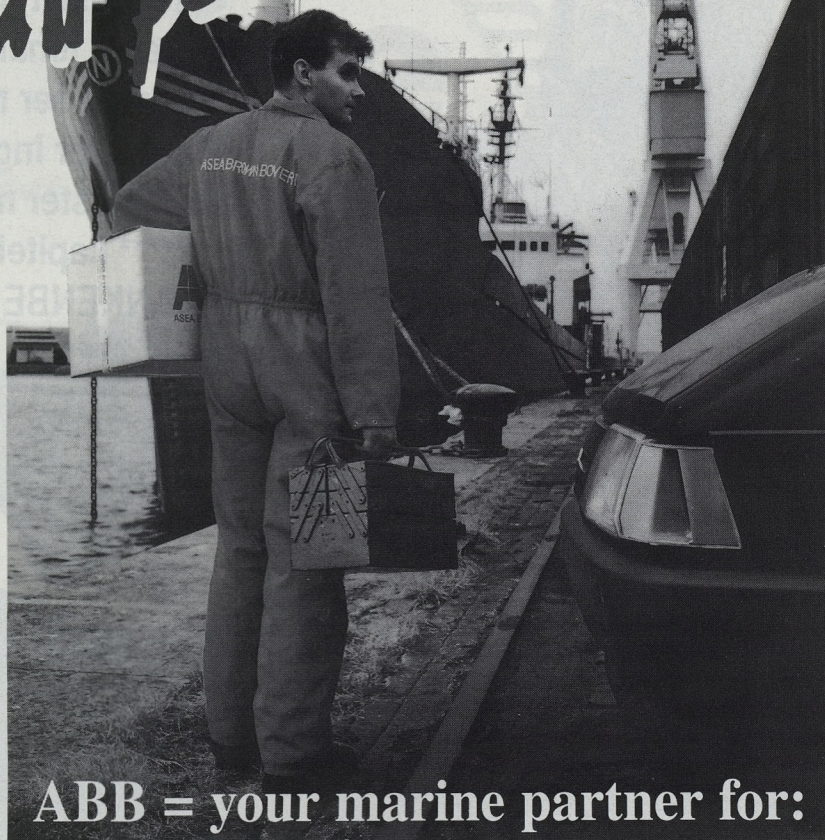


INTERVIEWS MET...

- \* schipper jozef vandewalle
  - \*\* zeefanaat henri de meere
  - \*\*\* zeilmaker johan wittevrongel
  - \*\*\*\* oud-visser robert strobbe
  - \*\*\*\*\* dienstster ingrid minneboo
  - \*\*\*\*\* kantine-uitbaatster muriëlle bouvy
  - \*\*\*\*\* kapitein marcel pots
- SPECIAAL BLANKENBERGENUMMER**



*Full power in service!*



**ABB = your marine partner for:**

## Refrigeration

- Technical knowledge on an expert level
- Official STAL dealer
- Practical experience with all types of refrigeration systems
- Spare parts
- Maintenance/Service
- Modifications to more environmental friendly media

## Electro-Technical Service

- Rotating Machines
- Revision and rewinding
- Electrical drives
- Generator control and switchgear
- Ship automation
- Predictive maintenance

**24h/24 - 7 days/7**

## Turbochargers

- Exchange basis deliveries
- Spare parts
- Overhauls
- Repair jobs
- Examination and quotation
- Revamping

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

**ABB**  
ASEA BROWN BOVERI

# HVB

## 62

### HET VISSERBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

#### Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels,

Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor

Vandekerckhove en Marc Loy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock, Roger Declere,

Juul De Vocht, De Zetduivel, John

Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Barbara Simoens

(redactiesecretariaat), Eddy Serie, Flor

Vandekerckhove, René Van Mol,

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters en Zeedierenjager.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

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

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

ISSN: 0776-6912

#### Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding :  
abo HVB.

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Credit Lyonnais Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 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.



## Leve de Vrijheid

VORIGE MAAND LIETEN wij verschillende bladzijden lang vissers aan het woord die zich beklaagden over de vele controles die zij moeten ondergaan. Uit vele reacties die wij daarover kregen, blijkt dat het dossier over 'de verloren vrijheid van de visser' (HVB 4/1995)

bij de lezers erg in de smaak gevallen is. Wij verwachtten ook niet anders: de vrijheid is voor de visser een dierbaar goed en hij wil zijn beste beentje voorzetten om die vrijheid te verdedigen. Ook wij dragen de vrijheid hoog in het vaandel en het dossier heeft alvast voor gevolg gehad dat ook wij ons aan het denken zetten: over vrijheid en over hoe die vandaag langs alle kanten belaagd wordt.

Vrijheid, dat betekent rijkdom in verscheidenheid en mogelijkheden, vrijheid is het recht om je leven in eigen handen te nemen, maar vrijheid is allereerst een verhouding van mensen die op gelijkheid berust. Vandaar dat rationele regels — afspraken van technische aard, zoals verkeersregels, ook op zee — de vrijheid niet belemmeren, maar juist vergroten. Persoonlijk zou ik het bijvoorbeeld niet meer wagen om zonder de nachts (ook door mij) veel verguisde verkeersregels de straat op te gaan. Met andere woorden: de wet vergroot daarin mijn vrijheid. Een hele categorie wetten, reglementen en verplichtingen zijn van dat soort. En hoe ingewikkelder de maatschappij wordt, hoe meer regelgeving er nodig is om onze vrijheid te garanderen.

Maar er is meer. Rederijen ter zeevisserij heten *vrije ondernemingen* te zijn. Vrij? Is een reder vrij om al dan niet in de visserij te blijven? Pleegt hij vaandervlucht wanneer hij er de brui aan geeft of wordt hij daartoe *gedwongen*? Wordt zijn doen en laten niet bepaald door de onzichtbare — maar daarom niet minder dwingende — hand van de *vrije markt*? Laat ons daar maar niet te veel over nadenken, vrijheid blijkt ingewikkelder te zijn dan we dachten. Maar goed, rederijen zijn vrije ondernemingen. Dat houdt in dat reders proberen de vis zo goedkoop mogelijk binnen te halen, waarbij milieuinvesteringen en sociale verplichtingen alleen maar tot hogere ongewenste produktiekosten leiden. Het is voor die rederijen *normaal* om te trachten die kosten te ontlopen. Ook daar is het goed dat er wetten zijn. Ze vergroten de vrijheid van hen die de visserij op een sociale en ecologische manier wensen te bedrijven. Anders zou de grootste schoft de meeste winst binnen halen en dat kan de bedoeling niet zijn.

Ook is er het probleem dat in de markteconomie 'de eersten de laatsten' zijn. Rederijen die weigeren ondermaatse vis te vangen, worden uit de markt geprijsd. Vele afnemers zullen de goedkopere produkten van de concurrent aanschaffen. Voorlopers worden op die manier meedogenloos gestraft en de reders zullen zich achter het argument verschuilen dat wie het voortouw neemt, aan het kortste eind trekt. Om de bedrijven uit deze impasse te helpen moet de gemeenschap wel algemene normen formuleren waaraan alle producenten gelijkelijk moeten voldoen. En weer krijgen we wetten en controle op de naleving ervan.

Het is allemaal erg logisch en toch voelen we er ons niet gelukkig mee. Om onze vrijheid te garanderen blijken zoveel wetten en controleurs nodig te zijn dat het leven haast onleefbaar wordt. De Europese Unie — met het Verdrag van Maastricht als triomf van dat vrije-marktdenken — heeft tot een zee van reglementen geleid waarin de echte zee verzwolgen werd. De Nederlandse schrijver Ger Verrips merkte in zijn essaybundel 'Vrees & Vrijheid' al op: '*...zelfs de jacht op vis in de vrije internationale wateren van de Noordzee is preciezer gepland dan ooit door socialistische economen voor de Donau en de beekjes in de Karpaten werd bedacht*'.

Het ziet er dus naar uit dat we over één en ander opnieuw moeten nadenken. Over een écht vrije economie bijvoorbeeld, een economie waarin dus aandacht gaat naar vrijwillige samenwerking en het vrijwillig opnemen van eigen verantwoordelijkheid door grote persoonlijkheden. Echt vrije ondernemers zijn dan deze die niet buigen onder de dictatuur van de markt; mensen die weten dat er nog andere zaken in het leven zijn dan *efficiency*, organisatie, routine en arbeidsdeling; ondernemers die niet de winst centraal stellen, maar echte menselijke behoeften; vissers die zich niet als routineuze ondernemers gedragen, maar als hoeders van een gemeenschap en van de zee.

Wat zeg je? Zijn ze ver te zoeken, die vrije ondernemers? Och, hebben we ooit beweerd dat we met velen zijn?!

Flor Vandekerckhove

Kapitein Marcel Pots

# Een leven rond IJsland

DIT IS EEN BIJDRAGE waarop we terecht het etiket exclusief mogen kleven. Toen bekend werd dat de laatste Vlaamse ijslandvaarder, de O.129 'Amandine' stil kwam te liggen, wilden vele journalisten, zelfs deze van TV-stations, schipper Marcel Pots maar al te graag achter de microfoon krijgen. Marcel Pots liet echter alléén maar HVB-man Daniël Pots binnen. Wat een familienaam allemaal niet vermag! De familie Pots en aanverwanten waren vroeger allemaal in de visserij bedrijvig. Andere beroepen waren er onbekend. Marcel zelf (61) trok op 15-jarige leeftijd naar zee. De eerste helft van zijn carrière doorkruiste zijn vissersloopbaan dikwijls deze van zijn broers Robert en Frans.



Marcel Pots (rechts) en broer Robert (midden) in 1953, het kroningsjaar van de Britse Koningin, op de kermis te Aberdeen. Van Wetteren (Links) zocht later zijn geluk als visser in Argentinië en Chili.

## Leerperiode

Onze scheepsjongen kiest zee in 1948, net voor de grote vissersstaking die vele weken duurt. Hij vaart twee zee-reizen mee met de O 266 'Hector-Frans' [In deze bijdrage vindt de lezer veel scheepsnummers en -namen. In het kaderstukje kan hij desgevallend opzoeken wat er achteraf met die vaartuigen gebeurd is], waarna hij overstapt op de O 222 'Maurits-Roger', een vaartuig waarop zijn broer Frans net als schipper aange-monsterd is. Op de O 215 van Henri 'Witte' Lambrecht kan hij promoveren tot matroos. Hij vervoegt zijn broers en vader op de O 236 'Henriëtte' (zie HVB 1/1992 pag.

44).

Alle mannen van het gezin Pots va-ren nu op één en hetzelfde schip. Moeder Pots dringt erop aan dat haar kroost zich zou verspreiden: indien het schip iets overkomt, is ze in één klap heel haar kroost kwijt. Vader monstert af. Als ook schipper Frans op de O 236 vervangen wordt, zakken de besommingen na IJslandreizen naar nauwelijks 160.000 en 130.000 frank en na haringtrips zelfs naar 11.000 frank. Beide broers verlaten dan ook snel de O 236. De O 318 'Belgian Sailor' wordt het vaste schip van Marcel en Maurits Fut' Hallemesch, een kapitein waar Marcel veel van leert. De vangsten worden veel verkocht in Aberdeen en de zeereizen duren dikwijls veertig dagen. Marcel behaalt intussen zijn schippersbrevetten en beland weer op de O 236 waar zijn broer Robert nu het bevel voert. Als Robert een periode thuis blijft, schippert Marcel vier zeereizen.

## IJslandschipper en haringjager

In 1958 wordt onze schipper de patron op de O 305 'Francois Musin'. Met dit schip wordt veel geld verdiend. Via de Nederlandse schipper Jan Klinkenberg van de KW 99 'Marie-Theresia' (N. Haasnoot uit Katwijk), die een vriend is van veel Belgische vissers, leert Marcel haringjagen. Hij vist negen maanden per jaar op haring en trekt de overige drie maanden naar IJsland. Marcel volgt de haringtrek van de noordelijke Noordzee tot aan de Doggersbank en van de Sandettie, via het Kanaal, naar de Smalls om zijn haringseizoen via Zuid-Ierland af te ronden ter hoogte van Noord-Ierland.

Na een ruzie met zijn walkapitein verlaat hij het schip. Als vervang-schipper stapt hij over op de O 331 'Nadine-Liliane-Josette'. Marcel Pots: 'Toen waren er meer beman-ningen dan vaartuigen. Je kon niet kiezen met welk schip je naar zee wilde. Vooraleer aan een vast schip

**EXCLUSIEF**

te geraken moest je nemen wat er was en hier en daar als vervangschipper of-stuurman meevaren'. Zo verzeilt Marcel bij de 'Pêcheres à Vapeur' en bij broer Frans die kapitein is op de O 88 'Curie' en later op de O 83 'Prince de Liège'.

De job van tussentijdse schipper op de O 250 'Deo Juvente' neemt hij met beide handen aan, waarna hij terug bij de PV tewerk kan op de O 81 'John' (schipper Tack). Later wordt hij schipper op de grote diepzee-treilers zoals de O 80 'Duchesse de Brabant' en de O 85 'Princesse Marie-Christine'. Als de O 80 een renovatie ondergaat (krukas is gebroken; de nieuwe valt aan de Kromme Elleboog te Oostende van de vrachtwagen; de fabriek kan herbeginnen en het euvel duurt acht maanden lang), stelt Frans, die intussen walkapitein is, hem voor deel te nemen aan een Nederlands project om de Nederlanders rond IJsland te leren vissen. Het project wordt volledig gefinancierd door de overheid van onze noorderburen. Men kiest drie vissersvaartuigen uit. Ze krijgen aangepast vismateriaal. De bemanningen krijgen een vast loon met daarbovenop een procent van de opbrengst. Om geen eenzijdige kennis te verwerven wordt een Vlaamse (Marcel Pots), een Duitse en een Britse schipper ingehuurd. Zo doende vaart Marcel een periode met de SCH 135 'Cornelia-Maria' van Cornelis Vrolijk uit Scheveningen, de rederij waar zijn vriend Jan Klinkenberg walkapitein is. De vaste schipper van de SCH 135 is een oudere man die enkel met de beug en de vleet heeft gevist. De IJslandvisserij is hem te ingewikkeld. Terug in Scheveningen vraagt

Marcel een andere schipper. Jaap de stuurman promoveert. Ook in Nederland zijn er schippers teveel en Jaap is uitermate dankbaar: Ik zal je levenslang dankbaar blijven: door jou heb ik eindelijk een schip.

En hoe gaat dat? Andere volkeren, andere culturen. Religieuze overtuigingen beletten de Nederlandse vissers op zondag te werken. Ze willen wel wacht lopen, maar van zaterdagmiddernacht tot zondagmiddernacht wordt er niet gevist. Ze lezen gebeden, zingen liederen en roken sigaretten terwijl ze genieten van het spel van het water, de wind en de lucht. Marcel verbijst zijn woede als hij ziet dat zijn broer Robert met de O 216 'Henri-Jeanine' intussen vierentwintig uur aan een stuk hele pakken vis in zijn ruimen steekt. Zelfs als Marcel uit pure verveling de netten begint te herstellen, komen de vissers ontevreden rond hem staan. Na de eerste reizen zorgt onze schipper er dan ook voor dat de eerste zondag in de vier dagen durende traverse naar IJsland zit. De tweede zondag vaart hij van de noordelijke visgronden naar de zuidelijke. Hij zorgt ervoor dat ze de derde zondag thuis doorbrengen of dat hij in de traverse naar huis zit. Marcel Pots: 'De Nederlanders verdienen toen veel geld met allerlei visserijen op haring. Schubben- en rondvis was de markt daar niet gewoon en ze maakten geen goede prijzen. Na het project zijn de Nederlanders nooit meer naar IJsland geweest.'

### IJslandvloot kwijnt weg

Marcel neemt terug de draad op bij de PV op de O 80. Hij ziet de ene grote trailer na de andere naar

K o n g o  
vertrek-

ken en blijft alléén achter met de O 81. Hij verzeilt ermee in een blackfroststorm en kan ter nauwernood zijn bemanning en vaartuig redden (zie hierover HVB nr 2/1990 pag. 16). Als de 'John' een kapotgedraaide motor heeft, wil de rederij niet meer investeren in het schip. De PV heeft met de boomkotreilers een nieuwe weg ingeslagen. Walkapitein Frans wil verder in de broodwinning van onze schipper voorzien door hem de O 82 'Mariner' te geven. Hij moet wel eerst de boomkorvisserij leren op de O 499 'Coudekercke' met Frans 'Neuze' Verleene. Marcel ziet al dat kettingsmattengedoe op die kleine treilers niet zitten. Na 10 jaar PV stapt hij over op de O 317 'Belgian Lady' van Raymond 'Mong de Droajer' Claeys. Zeven jaar later vertrekt ook de O 317 'Belgian Lady' naar Afrika.

Het begin van het einde van de Vlaamse IJslandvisserij is ingezet: de internationale visserijoorlogen met IJsland zijn verloren, de Belgen krijgen altijd maar armere visgronden, ze verstikken in de reglementen, de schepen verouderen ... en vrouwtje Maria kan Marcel overhalen een job aan wal aan te nemen.

Hij treedt in staatsdienst bij het Zeewezen. Vier maanden later staat André Van Lul voor zijn deur: of hij één van zijn IJslandtreilers kan voeren. Maria zei herhaaldelijk: Marcel, je moet doorbijten. Maar nauwelijks drie dagen later vaart onze schipper door de sluisen met de O 316 'Belgian Skipper' onder zijn voeten. Na verloop van tijd geraakt

## 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**

**EXCLUSIEF**

reder *Van Lul* in moeilijkheden en verkoopt een deel van zijn rederij in een *joint-venture* met een Afrikaanse rederij in Senegal. *Van Lul* heeft een schipper nodig met een brevet van koopvaardij-kustvaart om de O 316 naar Afrika over te brengen. Na veel gesprekken laat Marcel Pots zich overhalen en vertrekt met het vissersschip naar Dakar.

Na vier maanden vissen vanuit thuishaven Dakar ziet Marcel dat het project op niets zal uitlopen en hij komt terug naar huis. Drie zee-reizen lang vervangt hij de vaste schipper op de O 202 '*Pelagus*'. Daarna stapt hij over naar de rederij *Pintelon* en vaart afwisselend met de O 216 en de O 81, waarin *Pintelon* wel wou investeren. Als de schepen veelvuldig met defecten stil komen te liggen en de rederij in het slop geraakt, blijft Marcel als 50-jarige opnieuw aan de wal en wordt lesgever visserij-praktijk, deeltijds in de Oostendse John Bauwens- en deeltijds in de Paster Pypeschool. Beide scholen bieden hem een voltijs contract aan. Alhoewel *Julien Germonprez* hem met een fles wijn in de hand tracht te overtuigen naar de John Bauwensschool te komen, kiest Marcel uiteindelijk om les te geven in de Paster Pype, de school die hij als vissersknaap zelf heeft bezocht.

### De zee blijft roepen

De zee laat hem echter niet los. Tijdens de kerst- en paasvakanties vaart hij de Noordzee op met plankenvissers waarop zijn zoon *Franky* schipper is. Tijdens de zomervakanties lost hij de vaste schipper van de O 129 '*Amandine*' af en trekt naar IJsland met zoon *Jean-Pierre* die er motorist is.

Op school heeft Marcel een klas met 8 leerling-vissers; jonge gasten die meestal al lang schoolmoe zijn, waarvan de grote meerderheid nooit op een schip zal stappen en die elke dag zonder motivatie de klas binnen treden. Als de leerplicht op 18 jaar wordt gebracht, wordt het nog erger. Konden de leerlingen vroeger op hun zestiende naar zee, dan moeten degenen die visser worden nu tussen hun 16de en hun 18de nog een aantal maanden naar school (deeltijds-werken). Die snaken ko-

men met nog minder motivatie, als een stelletje ongeregeld, naar de les. Niet dat ze opstandig zijn, want hij stelt zich met zijn volle gewicht heel autoritair op van zodra er één zijn stem durft te verheffen. Het lesgeven brengt echter geen bevrediging meer en ook de leraar verliest zijn motivatie.

Drie dagen voor het einde van zijn zevende schooljaar, vaart Marcel naar IJsland, als vaste schipper op

### Wat gebeurde er met de vissersvaartuigen die in het levensverhaal van Marcel Pots beschreven worden

O.266 'Hector-Frans': Noordzeevisser, werd na een lange stilligperiode te Oostende afgebroken.

O.222 'Maurits-Roger':

O.236 'Henriëtte': Afgebroken tijdens de eerste saneringsronde.

O.318 'Belgian Sailor': Afgebroken tijdens een vorige saneringsronde te Zeebrugge.

O.305 'Francois Musin': Na het failliet van zijn laatste rederij verkocht aan een Spaanse Belg die er mee rondzwierf tot aan de Canarische eilanden. Terug in Oostende werd het verschillende malen klaargemaakt voor Afrika. Na een brand in de brug ligt het nu als wrak nog altijd te Oostende.

KW.99 'Marie-Theresia': In 1968 werd het vaartuig verkocht aan Kameroen als de D(ouala).132 'Marie Thérèse.'

O.331 'Nadine-Liliane-Josette': Als boomkorvaartuig naar Zeebrugge. Afgebroken tijdens een vorige saneringsronde.

