leest die dingen

(en terecht), maar wanneer onze we- reldverbeteraar weer eens via die edito- rialen de planeet Absurdistan wil ver- beteren, dan heeft iedereen het toch maar gezien.

Zo ook vorige maand, toen de man dacht een edito aan het Agusta-schandaal te moeten wijden. Ik vroeg me af wat dat nu weer met de visserij te maken heeft. Ik vroeg het me af en dat deden ook al die anderen die nooit het edito lezen.

Laat ons samenvatten, want de door- snee HVB-lezer weet natuurlijk niet (meer) wat er aan de hand is. Waarover gaat die Agusta-affaire dus eigenlijk? Agusta is gewoon een heli- copter die door de Italiaanse maffia gemaakt wordt om de Waalse Parti Socialiste te finan- cieren. Noch min, noch meer! Daar zijn bewijzen van. Maar om sommige mensen niet op verkeerde gedachten te brengen, zeg ik er klaar en duidelijk bij dat die bewijzen niet bij mij thuis lig-

gen. Ook wens ik uitdrukkelijk te vermel- den dat ik, De Laatste Vuurtorenwachter, niet de anonieme getuige ben waarover 's lands mooiste onderzoeksrechter het heeft. Maar zeg nu zelf: wat heeft dat alles met de visserij te maken? Is HVB een visserij- blad of een heli- copterkrant? Toegegeven, heel het land spreekt over die Agusta's, maar dat is toch nog geen reden om dat hier op de kaaien ook te gaan doen.

De hoofdredacteur stelde in dat stuk, met veel geleerde woorden (die hij overigens zelf niet begrijpt), dat het ongetwijfeld wáár is dat de politici sjoemelen, dat ze zich verrijken, dat ze iets anders zeggen dan ze bedoelen, dat ze zich vervolgens nog meer verrijken en ook daarom cumu- leren. Maar, zo vroeg hij zich onmiddel- lijk daarna luidop af, doen ze daarbij iets anders dan wat we allemaal doen? Met andere woorden: politici sjoemelen alleen maar omdat we dat allemaal doen. Hoho! De quoi je me mêle? (verontschuldig me voor eventuele fouten, mijn Frans dateert nog van voor de spellingscommissie.) Dat hij voor zichzelf spreekt! En ik herhaal mijn vraag met luide stemme: wat heeft dat met de visserij te maken?

Zou hij zich niet beter bezighouden met

de problemen die zich hier op de kaaien stellen? De problemen die de ineenstor- ting van de tongprijs met zich meebrengt bijvoorbeeld.

En kijk, de woorden van de hoofd- schrijver waren nog niet koud (gesteld dat ze ooit warm zouden geweest zijn natuurlijk) of daar duwde De Visserij de Agusta's van de voorpagina's van de nationale kranten weg. Overal ver- scheen het bericht over een miljoenen- fraude in de vismijn van het Nederlandse Vlissingen onder de titel: BELGISCHE VISBEDRIJVEN BETROKKEN BIJ GROOTSCHALIGE VISFRAUDE.

Zouden die kranten niet beter ergens anders over schrijven? Over het Agus- taschandaal bijvoorbeeld? Want ze moeten daar niet de indruk geven dat het alleen in de vissector is dat er gefraudeerd wordt. Ha neen, heel de bevolking sjoemelt maar wat aan. Is het trouwens nog bij niemand opgekomen dat het daardoor komt dat die politici ook zo sjoemelen? Omdat ze zich in dat gesjoem- mel bewegen als vissen in het sjoemel- water... Onze hoofdredacteur zou beter daarover eens een edito schrijven...

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

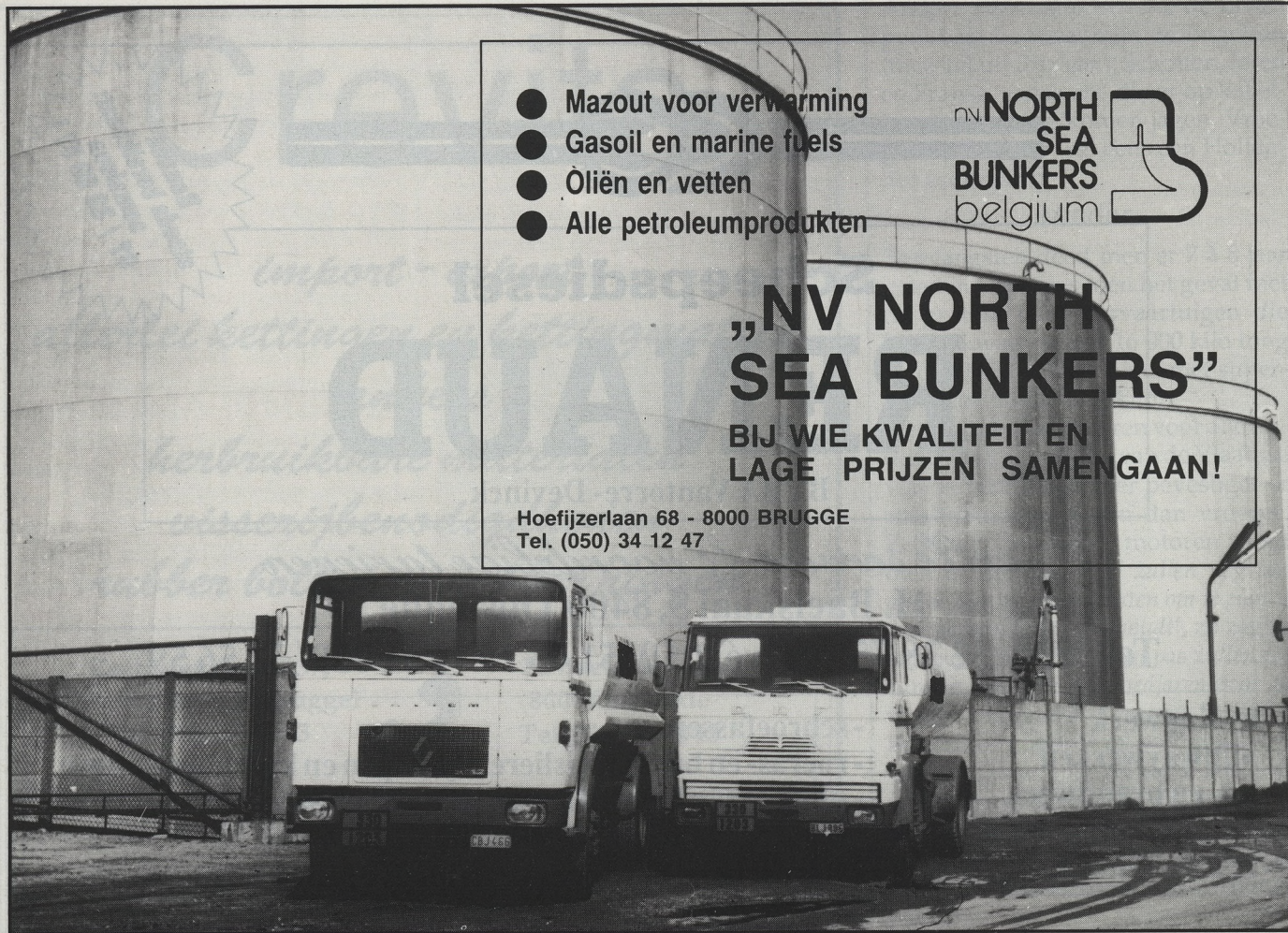
NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