O.88 'Curie': Naar Matadi en afgebroken te Antwerpen.

O.83 'Prince de Liège': Gezonken ter hoogte van Orkneys.

O.250 'Deo Juvente': Na het failliet van zijn rederij naar Zeebrugge. De opbouw en de motor werden overgeplaatst op andere vaartuigen. De romp bleef een werkplatform. Afgebroken.

O.81 'John': Na het failliet van laatste rederij, afgebroken te Brugge.

O.80 'Duchesse de Brabant': gezonken te Boma, Zaïre.

O.85 'Princesse Marie-Christine': Gezonken in Luanda, Angola.

SCH.135 'Cornelia-Maria': Verkocht aan Zuid-Afrika als de 'Zeeland' in 1970. Werd de 'Benguella Viking' in 1976.

O.216 'Henri Jeannine': Afgebroken te Gent tijdens de vorige saneringsronde.

O.82 'Mariner': Gezonken bij zwaar weer. O.499 'Coudekercke': Afgebroken na een saneringsronde.

O.317 'Belgian Lady': Naar Senegal en er gezonken.

O.316 'Belgian Skipper': Naar Senegal en er gezonken.

O.202 'Pelagus': Vastgelopen op IJsland en er stukgeslagen in drie dagen tijdens een storm.

O.129 'Amandine': Tegen de kaai te Oostende.

de O 129 .

Een jaar

later komt eigenares *Denise Verhaeghe* hem meedelen dat het schip is verkocht. '*Toch niet aan Puste zeker, want met hem als reder ga ik niet mee!*', zo is de eerste reactie van Marcel Pots. De Bredenaar *Willy Versluys* daarentegen wordt goed bevonden en *Marcel* verbindt er zich toe nog vijf jaar in zee te gaan, mits de reder zou zorgen voor een opvolger die de IJslandvisserij aanleert en de schipper zo nu en dan kan aflossen, want de visserij begint de ouderwordende *Marcel* zwaar te wegen.

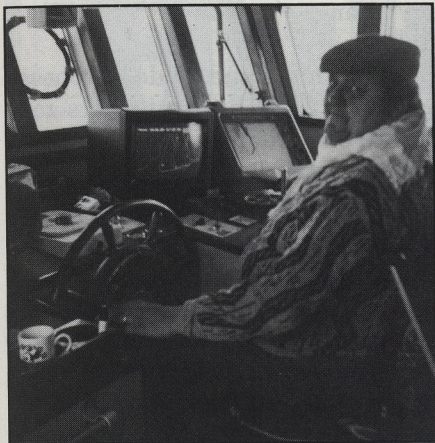
Een goede jonge schipper wordt echter niet gevonden. Het wordt zelfs elke zeereis moeilijker om een geschikte bemanning samen te stellen. Kabeljauw wordt schaarser in de toegewezen visvakken en wegens de onregelmatige aanvoer van IJslandse vis richten de groothandelaren zich op andere aanvoerlijnen. Het wordt moeilijk een goede besomming te maken. De vis verkopen in Groot-Brittannië zou een oplossing bieden, maar het mag niet, zo stipuleert een Belgisch-IJslands akkoord. Reder *Versluys* waagt het erop en laat de vangst toch regelmatig in Engeland lossen. Voor de vissers houdt dat in dat er weer regelmatig zeereizen van drieëndertig dagen worden gepresteerd.

In stand houden

Als reder *Versluys* mededeelt dat hij een IJslandse schipper heeft gevonden die waarschijnlijk de helft van de O 129 zal overnemen, redeneert *Marcel Pots* terecht als volgt: als die schipper een aandeel neemt, zal hij er zelf mee naar zee willen. We zullen het vaartuig dan niet veel meer in Oostende zien en *Marcel* zal geen schip meer hebben om naar IJsland te gaan. Prompt vraagt hij zijn pensioen aan.

Intussen vaart kandidaat-medeeigenaar *Thorleifur Bjoernson* mee als eerste stuurman. Als de vaste motorist de O 129 laat liggen voor wat ze is, laat reder *Versluys* nog een IJslander overkomen. Op zee proberen beide IJslanders dan wel baas te spelen. In vreemde havens ontpoppen ze zich als twee drinkeboers. In Grimsby geeft *Marcel* ze eens op als zijnde IJslandse vluchtelingen op

**EXCLUSIEF**



**Marcel Pots zoals we hem kennen, in de stuurhut van de O.129 'Amandine'.**

Belgische bodem (het schip), zodat de politie voor het schip post vat en de twee aan boord moeten blijven. Intussen is het pensioen toegekend, mag Marcel maar tot een bepaald bedrag werken en moet hij het schip noodgedwongen uit handen geven aan een kapitein die in IJsland een slechte naam heeft, slechts als stuurman op de noordelijke visserijen heeft gevist, geen kaas heeft

gegeten van de zuidelijke visserijen waar de toegewezen visvakken liggen en regelmatig buiten zijn vakken vist wat een groot financieel risico meedraagt voor de reder. Marcel Pots: *'Deed de IJslandse overheid alsof haar neus bloedde toen wij (O 219, O 318, O 129) jarenlang vrij regelmatig in Grimsby markten, dan kreeg de O 129 een schorsing van zes maanden om binnen de visvakken van de economische zone te vissen toen de IJslandse kapitein het bevel voerde'.*

De O 129 is geschorst en mag maandenlang niet meer in IJslandse wateren vissen. Bjoerson moet zich nu noodgedwongen een weg zoeken in de Noordzee met visserijen die hij helemaal niet kent. Het wordt een lijdensweg. Het schip slaat vast op een zandbank als het nauwelijks een drijvend lichtbaken ontwijkt, het komt terecht in onaangepaste Britse havens (o.a. Weymouth) waar de schroef onder water door duikers wordt vervangen met nog meer schade voor gevolg, er wordt geen vis gevangen en de matrozen kun-

nen nog nauwelijks worden uitbetaald. Hoofdschuddend verklaart Marcel: *'Ik kan maar niet begrijpen dat de reder de laatste zeven maanden nog zoveel geld gestopt heeft in een verloren zaak en dat hij zoveel vertrouwen heeft gesteld in een vreemde schipper; nodeloze kosten door scheerborden aan boord te brengen, goed voor een schip van 1.000 pk en een visnet voor een schip van 1500 pk, materiaal die de O 129 met zijn 510 pk bijna niet kon trekken.'*

Reder Versluys was evenwel de mening toegedaan dat de Vlaamse visserij zolang mogelijk een voet in de IJslandse wateren moest houden en dat zelfs onrendabele investeringen op langere termijn nieuwe mogelijkheden hadden kunnen bieden. Van zodra de O 129 niet meer in IJsland zou vissen, zo was zijn redenering, zouden de Vlaamse visserijrechten daar voor eens en altijd verloren gaan en later nooit meer kunnen worden ingeroepen, zelfs niet als ruilgebied, bijvoorbeeld bij



Breskense Scheepsbouw  
en Machinefabriek bv

**DOKKING EN ONDERHOUD VAN SCHEPEN BIJ B.S.M. TE BRESKENS**

**KORTE VAARTIJD VANUIT DE BELGISCHE VISSERSHAVENS NAAR BRESKENS**

**BIJ B.S.M. KORTE LEVERTIJDEN**

**BRESKENSE SCHEEPSBOUW EN MACHINEFABRIEK**

**POSTBUS 25, 4510 AA BRESKENS (Holland)**

**Tel. 01172-1765 — 's avonds 01172-3642 — Telefax 1172-2421**

# DE DRIJVENDE KRACHT



Van huis uit is Padmos scheepsbouwer. Met een kwaliteitstraditie in de nieuwbouw van vissersvaartuigen en het verbouwen, aanpassen, revideren en repareren van schepen. Padmos heeft er de juiste vakmensen, de juiste faciliteiten en de modernste apparatuur voor. Of het nu gaat om een nieuwe lierinstallatie aan boord, een complete her-motorisering of een dokreparatie: Padmos voert elke opdracht deskundig en snel uit op basis van uw specifieke wensen, specificaties of modificaties. Met een goede planning als uitgangspunt om kostbaar stilliggen tot een absoluut minimum te beperken. Maar er is meer. Als officiële Mitsubishi dealer verzorgt Padmos verkoop, onderhoud en service van de scheepsdieselmotoren van dit topmerk. Zowel nieuw als gerevideerd. Kompleet met onderdelenlevering uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.



**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

#### STELLENDAM:

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**

**EXCLUSIEF**

een eventuele toetreding van IJsland tot de Europese Unie. In afwachting dat zo iets zou gebeuren hoopte Verluys op overheidssteun om de onrendabele periode te kunnen overbruggen.

### Het einde

Om te redden wat er te redden valt, komt reder *Versluys* nogmaals op Marcel beroep doen. Het worden eerst twee Kanaalreizen omdat de schorsing nog loopt. De IJslandse kapitein (die naar huis wordt gestuurd) heeft aan boord alle touw versneden zodat Marcel geen touw meer heeft om in de omgeving van Noup Head een alternatieve visserij (350 vadem diep) te proberen.

Op 17 april 1995 mag de O 129 weer de IJslandvisserij aanvatten. Reder *Versluys* en schipper *Pots* zijn het er echter over eens: de toestand is verre van rooskleurig. Er moeten veel kosten gemaakt worden om nieuw materiaal aan boord te brengen, het bemanningsprobleem blijft bestaan, de visvakken waar de Belgen mogen vissen zijn weer opgeschoven naar nog slechtere visgronden, te Oostende is voorlopig geen opvangregeling (okra) voor schelvis en wijting (soms meer dan de helft van de vangst), het schip mag zeker niet in vreemde havens aanlanden. Als men dit alles in geld omzet is het duidelijk dat het vaartuig best aan de kant blijft liggen en de reder gebruik maakt van de slopingpremie.

De O.129 '*Amandine*' kwam op 3 maart 1995 voor de laatste keer van zijn visgronden. De beslissing de onderneming stop te zetten betekent niet alleen het einde van de O.129, maar ook het einde van de honderdjarige IJslandvaart met stalen treilers met stoom- of dieselmotoren... en het einde van Marcel *Pots* als IJslandkapitein, het einde van zijn bemanning als IJslandvisser.

Of Marcel nog het zeegat uit wil? *Pots*: '*Een paar reizen per jaar met een plankvisser, daar ben ik heel zeker toe bereid. Een boomkoraartuig daarentegen zie ik nog steeds niet zitten*'.

Daniël Pots



# Hulp in Nood

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

**Open: alle werkdagen**

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

**kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur**

**Tel.: (050) 54 55 27**

**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.

Aan boord van het laatste Blankenbergse beroepsvissersschip

Schipper Jozef Vandewalle:  
'Het wordt altijd maar  
moeilijker. Alleen wie stevig  
verankerd is, kan verder  
doen'



Foto boven: de B 65, het enige Vlaamse vissersvaartuig dat nog te Blankenberge geregistreerd is, kan de vangst niet meer in de thuishaven verkopen, maar de bemanning woont daarom niet minder graag te Blankenberge. Foto onder: De Vandewalles op hun schip. Van l. naar r. Marc, Johan, Frans en Erwin.



DE VIJFTIGJARIGE Jozef Vandewalle is schipper-medeeigenaar van de B 65 'Artevelde', het laatste Blankenbergse beroepsvissersvaartuig. Vandewalle liep school bij de haast legendarische meester Ackx van de visserijschool te Heist. Jozef vaart al 30 jaar als schipper op het vaartuig dat duidelijk een familiekwesie is. De bemanning wordt immers verder gevormd door zonen Erwin (26) en Frans (23) (beiden met een schippersdiploma op zak) en broer Marc, de machinist aan boord en meteen ook de andere medeëigenaar van de B 65. Van Marc is geweten dat hij tijdens de vrije uren — die ook op zee voorkomen — prachtige miniatuurboten maakt.

De eurokotter B 65 'Artevelde' is 24 meter lang, meet 69 brutoton en wordt voortgestuwd door een motor van 300 pk. De broers hebben hun schip te Blankenberge ingeschreven omdat ze er beiden reeds 16 jaar wonen, alhoewel ze van Heist afkomstig zijn. Ze verkopen tegenwoordig meestal in de Oostendse vismijn; het versassen verloopt er vlotter dan in Zeebrugge en het is wat minder ver naar de visgronden. Als ik de schipper interview, heerst er vreugde aan boord van het schip. Ze hebben zopas één van hun mooiste besommingen mogen maken: 1.700.060 BEF, op een reis van 15 dagen; geen Blankenbergse rekening, maar integendeel een duidelijke, prima score voor een eurokotter.

Dat bedrag visten ze samen in het Bristol Kanaal, waarnaar ze uitwijken als de quota op de dichtergelegen visgronden op geraken. Het mag voor een eurokotter een heel eind varen zijn naar het Bristol Kanaal, ze mogen er wel 500 kg per dag boven halen.

De Vandewalles vissen er op plaatsen tussen stenen en rotsen, waar anderen wellicht niet zo gemakkelijk de weg vinden. Bij het opzoeken

van de beste visgronden maken ze het zich overigens niet altijd gemakkelijk. Zo visten ze onlangs nog op een visrijke plaats tussen 'ravels', waar ze weliswaar veel vis, maar per reis helaas ook vijf, soms zes, grote zeemijnen bovenhaalden. Dat werd zo erg dat ze de vis er maar lieten voor wat ze was en het zekere voor het onzekere namen... en er dus maar weg bleven.

Vroeger gingen ze te Milford markten, maar de plaatselijke vissers werden jaloers op de Blankenbergaren. Ze kwamen er met een vol schip toe, terwijl de Engelse schepen van hetzelfde kaliber daar amper 200 kg per dag mogen vangen. Zo gebeurde het dat ze er de sassen binnenvoeren en tot hun schrik zagen hoe de visserskinderen hen met stenen bekogelden. Vanaf dat moment schrapten ze Milford maar van de lijst. En aangezien Blankenberge geen eigen vissershaven meer heeft, werden ze weer trouwe klant van Oostende.

Alleen zijn ze niet in het Bristol Kanaal. De Belgen vissen er soms met vijftien grote boomkorvaartuigen buiten de 12 mijlszone, sommigen mogen zelfs tot tegen de zes mijlslimiet vissen. Schipper Vandewalle begrijpt het ongenoegen van de Engelsen dan ook: *'De Belgen mogen er meer dan het dubbele van de plaatselijke vissers vangen. Wat moeten die mensen daarover denken? Hier bij ons hebben eens vier grote Hollandse schepen even buiten Oostende-bank gevestigd en de Vlaamse vissers spreken er vandaag nog altijd van. Ze zullen dat ginder dus ook niet blijven verdragen. Daardoor komt het dat er steeds maar strengere controle van de Engelse marine-schepen is.'*

Voor de Belgen ziet het er ook niet stralend uit. Vandewalle: *'De visserij wordt altijd maar moeilijker en je moet er mee leren leven. We zijn nu zover dat alleen wie stevig in de visserij gevestigd is, wie dus een vaartuig heeft, verder kan doen. Al de rest, de gewone jongens, moet er niet meer op rekenen. Gewone vissers kunnen nog moeilijk aan een nieuw vaartuig geraken, het geld mankeert. Het kost allemaal veel te veel geld.'*

Zeedierenjager

Dit speciale Blankenbergnummer van HVB kwam tot stand naar aanleiding van de jaarlijkse havenfeesten in deze badstad.

Wij gingen er op zoek naar de — soms nog zeer actieve — sporen van het vissersverleden en naar de mensen die er ook vandaag het maritieme Blankenberge koesteren.

De Blankenbergse havenfeesten zijn aan hun vijfenveertigste editie toe. Peter Sabbe, de voorzitter van de organiserende 'Handelaarsbond van Haven en Gebuurte' was er onze gastheer. Zonder hem was dit Blankenbergse HVB-nummer niet mogelijk geweest.

## Blankenbergse Havenfeesten 1995

### Maandag 22 mei

Voordracht heemkundige kring over *Belgische zeilopleidingsschepen*

### Donderdag 25 mei

13,30 uur: Officiële opening Havenfeesten (Chalet Tennispark)

14,00 uur: Vertrek Havenwandeling met bloemenhulde aan het monument van de overleden vissers.

14,00 uur: Open Deur VBZR; opening fototentoonstelling Claude Van Ryssel (Vismijntje); tentoonstelling van *schuit tot eurokotter* (Leon Cockuyt in Chalet Tennispark).

15,00 uur: Opening Scutefeesten.

15,00 uur: Muzikale rondgang met jury van de etalagewedstrijd.

### Vrijdag 26 mei

antiekmarkt

15.00 uur Kioskoncert op de Barcadère: Belgische Zeemacht

20.00 uur Muzikale rondgang muziekmaatschappij *het Klieksje* met vissersfolklore-groep *Ebbe en Vloed*. Muzikale rondgang muziekmaatschappij *de Bremers* met vissersfolklore-groep *De Vrye Visscherye*.

### Zaterdag 27 mei

antiekmarkt

10,00 - 14,00 uur: Oude ambachten door vissersfolklore-groep *Ebbe en Vloed* (Barcadère).

11.00 uur Aperitiefconcert kiosk Barcadère: Harmonie St.-Cevilia

15.00 uur Wagenspel *Ebbe en Vloed*

20.00 uur Muzikale rondgang *de Bremers* en *De Vrye Visscherye*

### Spectakelavond op podium Barcadère

20.00 uur - 20.30 uur : Scheldeloodsenkoor uit Vlissingen

20.30 uur - 21.00 uur : Wagenspel *Ebbe en Vloed*

21.00 uur - 21.30 uur : Scheldeloodsenkoor uit Vlissingen

21.30 uur - 22.00 uur : Muziekmaatschappij *Bremers*

22,00 uur - 24,00 uur : Lasershow in de haven.

### Zondag 28 mei

antiekmarkt

11.00 uur Aperitiefconcert Barcadère: harmonie *Neptunuskinderen*

15.00 uur GROTE VISSERSSTOET door de hele stad.

### Van 25 tot 28 mei:

Havenfoor - Antiekmarkt - Tentoonstelling van *schuit tot eurokotter* (in Chalet Leopold) - etalage-, gevel- en interieurwedstrijd.

Een sekte? een jacobijnse club? Een loge?

## Het Blankenbergse Zeegenootschap

HET ADEMT ER zo'n beetje de sfeer van een sekte, we voelen ons te midden van een besloten broederschap van ingewijden, maar dan een zonder godsdienstige inslag. Of toch wel, want de Zeegenootschapsbroeders voelen de tastbare aanwezigheid van de zeegod in hun midden maar al te goed.

Henri De Meere, Marc Lauwereyns en Robert Dewitte, die we maar als de zeegoeroes van het genootschap zullen omschrijven, hadden al een hele tijd hun oog laten vallen op een leegstaand gebouwtje dicht bij de havenpier, een bouwsel waartegen de Blankenbergse geautomatiseerde vuurtoren aan-

leunt; het huis van de vuurtorenwachter.

De zeegoeroes smeedden snode plannen. Zij stonden voor het bouwwerk en turend over het havenhoofd naar verre horizons gaven ze vrije koers aan hun wildste fantasieën. Voor hun geestesoog zagen ze de snekzeilen van de vikingen weer opdoemen. En het ene bracht het andere mee. Op de vloedlijn vonden ze al wandelend (en al monkelend) een stuk wrakhout dat misschien wel afkomstig van de Spaanse Armada was... gezien het aangevreten was door paalwormen. Zo iets moeten we bewaren, zei één van de goeroes, want het kan ook een

stuk plank zijn van de kooi waarin één van onze voorvaderlijke ijslandvaarders geslapen heeft. Kortom, alle tekenen wezen in één richting: de drie hadden een roeping, die roeping heette Zeegenootschap en een genootschap zonder lokaal is als een vis zonder water.

Bij meester Henri De Meere, die naar het vuurtorenlicht keek, laaiden de jacobijnse advocatenstreken hoog op. Hij wendde de steven naar de admiraliteit en kreeg toelating om het reeds meer dan 25 jaar leegstaande vuurtorenhuis te kapen. Hij lachte schalks in zijn zeegezouten grijze baard en dronk een roemerum om de overwinning te vieren. De broeders hadden zelfs geen moderne kraakmethoden moeten toe-

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

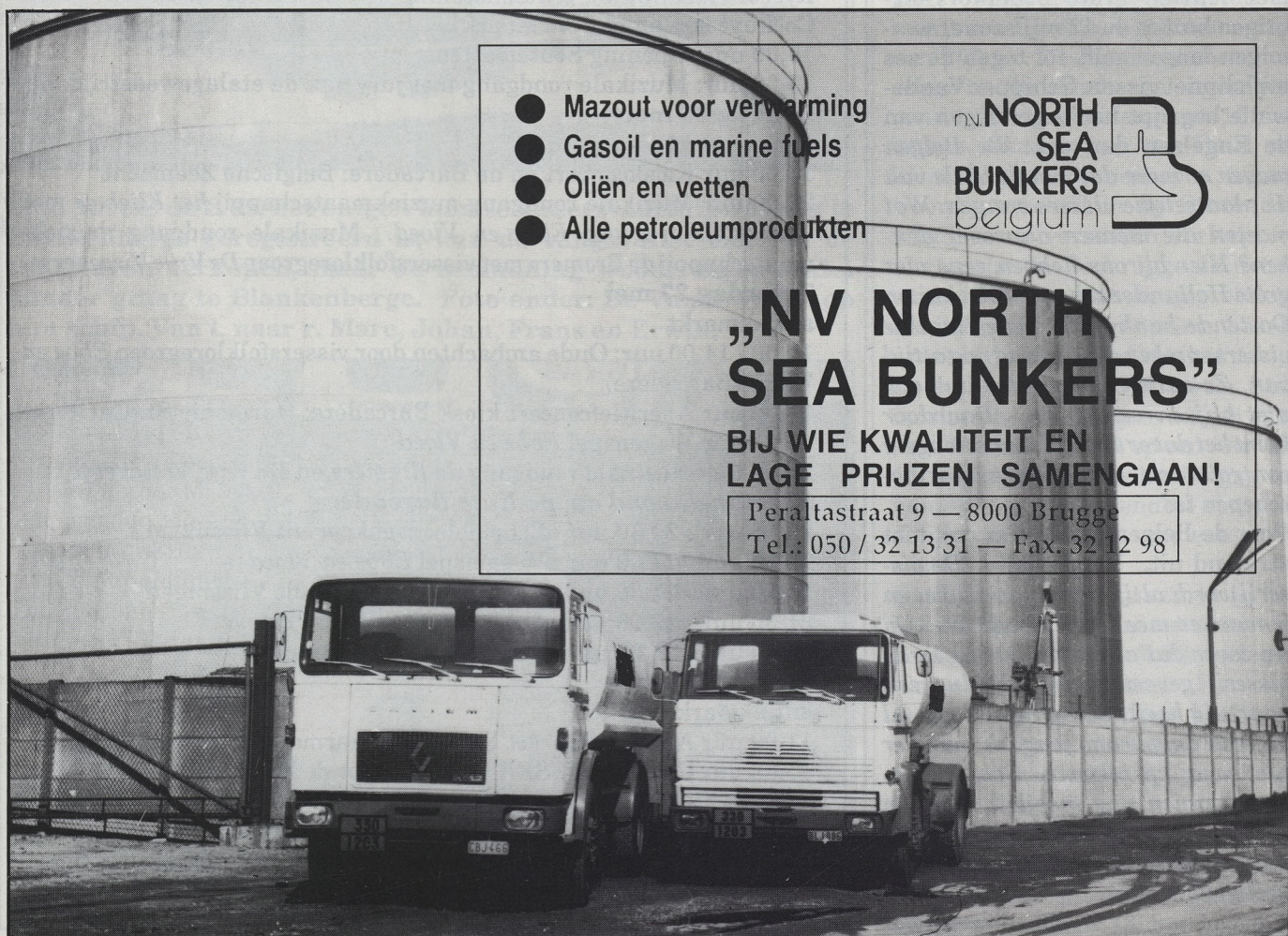
nv NORTH  
SEA  
BUNKERS  
belgium

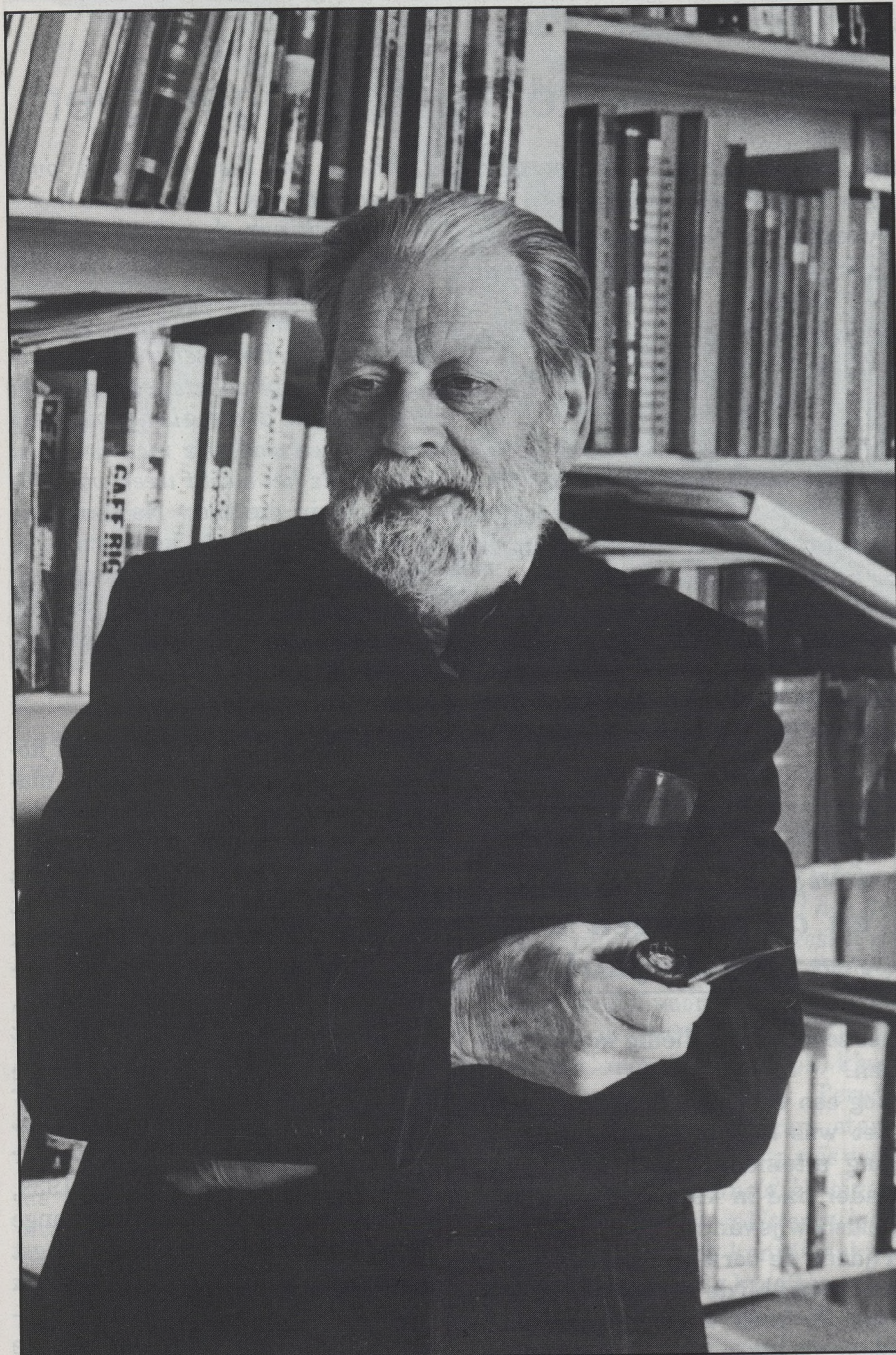


„NORTH  
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN  
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 — 8000 Brugge  
Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax: 32 12 98





Henri De Meere, bezieler van het zeegenootschap (foto gw)

passen. Zij kregen in volle vertrouwen van de overheid de sleutels van hun toekomstig maritiem koninkrijk. Al hun tijd en talenten legden ze bij elkaar om elementen van het maritieme erfgoed bijeen te garen, te redden, aan een roemloze vergeltheit te ontrukken, en te bewaren voor de komende geslachten die al dat moois ongetwijfeld voor eeuwig zullen stokkeren in de databanken van hun computers.

Elke zaterdagmiddag van twee tot vijf komen de zeegoeroes en hun trawanten bij elkaar in de vroegere keuken van de vuurtorenwachter,

nu 'kombuis' gedoopt, om er bij oorlam en koffie te keuvelen niet over koetjes en kalfjes maar over pek, teer, graffelzeilen, trossen, schipbreuk, glazen slaan, en andere schiemannen.

En dat de zeegod het genootschap gunstig gezind is, bleek uit het manna van Neptunus dat — Ja, van god weet waar — in het clubhuis toestroomde: een Russisch kompas, lampen van een Duitse oorlogsradar uit 1943, zeekaarten, marinegravures, foto's, boeken ... alles in een soort oerchaos van zeegediende voorwerpen uit vervlogen tijden,

waaruit verzamelingen ontstaan. De zeegoeroes wisten in korte tijd orde te brengen en nu zijn de kamers in de woonst van de vuurtorenwachter al volgestouwd en de geuren van weleer, die van getaand touwwerk en ziltige pekelvaten zijn er weer te snuiven.

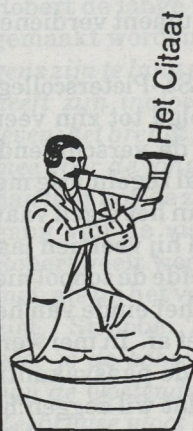
Dat van die sekte is natuurlijk niet waar. Zeegenootschap Blankenberghe houdt de deur niet gesloten. Al wie belangstelling heeft voor het maritieme erfgoed is er van harte welkom. De jakobijnse filosofie van de stichters maakt trouwens dat men er zich onmiddellijk thuisvoelt. Ik was er een zaterdagmiddag in april. In ontmoette er *Dugardein*. De man bracht er een en ander van bij de loodsen, dat ze daar toch beschouwen als voor de belt. Op die zaterdagmiddag kwamen ook de verhalen boven. Het was van verre lange reizen noord-noord-west en van black-frost in IJslandse wateren. Grimsbiaanse avonturen werden er verteld en in de tabaksrook zweefde de geest van de oude vuurtorenwachter die glimlachend neerkeek op het nieuwe leven in zijn verlaten woonst.

Ook u kunt op zaterdagmiddag dit nieuwe nautische museum gratis bezoeken en al is de deur waarschijnlijk toe, neem maar de klink vast en treed binnen, want de oude bel, die doet het niet. Een teken dat de bezoeker altijd welkom is.

Robert Coelus

'Het Vlaams Visserijkomitee, dat door de Vlaamse regering is opgericht, kent de problematiek; het doet goed werk, men meent het goed. Maar als we

niet opletten, zitten we straks binnen te vergaderen, terwijl er buiten geen vissers meer over zijn'. Willy Versluys in De Financieel-Economische Tijd (zaterdag 18 maart 1995)



## Blankenbergse oud-visser Robert Strobbe:

### 'Aan de visserij houd ik de beste herinneringen over'

BLANKENBERGE — Uit het gesprek met de Blankenbergse oud-visser Robert Strobbe onthouden wij zijn trouw aan de visserij en aan de bemanningen waarmee hij drieënveertig jaren gevaren heeft. Bij dit alles voegt hij ook nog zijn waardering en bewondering voor de collega-vissers uit het nabije Heist.

*'Het was ongelooflijk,' aldus Robert Strobbe, 'hoe de vissers destijds naar de visserij gedreven werden en naar het verwerven van een eigen vaartuig. Zelfreder zijn, daar ging het om. Ze wilden baas zijn op het eigen vaartuig en de visserij bedrijven zoals zij het zagen. Eigenzinnig dus. Merkwaardig is ook dat ze tegelijk heel bescheiden bleven'. Kenmerken die tot het verleden behoren? 'Ondertussen zijn de tijden duidelijk veel veranderd', zo meent Robert, 'en heeft de welvaart en consumptiemaatschappij ook in onze middens een tol geëist'.*

ROBERT STROBBE WERD in mei 1924 in Blankenberge geboren. Grootouders en ouders langs beide kanten van de familie behoorden tot de visserij, een activiteit die er ook bij Robert Strobbe ingelepeld werd. Robert Strobbe: *'Verbonden met de visserij? Dat geloof ik. Nooit anders gezien en gehoord, al de gesprekken werden gedomineerd door het vissersleven.'*

Moeder *Ida De Rijcker* had drie zusters en vier broers oftewel vier vissers. Het was nog *'de tijd van de zeilen'* — moeilijk te leiden schepen — en op een dag met zwaar weer miste het vaartuig van de broers de havengeul en kwam terecht tussen golfbreker en staketsel. De jongste broer kon maar met veel moeite van het vaartuig gehaald worden. Bij grootmoeder zat de schrik er nu goed in en zij kon haar jongste zoon overhalen om timmerman te worden. Hoeveel moeders in de visserij hebben niet met dezelfde schrik gezeten? Een monument verdienen deze vrouwen!

Robert heeft in het St.-Pieterscollege lagere school gevolgd tot zijn veertien jaar. Tijdens de verschillende vakanties was hij al regelmatig met vader aan boord van het eigen vaartuig geweest. Toen hij veertien jaar geworden was, hoefde de school niet meer. Hij wachtte het einde van het schooljaar zelfs niet af. In mei werd hij veertien en na de paasvakantie bleef hij al thuis, dat wil zeggen: hij probeerde van de school weg te blij-

ven. Het bezorgde hem de nodige last omdat de schoolplicht stelde dat de veertienjarige wel degelijk

***'Het visgebied was één groot mijnenveld en de gevolgen waren catastrofaal.'***

het schooljaar volledig moest uitlopen.

Nog een tijdje weg van de visserij! Het was slechts uitstel, want hij ging uiteindelijk toch aan boord. Vader had in 1912 het bekwaamheidsbewijs van stuurman bekomen. Tijdens de oorlogsjaren was vader dan actief bij de Franse oorlogsmarine. In 1929 werd hij stuurman-reder: de eigen schuit! Het streven naar een eigen schip was bewaarheid geworden.

#### Opleiding

Van de Blankenbergse visserijschool herinnert Robert zich heel goed meester *Muyllaert*. De meeste Blankenbergse schippers hebben hun opleiding gekregen van deze leraar. Robert Strobbe herinnert hem nog goed: *'Muyllaert was de ideale opleider, heel wat anders dan de onderwijzers die ik in de lagere school had meegemaakt. Als het paste — en dan heb ik het nu over de jaren 1934 tot 1938 — was er op zaterdagavond en zondagvoormiddag in het oud stadhuis moge-*

*lijkheid om les te volgen over scheepsmotoren. Leraar was meester Dhondt van de vakschool in de Boeveriestraat te Brugge. De zondagvoormiddag van 10u tot 11u gaf kapitein Debruyne ook nog navigatieles. De lessen werden, zoals dat toen de gewoonte was, gevolgd als het paste d.w.z. als het vaartuig niet op zee was, als men gekwetst was of als het slecht weer was'. Zo ging dat in die tijd. Na de lagere school gebeurde de kennismaking met het vissersleven immers onmiddellijk aan boord. De vissers volgden in de eerste plaats de Universiteit van het Leven.*

#### Oorlog...

Zijn examen voor *lavertje* deed Robert in 1939 en dat voor lichte matroos op het einde van 1940. In dat jaar was ook de oorlog uitgebroken. De meeste Blankenbergse vissers waren gevlucht en daarom moest hij het vissexamen — bij gebrek aan Blankenbergse kandidaten — in de Zeebrugse visserijschool doen. Op 27 maart 1938 monstert Robert aan op de B 36 *'O.L.V. van Lourdes'*, een vaartuig met een Deutzmotor van 95 pk en gebouwd op een Oostendse scheepswerf. Vader was er stuurman op tot 11 september 1939, de mobilisatietijd. Het waren bange dagen en vader Pierre had wat angst gekregen om te varen. Hij zag ook zoon Robert niet graag meer aanmonsteren. Dan volgt een periode die in de familie Strobbe niet gauw vergeten zal worden. De angst van vader bleek terecht en werd zelfs uiteindelijk zelfs zijn redding. Letterlijk! Strobbe: *'Het visgebied was één groot mijnenveld en de gevolgen waren catastrofaal. De B 36 vergaat met de ganse bemanning, dan volgt de B 4 'O.H. Bewaar ons' (in 1919 gebouwd in Fécamp met een Munktellmotor van 100 pk) eigendom van oom Charles Strobbe. Dan volgt de B 24 'Adeline' in 1936, eigendom van Louis Falley met zijn zoon Charles aan boord'.*

#### ... en vrede

Robert heeft weer gevaren van 4



Robert Strobbe met een foto van de N 8, later B 8 'O Heer Bewaar Ons' in 1926 het eerste vaartuig van zijn vader Pierre Strobbe (foto gw)

augustus 1941 tot juli 1947 met oom *Leon De Rijcke* op de 'Victorinne', die later het nummer Z 15 kreeg. In oktober 1947 komt Robert op de O.104 'Lucienne' van de rederij *Staf Versluys-De Koninck*. Het vaartuig wordt in 1951 verkocht en de bemanningsleden *Philibert Vander Heyden*, *Emiel Haerens* en *Robert Wille* gaan aan boord van de B 453. Tussen dat alles was er nog het werk van zes maanden op de Z 554, als vervanger van *Henri Degroote*. *Medard Degroote* was er schipper, stuurman was *Robert Cattoor* en verder waren er nog *Andre Degroote* en *Frans Calcoen*.

### Goeie mannen

In 1953 vraagt *Emiel Dobbelaere* of Robert voor vier maanden naar de Z 777 wil komen. 'Op dit vaartuig,' zegt Robert, 'leerde ik de uitstekende schipper *Gerard Vantorre (Fox)* kennen. Het leven aan boord naderde de perfectie: het werken, de netheid, de taal, het eten, men moest bij *Gerard* geen 'foefelaar' zijn'. *Gerard* is later overgestapt naar de Z 226. Stuurman *Robert Cattoor* sukkelde met rugpijnen en *Maurice Degroote* vroeg Robert naar de Z 554 *Yolanda-An'*. Het was een prachtig vaartuig dat in 1948 gebouwd was. Wat Robert vooral aantrok was de kwaliteit van de bemanning. Hij voelde

dat hij daar goed aan zijn trekken zou kunnen komen. Lof heeft Robert ook voor motorist *Frans Calcoen*. 'Die man was een voorbeeld hoe het in feite allemaal moet; meestal de eerste en laatste aan boord'. Onder-tussen stond voor reder *Maurice Degroote* in 1964 de 'La Paloma' (met ABC-motor van 300 pk) klaar om opgetuigd te worden. Terwijl dat vaartuig in de stijgers staat, vond Robert voor een korte reis werk op de Z 539 'Zeemansblik', eigendom van de gebroeders *Utterwulghe*. Het werd tevens de kennismaking met het vissen in de kreeftenput. 13 februari 1965 wordt de 'La Paloma' gedoopt. Het werd weer dezelfde bemanning. Maar het was onmogelijk de groep tot het einde toe samen te houden. De eerste die afhaakte was *Medard Degroote*, wegens rugklachten, die bij 'Hand in Hand' ging werken, *Populier* is dan stuurman geworden, *Honoré en André Degroote* zijn in de vismijn gaan werken enzovoort en zo werd Robert uiteindelijk de oudste man aan boord en de enige resterende van wat ooit een goede ploeg was. Maar, zoals gezegd Strobbe houdt er de beste herinneringen aan over. Goeie mannen: 'Aan boord bij de familie Degroote had men een grote verscheidenheid in discussies:

*Medard was specialist als het over de duivensport ging, sprak men van wielrennen dan was Andre de kenner en Henri kon vertellen van het voetbal, voor elk wat wils en ik wist uiteindelijk — ingewijd door al die kenners — over alles mee te spreken.'*

### Einde van de visserij?

Oostende als vissershaven was voor de jonge Robert Strobbe hèt uitverkoren oord. Als knaap reden hij en zijn vrienden al met de fiets naar de Oostendse vismijn om er de visserij aan het werk te zien. Strobbe: 'Daar was er leven en bedrijvigheid, een vismijn vol met IJslandse kabeljauw, de grote visbakken die geladen werden met kolen, de drukte, het was een belevens. De middenslagvloot in Oostende had toen veel mensen van De Panne op de vaartuigen. Zij kwamen in werkkraft en denkwijze het dichtst bij de Heistenaars en de Nieuwpoortenaars'.

Robert heeft altijd zorg gedragen voor zijn ouders, vooral nadat zij het vaartuig B 36 verloren hadden. Strobbe: 'Dat verlies hebben zij maar moeilijk kunnen verwerken. Dus was ik hun steun. Maar ik klaag niet. Ik voelde mij goed in het leven dat ik leidde, ik was geen uitgangstypé. Ik was matig in alles en volgde het devies: alles met mate en op tijd en stond. Het thuis zijn was mijn compensatie voor het vissersleven'.

En hoe kijkt hij tegen de hedendaagse visserij aan? Strobbe: 'Het leven aan boord is enorm geëvolueerd en gelukkig maar. De huidige vaartuigen zijn in verhouding tot vroeger kastelen van luxe geworden en terecht, vaartuig moet een soort thuis zijn. Maar 't is natuurlijk niet allemaal even mooi'. Handicap vindt Robert de lange reizen die vandaag gemaakt worden. Strobbe: 'De jongens zijn te lang van huis weg en dat heeft zijn invloed op het familiale leven; het brengt heel wat problemen mee voor de jongere generaties'. En dan is er nog de zichtbare achteruitgang van de visserijbedrijvigheid. Robert voelt weemoed in zich opkomen als hij het verval van de visserij ziet. Strobbe: 'Het doet pijn wanneer je de achteruitgang ziet, eerst van de Oostendse en nu ook van de Zebrugse vloot'.