De geschiedenis van de Lijn Oostende - Dover (slot)

Groter of vlugger...

Overeenkomsten met *Sealink* zorgden ervoor dat de Britse staatsrederij 15% van de overvaarten tussen Oostende en Dover voor haar rekening nam. De overvaarten gebeurden 's nachts met de Britse car-ferries *'Hengist'* en *'Vortigern'*.

Prille jumbo's en TT-pool

De *'Prinses Marie-Esmeralda'* (mei 1985) en de *'Princesse Marie-Christine'* (januari 1986) kwamen terug in de vaart na grondig te zijn verbouwd. Na horizontaal doormidden te zijn gesneden werd een extra autodek tussengelast: een meercapaciteit van 55 vrachtwagens. Ook de *'Prins Albert'* werd *gejumboiseerd*. De ferry werd in 1986 opnieuw in bedrijf genomen. In mei 1986 werd de Britse staatsrederij geprivatiseerd en overgenomen door het bedrijf *Sea Containers*, geregistreerd op de Bermuda's maar eigendom van een Zweedse groep. De nieuwe beheerders wilden snel 50% van alle overtochten tussen Oostende en Dover in handen nemen.

Twee krachtige ferries werden op Oostende ingezet, de *'St. David'* en de *'St. Christopher'*. Voor de RMT liep het de spuigaten uit en de overeenkomst met *Sealink* werd opgezegd. De RMT tekende een akkoord met *Sealink*-aartsrivaal *Townsend-Thorson (TT)* (1). Op 1 januari 1986 kregen de Britse ferries verbod om Oostende binnen te lopen. Bij de RMT verdwenen de zwarte *Sealink*krompen onder de rode TT-kleuren.

Na het ongeval met de *'Herald of Free Enterprise'* waren de rode kleuren een slechte reclame geworden. De ferries kregen blauwe rompen en de gele schouwen werden voor het eerst in de geschiedenis gewijzigd in een attractief lichtblauw.

In 1987 was de rol van de *'Prinses Paola'* uitgespeeld. Het Maritiem Museum te Antwerpen wilde het schip inrichten als drijvend museum. De directie dacht de gevraagde 65 miljoen frank bijeen te kunnen krijgen. De 18% BTW was er echter net te veel aan. De *'Prinses Paola'* vertrok op 1 april 1988

naar Griekenland om er te worden omgebouwd als casinoschip. Het kreeg er tevens een boegschroef en een zwembad ingebouwd. Daarna vertrok het als *'Tropicana'* naar Florida, USA, om er rijke dagtoeristen te verwennen. Het project faalde. Vanuit *Fort Lauderdale* werd nog tweemaal geprobeerd het opzet te doen lukken, eerst als de *'Sea Palace'* en later als de *'Saint Lucie'*. Telkens zonder succes. De ex-*'Prinses Paola'* ligt momenteel volledig in het wit geschilderd, geregistreerd te Nassau, al anderhalf jaar te koop te *Fort Lauderdale*.

Afgeslankt

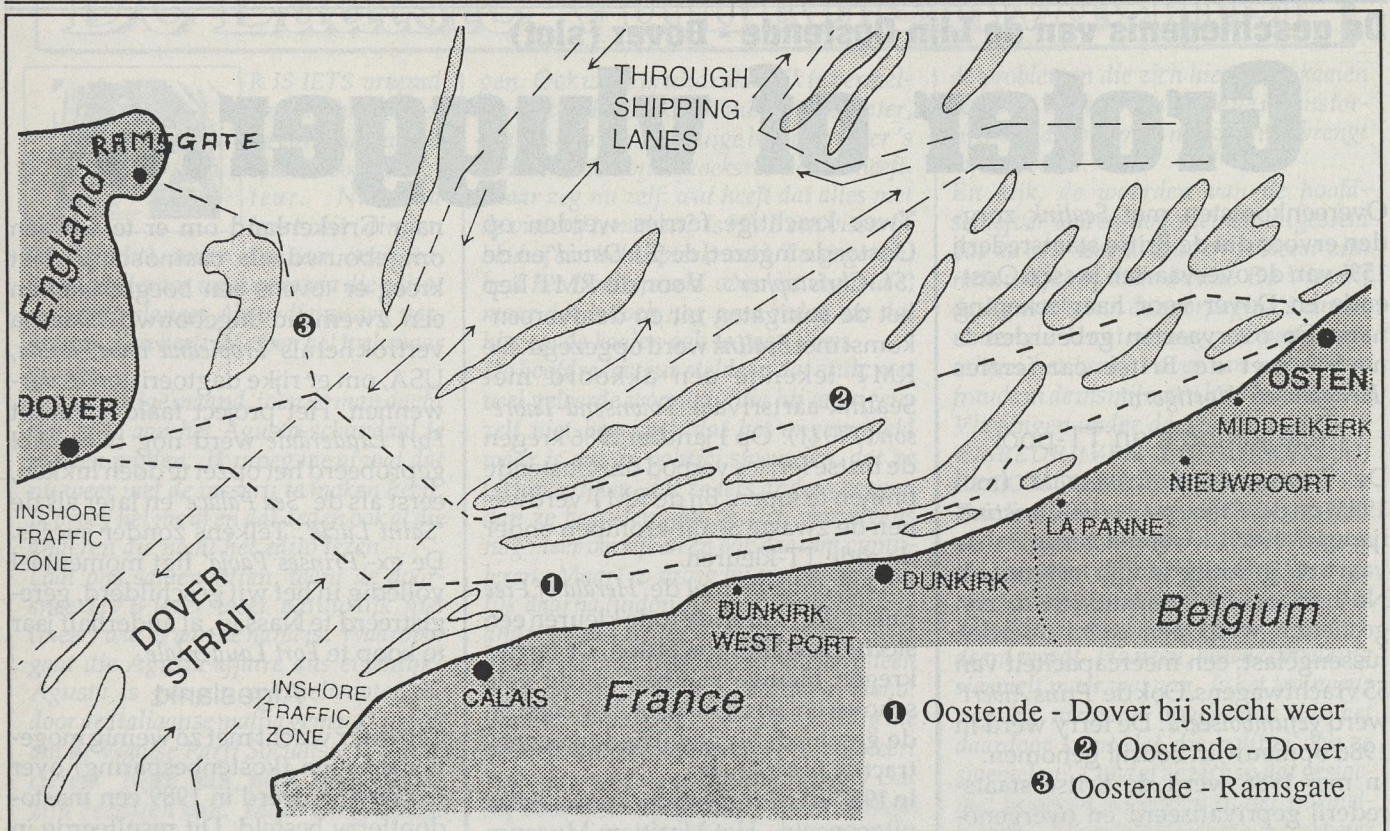
Om meer vracht met zo weinig mogelijk schepen (kostenbesparing) over te brengen, werd in 1989 een mastodontferry besteld. Dit resulteerde in de *'Prins Filip'* die met een jaar vertraging, in mei 1992, zijn carrière begon. Dit jumboschip maakte de *'Prince Laurent'* en de *'Prinses Marie-Esmeralda'* overbodig. De eerste vond snel een koper. De tweede heeft het moeilijker en wacht nog altijd zijn beurt af. Op 1 januari 1993 liep het contract met *P&O European Ferries* af. Al een hele tijd was de RMT aan het onderhandelen met verschillende partners. *P&O* wou wel verder samenwerken, maar wilde daarbij de RMT-vloot uiteindelijk overbrengen naar Zeebrugge. Nog meer werkloosheid in de regio van Oostende zou daarvan het gevolg zijn. Doordat *Sally Lines* reeds ingeburgerd was in Oostende via de overgenomen *Schiafinolijn* (die vracht overvoert op Ramsgate) zou een poolovereenkomst met deze laatste waarschijnlijk beter zijn. Deze oplossing kreeg dan ook de voorkeur. Na bijna 150 jaar vaste vaart op Dover moest deze haven worden ingeruild voor Ramsgate.

Troeven?

De *jumboisering* van de bestaande

Met de Britse *'Hengist'* en *'Vortigern'* die in poolverband op Oostende voeren verliep de overtocht niet altijd gesmeerd. De *'Hengist'* strandde daarbij eens op het strand te Folkestone en de *'Vortigern'* op de golfbreker te Oostende (foto dp).





schepen en het inleggen van het superschip 'Prins Filip' heeft niet kunnen voorkomen dat 1993 een neerwaartse trend kende. 1992 werd nog afgesloten met het overzetten van 2,2 miljoen passagiers en 300 000 auto's. Een RMT-record! In 1993 werden 1,8 miljoen passagiers, 267 000 auto's en 77 000 vrachtwagens (-13%) overgezet. Deze cijfers werden de tweede helft van het jaar opgedreven door de vele dagovertochten à 300 frank per passagier en per auto...

We horen de RMT momenteel niet meer praten over het inleggen van een tweede superschip, maar wel over nog te ontwerpen nieuwe supersnelle schepen.

Heel het jaar door zijn er immers liefhebbers voor aantrekkelijke, begeleide dagjesreizen die bijna geheel Kent omvatten: Rye, Hastings, Eastbourne, Canterbury, Witstable...

De Seacat van Hoverspeed niet te na gesproken, blijft de jetfoil een unicum om het Kanaal over te steken. Vanaf 1981 tot het einde van '92 hadden de RMT-jetfoils reeds 3,7 miljoen personen overgebracht. De jetfoil is een snel vervoermiddel voor treinreizigers. Het traject Brussel-Londen wordt gegarandeerd in 5 uur afgelegd.

Vaarroute

De kommandanten hadden voor wat

betreft het traject Oostende - Dover keuze tussen een binnen- en een buiten route (zie kaartje). Bij slecht weer kozen ze de binnenste route 1. De pakketboot bleef voortdurend in het gezicht van de duinen en de badsteden. De kust gaf bescherming tegen landwinden. De nauwe vaargeulen tussen de zandbanken boden beschutting tegen het woelige water. Vanaf de lichtboei 'Dyck' ging het dan recht naar Dover. De 'Zuydcoote Pas' waardoor moet gevaren worden is echter zo nauw dat de 'Prins Filip' er geen gebruik kan van maken en de overige mailboten er slechts met hoog water kunnen passeren. Deze route duurt ook langer. Ze wordt daardoor nog uiterst zelden gebruikt.

De buitenste route 2 verloopt via de Binnenstroombank de Kwintebank, de Buiten Ratel en de Buiten Ruytingen. Vanaf de lichtboei 'Dyck' was het nog 50 minuten naar Dover. Nu varen de car-ferries, na de oversteek van de sealane, omheen de Goodwin Sands naar Ramsgate 3. Dit beginpunt van Het Kanaal kent het drukste zeeverkeer van gans de wereld. Elk schip moet daarom de sealane oversteken in een rechte lijn of minstens in een hoek van 20 graden, afhankelijk van het aanwezige zeeverkeer. De Dover-Coast-Guard-Station, op de hoogste punten van de klippen, ziet toe dat

alles korrekt verloopt en verbaliseert indien nodig.