Interview Jules Devocht

# Wittevrongels zeilen drie generaties ver

**DRIE GENERATIES DEDEN de Wittevrongels er over om zich op het vlak van zeilmakerij tot Europese klasse op te werken. Vader Achiel stamt uit een Blankenbergse vissersfamilie en naait z'n eerste zeilen voor de visserij nog traditioneel ambachtelijk. Z'n zonen Gustaaf en Johan tekenen voor de grote expansie van de firma met de verwerking van masten, kabels en touwwerk. Met Ian en Steve treedt de derde generatie aan en met hen de hoogtechnologisch computergestuurde zeilproductie.**



**Achiel Wittevrongel op z'n zolderverdieping bij het stikken van z'n zeilen.**

In september overleed de stichter van *Wittevrongel Sails - Rigging - Industries*, de 84-jarige Achiel Wittevrongel, net iets te vroeg om het vijftigjarig jubileum van z'n zaak nog te kunnen beleven. Om één en ander te vieren zette de familie op de jaarbeurs *Euronautics* in Gent een gesmaakte tentoonstelling op over de evolutie van hun zeilmakerij in die voorbije halve eeuw.

Johan Wittevrongel: *'Bij z'n overlijden heeft m'n vader als verwoed amateurfotograaf duizenden foto's nagelaten. We zijn met z'n vieren een paar weekends zoet geweest om er voor de tentoonstelling een selectie uit te maken'*.

Nadat hij aan de toen nog bestaande Blankenbergse visserijschool o.a. de beginselen van het zeilmaken onder de knie kreeg, trekt Achiel als 15-jarige *laver* (scheepsjongen) naar zee. Drie jaar later houdt een storm

z'n schip voor één week gevangen in een Engelse haven. Bij gebrek aan een vlotte communicatie in die dagen verkeert de familie in de waan dat het schip met man en muis èn met zoonlief vergaan is. Gevolg van dat alles was dat Achiel z'n visserscarrière mocht vergeten!

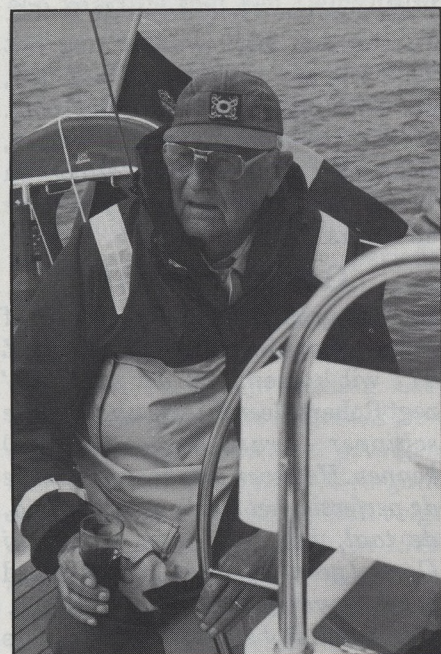
Noodgedwongen gaat hij dan maar achter de draaibank staan bij *Miel Jolie* uit de Blankenbergse Jacob De Meyerstraat waar hij in 1930, als volwaardig draaiër, opgeroepen wordt als soldaat. Ondertussen is hij in z'n vrije tijd wel een gedreven scheeps- en zeilmaker geworden waarop de kennissen maar al te graag beroep doen.

Als hij vijftientig is trouwt hij met *Josephine Goethals*. Na de mobilisatieperiode werkt hij tot 1943 als draaiër in Zeebrugge en trekt voor een tweede keer het zeegat in voor de fameuze haringvangst. Uit

het zeildoek dat de vissers van de corporatie krijgen maakt hij zeilen voor de visserij. Als kort na de oorlog zijn neven *Jan* en *Karel Wittevrongel* met de B 121 op een zeemijn lopen, houdt Achiel de visserij — en dit keer definitief — voor bekeken.

Johan Wittevrongel: *'M'n vader geloofde erg in de voorzienigheid. En hoe kan het anders? Normaal moest hij ook aan boord geweest zijn tijdens het dramatisch gebeuren, maar omwille van een zweer in z'n hals verbood de dokter hem die — fatale — reis mee te maken'*.

Samen met *Roste Pier (Vandieren-donck)* engageert Achiel zich in de scheepsbouwbranche. Maar als *Pier* onder druk van z'n eega, die al te vlug boter bij de vis wou zien, afhaakt, schakelt Achiel omwille van het kleinere investeringsrisico noodgedwongen over op de zeilmakerij. Samen met *Marcel Ponjaert* en heel z'n gezin maakt hij z'n zeilen zowel op straat, aan de haven, in de garage van *Konings*, op de zolder van *Gadeyne* als 's winters in de dan toch voor de toeristen gesloten hotels. Maar omdat de zaken goed flo-



**Wijlen Achiel Wittevrongel tijdens een van zijn laatste zeiltochten. Intussen woekert de zeilmicrobe verder in de familie.**



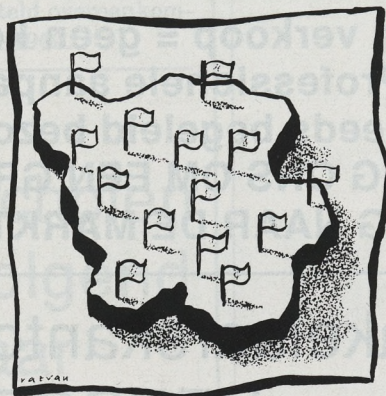
renen is hij eind jaren veertig verplicht uit te kijken naar een eigen bedrijfslokatie. Industrieel *Franchomme* stelt hen 'à titre gratuite et provisoire' grond ter beschikking op de hoek van de Ieperstraat en de Eric Jameslaan voor de bouw van een atelier. Beneden worden er boten hersteld en boven komt er een zeilmakerij. Omdat er geen elektriciteitsvoorzieningen zijn werkt men in winter en zomer noodgedwongen van zonsopgang tot -ondergang. Achiël levert z'n (bezaan)zeilen hoofdzakelijk aan de visserij maar af en toe is er ook een bestelling van een jachtman uit de begoede burgerij. Tijdens de Korea-oorlog lagen een aantal van die jachten als 'bibberjachten' in Blankenberge. Ze lagen daar omdat de eigenaar met z'n familie — mocht de koude oorlog escaleren — naar Engeland zou kunnen vluchten.

Johan Wittevrongel: *'M'n vader stond niet alleen in voor de zeilproductie maar ook voor het onderhoud van die jachten die permanent varensklaar (er was altijd eten aan boord) moesten gehouden worden' zo herinner ik me nog*. Later stapt Marcel Ponjaert uit de vennootschap

en steken de kinderen waar nodig veertien handjes toe. Het atelier wordt al vlug te klein en er dient uitgekeken naar zolders en garages om de grotere zeilen te kunnen maken. Waar vader Achiël nog met katoendoek werkt, gebruikt zoon Gustaaf, die in 1957 z'n vader bijspringt, ook de nieuwe synthetische weefsels dracon en nylon. Eén jaar na de verhuis naar een grote nieuwe loods aan de westkant van de havengeul komt zoon Johan in 1964 het tweemanschap vervoegen.

De 'Golden Sixties', de nooit eerder meegemaakte economische bloeiperiode, democratiseert de tot dan toe elitaire zeilsport en noopt de Wittevrongels een paar jaar later alweer tot een territoriale expansie van het bedrijf.

Omdat hun zeilen een aantal sportieve klanten in internationale wedstrijden naar overwinningen duwen, verovert Wittevrongel Sails grensoverschrijdende faam en krijgt het familiebedrijf hoge omes over de drempel: de al eerder genoemde groot-industrieel Franchomme, baron Empain, de koninklijke familie. *'We maakten b.v. de dekzeilen voor het koninklijke jacht 'Avilla' van*



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**

# quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE  
ELECTRICITEIT



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

'day and night service'

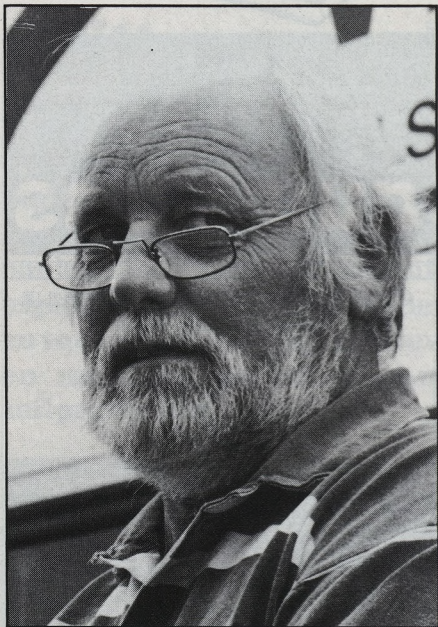
Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22  
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

wijlen koning Boudewijn', zegt Johan Wittevrongel. Ook Jacques Brel is begin zeventiger jaren een vaste klant en vriend aan huis bij de Wittevrongels. *'Toch een rare kwast, die van zichzelf zei mensenschuw te zijn maar geen drie dagen alleen kon zijn. Meermaals ben ik met hem doorgezakt'*, aldus Johan, die twee postkaarten opdiept die de betreurde zanger naar de familie stuurde op z'n laatste zeilreis naar de Markiezeneilanden.

De zaak neemt een nog hogere vlucht als ook masten, kabels en touwwerk tot het handelsmerk gaan horen. De *know how* opgebouwd bij het verwerken van roestvrij materiaal en hoogtechnologisch touwwerk opent de deur naar de industrie. *Wittevrongel Sails, Rigging en Industries* helpt mee aan de uitrusting van de tien mijnenjagers van de Belgische Zeemacht.

Gelukkig staat de derde generatie Wittevrongels al paraat als ook in de zeilmakerij elektronikatoestanden niet meer te weren zijn, want



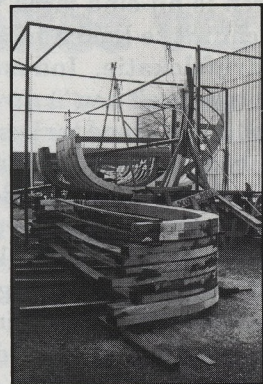
Johan Wittevrongel Leverde zeilen aan de Belgische beaumonde (foto gw)

van computers hebben Raymond en Johan niet direct kaas gegeten. Gustaaf gaat op rust als Johans zonen — Ian in de zeilmakerij en Steve in de tuigerij — het bedrijf voorbereiden op de 21ste eeuw. Tussendoor bewijst Ian, tot niet geringe trots van grootvader Achiel die al vroeg z'n eigen zeilboten bouwt en al z'n kinderen met de zeilmikrobe besmet, dat de Wittevrongels niet alleen zeildoek maar ook klassezeilers leveren. Op het palmares van deze Wittevrongel-derde-druk staat o.a. een Whitbread Race met *Staf Versluys* aan boord van de Rucanor Sport, diverse Transats met podiumplaats en vorig jaar wint Ian met zeilmaat *Michel Kleinjans* de Rotterdam - Villa Mura (Portugal) wedstrijd nadat ze een paar weken eerder in de Transat uitgeschakeld werden omwille van een mastbreuk bij een aanvaring tijdens de start. En Steve kwam zopas nog in de media omdat hij uit een loot van 600 kandidaten een erg begeerd zitje in een Camel Trophy jeep wist te veroveren na keiharde preselecties in Turkije. Straks toert hij met Antwerpenaar *Serge Bruynkens* van 20 mei tot 8 juni door Mexico, Guatemala, El Salvador en Honduras. *'Ik begin te geloven dat we tot een raar ras horen'*, grapt pa Wittevrongel.

Marc Loy

Op donderdag 25 mei zijn er te Blankenberge weer de scutefeesten. Mede dank zij de logistieke steun van de Wittevrongels die een gedeelte van hun loods en belendend terrein ter beschikking stellen, groeit de replica van de oude Blankenbergezeilende vissersschuit gestaag. Na het overlijden van Achiel heeft zoon Johan het voorzitterschap van de v.z.w. De Scute overgenomen.

Wellicht vaart straks de eeuwenoude scute getuigd met computergestuurde Wittevrongelzeil. De cirkel is gesloten.



**U hebt een huis, een appartement of bouwgrond te koop?**

**U hebt schrik om een makelaar onder de arm te nemen wegens de hoge kostprijs?**

Speciaal voor lezers van Het Visserijblad

**2 %\***

**commissieloon bij effectieve verkoop**

- Geen verkoop = geen kosten
- Professionele aanpak
- Steeds begeleid bezoek

**VRAAG ONS OM EEN GRATIS  
SCHATTING NAAR DE MARKTWAARDE**

**Makelaarskantoor  
Pierre VERBORG  
Rogierlaan 34  
8400 Oostende  
Tel. 059 / 80 54 09  
of 075 / 25 62 04 (liefst op afspraak)**

\* Mits aanvaarding dossier

**Veranderingen in  
de Officiële Lijst der  
Belgische  
Vissersvaartuigen  
MAART 1995**

**Inbouw nieuwe motor en verandering tonnemaat:** □ O.369 KONINGIN DER ENGELLEN, eigendom Verleene Marnix en Alain, Duinhoevelaan 17, 8450 Bredene. Gt. 98(\*) - Nt. 29 - motor Caterpillar 221 kW-300 pk, bouwjaar 1994. Zeebrief: 10.3.95

**Verandering van eigendom, thuishaven en naam:** □ N.700 ALEX wordt O.700 BI-SI-TI, eigendom Van Elslande Manfred, Frère Orbanstraat 307, 8400 Oostende, tel. 059-70.80.80. Zeebrief: 10.3.95

**Verandering van eigendom en thuishaven:** □ O.64 BLACK-JACK wordt N.64 BLACK-JACK, eigendom Dawenda Rederij BVBA, Bamburgstraat 16, 8434 Westende, tel. 059-23.57.94. Zeebrief: 13.3.95

**Inbouw nieuwe motor:** □ Z.13 MORGENSTER, eigendom Praet Peter en Willy, Merodestraat 125, 9130 Kieldrecht. Motor Caterpillar 218 kW-296 pk, bouwjaar 1995. Zeebrief: 28.3.95

**Wijziging huisnummer:** □ O.536 ZEEVALK, eigendom Desmit Albert, Langestraat 115, 8400 Oostende

**Adresverandering:** □ Z.483 CAROLINA, eigendom NV Rederij Nathalie, Heistlaan 315, 8301 Knokke-Heist

(\*) tonnemaat vastgesteld overeenkomstig de Conventie van 1969.

**Fusie  
visserijscholen  
tegen volgend  
schooljaar**

Zonder een wettelijke omkadering staat de fusie van de visserijscholen tot Provinciaal Maritiem Instituut op losse schroeven. De Bestendige Deputatie maakt zich echter sterk dat het noodzakelijke decreet er tijdig komt. Dan staat niets nog de opening van de PMI op 1 september 1995 in de weg.

Het provinciebestuur wil als inrichtende macht dat de onderwijsstructuur en het statuut van het personeel wettelijk onderbouwd zijn. Hiervoor moet de Vlaamse Regering een decreet goedkeuren dat de rechten van het overgehevelde personeel vastlegt. Door het ontslag van de regering bleef deze aangelegenheid hangen. Het

ontwerp van decreet zou administratief op punt staan, maar moet uiteindelijk het fiat krijgen van de nieuwe Vlaamse regering.

Het dossier berust opnieuw bij de Bestendige Deputatie. De goedkeuring van de

fusie zal in juni aan de provincieraad ter goedkeuring worden voorgelegd onder de opschortende voorwaarde dat de Vlaamse Regering tegen 1 september de dekretale onderbouw heeft goedgekeurd.

**O 129 Amandine toch niet onder slopingshamer?**

De laatste Vlaamse IJslandvaarder, die onlangs uit de vaart genomen werd zal heel misschien toch niet gesloopt worden.

Volgens sommigen zou de stad Oostende het vaartuig willen kopen en het

open stellen voor het publiek. Anderzijds vernamen we dat ook een bankinstelling interesse toont. De bank wil het vaartuig als museum inrichten en er zodoende haar naambekendheid mee bevorderen.



**VAN VOORDEN-PROMAC**

**VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.**

Scheepsschroeven  
HODI straalbuizen  
Industrieel gietwerk  
Machinefabriek

**VAN VOORDEN REPARATIE B.V.**

Schroefreparatie  
Occasion schroeven  
Zinkanoden  
Slijtsloffen

**PROMAC B.V.**

Stuurmachines, Roeren  
Verstelbare schroeven  
Boegschroeven  
Waterpompen  
Scheepskranen  
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties  
Waterbehandelingsinstallaties

**EEN VOORSPRONG IN  
KWALITEIT EN TECHNIEK**

**VAN VOORDEN-PROMAC**

Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110

Hoe we daar zelf nooit aan gedacht hadden

## Van de ene kantine naar de andere

**WAT DOET EEN visser wanneer hij zich niet op zee bevindt? Hij verpoost in de vismijnkantine bij een halfvol glas. Dat vermoedden we althans. Om het eindelijk eens zeker te weten stuurden we onze reporter op pad. Hij bracht een bezoekje aan de vismijnkantines van Oostende en Zeebrugge, hij riep de dienstster bij zich en hij keek ernaar.**

### Ingrid

De negendertigjarige *Ingrid Minnebo* is dienstster in de Oostendse vismijnkantine. Samen met patron *Adriaan Lauwereins* en de hele kantinecrew probeert ze het de vissers zo aangenaam mogelijk te maken. Maar ook *Ingrid* heeft een eigen geschiedenis. Toen ze nog jonger was nam zij deel aan schoonheidswedstrijden en viel daarbij meestal in de prijzen; naast de goede herinneringen houdt ze er al even goede contacten met mensen uit de showbusiness aan over. Maar met

alleen maar mooi zijn kwam je er toen niet. Dus werd *Ingrid* haar-kapster en dat ze haar stiel kent bewijst ook hier de erelijst. Drie keer werd ze laureaat van de wereldbeker, 20 jaar nam ze deel aan wedstrijden op wereldniveau. Drie keer mocht ze zich Belgische kampioene heten in de ons bekende disciplines van dag-, cocktail- (niet om te drinken), gala- en het trouwkap-sel. We durven haar niet vragen of er dan geen scheidings- en nachtkapsels bestaan.

Vandaag is zij een vriendelijke, zelfs

guitige, dienstster in de kantine van de Oostendse vismijn en houdt er een zeer vriendschappelijk contact met de vissers op na.

En wat denkt ze over haar vrienden, de vissers?

*Ingrid*: 'Vakmensen dat zijn ze, en keiharde mannen, maar dan van het type met een goed hart die je altijd zullen helpen als je in nood verkeert. Maar het zijn natuurlijk ruwe bonken, zeker een slag bruter dan de mannen uit de kappersstiel. Bruter maar ook eerlijker en zeker niet achterbaks!' *Ingrid* wil haar mannen door dik en dun verdedigen: 'Als een visser het voor iemand heeft, heeft is dat onvoorwaardelijk. En als hij iemand apprecieert, dan toont hij dat ook. Hij mag dan ruw zijn: een visser is heel vriendelijk van aard.'

Maar de ene is natuurlijk de andere ☺



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
- plaats en herstellen van *alle* dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- steeds! bereikbaar per semafoon: 07 / 32 99 57 1





**Ingrid: 'Visseren zijn geen coiffeurs'**

niet en er zijn, zo zegt Ingrid, zelfs soorten volgens de visserij die bedreven wordt. Ingrid: *'Je krijgt rapper een vriendschapsband met de visser uit de kleine visserij. De mannen uit de openzeevervisserij zijn iets minder sociaal'*.

In de wetenschap dat alleen zij het antwoord kan geven, stellen we dan maar de vraag die al jaren op onze lippen ligt: is het waar dat vissers grote drinkers zijn? Ingrid: *'Sinds ik in de kantine werk is mijn visie over de vissers in de positieve zin veranderd. Al die vooringenomen clichés over vissers zijn niet meer waard dan de mensen die ze vertellen. Niet dat vissers droomhelden zijn. Sommigen hebben wel een zeer grote muil, maar ze zetten die alleen maar op om ons te plagen'*. Ze zucht: *'Dat de visserij maar niet meer ach-*

*teruit gaat, want dat doet geen goed aan de commerce'*.

### Muriëlle

Omdat het nog te vroeg was om naar huis te gaan, liep ik ook nog langs bij *Murielle Bouvy*, in de kantine van Zeebrugge.

Deze 26-jarige uitbaatster van de Zeebrugse vismijnkantine is al heel haar actief leven in de horeca te vinden. Ze is afkomstig uit Aarlen, maar woont al drie jaar in Blankenberge en legt dagelijks het traject af naar Zeebrugge.

In het begin sprak ze geen woord Vlaams en toch voelde ze zich meteen goed bij de vissersbevolking die haar prompt in haar midden opnam. De klanten wensen haar *'chapeau'*, — zie je wel dat ook vissers Frans spreken — omdat het voor een jonge Walin niet gemakkelijk moet geweest zijn zich in de ruige Vlaamse visserij te integreren.