Vloot

De RMT exploiteert momenteel onder de naam Oostende Lines nog 6 vaartuigen:

-de Prins Albert : 118 m lang, 23 m breed, 22 knopen, 1200 personen, 354 personen- en 68 vrachtwagens op een parkeerlengte van 816 m

-de Reine Astrid: 124m lang, 20m breed, 17 knopen, 1000 personen, 450 personen- en 70 vrachtwagens op een parkeerlengte van 792m

-de Prins Filip: 163m lang, 27 m breed, 21 knopen, 1350 personen, 710 personen- en 120 vrachtwagens op een parkeerlengte van 1800m

-De Princesse Marie-Christine fungeert als reserveschip. Het is identiek als de Prins Albert.

De jetfoils zijn

-de Princesse Clementine: 27 m lang, 9 m breed, 42 knopen snel met een capaciteit van 273 passagiers

-De Prinses Stefanie: idem

Daniël Pots

(1) maar eigendom van P&O-ferries

Op 15 februari '94 overleed Frans Vanhoucke, schipper ter zee-
 wezen op rust. Hij werd geboren
 te Oostende op 16 augustus 1905

Troost u: een admiraal heeft ook zijn zwakke momenten

Horatio Nelson

De modale lezer van HVB (ù niet natuurlijk!) kent Nelson enkel als admiraal van de Britse vloot die tijdens de slag van Trafalgar de vijand verpletterend overwon maar er zelf het leven bij inschoot; een staalharde oorlogsmachine. Wie de scheepsjournalen leest in het *East Anglian Maritime Museum* te Great Yarmouth, wie daarbij, zoals wij zo nu en dan, de adellijke roddelbrieven uit de 18de eeuw overloopt en, via een lange arm, inzage krijgt in de kerkelijke notulen van *Burnham Thorpe*, leert een man kennen die zacht en gevoelig, en zeker niet altijd een held, was; een mens zoals u en ik als het ware!

Jeugd

Horatio Nelson werd geboren op 29 september 1758 in een gezin dat 11 kinderen zou tellen. Vader was predikant *Edmund Nelson*. Beide ouders kwamen uit het begoede milieu. Baron *Horatio Walpole*, een zeeman, werd Nelsons peter. Alhoewel de officiële doop plaatsvond op 15 november, kreeg Nelson als ziekelijk kind reeds een nooddooop op 9 oktober. Hij werd op internaat geplaatst, verloor echter op 9-jarige leeftijd zijn moeder en begon uit verdriet weg te kwijnen. Vader haalde daarom zijn zoon terug naar huis en liet hem schoollopen te *Downham-Market* en later te *North-Walsam* (evenals zijn geboortestad *Burnham Thorpe* gelegen in Noord-Norfolk). Op twaalfjarige leeftijd stopte, zoals toen gebruikelijk bij de gewone jeugd, zijn schoolopleiding. Nelson heeft zijn leven lang zijn moeder gemist. In zijn latere relaties zocht hij dan ook vooral moederfiguren op. Tijdens zijn gehele jeugd werd Horatio ook beïnvloed door water en zee. Zijn peter Baron *Walpole* zal daar niet vreemd zijn aan geweest.

Edmund Nelson was achtergebleven met 8 kinderen en kreeg het niet

zoals niemand hem kent

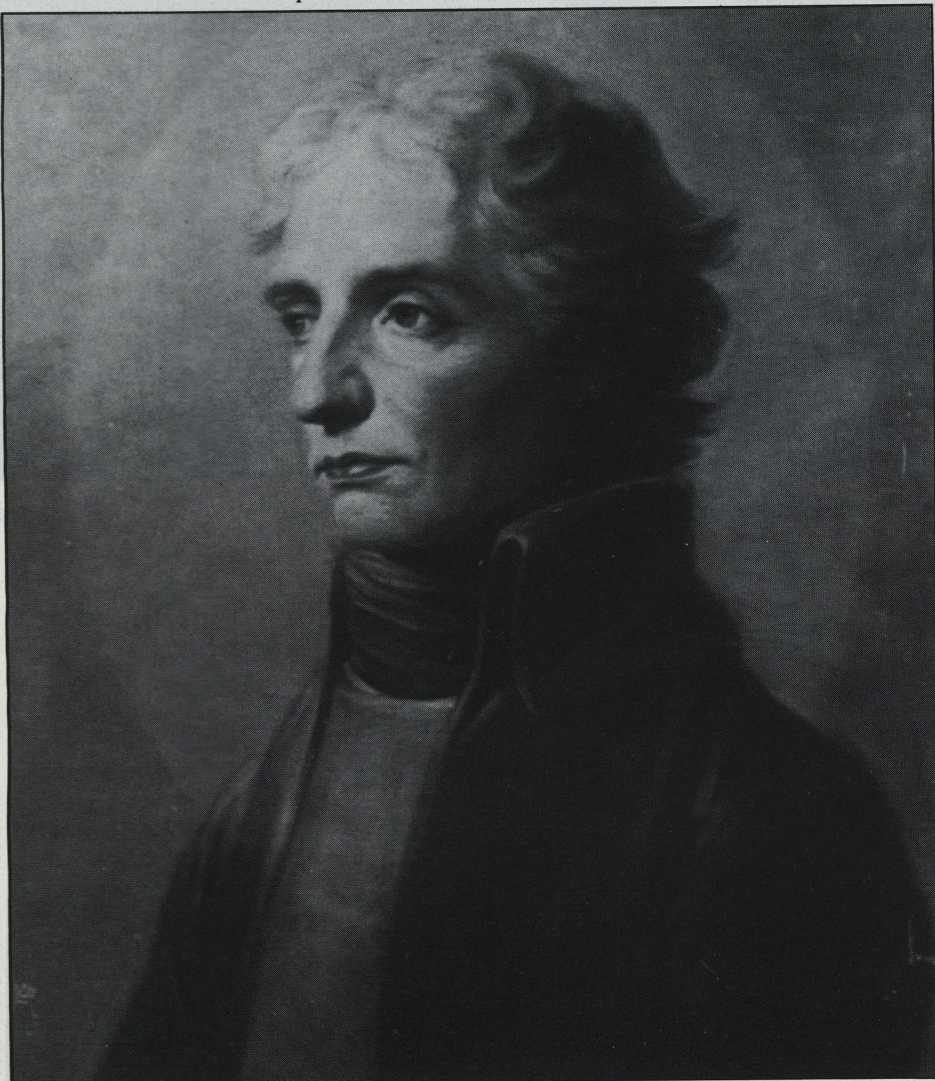
voor elkaar zijn werk en de opvoeding van zijn kinderen te combineren. Een aantal kinderen werden dan ook elders opgevoed. Horatio kwam terecht bij zijn oom, kapitein-ter-zee *Maurice Suckling*, die hem meenam naar zee op zijn schip de *'Raissonnable'*, een Franse kapersprijjs.

Zee

Maurice Suckling was een zeeman in hart en nieren. Horatio (Nelson hoorde toen liever *Horace*) kreeg een grondige opleiding. Na een jaar vond zijn oom dat *Horace* rijp genoeg was om de rest te leren op een vracht-

vaarder naar West-Indië. Nelson kwam terug met veel ervaring en vervoegde zijn oom op het nieuwe schip de *'Triumph'* dat een bewakingsfunctie had op de *Thames*. Op 15-jarige leeftijd kreeg Horace het bevel over de *tender* (verbindingsboot tussen de *'Triumph'* en *Londen*). In deze hoedanigheid leerde hij alle finesses i.v.m. navigeren, stroming, inschatten van de wind...

Op 4 juni 1773 monsterde Nelson aan op de *'Carcass'* die samen met de *'Racehorse'* in de Noord-Atlantische Oceaan een noordwestpassage zou zoeken om sneller Indië te bereiken.





De beeldschone Emma Hamilton, door Nelson vereerd, door de publiek opinie verguisd.

De expeditie eindigde in het pakijns en werd een mislukking. Nelson echter genoot van elke minuut. De volgende 2 jaar verbleef Horace op de 'Seahorse' en onderging de ver doorgedreven discipline van de Britse zeemacht die hem hardde. Een tropische ziekte bracht hem naar huis. Eens hersteld, scheepte hij in op de 'Lowestoffe' onder kapitein William Locker, die zowel zijn verdere leermeester als zijn vriend werd. De Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog brak uit en de 'Lowestoffe' begeleidde vrachtzeilers naar West-Indië en terug. Op 20-jarige leeftijd stond Horace bekend als een

beloftevolle jonge scheepsofficier. De vermelding 'onder-kapitein' stond garant voor een verdere carrière op zee en om ooit eens het bevel over een schip op zich te mogen nemen.

Kapitein-ter-zee

Nelson kreeg het bevel over het fregat 'Hinchinbrooke' en voer naar Nicaragua om een kampanje te voeren tegen oprukkende Spanjaarden. De jungle eiste zijn tol: zowel de strijd als de koorts velden 190 van de 200 bemanningsleden waarmee hij aan land ging. Zelf moest hij naar huis om er te genezen van dysenterie. Daarna werd hij

naar Noord-Amerika gestuurd met het fregat de 'Albemarle'. Te Quebec (Canada) waar de Britse navyschepen rust namen, verloofde Nelson zich met Mary Simpson. Na de Amerikaanse afscheidingsoorlog viel Nelson in Frankrijk dan weer op de mooie Miss Andrews. Zij weigerde op zijn huwelijksaanzoek in te gaan. Zijn frustratie verbeet hij op weg naar Indië op de 'Boreas' waar hij de Amerikanen van de de nieuwe 13 Verenigde Staten moest beletten handel te drijven met de Britse kolonies. In zijn basishaven Nevis (Indië) ontmoette hij Francis Nisbet, een doktersweduwe, en huwde haar in 1787. Doordat hij maar weinig succes kende bij het uitvoeren van zijn opdracht werd hij teruggeroepen door zijn Admiraliteit. De bemanning van de 'Boreas' werd uitbetaald en Horace werd als kapitein met de inning van 50 pond sterling per jaar (een half loon) buiten dienst gesteld. Nelson vestigde zich in zijn geboortestad en hielp zijn vader met de uitbating van zijn boerderij. Verder las hij de

kranten, staarde over zee te Overy-Staithe en mengde zich onder de dorpingen in de plaatselijke afspanning de 'Plough' (nu bestaat de pub nog, maar heeft uiteraard de naam veranderd in Lord Nelson). Verder stuurde hij regelmatig een verzoek aan de Admiraliteit om een nieuw kommando te krijgen. Het rustig maar frusterend leventje duurde 6 jaar.

Middellandse Zee

Twee maanden na het uitbreken van de Franse Revolutie en nadat de Fransen Engeland de oorlog hadden verklaard, werd Nelson aangesteld als kapitein van de 'Agamemnon' om

in nabij de Franse stad Toulon *Lord Hood* te vervoegen. *Toulon* bleef koningsgezind en de Britten hielpen de bevolking om de revolutionairen buiten te houden. Omdat de Britten zich voordurend moesten vergewissen van de steun van de Italiaanse koning *Ferdinand IV* en dat in verband met uitwijkhavens voor het aanbrengen van voedsel en uitrusting, liep Nelson regelmatig Napels binnen. Zijn kontaktpersoon was daar de 63-jarige ambassadeur *Sir William Hamilton*. Nelson werd verliefd diens 33-jarige vrouw, *lady Emma Hamilton*, een vrouw die bekend stond om haar sexuele uitstraling. *Sir Hamilton* was met *Emma* gehuwd, eerder om haar te gebruiken als statussymbool in de supermondaine *high society* van *Napels* dan om er een echte huwelijksrelatie mee aan te gaan. Haar sterke persoonlijkheid bracht hem meer op dan hij ooit verwachtte. Als vrouw kwam ze echter niet aan haar trekken. Ze was bijgevolg rijp om *Nelsons maitresse* te worden.

Geïnspireerd door het succes met (of de moederlijke zorg van) *Emma* versloeg Nelson rond *Sardinië* het ene Franse schip na het andere. *Toulon* kon de druk van de Franse revolutionairen echter niet weerstaan en werd overrompeld. Er volgden 5 jaren waarin de Fransen werden bestookt en waarbij *Corsica* stad na stad werd veroverd. Nelson kreeg niet alleen wer last van dysenterie, hij kreeg ook op 12 juli 1774 een granaatschilfer in zijn gezicht en verloor een oog.

Horatio Nelson werd intussen bekend als een doortastend en succesvol vechter en de verhalen die hem roem bezorgden lagen op ieders lippen. De admiraliteit benoemde hem tot vaandrig-ter-zee. Toen *John Jervis*, die Nelson goed kende en zijn moed en wil tot slagen waardeerde, admiraal werd van de Britse Middellandse Zeevloot, was één van zijn eerste daden *Horace* te benoemen tot *commodore* en hem een nieuw schip te geven, de *'Captain'*.