Maar wat vind Murielle zelf van de vissers? *'Een visser'*, zegt ze *'is in de eerste plaats een gewoon mens zoals iedereen. En zoveel vissers je hebt, zoveel karakters er zullen zijn. Er zijn zachte jongens bij en er zijn er andere met een, laat ons zeggen, wat brutere taal. Maar vergeet het niet: ook bij andere bevolkingsklassen heb je zulke mensen'*.

De visserij is natuurlijk een zuiver Vlaamse kwestie. In Wallonië hoorde ze daar niets van. Wat ze inmiddels wel heel zeker weet is dat ze nooit met een visser wil samenwonen... wegens te lang op zee.

Sinds ze een mondje Nederlands spreekt, luistert ze maar al te graag naar haar vissers. En dat gaat altijd maar over *'de vis'* en over *'het schip'*. In Zeebrugge zijn het harde



**Muriëlle: een Walin in hartje Vlaanderen**

werkers die er blijkbaar in de kantine nog niet kunnen over ophouden.

Murielle: *'Na het werk komen de vissers en reders hier hun pintje drinken. De kroegen rond de oude vismijn, dat is verleden tijd voor de vismijngebruikers, nu komt men bij mij in de kantine van de nieuwe vismijn zijn dorst lessen en een gezellig praatje doen. Maar, weet je wat'*, zo zegt ze nog, *'kom binnen een tweetal jaartjes nog eens terug. Want alles bij elkaar ben ik nog een groentje in de visserij'*. *Ongetwijfeld zal ik over twee jaar veel zekerder in mijn schoenen staan'*.

Twee jaar vooraleer ik er terugkom? Zolang zal dat niet duren, want het is aangenaam verpozen in Murielles kantieje.

*Zeedierenjager*

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

— Erkend servicestation —

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

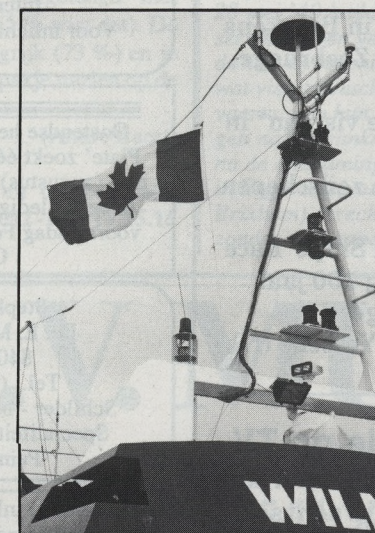


Havenkapitein-direkteur Raphaël Ghys heeft afscheid genomen van zijn werkomgeving: de haven. Tijdens een afscheidsreceptie in de Vismijnkantine nam burgemeester Goekint officieus afscheid van de havenkapitein (er volgt immers nog een officiële afscheidsreceptie op het stadhuis. Dit gebeurde in aanwezigheid van talrijke genodigden. De Ibis-jongens (Ghys is beheerder van het K.W. Ibis) waren eveneens van de partij. Om fit te blijven kreeg de havenkapitein een stevig fiets als afscheidsgeschenk. Ook Freddy Pollet van de ZV (ongebruikelijk met een promotiefolder van de Oostendse vissershaven in de arm) kwam niet met lege handen. In zijn afscheidsrede zei de kapitein dat de Zeebrugse vismijndirekteur aan hem geen gemakkelijke gesprekspartner had, maar drukte ook zijn wens uit dat er in de toekomst een goede samenwerking zou zijn tussen beide vissershavens. Meer over het afscheid van de havenkapitein elders in dit nummer.

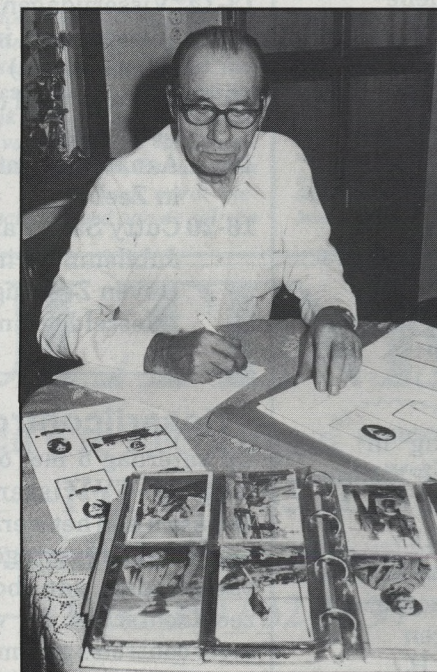
← De naam van de nieuwe havenkapitein is bekend. De keuze viel op Patrick Vermandel, een gewezen kapitein ter lange omvaart en sinds begin dit jaar in stadsdienst. Meer over de overvolger van Raf Ghys zie onderaan dit blad.



← Het Nationaal Visserijmuseum en het gemeentebestuur van Koksijde willen op het erepark in Oostduinkerke voortaan een jaarlijks eerbetoon organiseren aan de slachtoffers op zee en daar ook de familieleden van de omgekomen vissers bij betrekken. De plechtigheid greep voor het eerst plaats op 1 mei, een datum die in de toekomst wellicht niet behouden blijft. Visserijalmoezenier Dirk Demaeght leidde een korte gebedswaak, gevolgd door een bloemenhulde en het zingen van *Het Visserslied*. Op grafstenen van het erepark staan 358 namen van op zee achtergebleven vissers die op geen enkel kerkhof terug te vinden zijn. De slachtofferlijst begint met het ongeval met de O.97 in 1931 en eindigt met de namen van de omgekomen bemanning van de O.303 Girl Linda in 1990.



De voorbije weken staken enkele vissers hun sympathie voor de Canadezen niet weg. Ondermeer op de O 154 Wilmar (foto) en de Z 55 Goede Hoop werd de Canadese vlag gehesen.



Op het eind van de maand verschijnt het tweede deel van de verzamelde rouwprentjes van omgekomen vissers. *Hulde aan de vissers die op zee bleven*. De Heistse verzamelaar Victor Demeester kon heel wat nieuw materiaal op de kop tikken, waarvan het oudste exemplaar uit 1840 dateert. Het boek telt 224 blz en meer dan 250 illustraties en kost

1.445 fr. Info bij Victor De Meester, Westkapellestraat 148, 8301 Knokke-Heist (tel. 050-51.20.03).

## Nieuwe gezichten in Oostendse haven

De screening van de kandidaten voor het ambt van havenkapitein in Oostende is achter de rug. De taak werd toevertrouwd aan het Vast Vervingssecretariaat in Brussel. De keuze viel uiteindelijk op de 46-jarige Oostendenaar en gewezen kapitein ter lange omvaart Patrick Vermandel. De opvolger van havenkapitein-direkteur Raf Ghys is van Antwerpse komaf, maar woont al twintig jaar in Oostende. Hij is sinds 1 januari in stadsdienst als luitenant bij de Havendienst. Patrick Vermandel heeft er 24 jaar lange omvaart opzitten, waarvan zes jaar als kapitein. Hij vaarde voor de CMB, Ubem, was zeeloods en tot vorig jaar commercieel directeur bij Scandinavian Boats in Nieuwpoort.

In tegenstelling met de bevoegdheden van havenkapitein Ghys zal de nieuwe havenkapitein niet langer de functie van directeur van de vismijn op zich nemen. Het stadsbestuur zal binnenkort de naam van het nieuwe diensthoofd voor de vismijn officieel bekend maken. Vermeldenswaardig is verder dat de functie van havenluitenant toevertrouwd werd aan de vrouwelijke kapitein ter lange omvaart Réjane Gyssens (over Gyssens zie HVB 1/1991 pag. 40).

Het is verder zo goed als zeker dat Paul Gerard (47), gewezen managing director Van Morubel, wordt aangeworven om binnen de vzw Havenbedrijf Oostende de weg te effenen voor de oprichting van een eenheidsstructuur voor de Oostendse haven. Zonder een naam te noemen bevestigde burgemeester Goekint tijdens de laatste gemeenteraad dat de keuze gemaakt is en hij het volste vertrouwen heeft in de man in kwestie. Hoe de functie voortaan betiteld wordt is niet duidelijk. Het wordt zeker geen nieuwe havencoördinator en voor de benoeming van een havenmanager is het blijkbaar nog te vroeg. Paul Gerard zou wel belast worden met een welomschreven opdracht.

Paul Gerard, burgerlijk ingenieur scheikunde, stond jaren aan het hoofd van het garnaal- en zeevruchtenverwerkingsbedrijf Morubel dat hij eind vorig jaar verliet.



← Op Paasmaandag greep de traditionele "Vissershulde" plaats aan het nationaal monument voor de zeelieden in Oostende. Na een herdenkingsmis in de Sint-Petrus en Paulus trok een optocht naar het gedenkteken op de Zeedijk. Zoals gebruikelijk werden tientallen kransen neergelegd, aangedragen door leden van "De Vismijnvrienden" in folkloristische klederdracht. Ook familieleden van omgekomen vissers hebben hun op zee gebleven verwanten nog niet vergeten. Tot slot zong Lucy Loes "Die Visscher van Mien". De aanwezigen bleven er stil bij.

## Aktiviteitenkalender voor vissers

### MEI 95

- 4 Terugkomst Mercator in Oostende
- 4-7 "Fish 95", in Tampere (Fin.)
- 6 Voorstelling boek "Kustvolk in de Vuurlijn" in Oostduinkerke (Oud-Ge-meentehuis, 15 uur) en huldebetoon, Ereplein Visserijmuseum, Oostduinkerke (16 u. 45)
- 6 Tentoonstelling "Vissers, de eerste Oorlogsslachtoffers (Visserijmuseum, Oostduinkerke - tot einde mei)
- 9-11 European Seafood Exposition in Brussel (Heizel)
- 14 Bedevaart naar Visserskapelletje in Bredene
- 19 "Dag van de Zeevis" in Zeebrugge
- 18-21 54ste Internationaal salon voor de visserij en aquacultuur in Ancona (It.)
- 22-28 Havenfeesten Balckenberge
- 25 "Baron August de Maere Wandeltocht", Torhout-Zeebrugge
- 30 Veiling eerste vaatje "Hollandse Nieuwe" in Scheveningen (Nl.)

### JUNI 95

- 2 "Maatjeshappening" in Oostende (Kantine Vismijn)
- 3 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (Nl.)
- 3 Vriendenkring van het Oostendse Noordzeeaquarium naar Scheveningen
- 4 Motorraces op de H. Baelskaai, Oostende
- 5 Zeewijding in Wenduine

- 16 Brugse Handelskamer bezoek Zeebrugse Visveiling
- 2-5 Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort
- 24-25 "Garnaalfeesten" in Oostduinkerke
- 25 "Zeewijding" in Oostende

### JULI 95

- 2 "Ommeganck" in Oostende
- 2 Zeewijding en nachtwake in De Haan (23 uur)
- 9 "Dag van de Zeelieden" en Zeewijding in Zeebrugge
- 15 Garnaalfeesten aan de Vosseslag, De Haan (15 uur)

### AUGUSTUS 95

- 12-13 "Visserijdagen" in Colijnsplaat (Nl.)
- 13-14 "Visserijdagen" in Breskens
- 14-16 "Vlootdagen" in Zeebrugge (Marinebasis)
- 15-20 "Kermis rond de vismijn" in Zeebrugge
- 16 Aankomst grote zeilschepen in Zeebrugge
- 16-20 Cutty Sark Tall Ships' Race Jubileumviering 100 jaar Haven Zeebrugge
- 19 "Mosseldag" in Yerseke (Nl.)

### Visserijcontrole op TV

Op zaterdag 6 mei om 14 uur kan men op TV1 visserijwachtschip *Merksem* aan het werk zien. Televox maakte een reportage over de werkzaamheden aan boord van het zeemachtschip. Er werden ondermeer controles gefilm aan boord van Franse en Nederlandse vaartuigen en de in beslagname van een warrelnet van meer dan duizend meter.



Te Koop: garnalenkotter BOU 4, met garnaalvergunning en licentie EEG-lijst 1. Bouwjaar 1982. Motor Scania 130 pk, met straalbuis. Lengte: 14,50 m, breedte 4 m, bovendek: alles in inox. Inl. 09/373.67.93 (vanuit Nederland 00.33.9. 373.67.93)

Te Koop:  
Lijnvissersvaartuig  
B.Z.I.-gekeurd: 47 personen.  
Interessante prijs  
Voor inlichtingen: 058/23.75.44

Oostendse heemkundige kring 'De Plate' zoekt één exemplaar van HVB nr 8 (augustus) 1990 om haar collectie te vervolledigen. Z.w. op zaterdagvoormiddag Feestpaleis, Wapenplein Oostende.

Stephan Puystiens  
Dr. E. Moreauxlaan 209  
8400 Oostende  
Tel.: (059) 32 25 68.  
Schilder - behanger - decorateur  
Specialiteit: marmerimitatie & 'Peinture de Paris'

Wie kan mij inlichtingenbezorgen over de O 217 'André Marcel' die in 1928 gebouwd werd op de werf van J. Deneye te Oostende.  
Georges Verleene, Duivenhokstraat 39 te 8400 Oostende.  
Tel.: 059 / 51 01 14.

Het museum 'Sincfala' voor visserij vzw zoekt voor haar documentatie alle nummers van HVB van vóór het jaar 1988, alsook de nummers 4/'93, 5/'93, 11/'93, 01/'92, 03/'92, 03/'91, 10/'91, 02/'89, 09/'88 en 10/'88. Ook zijn zij geïnteresseerd in zeemansalmanakken en andere documenten betreffende de visserij. Museum Sincfala, Pannesstraat 140 te 8301 Knokke - Heist, tel: 050 / 51 49 73.

Voor een reportage zoekt HVB een foto van de O 395 'Van der Weyden'. Foto met 100% garantie na tien dagen terug. Wie een foto heeft, belt op werkdagen tussen 9 en 12 naar HVB, 059 / 32 55 59 of loopt eens langs op het redactieadres H. Baelskaai 2 te Oostende



**CATERPILLAR**  
**DIESEL MOTOREN**  
VERDELER IN BELGIË :

**TRECO** (02) 689 24 66  
ENERGY SYSTEMS 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

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

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

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

## Seks, aids, condoom ...

De eindejaars-leerlingen van het Oostendse Vormingsinstituut werden getest naar hun kennismarges omtrent condoomgebruik. Het mini-onderzoek bij die jongeren tussen 17 en 20 jaar toont dat 66 % al een condoom gebruikt heeft. Boezemt het condoom een angst uit? 77 % zegt neen. Biedt het een AIDS-bescherming? 94 % weet dat het ja is? Maar ook: is een condoom onnatuurlijk? 81 % ja. Stoort het condoom bij het vrijen? 50 % ja. En is het prettig met een condoom? 58 % van alle ondervraagden (waarvan 66 % gebruikers) neen! 1/3 van de momenteel niet-gebruikers hebben min of meer reden om straks een condoom op te (laten) zetten. 71 % van alle ondervraagden zal instemmen met de eis (vraag) van de partner om te vrijen met condoom maar 46 % zal toch zonder condoom stoeien wanneer de partner het wil. Moet je eerst met je vriend(in) praten over het condoom gebruik? 54 % zegt ja. Slechts 21 % denkt dat de condoom-eiser een *neukbeest* is. Het condoom wordt niet 'aangelengd' met enig ander glijmiddelje (65 % wist dat). De vervaldatum is heel belangrijk (73 %) en je kan vooraf het ongebruikt pakje nazien op de veiligheid (65 %).

(André Baert)

Info: CGSO, anoniem en omtrent alle seksuele vragen: 059/50.28.82 - 078/15.15.15

## 'Kustvolk in de Vuurlijn'

*Deze maand verschijnt De Vluchtschans 1939-1940, het eerste van de driedelige boekenreeks Kustvolk in de Vuurlijn. Het behandelt de vooroorlogse periode, de 18-daagse veldtocht, de Belgische capitulatie en de inschepping van de geallieerde troepen vanop onze stranden. Alhoewel de auteur, journalist Jean-Marie Pylyser (63), in die periode nog maar een knaap was, hebben de gebeurtenissen van toen een diepe indruk nagelaten. Fragmenten uit Kustlijn in de Vuurlijn verschenen in de periode 93-94 wekelijks in het dagblad Het Laatste Nieuws in 52 afleveringen. Het boek, resultaat van zeven jaar opzoekingen, is vooral de getrouwe weergave van honderden getuigenissen van kustbewoners die de oorlog meemaakten. Het eerste deel behandelt de periode 1938 tot 4 juni 1940 (laatste dag van de inschepping van de geallieerde troepen in Duinkerke) waarin de kustbewoners, de aanleg van kustverdedigingswerken, de gevolgen van de gespannen internationale toestand op het kusttoerisme en de vluchtelingenstroom. Nog voor de Duitse inval na de capitulatie op 28 mei '40 hadden reeds een veertigtal vissers het leven verloren door de mijnen voor de kust en beschieting door vliegtuigen. Heel wat vissers vluchtten in die periode met hun vaartuig en hun gezin, familie en vluchtelingen naar Frankrijk en kwamen uiteindelijk, na de ontruiming van Duinkerke via Dieppe in Engeland (vooral in Newlyn, Penzance en Brixham) terecht. In het boek wordt bijzonder veel aandacht besteed aan de rol van*

**Er zijn grenzen!**

Naar aanleiding van de eerstvolgende parlementsverkiezingen schreef HVB-redacteur Vandekerckhove een 12 bladzijden tellend pamflet onder de titel 'Er zijn grenzen!'. Daarin vraagt hij om een Vlaams oriëntatieprogramma dat de leefbaarheidsgrens van de vloot vastlegt. Hij roept ook de reders op om de vloot sociaal te verankeren.

Bestellen door 50 frank over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van HVB, vermeld 'Pamflet'.

de vissersbevolking.

De voorstelling van het boek op het oud-gemeentehuis van Oostduinkerke op 6 mei wordt om 16 u.45 gevolgd door een huldebetoon aan de op zee omgekomen vissers op het Erepark van het Nationaal Visserijmuseum. Daar loopt tevens tot eind mei een gelegenheidstentoonstelling Vissers, de eerste oorlogsslachtoffers. (gw)

■ *Kustvolk in de Vuurlijn - deel 1 De Vluchtschans 1939-1940, 256 blz op kwartoformaat (23x29 cm) is te bekomen door storting van 1.250 fr (ingenaaid) of 1.950 fr (ingebonden met harde omslag) op rekening 380-004.06.16-44 van JMP-Trends, Vaardijk Zuid 5B, 8432 Middelkerke.*

# 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 - EUOKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
- \* **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE Ø,50 mm)**
- \* **KORRETOUWEN STALEN KABELS**
- \* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

**Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt**





... Er waren de pikanterietjes van de kapitein van de L'Avenir die zijn (?) vinkje van Madeleines fonteintje liet genieten, de Scandinaven die zaterdagavond afspraakjes maakten en er waren de mannen van De IJzere Man die de dochters van Baggerman niet met rust konden laten. Allerlei nationaliteiten die of in hun eigen taal of gezamenlijk de stille nachten met hun gezang vulden.

*"Een Duitser gaf 'Ach! Mein lieber Augustin!' ten beste, de drie Fransen brulden de 'Marseillaise', Engelsen en Schotten zongen 'Rule, Britannia' en 'Wha'll be King but Charlie', de Italianen en Spanjaarden gaven luidkeels hun nationale liederen waarvan ik geen woord verstond... Nadat dit nationale tribuut gebracht was, gaf de Oostenrijker een aardig minnelied, en de Fransen een geestig ding 'Sentille! O prenez garde à vous!'. En daarop volgde een mélange die niet uit kon blijven."*

(R.H.Dana, Twee jaar voor de Mast, 1840-1956)  
(Red. André Baert)

## Zeemansliederen XI

# De Curiosa

Met Curiosa bedoelen we zeemansliedjes/Shanties die niet in één categorie onder te brengen zijn.

### Ballastliedjes

Stan Hugill, de enkele jaren geleden overleden zeeman-zanger-schrijver, wiens werk van onschatbare waarde is gebleken bij het catalogeren van vele shanties, gaf onze Noorderburen indertijd een grote pluim. Bij zijn weten waren de twee enige (hem bekende) echte ballastliedjes ter wereld van Nederlandse oorsprong.

Het hieronder afgedrukte, ongetitelde lied is er één van. Het werd gezongen bij het aan boord hijsen (aan de ra) van de manden zand die als ballast werden gebruikt. Het was vooral bekend bij de vissers van de Waddeneilanden.

*West zuid west van Ameland,  
daar ligt een kolkje diep.  
Daar vangt men schol en schellevis,  
maar mooie meisjes niet.*

*Hoog zuid hoog van Ameland,  
de ballast die ligt droog.  
Maar onder op de grond ja grond,  
is hij zo nat als stront.*

*Hoog is de zolder,  
laag is de vloer,  
Mooi is 't meisje,  
maar lelijk is d'r moer.*

*Toen 'k laatst van Suriname kwam,  
zugik van ver een schip.  
Ik dacht, dat't aan de wolken hing,  
maar het zat op een klip.*

*En op die klip daar zat een koe,  
een wonderbare koe,*

*Die alle maanden kalven moest,  
ze was er naar aan toe.*

### Brindisi Di Marinai

Een heel ander type haalliedjes werden opgetekend door de folksongverzamelaar A. Lomax (USA) en D. Carpitella (Italië), bij de vissers uit Trapani, Sicilië. Oorspronkelijk met als voorbeeld 'Brindisi di Marinai', een typisch drinklied, gezongen bij het met de hand inhalen van de tonijnnetten. Gezien later op grotere boten de lijnen om de kaapstander werden gehaald; dook deze shanty mettertijd ook als gangspilied op.

*Sauca munni'sta lampa! Lampabbo!  
Lampa!*

*Di à nun sini jemu! Lampabbo!  
lampa!*

*Si sta lampa'ni l'a sciu camu! Lam-  
pabbo! Lampa!*

*Nuiru solin vu le mu Lampabbo!  
Lampa!*

*Miscu lanza ci l'a mu fari! Lampab-  
bo! Lampa!*

*E nui cca semu! Lampabbo! Lampa!  
Dicca nun sini jemu! Lampabbo!  
Lampa!*

*Sciucca munu'sta lampa! Lampab-  
bo! Lampa! Baccu!*

(spelling is onzeker)

### The Dead Horse

Onze laatste halte op deze eindeloze reis doorheen het Shantyverleden is helemaal een buitenbeentje. 'The Dead Horse' is namelijk een Ceremoniële Shanty. Het ritueel dat bekend stond als 'Paying off the dead horse' was een spectaculaire gebeurtenis in de clipper-hoogdagen.

De eerste maand gage die een zee-  
man kreeg ging bijna altijd naar één

## EURO DIESEL (ANTWERP) NV

Officiële verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren  
en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL

Zwarte Weg 1, Haven 343  
2030 Antwerpen

Tel. (03)5415011

Fax (03)5415546

of andere gure ronselaar als 'beta-ling' voor zijn uitrusting. Zondoende beschouwde de zeeman zijn eerste maand als verloren. Hij noemde dat 'werken voor een dood paard'.

Bij de aanvang van de 2de maand echter - het begin van het 'echte geld verdienen' - werd dit gevierd tijdens de 'second dog watch' (tussen 18 en 20 uur). Een paard gemaakt van allerhande materialen, zoals zeildoek, zaagsel en stenen werd onder het zingen van deze shanty aan de ra opgehesen, waarna men het,

meestal onder het genot van een glas rum, in zee liet vallen. Het 'dooie paard' was afbetaald...

*A poor old man came a ridin'by,*  
(chorus) *And we say so, and we hope so.*

*A poor old man came a ridin'by,*  
(chorus) *Oh, Poor Old Man.*

*I said, Old man, your horse will die,*  
(chorus)

*I said, Old man, your horse will die,*  
(chorus)

*And if he dies, I'll tan his skin,*  
(chorus)

*And if he lives, I'll ride him again,*  
(chorus)

*It's up aloft the horse must go,*  
(chorus)

*We'll h'ist him up, then bury him low,*  
(chorus)

*Oh, one more pull and then belay,*  
(chorus)

*Oh, one more pull and then belay,*  
(chorus)

*A poor old man came a ridin'by,*  
(chorus)

*A poor old man came a ridin'by*  
(chorus)

René Van Mol

## Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op kwaliteit en daar een redelijke prijs voor over heeft

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf  
Colijnsplaat

Tel 00 31 1199 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 1199 5229

### Gereconstrueerde Batavia te water

Tien jaar nadat ze in het Nederlandse Lelystad aan de reconstructie van de Oostindiëvaarder Batavia begonnen, liep het schip onlang in Amsterdam te water. De replica is net zoals het oorspronkelijke schip 45 meter lang, ruim 10 meter breed en vankiel tot masttop bijna 53 meter hoog.

De bouwers willen met het schip inzicht krijgen in de bediening en zeileigenschappen van een Oostindiëvaarder. We weten immers niet hoe ze in de zeventiende eeuw met zo'n schip manoeuvreerden.

De oorspronkelijke Batavia vertrok op 28 oktober 1628 vanaf Texel voor een lange reis naar Oost-Indië. Het schip was eigendom van de *Vereenigde Oostindische Compagnie* en moest kruiden en specerijen ophalen. Op de heenreis was zandsteen aan boord en ook een kapitaal aan geld en sieraden. Het leven op de Batavia was hard. De zeereis naar Indië duurde ruim negen maanden en de 303 mannen, 20 vrouwen en 18 kinderen moesten het al die tijd op die kleine opervlakte uithouden. Tijdens die reis liep het schip op een rif. Veertig mensen kwamen om en 220 opvarenden wisten aan land te komen. Terwijl nog 70 mensen op het schip zaten, brak een storm op die verder reddingswerk bemoeilijkten. Tekort aan drinkwater, mouterij en piraterij zorgden ervoor dat uiteindelijk slechts 122 reizigers de tocht overleefden.

# De Laatste Vuurtorenwachter



uicht, juicht, weer werd de Visser-Neerlandiaprijs uitgereikt! En omdat de Westvlaamse bard Willem Vermandere

onlangs deze veelbesproken prijs toegekend kreeg, is het niet meer dan passend en rechtvaardig dat eens enige zinnen aan deze baardmens gewijd worden in dit toch even Visserij-Neerlandiasche Blad als die prijs Visser-Neerlandia is.

Ik volg deze Vlaamse kleinkunstkunstenaar nu al zo'n dertig jaar. Figuurlijk natuurlijk. Dat wil zeggen dat ik hem al volg vanaf het moment dat hij zijn kap over de haag gesmeten heeft. Al die tijd slaat deze volkse mens mij met verstomming. Ook figuurlijk natuurlijk. Waardoor komt het dat hij ten alle kante gevraagd wordt om zijn ding te doen? zo peinig ik mijn moede hersenen. Hoe komt het dat hij regelmatig met Visser-Neerlandiaprijzen getooid mag thuiskomen om zijn vrouw te verblijden met zoveel publieke erkenning? zo vervolg ik daarna met het verder peinigen van mijn dan nog moedere hersenen. En dat terwijl ikzelve nooit ergens gevraagd word en zeker nooit de Visser-Neerlandiaprijs zal mogen torse-

Hij durft publiekelijk het Vlaams Blok aan te vallen, zo zeggen de mensen dan. Hele prestatie. Luister naar hetgeen ik je zal zeggen: het Zwart Blok bestaat uit schurftige navelstaarders die niet waard zijn tot het menselijke ras gerekend te worden! Denk je dat iemand mij nu zal vragen om pakweg het jaarfeest van de Vrienden van Lourdes te komen opvrolijken? Vergeet het.

Hij is een beeldhouwer, zo zeggen de mensen dan. Een beeldhouwer? zo vraag ik hen dan weer, als had ik hen niet goed begrepen. En of ze dan wel eens die beelden van Willem aanschouwd hebben, die mensen? Hij kapt al dertig jaar een soort stronten, reuzestronten, in beton en in tropische houtsoorten, die als het ware vanuit de Westvlaamse poldergrond omhoog kruipen. Polderstronten dus, meer zelfs: reuze-polderstronten. En dat zou dan het werk van een beeldhouwer zijn? En dan zouden er mensen zijn die deze polderstronten kopen om in hun living te zetten? Ik durf het sterk te betwijfelen.

Hij is een liedjestekstschrijver, zo zeggen die mensen dan weer. Zozo, zeg ik dan veelbetekend, een liedjesschrijver?! En of ze dan wel eens naar zo'n liedje geluisterd hebben. Bijvoorbeeld:

Blanche,  
Blanche,  
Blance en zijn peerd

Ju,  
Tsjuk

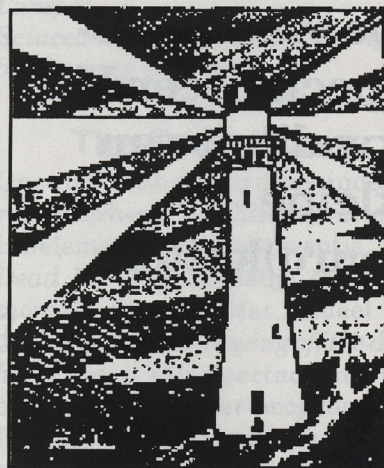
Ju,  
Tsjuk,  
mien peerd.

En dat gaat zo maar door, het ene liedje na het andere. Van mij mag het hoor, maar of de mensen daar dan ook per se moeten naar luisteren?

Neen, zo kan ik het natuurlijk ook. Geef mij een boomzaag en ik maak je een nog veel grotere reuzestront dan Willem ooit gezaagd heeft. Geef mij nog een grotere boomzaag en ik maak zelfs polderstronten van het Vlaams Blok. En wil je een liedjestekst, luister dan naar hetgeen komt:

De vis,  
die vannacht gevangen is,  
is gewis  
de lekkerste vis,  
tralala, tralala.

Voilà! Voor Visser-Neerlandiaprijzen, slechts één adres: De Laatste Vuurtoren, hier ter stede.



*het taxibedrijf voor de visserij*

**OOSTENDSE  
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

# Belgische vissers laten Grimsby niet los

Op 24 september 1971 blokletterde het Engelse *Fishing News* 'Belgian Trawler's Grimsby Record'. De Z 506 Noordhinder had zijn maidentrip achter de rug en de eerste vangst werd voor £ 3.194 verkocht te Grimsby.

De Z.506 was het 50ste vaartuig dat in 25 jaar op de Zeebrugse scheepswerf Degraeve gebouwd werd. Het was één van de drie schepen van *Oscar Rappé*, vader van *Hubert Rappé* die er als schipper het bevel op voerde.

Het Engelse visserijblad feliciteerde de 34-jarige schipper ook om zijn vloeiend Engels, dat Hubert had leren spreken toen de familie tijdens W.O.II gevlucht was naar het veilige Albion.

Bijna 24 jaar later was Hubert Rappé weer te Grimsby (\*), maar dit keer samen met 43 vrienden van het Oostendse Noordzee-Aquarium. In het gezelschap bevonden zich overigens nog verscheidene gewezen schippers die in hun carrière al vele keren te Grimsby geweest waren.

Grimsby, ooit een der grootste Europese vissershavens, met een vloot van honderden trawlers, heeft zijn eigen visserijdrama doorsparteld en ziet nu hoopvol de 21ste eeuw tegemoet. De stad heeft kunnen rekenen op grote financiële hulp van de Europese Unie. De omschakeling van visserij naar grote diepvriesinstallaties en visverwerking is er in volop aan de gang. Grimsby wil de grootste visverhandelende haven blijven in Europa.

## Museum

Tegelijk heeft het het roemrijke verleden voor het nageslacht willen bewaren. En dus werd daar het mooiste visserijmuseum van Europa verwezenlijkt. Sedert de opening



ervan in 1991 kwamen al meer dan een half miljoen bezoekers over de vloer.

Het Centrum beschikt trouwens ook over de financiële middelen om zich verder te ontwikkelen. Er is een soort masterplan opgemaakt dat zal verwezenlijkt worden langs de kaai van het Alexanderdok.

\* De bouw van een grote Hall met bijgebouwen, bestemd voor tijdelijke tentoonstellingen en voor het onderbrengen van een bibliotheek, lokalen voor onderzoek, een zaal voor film en voordracht...

\* Deze nieuwe hall wordt verbon-

den met het reeds bestaande museum- gebouw door een overdekte galerij, een 'elevated pier'.

\* Constructie van een scheepswerf met de oude traditionele werkhuisen waar de bouw van sloepen wordt geïllustreerd en waar ook daadwerkelijk aan restauratie van vissersvaartuigen wordt gedaan.

\* Constructie van een pier voor het aanmeren van de verschillende erfgoedsschepen.

\* Een typisch visrestaurant.

Aan boord van het gerestaureerde passagiersradarschip dat er gemeerd ligt hebben de Vrienden van Noordzee-Aquarium op zaterdag 11 maart een traditionele maaltijd van Fish and chips verorberd.

De Belgen laten Grimsby niet los. Nu al staat vast dat de Vriendenkring er binnen afzienbare tijd terug gaat om er de resultaten van het verwezenlijkte masterplan te bekijken.

Vriendenkring-voorzitter Robert Coelus wordt overigens jaloers wanneer hij in Grimsby toeft: 'En waar staan we bij ons?', zo vraagt hij zich af, 'Van onze IJslandvisserij blijft er geen scheepje meer over en het plan om de O.216 te bewaren kon niet verwezenlijkt worden. Zal men er nu in slagen de laatste Vlaamse ijslandtreiler, de *Amandine*, voor het nageslacht te houden? Er is gelukkig een visserijmuseum te Oostduinkerke dat toch ook voortdurend uitbreiding kent en de toeristen straks een computergestuurde minihaven zal kunnen tonen en er is te Blankenberge een Zeegenootschap opgericht dat zal proberen de restjes van ons erfgoed bij elkaar te brengen. Kleinschalig, dat wel!'

\* Over Grimsby publiceerden we reeds uitgebreide reportages in HVB 5/1991 pag. 15 e.v. en HVB 4/1994 pag. 28 e.v.

Smederij

# Jules St. Martin

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

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

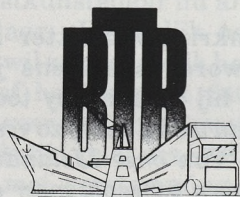
Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69



## Brieven

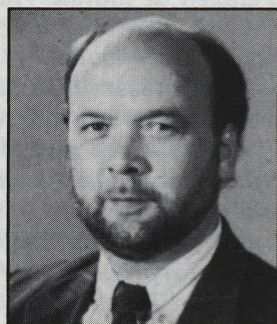
Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3). Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieverschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in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

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



Secretaris

Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

# ABVV

OOSTENDE-VEURNE-  
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Fax: 059 / 70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53

## Shanties

Als trouwe lezer van HVB lees ik ook met veel belangstelling uw maandelijkse rubriek 'Zeemansliederen'. In de tiende aflevering (HVB nr.4 - april 1995) van deze reeks, het deel dat gaat over 'Gangspilliederen in andere talen' wordt geschreven: 'Tot mijn spijt zijn shanties in Vlaanderen, ondanks onze enorme rijkdom aan vissersliederen en forebitters, een uiterste zeldzaamheid. Als troost vermelden we hieronder het ondeugende 'Madeleine' dat van de hand is van Cdt. Lemaître, gezagvoerder van onze mooiste opleidingsschip ooit, de 4-mast-bark L' Avenir'.

Toch meen ik te weten wat er aan boord van de 4-mast L' Avenir meerdere shanties geschreven en gezongen werden. Als free-lance journalist publiceerd ik in december 1984, in het nr. 206 van het bekende maritieme tijdschrift *Neptunus*, een nogal uitgebreid artikel hierover. Indien lezers van HVB belangstelling hebben voor deze tekst, eventueel als aanvulling van de reeks die in HVB verschijnt, kan ik die steeds, indien nodig, in het Nederlands vertalen.

Anderzijds beschik ik over de oorspronkelijke uitgave van Cdt. Lemaître waar u inzage kan van hebben, als u dit wenselijk acht.

Met maritieme groeten,

Freddy Philips Romeinsesteenweg  
713, 1020 Brussel

## Aparte tramwagon voor vissers

Je hebt in het nummer HVB van november 1994 op pag 36 iets verteld dat naar discriminatie zou ruiken. Ik meen dat je je vergist. De vissers die met de tram tussen De Panne en Oostende reisden waren verplicht op een afzonderlijk rijtuig plaats te nemen. Hetzelfde was ook waar voor de vissers die van uit Nieuwpoort naar de Westkant reisden. Inderdaad kregen ze dit afzonderlijke tramrijtuig; niet omdat ze ongewenst waren bij de andere reizigers, maar in de eerste plaats omdat ze, teruggekeerd van een vangreis, hun zootje vis meenamen naar huis en dat mocht niet op de tram tussen de gewone reizigers wegens de luchtjes die aan dat vervoer verbonden waren. Er bestond een andere oplossing: de vis als bagage verzenden. Dat bracht weer andere verwickelingen mee en tijdverlies: niet iedere tram reed met een bagage-

wagen, de vis moest naar het station gebracht worden en afgehaald... en er was een hoop papierwerk mee gemoeid. De tramdirectie vond daarom beter een rijtuig ter beschikking te stellen van de vissers die met hun 'panger' vis naar huis keerden, een wagon waarop medepassagiers niet gestoord werden. Het rijtuig moest nadien wel terug naar zijn vertrekplaats te Oostende en dan was het de plaats waar de vissers hun vrienden konden vinden die op weg waren naar Nieuwpoort of Oostende om terug het zeegat te kiezen.

Jef Klausing, Oostende

## Havengemeenschap

Mede door uw steun is onze tentoonstelling tijdens het weekend van 1 en 2 april een succes geworden. De duizenden toeschouwers bewijzen dat wij een gevoelige snaar hebben geraakt. Hun grote interesse en duidelijk blijken van belangstelling voor de Oostendse havens zijn een steun voor onze vereniging en een reden om op de ingeslagen weg verder te gaan ter verdediging van ons aller belangen. Velen hebben ons materiaal geleend, talrijk waren onze sponsors en de mensen die actief hebben medegewerkt. Allen wensen wij langs deze weg van harte te danken.

Oostendse havengemeenschap vzw

## Visserijcrisis

Na het bijwonen van vele vergaderingen en het lezen van de pers krijg ik de indruk dat de huidige malaise in onze sector nogal gemakkelijk verweven wordt met de bemanningsproblematiek. Het ontwerp beleidsnota zeevisserij van de heer Bourgeois, Minister van KMO en Landbouw, verwijst eveneens naar deze situatie.

De zogezegde problemen met betrekking tot het varende personeel hebben mijn inziens niets te maken met de crisis en zijn in elk geval overtrokken. Het ware misschien nuttig onze lonen plus kosten uitgekeerd aan onze mensen te vergelijken met deze van ons omringende landen.

De huidige crisis is niets anders dan een economische aangelegenheid die grotendeels zijn oorsprong vindt in de ongunstige prijsvorming: beperking aanvoer - aanzienlijke verhoging uitbatingskosten - import buitenland - slechte weersomstandighe-

den - allerhande administratieve moeilijkheden.

De prijsvorming is moeilijk te manipuleren. Destijds stond de aanvoer van onze vloot bij de kopers op de 1ste plaats, hetgeen bij stormperiodes de prijzen aanzienlijk deed stijgen. Vandaag is dat anders: storm of geen storm, de prijzen veranderen niet. De kopers zijn niet meer afhankelijk van onze aanvoer die dus maar op de tweede plaats komt ten overstaan de toegenomen import.

De kleinere aanvoer kan eventueel ook een beletsel zijn voor een verhoogde zakencijfer. Niet alleen is de quotaregeling de hoofdschuldige maar ook de slechte weersomstandigheden zijn van tel (in 1994 meer dan 22 dagen boven de 8 beaufort). Maar intussen stijgen de uitbatingskosten altijd maar verder en speciaal voor de *boomkorvisserij*. De platvis (tong, platen, tarbot, griet...) moet immers hoe langer hoe meer gezocht worden in rotsachtige en vuile gronden met een aanzienlijke slijtage van het vistuig als gevolg: vernieuwing netwerk - korijzers - kettingen - sikkels - laswerk - hoger onderhoud schip...).

*Graag zou ik eens vernemen hoeveel het de reders kost om 1 kg. tong in het visruim te krijgen.* Een vergelijk tussen kostprijs en opbrengst zou wellicht voor verrassingen kunnen zorgen. De mogelijkheid zit erin dat het in de toekomst niet meer betaalbaar zal zijn om zuiver op platvis te vissen. De kostprijs om aan deze 'renderende vis' te geraken loopt stilaan uit de hand. Een positieve kant voor de uitbatingskosten is wel dat de brandstofprijzen binnen de perken blijft. Men kan zich de vraag stellen welk segment van onze vloot het meest gevoelig is aan de crisis. Volgens mij is dat het oudste of kleinste gedeelte van de vloot, maar wel de nieuwste serie vaartuigen van de *'superboomkorvisserij'*. De laatst gebouwde schepen zijn wat de kostprijs betreft ook *'super'* (wellicht rond de 115.000.000 frank). Bewuste schepen moeten om rond te komen zeker op jaarbasis rond de 55.000.000 frank besommen. Door allerhande omstandigheden zoals lage prijsvorming - beperkte aanvoer (quota) - hogere uitbatingskosten - slechte weersomstandigheden... kunnen de vereiste resultaten niet bereikt worden. Er bestaat momenteel dus een moeilijk evenwicht tussen investering en opbrengst, hetgeen wil zeggen dat de omvang van de inves-

tering een bepaalde grens niet mag overschrijden omdat de corresponderende inkomsten niet voldoende zijn.

Bij nieuwbouw is de grootschaligheid dus niet altijd positief.

En nu iets anders. De slogans *'Vissersvloot slinkt tot 155 eenheden'* en *'De Belgische vissersvloot bereikt een historisch dieptepunt'* zijn volgens mijn bescheiden mening niet het gevolg van de crisis waarin de sector gesukkeld is. De afbouw van onze vloot is *opgelegd* door de EU (van 110.000 pk naar 92.000 pk). Om zo snel mogelijk te voldoen aan de eisen werd door onze overheid de beëindigingspremie uitgevonden met als gevolg de aftakeling van de vloot. De crisis is dus niet de rechtstreekse boosdoener. Naar het schijnt dienden deze EU-maatregelen om de visstapel te beschermen. Ik begrijp overigens nog altijd niet hoe het mogelijk is geweest dat een groot gedeelte van de ons toegekende quota in handen van buitenlanders is terechtgekomen. De opbrengsten van deze opgeviste quota blijven uiteraard ook in het buitenland en dit ten nadele van onze

lokale toeleverings- en onderhoudsbedrijven die ten slotte de grote verliezers zijn. Een interpellatie van de EU-verantwoordelijken zou misschien een oplossing kunnen geven voor deze abnormale situatie.