Alles bij elkaar genomen stapelde *Napoleon Bonaparte* zijn successen verder op. Toen *Spanje* viel, hielp Nelson mee *Gilbraltar* te evacueren. De tactische vaardigheid van Nelson stond buiten kijf. *Horatio* verkreeg daardoor te Londen het ridderschap en werd bevorderd tot vice-admiraal. Ter hoogte van *Cadiz* echter werd zijn schip bijna overweldigd door revolu-

tionairen en kon *Horace* ter nauwernood aan gevangenneming ontsnappen. *Tenerife* had zich ook achter de revolutionaire ideeën geschaard en tijdens een aanval op *Santa Cruz* verloor Nelson 200 man en werd zijn arm versplinterd door een ontplofende schrapnel. Zijn rechterarm werd geamputeerd. Nelson bleef zeven maanden uit de running.

Grote zeeslagen

Op 1 augustus 1798 slaagde hij erin, in samenwerking met kapitein *Foley* van de *'Goliath'*, de Franse vloot voor de kust van *Alexandrië* vanuit twee kanten aan te vallen. *Napoleon* verloor er het gros van zijn schepen, 5000 man en de heerschappij over *Egypte*. De Franse overheersing van de Middellandse Zee was gebroken en de Britten voeren achteraf, moe maar tevreden, naar *Napels* om er te bekomen van het strijdgewoel. Nelson was ziek en had een hoofdwonde die maar niet wilde genezen. *Emma Hamilton* nam hem in haar huis op, omgaf hem met al haar zorgen, waardoor *Horatio* haar onweerstaanbaar, want moederlijk vond. Eén en ander had zo zijn gevolgen, want toen in juni 1800 Italiaanse revolutionairen *Napels* veroverden, ageerde hij tegen de bevelen van hogerhand in en ging, geïnspireerd door *Emma* zo beweerd zijn vijanden, de stad weer veroveren. Pas daarna, en met *Emma* aan boord van zijn schip, de *'Foudrayant'*, volgde hij het bevel op om de Fransen uit *Malta* te zetten.

De Britse Admiraliteit vond het nu welletjes en riep de man terug naar Engeland. Nelson verliet dan ook het vasteland en ging op weg, in gezelschap van *Emma* en haar echtgenoot. Uit protest deed hij wel vier maanden over de reis. Thuis was de ontvangst spektakulair. Het werd een triomftocht vanaf de kust tot in Londen waar hij echter, en dat was te verwachten, koel opgewacht werd door zijn echtgenote. Hij liet zich scheiden en *Emma* beviel begin 1801 van een dochter... die het zelf nooit met zekerheid geweten heeft, maar die, zo bleek later wel degelijk, het kind van Nelson was.

Meer roem

Napoleon zat intussen ver in *Rusland* en had *Denemarken* aan zijn kant gekregen. Halverwege 1801 trok een Britse oorlogsvloot richting *Kopenha-*

gen. Tweede in bevel was *Nelson*. Toen de eerste in bevel met de *Denen* aan het onderhandelen was, viel onze *Horace* op eigen houtje de *Deense* vloot aan. Toen ondergeschikten er hem op wezen dat er seinen van af het admiraalsschip kwamen om de strijd te staken, hield hij de verrekijker voor zijn blinde oog en zegde niets te zien. De *Denen* kregen zodoende hun genadeslag. Terug in Engeland aangekomen, mocht *Nelson* de titel van *markies* dragen.

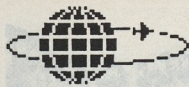
Napoleon had inmiddels ook niet stilgezeten en hij had 150 000 man verzameld om over te steken naar de Britse eilanden. Zijn vloot lag vertrekkenklaar te *Toulon*. *Nelson* schepte in als opperbevelhebber van de Britse vloot en trok naar Frankrijk waar hij de stad vanuit zee belegerde. We zijn 1805 en de Franse admiraal *Villeneuve* slaagt erin de belegering te doorbreken, hij kiest zee, en wordt achternagezet door *Nelson*. Er ontstaat een kat-en-muis-spel en uiteindelijk breekt er een gevecht in regel uit. De *'Victory'* van *Nelson* komt in aanvaring met de Franse *'Redoutable'*, waarbij *Nelson* dodelijk gewond geraakt. Drie uur later is de strijd beslecht en de Franse vloot wordt definitief verslagen. *Nelson sterft evenwel aan boord van de 'Victory' op 21 oktober 1805.*

De begrafenis van de admiraal bracht te Londen een nooit geziene massa op de been. Zijn beproefde ex-echtgenote deelde in de roem. *Emma Hamilton* daarentegen werd door de publieke opinie genegeerd; een soort *lady Di avant-la-lettre*. Zij stierf tien jaar later, verstoten en in armoede, te *Calais*.

Monument

Zo'n figuur verdiende een monument. Na enig trouwtrekken werd beslist het standbeeld in *Great-Yarmouth* te plaatsen. Oorspronkelijk moest het bouwsel zestig meter hoog worden en dienen als baken voor de vaartuigen die de haven aandeden. Uiteindelijk werd er van de lengte tien meter afgekibbelde en geraakte het standbeeld mettertijd volledig ingekapseld door de oprukkende industrie. Vandaag wordt het beeld in lengte duidelijk overtroffen door de mastodontschorsteen van een elektrische centrale. Of: alle roem is vergankelijk.

Daniël Pots



IJSLAND →

Aanlandingen demersale vissoorten 7,6 % lager

Tijdens de eerste elf maanden van vorig jaar bracht de IJslandse visserijvloot meer visserijproducten aan land dan in dezelfde periode het jaar voordien. De aanvoer van demersale vissoorten, die in IJsland slechts een derde van het aanvoergewicht vertegenwoordigen, ging echter met 7,6 % achteruit. De aanvoer tijdens de periode januari-november 1993 zag er als volgt uit:

	1993	1992	VERSCHIL
Demersale soorten			
Kabeljauw	228.589	252.148	- 9.3 %
Schelvis	40.764	42.462	- 4.0 %
Koolvis	63.349	74.562	- 15 %
Roodbaars	105.977	103.625	+ 2.3 %
Zeeewolf	9.508	15.761	- 39.7 %
Heilbot	29.841	31.203	- 4.4 %
Schol	9.139	10.191	- 10.3 %
Andere	27.105	26.940	+ 0.6 %
TOTAAL	514.272	556.892	- 7.6 %

Ook de opbrengst valt niet mee. De aanvoerwaarde van de kabeljauwvangsten in de periode januari-november '93 lag 13 procent lager dan het jaar voordien. Dat is geen meevaller voor een exportgerichte visserijnatie waar de visindustrie grotendeels op de handel en de verwerking van kabeljauw berust.

Voor de volledigheid geven we ook de aanvoer van andere visserijproducten. Pelagische soorten, schaal- en weekdieren:

Haring	100.398	114.644	- 12.4 %
Lodde	938.017	779.441	+ 20.3 %
Kreeften	2.242	2.229	+ 0.6 %
Garnalen	49.098	44.861	+ 9.4 %
Schelpdieren	9.433	11.429	- 17.5 %
Tot.	1.099.188	952.604	+ 15.4 %
Alg. Tot.	1.613.460	1.509.496	+ 6.9 %

IERLAND →

Kwota een derde hoger dan Commissievoorstellen

Zoals we het vorige maand reeds meedeelden hebben de Ierse onderhandelaars vangstkwota bekomen die uiteindelijk een derde hoger liggen dan de voorstellen van de Europese Commissie. De waarde van de supplementaire vangsthoeveelheid is goed voor 420 miljoen frank.

De oorspronkelijke voorstellen betrekken voor Ierland een vermindering

Nieuwe garnaalnetten te koop. 8 en 9 meter. Tel Nederland 01182-3438.
Van uit België: 00 31 1182 3438

van de totale vangsthoeveelheid in 1994 van 3.300 ton in vergelijking met 1993. Na de onderhandelingen bekwam de Ierse visserij een verhoging van 4.310 ton, een verschil van 7.600 ton. De details zien er zo uit.

Ices-gebied	Voorstel	Bekomen (in ton)	Vershil
Kabeljauw VI (NW)	1.360	1.945	+ 43 %
VIIa	1.730	4.080	+ 136 %
VII	1.620	1.730	+ 7 %
Schelvis VI (NW)	980	1.610	+ 64 %
Koolvis VI (NW)	320	480	+ 50 %
Wijting VI (NW)	1.820	1.980	+ 9 %
VIIa	3.370	5.705	+ 69 %
Heek Ierse waters	1.190	1.865	+ 57 %
Golf van Biscaje			
Schol VIIa	1.240	1.510	+ 22 %
VIIIf,g	80	100	+ 25 %
Tong VIIIf,g	30	35	+ 17 %
Maanvis VII	1.220	1.400	+ 15 %
TOTAAL	14.960	22.440	+ 33 %

MAROKKO →

Spaanse vissers bedreigen Marokkaanse vaartuigen

Voor de Marokkaanse westkust deed zich een incident voor tussen Spaanse en Marokkaanse vissers. Een vijftiental Spaanse vaartuigen omsingelden een paar Marokkaanse boten. Ze dreigden beide vaartuigen tot zinken te brengen als de Marokkaanse vissers hun netten zouden uitgooien. Volgens de Spanjaarden behoort de zone tussen Tanger en Larache hen toe.

De Europese Unie sloot in 1992 een visserijakkoord met Marokko waardoor 800 Europese vissersvaartuigen, waaronder 600 Spaanse, in de voorbehouden zone mogen vissen. Marokko ontvangt hiervoor 15 miljard frank. Afgevaardigden van de EU en Marokko kwamen in Brussel bijeen om het visserijakkoord te evalueren en maatregelen te nemen opdat dergelijke incidenten zich niet meer zouden voordoen.

DUITSLAND →

Nieuw onderzoeksschip

Het Duitse ministerie van landbouw beschikt over een nieuw visserij-onderzoeksschip dat de twintig jaar

oude Walther Herwig II vervangt. De Walther Herwig III, gebouwd in Mecklenburg, heeft 62 miljoen mark gekost (1,3 miljard fr.). Het wordt ingezet voor de analyse van visbestanden, technisch visserijonderzoek en milieumetingen in de Noordzee, de Oostzee en het noordoostelijk en -westelijk deel van de Atlantische Oceaan.

NEDERLAND →

Quota '94 goed onthaald

De Nederlandse visserijsector reageerde gunstig op de bekendmaking van de quota '94. Waarnemers verwachten geen spanningen tussen de toegekende vangstrechten en de bestaande vangstkapaciteit.

De Nederlandse vissers moeten het wel met een kleiner schol- en kabeljauwquotum doen. Het tongquotum werd lichtjes verhoogd.

Het haring- en makreelkwotum steeg fors. Hieronder de belangrijkste quota op een rijtje. (quotaruilen inbegrepen)

	1994	1993	Vershil
Tong	23.625	23.375	+ 1.1 %
Schol	70.335	75.150	- 6.4 %
Kabeljauw	11.445	12.666	- 9.6 %
Schelvis	950	810	+ 17.3 %
Zwarte koolvis	160	120	+ 33.3 %
Wijting	5.150	5.570	- 7.5 %
Makreel	46.000	43.290	+ 6.3 %
Heek	270	262	+ 3 %
Haring	93.815	90.169	+ 4.0 %

Goede resultaten in Zeeuwse visafslagen

De drie kleine Zeeuwse visafslagen Vlissingen, waarover nu heel wat te doen is (zie lezers in dit blad), Breskens en Colijnsplaat waren vorig jaar goed voor een totale besomming van 87 miljoen gulden (1,6 miljard frank). Dit

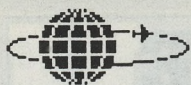


Verheye Joël
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk



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



goede resultaat is ongeveer gelijk aan de omzet in Zeebrugge.

In de visafslag van Vlissingen werd vorig jaar 9.491 ton vis aangeland, 550 ton meer dan het jaar voordien. Er was meer tong en minder schol. Mede door de grote tongaanvoer stond ook hier de prijs onder druk. De omzet van de Vlissingen bedroeg 50 miljoen gulden (925 miljoen frank).