Ter afsluiting heb ik gehoopt enig positief nieuws te kunnen melden maar het mag niet zijn want daarjuist heb ik van De Rijksdienst voor Sociale Zekerheid de jaarlijkse bijdrage van 9,50 % voor het vakantiedienstjaar 1994 ontvangen. Het gaat over een bedrag van 775 219 frank en om niet aan mijn financiële werkmiddelen te moeten komen zal ik beroep doen op de bank. Met de kosten en de rente erbij zal het 'plezierig' worden.

Volgens de beleidsnota van de Minister blijkt de Overheid bereid te zijn een financiële inspanning te leveren. Mijn bezorgdheid daaromtrent is dat het overheidsgeld verkeerd zou worden aangewend en dit keer de vlootvangstcapaciteit zal aanzwengelen, met als gevolg dat het effect van de beëindigingspremie weer wordt afgebroken.

August Hertsens, Knokke-Heist

## **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.

**WATERVLIEGTUIGEN**
**Nog een kans?**

In HVB publiceerden we tussen november 1992 en juli 1993 de geschiedenis van het watervliegtuig. Het einde van het verhaal was dat het watervliegtuig de strijd verloren had en dat we het wellicht nooit (behalve als rariteit) massaal zouden terugzien.

Maar nog steeds wordt de optie van het watervliegtuig niet volledig op zij gezet. De oceanen vormen immers een ideaal alternatief voor de vliegvelden, waardoor tal van geluid en andere overlast vermeden zou worden. Momenteel bestaan nog steeds Russische laagvliegende vleugelschepen (ekroplans): 90 meter lang en een startgewicht van 400 ton. Vroeger werden ze in de Sovjet-Unie voor militair transport gebruikt. Nu zijn ze te koop. Onder gunstige omstandigheden lijkt een ekroplan heel zuinig. Per ton vracht verbruikt het toestel minder brandstof dan een schip van vergelijkbare afmetingen, terwijl de kruisnelheid vijftien keer hoger is. Andere laagvliegers zoals de Hovercraft worden met gemak verslagen. Maar er zijn verborgen kosten. In de natte,

zoute zeelucht hebben de Russische gasturbines een levensduur van slechts 500 uur. Bij commercieel gebruik betekent dit dat elke twee maanden een nieuwe motor! De ontwikkeling van zeewaardiger motoren vereist een enorme investering. Tweede twijfelpunt is de veiligheid. Onder piloten staat laagvliegen niet bekend als risicomijdend gedrag. In slecht weer maken golfslag en slecht zicht al gauw een grotere vlieghoogte noodzakelijk. Maar dan neemt het brandstofverbruik enorm toe omdat men geen gebruik meer kan maken van het natuurlijke luchtkussen dat zich tussen 'vliegtuig' en zeeoppervlak vormt. Enne... waarschijnlijk is de Noordzee te klein om een vleugelschip rendabel te maken.

**ACV**
**Evenwichtig havenbeleid**

Bij de uitwerking van een Vlaams havenbeleid moet ook rekening worden gehouden met de tewerkstelling en de arbeidsvoorwaarden. Dat is in een notedop de boodschap die de christelijke vakbond ACV, de wereld wil inzenden met de publicatie van de brochure 'Vlaams Havenbeleid ... Waarom!'. Aanleiding tot de brochure was de vaststelling dat de havens graag uit-

pakken met zegebulletins, met mooie trafiekresultaten en nieuwe records, maar dat anderzijds de tewerkstelling daalt (zie ook elders in deze rubriek). Het opzet is echter ruimer, want naast het ACV-standpunt komen ook de visies van de vier Vlaamse zeehavens en van de secretaris van de Vlaamse Havencommissie (in eigen naam) aan bod.

**UITVLAGGEN**
**Waar is het goed voor?**

Toen de Belgische reders ter koopvaardij hun schepen begin 1991 naar Luxemburg mochten uitvlaggen, werd de koopvaardij de pionier inzake *selectieve lastenverlaging*. Begin vorig jaar deed de overheid daar nog een schep extra voordelen bovenop. Maar dient deze vrijgevigheid tot iets? In 1985 voeren nog 102 koopvaardij-schepen onder de Belgische vlag. Samen waren die goed voor bijna 2,2 miljoen bruto-registerton (BT), een historisch rekord.

Niettemin luidden de Belgische reders toen de alarmklok. Het teruglopen van het handelsverkeer en de opkomst van goedkope vlaggen zorgden voor een moordende concurrentie. In 1990 was de vloot ingekrompen tot 70 schepen met nog 1,8 miljoen BT.

De rederijen kregen de kans om hun resterende schepen naar Luxemburg uit te vlaggen. Deze 'begeleide' uitvlagging zorgt voor een fikse verlichting van de fiscale lasten. De jaarlijkse kosten van een bemanning dalen van 48 tot zo'n 35 miljoen frank. Het volstaat niet om de vloot in stand te houden. Eind '93 schieten er, Luxemburgse en Belgische vlag samengeteld, nog 61 schepen en 1,45 miljoen BT over. De kloof met de goedkope vlaggen is nog steeds te groot, zo wordt in de sector geklaagd. Vorig jaar keurde de regering het 'Protocol koopvaardij' goed: een drastische vermindering van de sociale lasten (voortaan moeten die enkel nog op een 'forfaitair loon' betaald worden) en de bepaling dat er per schip nog maar vijf officieren en evenveel matrozen uit de Belgische 'Pool der zeelieden' aangenomen moeten worden. De overige plaatsen kunnen met goedkopere bemanningsleden uit de Derde Wereld aangevuld worden. Om de sociale gevolgen op te vangen komt er voor zeelui een brugpensioenregeling vanaf 52 jaar.

Het belangrijkste gevolg voor de reders: hun bemanningskosten dalen in één klap tot zo'n 23 miljoen frank. Als tegenprestatie beloven die in de loop van 1994 vijftien nieuwe sche-

# 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

pen in te vlaggen in het Belgisch of Luxemburgs register. Tegelijk garanderen ze het behoud van minimum 700 arbeidsplaatsen. In het jaarverslag voor 1993 steekt de Belgische Redersvereniging haar tevredenheid niet onder stoelen of banken. Inmiddels blijkt wel dat van de 15 beloofde invlaggingen niets terecht is gekomen. Er zijn integendeel nog eens zes schepen verdwenen.

OOSTENDE, DUINKERKE,  
RAMSGATE

## gezamenlijke havenstrategie

Op 18 april bracht een delegatie van regionale vertegenwoordigers en europarlementsleden een bezoek aan Transportcommissaris *Neil Kinnock* om er hun gezamenlijke strategie voor de havens Ramsgate, Duinkerke en Oostende voor te stellen.

Vertegenwoordigers van West-Vlaanderen, Nord-Pas-de-Calais en East Kent maakten samen met de europarlementsleden *M. Kestelijn-Sierens*, *Mark Watts*, *Gerard Caudron* en *Jacques Donnay* hun opwachting bij *Neil Kinnock*.

Doel van de werkvergadering was hun gemeenschappelijk ontwikkelingsproject voor te stellen in de hoop financiële steun te verkrijgen van de Europese Unie. Die voorziet immers een specifieke begrotingslijn voor de ontwikkeling van dat transeuropees netwerk.

Enkele maanden geleden besloten de drie havens samen te werken en werd een strategie ontwikkeld, gebaseerd op hun gemeenschappelijke bekommernissen - de Kanaaltunnel - en hun vergelijkbare toekomstmogelijkheden.

Specifiek werd aandacht gevraagd voor de verbindingen tussen havens en het bestaand wegen- en spoorwetenet. Zowel Ramsgate, Duinkerke als Oostende hebben klachten hierover.

Wat Oostende betreft gaat het om de aanleg van de verbinding Kennedyrotonde-De Bolle, waardoor het centrum van Oostende zou verlost worden van het vrachtvervoer tussen haven en hinterland. Daarnaast willen de europarlementsleden ook een beter coördinatie tussen de havens onderling en het stimuleren van de short-sea shipping, waarin de drie havens nog toekomstmogelijkheden zien.

ANTWERPEN

## Minder havenarbeiders

Uit een enquête blijkt dat de tewerkstelling in de Antwerpse haven negatief evalueert bij de industrie. In het voorbije jaar stelde die 2,22 % minder arbeiders te werk, terwijl de transport- en maritieme sector het op een status quo hield. Voor dit jaar, tot in 1996, zou de tewerkstelling in de industrie nog verder afkalven, maar in de transport- en maritieme sector zal er een groei zijn met 2,57 %.

De *Financieel Economische Tijd* publiceerde de resultaten van deze enquête, die bij een representatief staal van bijna 400 bedrijven werd uitgevoerd, die gezamenlijk 51.927 jobs vertegenwoordigen in het havengebied.

RMT

## 'Prins Filip' staat model

De ramp met de ferry 'Estonia' is wellicht te wijten aan een samenspel van technische aspecten, zwaar weer en te hoge snelheid. Volgens de internationale commissie die de catastrofe onderzoekt, vertoonde het ontwerp van de boegdeur van het schip bepaalde tekortkomingen. Zo zaten buitenste en binnenste boegdeur aan elkaar vast, waardoor de eerste de tweede beschadigde toen hij werd afgerukt. Men mag de Duitse werf niet met de vinger wijzen, omdat men in de jaren 70, toen de 'Estonia' werd

gebouwd, nog te weinig wetenschappelijke gegevens had over de krachten die op veerscheppen inwerken. Het comité van experts dat na de ramp met de 'Estonia' werd opgericht om te onderzoeken hoe de veiligheid aan boord van ferries kan verhoogd worden, stelt in een rapport een aantal nieuwe normen voor die zullen opgelegd worden voor bestaande en nieuwe ferries. Meest opvallende ingreep wordt wellicht het verplichten van waterdichte tussenschotten, waardoor één der grootste bedreigingen voor ro/ro-ferries, nl. het onderlopen van garagedekken, geminimaliseerd zou worden. België's 'Prins Filip', is al uitgerust met dergelijke schotten.

EUROPA

## Scheepsbouw

Europarlementariër *Peter Pex*. wil er bij de Europese Transportministers op aandringen een strategisch plan op te stellen dat de dreiging vande snel aangroeiende scheepsbouwcapaciteit in Azië het hoofd kan bieden.

Zuidkoreaanse werven zoals *Hyundai*, *Daewoo* en *Samsung* hebben plannen om in de komende twee jaar hun scheepsbouwcapaciteit van de huidige 5 miljoen ton per jaar op te drijven tot 9 miljoen ton per jaar. De toename is even groot als de totale capaciteit van alle Europese werven samen.

## Snoecks 95 maritiem

*Snoecks '95 biedt naar beproefde gewoonte een cocktail van verrassende reportages, interviews en artikelen. Of het nu over mode, economie, kunst of wetenschap gaat, altijd completeren de kleurenfoto's de geschreven inhoud en veelal openbaren ze nog hun eigen verhaal.*

*In de editie '95 worden de lezers meegetroond langs de mysterieuze zijderoute, naar de marmergroeve van Carrara, een school voor butlers, de financiële zenuwcentra. Speciale aandacht ook voor de opmars van de beeldende kunst en de film in China. We maken kennis met de schilder Paul Cézanne, illustrator Umberto Brunelleschi en portretschilder Lucian Freud. Ook de letteren komen uitgebreid aan bod met o.a. een profiel van Gabriel Garcia Márquez.*

*Opmerkenswaard is de reportage over de Mississippi, 's werelds langste rivier die de V.S. zowat in twee ritst.*

*'In het voetspoor van Jules Verne' schetst Don Walsh de geschiedenis, de ontwikkelingen en de toekomst van de recordbrekende diepzeeduikpogingen.*

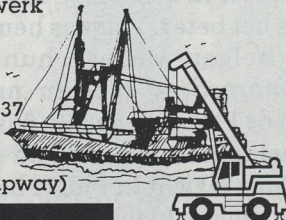
*Snoecks '95 kost 380 fr en telt 648 bladzijden.*



**Verheye Joël**  
n.v.

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaierwerk

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





## Ten huize van een havenkapitein in het Oostende van de XIXde eeuw (VIII)

### 'Jullie katholieke Belgen zijn aambeeld, laten we hopen dat jullie opnieuw hamer wordt'

ZO ONGEVEER HALVERWEGE de vorige eeuw mocht de Oostendse (uiteraard toenmalige) havenkapitein regelmatig de Duitse priester Kolping op bezoek krijgen. De man kwam naar Oostende om er tot rust te komen en was er een van de eerste buitenlandse toeristen. Van zijn Oostendse reizen bracht hij telkens verslag uit in het tijdschrift dat hij in Duitsland uitgaf. John Gheeraert zocht het allemaal op en maakte er voor HVB een samenvatting van.

Keulen, 22 oktober 1864 — In de laatste aflevering van zijn serie 'Aus Belgien' begint de schrijver met een lofzang op het indrukwekkende schouwspel van de zee, die hem nooit verveelde, en die hem tenslotte herinnerde aan de macht en de vrijheid van de schepen.

Hierna richt hij zijn blik weer op 'het eigenaardig menswereldje' dat in Oostende een zeekuur volgt. Vroeger kon hij nog lachen om het zonderlinge, soms zotte gedrag van de badgasten. Nu is hij ernstiger gaan nadenken over de vele, kleine zwakheden en passies.

Het volkje dat hij op het oog heeft, maakt zich op van morgen tot avond en is er enkel op uit om op te vallen of zich ontinteressant te maken. Het komt er voor de vrouwen op aan het kleed met de langste sleep te dragen of zich de meeste kostbaarheden om de hals te kunnen hangen, zodat andere vrouwen geel of groen worden van afgunst.

Gedurende de voorbije jaren zijn er telkens uit alle streken van de wereld badgasten gekomen, maar de ijdelheid en de hoogmoed van de praalhanzen vierde telkens hoogtij. Wat het volgens Kolping nog erger maakte, was dat sommige nog thuis hun hemd of schoenen niet afbetaald hadden, of dat anderen niets voor hun armere broers of voor de kerk over hadden.

Op een zoete avond zocht hij zich samen met zijn vriend een weg door de mensenmassa die zich voor het

kursaal verzameld had. Daar speelde een Belgisch militair orkest Duitse muziek. Moeizaam konden ze zich een weg banen.

Bovendien bleef Kolpings gezelschap, met zijn hoed zoals gewoonlijk wat schuin op het oor en de ene hand in zijn zak, aandachtig het menselijk fauna gadeslaan: vrouwen met matrozenjasjes, fazantenstaarten aan hun hoeden, en eindeloos lange stukken textiel die hen tot over de voeten hingen. Hij schudde telkens het hoofd, zodat zijn hoed erdoor wiebelde, ging verder en haalde diep adem, bleef opnieuw staan en liet zijn verbazing opnieuw de vrije loop, tot Adolph Kolping hem met enig geweld meetrok. De geur die over het gezelschap zweefde kon de kapelaan niet uitstaan.

Terwijl ze langs de zeedijk verder gingen, vroeg hij zijn vriend waarom hij het volk zo aandachtig bekeken had. Zo kwamen het liberalisme en de vrijdenkers weer ten sprake. Kolpings vriend had de indruk dat alle mensen nu op een vulkaan leefden. De arme arbeiders die de liberalen tot een vrijzinnige levenshouding willen bekeren, zouden ook wel eens met de rijken de aardse geneugten van het leven willen delen.

'Is er dan geen oppositie in Vlaanderen?' vroeg Kolping. 'Zeker' antwoordde zijn vriend. Hij twijfelde echter of dit verzet nog krachtig genoeg zou zijn. Volgens hem mochten de katholieken echter niet van dezelfde strijdmiddelen gebruik maken als hun tegenstanders, nl. smaad, spot en passie. Hij betreurde het echter dat de Belgische geestelijkheid zich te veel had laten intimideren door de aanvallen van de tegenstrevers, en hierdoor van het eigenlijk volksleven vervreemdde. Hetzelfde deed zich voor in Frankrijk. In Duitsland was het beter. Volgens hem hadden de Belgen veeleer hun 'Duitse stambroeders' moeten nabootsen dan de Fransen, en hun frisse werkzaamheden als voorbeeld nemen.

Dat dit inzicht in België begon door te dringen hield Kolpings vriend

voor een zeer goed teken. Bovendien dacht hij dat de krachten in België zich staalden in de strijd, en dat men er altijd maar beter de juiste krijgskunst leerde. België mocht echter nog zulke capriolen maken, het was echter een te klein land om op de wereldgeschiedenis een beslissende invloed uit te oefenen. Zo was het gevaar van de vrijzinnigen in België dan ook minniem. Kolping zei tot zijn vriend: 'Jullie katholieke Belgen zijn onder-tussen aambeeld. God zij dank, dat jullie taai zijn, echt Duitse naturen. Laten we hopen, wanneer jullie aambeeld geweest zijn, dat jullie ook opnieuw hamer wordt, hamer genoeg om jullie van de onwaardige boeien van het goddeloze liberalisme te ontdoen.' Zijn vriend besloot: 'Moge God er voor zorgen dat je gelijk hebt en dat de bevrijding niet te lang op zich laat wachten!'

Toen ze van hun wandeling terugkeerden, was het gezelschap op de dijk reeds verdwenen. Hemel, zee en strand boden nog altijd een betoverend schouwspel. Alles, boven de dijk en beneden op het strand, ging nog zijn wetmatige gang in harmonie met de wil van de schepper. Hoe dwaas, dacht Kolping, dat de mens wil afwijken van de wegen die God hem voorschrijft, en hoe misdadig God brutaal te loochenen, en de heilige naam uit de borst van de medemensen te rukken van hem die met zulke geweldige letters zijn eeuwig bestaan in zijn werken geschreven heeft!

Vervolgt

Het  
eerstvolgende  
nummer van  
HVB ligt in de  
krantenwinkel op  
vrijdag 2 juni

# Een monument voor de Oostendse Vuurtorenwijk?

Een wijk wordt maar gerespecteerd wanneer er een waardig kunstwerk staat. En de Oostendse visserswijk, de Opex? Respect? Voor haar inwoners. Voor haar vissers en vissersfamilies. Voor de zeelieden, de scheepsbouwers, de visleurders, voor iedereen die ooit het kreupele armoedige bestaan rond de oude vismijn, de kaaien en de donkere industrie van de oude stadsdokken verliet voor de nieuwe mogelijkheden aan de oostkant van de stad. Achter het moeras.

De Oostendse beeldhouwer Gust Michiels (°16-06-1922) heeft in vele tentoonstellingen bewezen dat de zee en haar aantrekkingskracht unieke inspiratiebronnen zijn. Als technisch beeldhouwer heeft hij reeds diverse officiële opdrachten mogen uitvoeren in eigen stad en ver daarbuiten. In zijn kleinere marmerstukken toont hij de vermenging van de mens met de zee, veelal doet hij dat door de gestalte van zijn vrouwen diverse uiterlijkheden van bijvoorbeeld een vis mee te geven: schelpvormige decoraties, vissen als haartooi, golven als lijn in de beelden. De meest recente beelden van Michiels houden daarvan nog het typisch visachtig tuitend mondje over en de vrouwelijke lijn van de golvende zee.

In keramiek en als model voor een later groot werk, maakte Gust Michiels ook de hierbij afgebeelde beeldengroep van drie zittende, wachtende vissersvrouwen. Statig, maar (zelfs als drie vriendinnen samen) toch alleen wanneer ze aan de waterkant wachten op hun levensgezel die nu snel naar huis komt varen. Hopelijk. Een herkenbaar beeld over een herkenbare realiteit. Een beeld dat voorbestemd is om een visserswijk te sieren.

André Baert



# van schepen van mensen & van de zee



ALST DONKERE schof langs 't uitspansel jaagt, als de warme voorjaarszon 't water mild laat bloeien steeds is de zee ons 't liefst. Leven aan zee is een leven van steeds

wisselende innerlijke en uiterlijke, alsmaar veranderende stemmingen en spannende verwachtingen. Wellicht hebt u ook al opgemerkt welke aantrekkingskracht de grote vlakke, gekleed met kleur, zon en regen, heeft op de brutale wal en hoe ingrijpend ze te werk gaat bij mensen die met massa's aan haar blote borst komen liggen tussen de zonnemelk en de boterhammen met paardesirop. Na de sombere wintermaanden zijn de verwachtingen hoog gespannen, dat wel. Onze buurvrouw komt aan de kost bij de dienst van de archieven bij het bestuur van het zeewezen. Met haar lange rode mantel en het grappige hoedje bewijst ze eigenlijk dat het haar niet mogelijk is in dit keurige kwartier ook wel eens smalend genoemd het dikkenekkekwartier, even uit de band te springen. Maar telkenjare als 't seizoen gekomen is, als licht en warmte teruggekomen zijn, zouden haar tijd- en lotgenoten uit de ge-airconditioneerde kantoren van het ministerie van verkeer, waar ook zij zwoegen voor de bete broods en waar onze buurvrouw een voorbeeld is van truttigheid, haar beslist niet herkennen moesten ze haar per ongeluk tegen het lijf lopen op 't klein strand' naast het westlijke havenhoofd, paradijs van zon en zee. Leven aan zee is toch een andere vorm van zijn, iedereen weet dat nu allicht. Buurvrouw wacht niet tot de zomer gekomen is om

haar lichaamskleur aan te passen aan de tijd van 't jaar...