De omzet van de vismijn in Breskens bedroeg 18 miljoen gulden (333 miljoen frank), 500.000 miljoen gulden meer. De komst van een aantal Belgische vaartuigen zou niet vreemd zijn aan de goede resultaten van de Bressiaander afslag.

De garnaalhaven Colijnsplaat boekte een omzetcijfer van 18,7 miljoen gulden (346 miljoen frank), ook een half miljoen gulden meer dan het jaar voordien. De opbrengst is afkomstig van 3,3 miljoen kg visserijproducten (1,6 miljoen kg garnalen), wat een lichte daling is ten opzichte van het vorige jaar. Hetaandeel van 'Belgische' vaartuigen in Colijnsplaat (vooral O.229 Liberty, Z.87 Nele en BOU.201 Adriana-Maria) zorgden voor een aandeel van 305.000 kg ter waarde van 1,6 miljoen gulden (30 miljoen frank).

1993 goed voor Urk: 15 procent omzetstijging

De grootste Nederlandse visafslag — die onlangs nog veroordeeld werd tot het betalen van 1,8 miljoen gulden boete in een zaak van visfraude — kreeg vorig jaar 44 miljoen kg vis over de vloer (+ 6 miljoen kg). De totale opbrengst bedroeg 227 miljoen gulden (4,2 miljard frank), een stijging met vijftien procent. De stijging is gedeeltelijk afkomstig van de veralgemening van de veilplicht en de toegenomen aanvoer van buitenlandse vaartuigen.

In Harlingen oogden de resultaten minder fraai. De opbrengst daalde van 88,6 miljoen gulden (1,64 miljard frank) naar 76,4 miljoen gulden (1,4 miljard fr.). De Visveiling Insula kreeg 1.637.000 kg visserijproducten te verwerken tegenover 2.100.000 kg het jaar voordien.

FRANKRIJK

Aquacultuur →

In Bordeaux gaat op 23, 24 en 25 maart 1994 een internationale aquacultuurconferentie door. De organisatie ligt in handen van de 'Développement de l'Aquaculture' (ADA), de 'European

Aquaculture Society' EAS) en de 'Bordeaux Congres Service' (BCS). Op het programma staat o.m. een stage over het voeselbeheer in de sector van de aquacultuur en een conferentie over het genetisch verbeteren van de gekweekte soorten... Verder zijn er seminars, workshops, ronde taflegesprekken en er is een internationale vakbeurs. Inlichtingen: EAS Conferentie Secretariaat, Coupure Rechts 168 in 9000 Gent. Fax: 09 / 223 76 04. Tel.: 09 / 233 77 22.

Vissers in opstand

Wereldnieuws waren de acties van Franse vissers tegen de invoer van goedkope vis van buiten de EG-grenzen. Door het overaanbod van goedkope vissoorten uit de Oosteuropese landen en Rusland zagen de Franse vissers de prijzen ineen storten en daarmee ook hun inkomen. De Fransen koelden hun woede vooral op de markten, die zij overvielen en waarbij zij grote schade aanrichtten.

De export van vis naar Frankrijk ondervond dan ook de nodige hinder. Ongemakken aan de grens, bedreigde chauffeurs en vernielde ladingen waren

dan ook schering en inslag.

NOORWEGEN →

Russen verkopen tienduizenden ton zwarte vis

Russische aanlandingen in Noorwegen zijn wellicht met tienduizenden ton onderschat, zo bleek uit een reportage die door de Noorse radio werd uitgezonden. In het noorden van Noorwegen werd tussen januari en oktober 1993 officieel 91 000 ton vis geregistreerd die er aangevoerd werd door Russische vaartuigen. Cijfers van Russische zijde spreken echter slechts van 81 000 ton. Naar alle waarschijnlijkheid werd de 10000 ton ontbrekende vis contant betaald en achteraf niet aangegeven bij de Russische autoriteiten. De Noren berekenden vlug dat, gesteld dat die praktijken tot het einde van het jaar doorgegaan zijn, er door de Russen voor 13 miljoen US\$ zwarte vis in Noorwegen verkocht werd.



b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 3234 91 - Fax 059 / 33 05 50
Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
 André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

Ploegbazen - sorteerders:

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



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

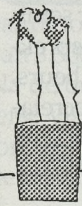
HET GEHEIM VAN GEEWEE

(een stripverhaal dat zich in een mannenwereld afspeelt)

Door *Marco Speen*

Deel VIII: deze aflevering maakt alles weer goed

Wat voorafging: de raider uit het verhaal heeft op aanraden van zijn kapitein Zuipschuit een luchtschip uitgeraid, een revolutionair APS-model, met als krachtbron het afgerukte hoofd van meester Knaken. Vraag is alleen: wat zal de inhoud van het Knakenhoofd doen ontbranden zodat het luchtschip uiteindelijk lucht kan kiezen...



Hallo, welkom aan boord van dit postmodernistisch stripverhaal. Ik ben Vliege, de olijke gids doorheen deze wondere wereld. Maar terzake. Op de redactie van dit magazine kwam een boze lezersbrief toe aangaande deze strip.

De kritiek was overweldigend!



Waarde redactie, Sinds mijn echtgenoot in uw courant schrijft...

ben ik natuurlijk een aandachtig lezer van al deze onzin. Ik denk dan ook dat ik de mening van de meeste (zoniet alle) lezers vertolk...

wanneer ik zeg dat heel dat stripverhaal nergens op slaat. Ik meen u daarop te moeten wijzen, temeer daar de goede naam van mijn echtgenoot...

Als ze vrouwen willen, dan kunnen ze vrouwen krijgen

op het spel staat. Overigens is het mij opgevallen dat er in dat stripverhaal absoluut geen vrouwen voorkomen!!!

Frieda

Frieda haar woorden waren nog niet koud of in de redaktielokalen van HVB wemelde het opeens van de vrouwen... Waar kwamen zij zo plots vandaan? Uit de kelder? Uit de verbeelding van de hoofdredakteur? Wij weten het niet, echt waar Frieda!



Wat komen deze vrouwen daar doen? En hoe brengen zij ons dichter bij het geheim van GeeWee? Dat zult u alleen maar weten wanneer u volgende maand weer eens dit prachtmagazine koopt! (Vervolgt)

Djuu, het loopt weeral serieus uit de hand!!!