Om onze hoekis er namelijk een automatische zonnebank-bronzarium, 24 uur op 24, waar ze niemand in d' ogen hoeft te kijken en waar ze zich kan laten roosteren en bakken zonder dat buitenwacht er lucht van heeft, *ni vu ni connu*, zoals men hier zegt. Heeft ze 't geluk dat de zon schijnt dan verdwijnt ze (zo gauw ze het drie weken zuur verdiende verlof dat ze zo nodig heeft mag opnemen) naar het warme zand. In *no-time* heeft ze haar *tropical string* omgord, en met het geruis van de zee in haar oren de voeten in 't mulle zand en vlinders in de billen neemt ze bezit van haar zilte territorium. Haar vaste gezelschap, ingehaald door de tijd, zit ondertussen hele dagen in de yachtclub, bleek mager en verloederd van de rook en de drank, zo blauw *als een schorte*. Een bepaalde leeftijd is ook niks om fier op te zijn. Zij die buurvrouw kennen en terugzien na een jaar van sjouwen en wroeten vanwege de boter op het brood, stellen haar wel eens de vraag wat er op haar programma staat voor de lopende zomer en dan volgt steevast uit een mond die weet hoe je mosterd eet: ik kom een beetje profiteren. En ze profiteert van alles: van de sprakeloze blikken van de badgasten, — de bewondering is toch de eerste van de passies, zoals Descartes zei? —; de heerlijke vis in schelpen, de verse garnalen van de trap en de kreeft en krab met tomaten-ketchup die ze zich laat aanbieden door een vogel die alle dekken schijnt; het zalige zonnebaden; de shanties waarvan ze kippevel krijgt en deze die haar vals in d' oren klinken; de koten waaruit ze te voorschijn komt bij het ochtendgloren in gezelschap van steeds andere boekaniers. Zij die haar al een beetje kennen geloven dat ze alleen maar hitsig is wanneer de

temperatuur boven de dertig gaat in de schaduw of als ze in 't ministerie het vakantiegedrag van ministers en personeel op de rooster kan leggen. Ze is al thuis gekomen met flierefluiter van alle slag, eens met een jolige strandredder met het karkas van een rocker, eens met een niet meer zo jonge getatoeëerde bootsman

van de *Ostend lines*, en zelfs een keer met t w e e Waalse toeristen, want haar Frans is gelijk haar Vlaams.

Een keer hebben we haar ontmoet, put in de nacht, met een Rus, perestroika in Oostende. Een paar keren heeft men haar gezien in gezelschap van een Noordzeeloods met een brede grijze snor, maar algauw bleek het om een oude nonkel te gaan die al eens zijn zeemanspet achterste voor opzet en twee sokken aan een voet trekt, kortom die het gewicht van het opgestapelde leven draagt. Eens de vakantie uit en terug aan de taak in de duistere archievenkelders van het bestuur van zeewezen kan ze het niet genoeg herhalen aan de bleke collega's dat de monotonie van de zee zoveel gemakkelijker te dragen is dan de verdrietelijke verveling van de wal.



Lin

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

## Kandidaat-overnemer voor Polyship Oostende BSC bouwt zes chemicaliëntankers in Langerbrugge

*Belgian Shipbuilders Corporation (BSC)* is, nu de Boelwerf definitief failliet is, de laatste scheepswaarder in ons land. Het bedrijf heeft onlangs een overeenkomst getekend voor de bouw van zes chemicaliëntankers. Twee weken geleden keurde de Vlaamse overheid ook het financierings- en waarborgdossier goed, waardoor niets de bouw van de zes vaartuigen in Langerbrugge nog in de weg staat.

BSC is de vennootschap die instaat voor de commercialisering van de zes scheepswerven die in handen zijn van de holding *Belgische Scheepsbouw Combinatie (BSCo)* en de *Vlaamse Scheepsbouwmaatschappij (52% BSCo en 48% Gimvindus)*. De bouw van de zes tankers verzekert de werkgelegenheid op de middelgrote scheepswerven die momenteel nog een order van zes sleepboten voor het Midden-Oosten afwerken.

De zes chemicaliëntankers, waarde 450 miljoen/stuk, zijn bestemd voor de Hamburgse groep *Gesellschaft für Oeltransport (Gefo)*. Het zijn kleine tankers, met een lengte over alles van 89,6 meter, die uitgerust zijn met 16 roestvrije tanks voor diverse chemicaliën. Het eerste vaartuig zou eind volgend jaar reeds in de vaart moeten komen en het laatste in 1998. De namen van de tankers klinken als muziek in de oren: *Mozart, Puccini, Ravel, Rossini, Verdi en Vivaldi*.

De *BSCo* verenigt zes scheepswerven waarvan er twee dichtgaan (Oostkamp en Hemiksem). Er bestonden ook plannen om *Béliard Polyship* in Oostende (verwant met de scheepswerf van Rupelmonde) op te nemen in de groep. Het is echter niet zover gekomen omdat de Oostendse werf in februari vorig jaar failliet ging.

BSC diende bij de Raad van State een

klacht is tegen de toewijzing van de bouw van vier kustmijnenvegers (contract van 12 miljard frank) aan SKB. Volgens BSC gebeurde de toewijzing op een ogenblik dat SKB nog niet formeel eigenaar was van *Polyship*. Uitspraak werd verwacht terwijl deze editie van HVB ter perse gaat. Intussen kan SKB de activiteiten aan het zwaardok niet ten volle opstarten en blijven de 50 arbeiders en bedienden die reeds in dienst werden genomen tijdelijk werkloos.

Volgens de planning zou het prototype van de nieuwe klasse mijnenveger in 1997 operationeel moeten zijn. De levering van de drie andere exemplaren is voorzien tussen 1999 en 2003. (gw)

### ISO 9002-certificaat voor Pieters Visbedrijf

De Brugse visverwerker *Pieters Visbedrijf NV* ontving vorige maand het kwaliteitscertificaat *ISO 9002*. De onderneming treedt hierdoor toe tot de kleine groep voedingsbedrijven die de jongste jaren dit kwaliteitslabel verwierven. Met de invoering van het integraal kwaliteitsbeheer heeft het visbedrijf ook de basisprincipes van het HACCP-systeem in zijn productieproces geïntegreerd.

### Zeeuws mosselbedrijf Prins & Dingemans opnieuw Hollands

De gebroeders Johan en Ko Prins uit Yerseke zijn via een *management buy-out* opnieuw eigenaar geworden van hun mossel- en scheldierenbedrijven. De Prins-bedrijven, waarvan het mosselbedrijf *Prins & Dingemans* de bekendste is, werden vijf jaar geleden opgekocht door de Franse voedingsgroep *Euronature*. Dit gebeurde met het oog op de Europese eenmaking, toen schaalvergroting aan de orde van de dag was.

De Prins-groep bestaat uit vijf ondernemingen met 120 werknemers en een omzet van 1,5 miljard frank. Naast het bij ons bekende mosselbedrijf *Prins & Dingemans BV* zijn nog de firma's *Jan Prins Zeeuwsche Banier BV*, *Schelpdier BV*, *Oceancrest Foods Ltd (GB)* en het Deense *Andreasen*.

Begin dit jaar voerden de vroegere eigenaars van de grootste Nederlandse platvis- en garnalverwerker *Heiploeg* reeds een gelijkaardige operatie door. In 1988 sloopte de Britse voedingsgigant *Hazlewood* ondermeer de *Heiploeg*-bedrijven op. Zes jaar later kwamen de bedrijven onder de vlag *Heiploeg Shellfish International (HSI)* opnieuw in handen van de vroegere Groninger en Friese eigenaars Van der Ploeg, Niehaus en Lenger. De verzameling ondernemingen heeft 1.375 mensen in dienst en beschikt over vestigingen in Nederland, Frankrijk, Engeland, Duitsland, Denemarken, Polen en Marokko. Met een omzet van zes miljard frank behoort de groep tot de grootste visverwerkende bedrijven van Europa.

### FAILLIET

■ **FEMINABVBA**, Doggerstraat 32, 8000 Brugge, rederij ter zeevisserij (ex-Z.114 en Z.597). Failliet verklaard op 28 maart 1995.

■ **WILLTRY BVBA**, Doggerstraat 32, 8000 Brugge, rederij ter zeevisserij (ex-O.275). Failliet verklaard op 28 maart 1995.

■ **SCOONER BOATS NV**, Stationstraat 54B, 8460 Oudenburg, onderneming voor bouw en herstellen van boten in kunststof. Failliet verklaard op bekenntenis op 7 april 1995

■ **VISHANDEL NEPTUNUS NV** (in vereffening), Zonnestraat 9, Gent (maatschappelijke zetel) en Kerkstraat 62, Kuurne (exploitatie). Failliet verklaard op 31 maart 1995.

■ **OCTOPUS CV**, Oude Steenweg 52, Boeckhout, groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 13 april 1995.



KANTOOR VAN NOTARIS PIETER VAN ONGEVAL,  
Kortrijkstraat 158, 9790 WORTEGEM-PETEGEM  
tel.:055 / 38.93.28

### UIT DE HAND TE KOOP:

OUDENAARDE -Eine (provincie Oost-Vlaanderen)  
Graaf Landastraat 13: **Handelseigendom**, gelegen vlakbij drukke winkelstraat, over te laten wegens pensioengerechtigde leeftijd.

Omvat: winkel (thans viswinkel), appartement, grote werkplaats, inrijpoort. Alle comfort. Opp. 340 m<sup>2</sup>. K.I. 32.800

## Ontmoetingsdag Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij

## Europarlementsleden krijgen voorlichting

NA AFLOOP VAN de ontmoetingsdag van de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij (BRCV) met de Europarlementsleden lieten de aanwezigen zich positief uit over het initiatief. De bijeenkomst op het Oostendse stadhuis op 18 april werd bijgewoond door Leo Tindemans, Raf Chaterie, mevrouw Sierens-Kesteleyn, Ann Van Lancker en Geneviève Tuts, assistente van Jean Gol.

Er werd een nota toegelicht over de aanvoer, de groothandel, de verwerking, de tewerkstelling en het wetenschappelijk onderzoek. Namens de Rederscentrale voegde Bart Schiltz daar nog een nota aan toe over het toegenomen gebruik van de staande netten.

Voor de aanwezige parlementsleden werd een boekje geopend over de aspecten die de Europese visserij in de laatste dertig jaar sterk hebben veranderd. Dat geldt alvast voor de technische evolutie waarin plaatsbepalingssystemen en bodemdetectieapparatuur een belangrijke plaats hebben verworven. De invoering van de intussen onontbeerlijke instrumenten heeft geleid tot een intensieve bevissing. Verder is er de registratie van de vlootcapaciteit waarop een quota-regeling werd geënt. Volgens de nota steunt de grootte van de EU-vloot op een hypothese: uitgangspunt is dat de vangstcapaciteit recht evenredig is met het vermogen en de tonnemaat van de vaartuigen. Dat geldt alvast niet voor de passieve visserij. Op basis van deze verkeerde hypothese werd dus ook een verkeerde quotaregeling gehanteerd. De druk die door de verschillende visserijtechnieken ontstaat, levert grote verschillen op. Ook het wegwerken van de overcapaciteit gebeurt niet rationeel.

De verwerkingsindustrie houdt geen rekening met de traditionele vissers. De herkomst van de visserijproducten is daar onderschikt aan de produktie.

Daarom vraagt de BRCV in eerste fase de afschaffing van het quota-systeem en de overschakeling op een EU-vloot waarin enkel met Tac's wordt gewerkt.

Om de sector weer gezond te maken dringen volgende maatregelen zich op:

- Reële pk's/kW's en gestandaardiseerde controle
- Verhandelbare licenties met voorkeurrecht van de lidstaat
- Verbod van het Klondycke-systeem in gemeenschappelijke wateren
- Invoer uit derde landen pas toelaten als vraag bestaat of indien de Tac van deze vissoort uitgeput is
- Samenbrengen van alle visserijgegevens. Dit moet leiden tot betere statistie-

ken en dito beleidsmaatregelen

- Een sanering van de EU-vloot, zonder de know how te verliezen
- Afzetmogelijkheden van de visserij verbeteren door distributieverenigingen (minder tussenpersonen)
- De minimumprijzen van de verse vis of de opvangprijzen opvoeren
- Tweede fase, pas mogelijk na uitvoering van de eerste fase:
  - Vernieuwing en modernisering van de bestaande vloot
  - Beroep van visser aantrekkelijker maken (beter sociaal leven en sociale voorzieningen)

### Groothandel

De nota verwijst naar de Europese Richtlijn inzake interne gezondheidscontroles voor voedingsproducten, dus ook visserijproducten en de toepassing van HACCP-systeem (zie HVB 11/ '94).

De groothandelaars vragen:

- dat de Europarlementsleden een onderscheid maken tussen visbe- en visverwerking. Visbewerking wijst op de behandeling van verse vis, meestal in kleinere bedrijven die onmogelijk gelijkgesteld kunnen worden met de visverwerking of visnijverheid.
- dat geen verder uitstel meer zou gegeven worden om bedrijven te renoveren. Er is nu terzake al een vorm van oneerlijke concurrentie ontstaan.
- dat er duidelijkheid komt over de erken-

ning van de vismijnen. Zo zijn er in Frankrijk 43 afslagen, waarvan er tot op heden 12 over een erkenning beschikken. In 15 zijn aanpassingswerkzaamheden bezig. Wat zal er gebeuren met de 16 andere op 1 januari 1996?

### Visverwerking

Er bestaat geen twijfel over het nut van een veterinaire keuring. Toch zit de verwerkingssector met een aantal vragen:

- de veterinaire keuringskosten lopen steeds hoger op
- de veterinaire keuring biedt niet in alle lidstaten dezelfde garanties
- de keurders -veeartsen zijn in feite niet opgeleid om vis te keuren.
- steeds meer bedrijven beschikken over de infrastructuur (labo en laboranten) om hun producten zelf te controleren
- er zit geen lijn in de voorkeurtarieven van de EU voor vis uit derde landen. Zo is vis afkomstig uit Argentinië vrijgesteld van invoerrechten, terwijl op invoer uit buurland Chili 14% taks moet worden betaald.

### Tewerkstelling

Er is een terugloop van het aantal arbeidsplaatsen in de visverwerkende nijverheid (nu nog ca 1.200 werknemers), terwijl de vraag naar vis toeneemt. De CCVD (Christelijk Centrale Voeding en Diensten) vraagt een sociaal plan op Europees niveau. Binnen de Europese Vakbond werd reeds een beleidsplan voor de komende jaren voorgesteld. De brieven naar de Europese adviesraad bleven echter zonder reactie. (gw)



De leden van de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij vergaderden met de Europarlementsleden op het Oostendse stadhuis. (Foto gw)

Havenkapitein-vismijn directeur 65

## Oostendse visserij nam afscheid van Raf Ghys

NA 28 JAAR en 6 maanden nam Raphael Ghys noodgedwongen, wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, afscheid van de Oostendse visserij. Het was de havenkapitein aan te zien dat hij het moeilijk had met het afsluiten van zijn actieve loopbaan die officieel op 30 april om 24 uur afliep.

De vismijnkantine was druk bevolkt toen burgemeester *Goekint* als eerste spreker aan het woord kwam. Hij liet opmerken dat dit nog niet het officiële afscheid was. Het stadsbestuur zal op een latere datum nog een receptie organiseren om de havenkapitein op gepaste wijze uit te wuiven. Hij wilde de havengebruikers en de visserij echter de kans niet ontnemen om de havenkapitein met enige attenties te bedenken.

Nadat ook *Willy Van Waes* de havenkapitein dankte voor zijn jarenlange inzet en toewijding werd een stevige fiets als afscheidsgeschenk aangevoerd. Toen kwam *Raf Ghys* zelf aan het woord. Hij dankte voor de geschenken, naast de fiets bleek op zijn adres ook nog een *multi media pentium* computer afgeleverd. Hij had zijn afscheidstoespraak goed voorbereid, maar geremd door emoties moest hij enkele bladzijden van zijn uitgeschreven tekst laten vallen. Uit zijn lange loopbaan in de Oostendse haven (hij kwam op 1 november 1966 als 36-jarige in dienst) had hij heel wat anekdoten willen vertellen. Het is hem niet gelukt.

De Oostendse havengemeenschap heeft afscheid genomen van een havenkapitein met veel menselijke kwaliteiten. Dit afscheid gebeurde op een ogenblik dat de haven op een keerpunt staat. Met het vertrek van *Raf Ghys* wordt een tijdperk afgesloten. Hij wenste zijn opvolger, die hij aan de aanwezigen voorstelde, veel succes toe. (gw)



Na 28 jaar verlaat havenkapitein Raf Ghys Oostende. Hij wenst zijn opvolger Patrick Vermandel veel succes toe. (Foto gw)

# CREVITS

**import - export  
allerlei kettingen en kettingmatten  
ankers  
herbruikbare materialen  
visserijbenodigdheden  
rubber bollen en rubber ringen**

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



Ik was 46 in 1995

## 1933

ZO VLAK VOOR de eerstkomende politieke verkiezingen voelen we opeens de onweerstaanbare drang opkomen om het boek '1933' van auteur Philip Metcalfe (\*) te bespreken. Tegelijk willen we vermijden ooit een HVB-lezer tegen het lijf te moeten lopen die ons zegt dat hij nooit geweten heeft wat er allemaal op het spel staat. Ook brengen we op deze manier hulde aan alle collega-journalisten uit 1933 die — in tegenstelling tot hetgeen we soms denken — wel degelijk hun lezers op de hoogte gebracht hebben van hetgeen er toen aan het gebeuren was.

We zijn — wat dacht je anders van een boek met zo'n titel — in 1933. We zijn in Duitsland en je kan niet zeggen dat het daar goed gaat. Het land gaat gebukt onder een enorme buitenlandse schuld, er zijn veel faillissementen en nog veel meer werklozen. Het beeld zal de hedendaagse HVB-lezer niet totaal vreemd zijn. Vooral ook omdat de klassieke politieke partijen er hoe langer hoe minder op het vertrouwen van de kiezers kunnen rekenen en omdat extreem-rechtse politieke partijen forse winst boeken. Waarempel, dit zou België kunnen zijn, anno 1995, maar dan zonder dat er RSZ bestaat (vat je hem?).

Philip Metcalfe beschrijft het lot van vijf mensen die in Duitsland leven. Hij doet dat vooral aan de hand van documenten die deze mensen op papier zetten: dagboeknotities, artikels, brieven... Getuigenissen die vastgelegd worden op het moment dat de betrokkenen helemaal nog niet met zekerheid weten welke richting het uitgaat. Het boek verhaalt dus over Duitsland in 1933 op het eigenste ogenblik dat daar een stuk (verschrikkelijke) geschiedenis geschreven wordt.

Bij het begin van het boek maken we kennis met de vierentwintigjarige Martha Dodd, dochter van de kersverse Amerikaanse ambassadeur in Duitsland. Zij maakt een tochtje door het gastland en bezoekt er een nieuw regeringsinitiatief, een soort Plaatselijk Werkgelegenheidsagentschap (PWA), maar dan van Duitse snit anno 1933: *'Door werkkampen voor jongemannen beneden de vijftig jaar op te richten hoopte de regering niet alleen het nijpende werkloosheidsprobleem op te lossen, maar ook een eind te maken aan het al lange tijd bestaande vooroordeel tussen "hoofdarbeiders" en "handarbeiders" ... In de zomer van 1933 was het dienstdoen in de werkkampen nog vrijwillig: de jongemannen die Martha afvoerreppels zag graven deden dat voor een behoorlijk maal, en voor een kans om toe te treden tot de geleerden van de nieuwe heersende klasse.'* (pag. 45-46). 'k Weet het, een aantal lezers stijgt bij het lezen van mijn vergelijking tussen de Duitse werkkampen en de Vlaamse PWA's. Zij vinden dat ik overdrijf. Overdreven kritiek: dat vindt ook de ambassadeursdochter. Ook in Amerika worden in de dertiger jaren immers dergelijke initiatieven genomen en dus zal het wel allemaal in orde zijn, zo is haar redenering: *'Ze was het beu, al die mensen die alleen maar slechte dingen van Duitsland wilden geloven. Ze was het met haar vader eens: die "sociaal werksters" waren er alleen maar op uit elk probleem van maar één kant te bekijken.'* (46). Dat de situatie in 1933 in Duitsland verschilt van hetgeen we vandaag in België meemaken is natuurlijk ook wáár. Aan de macht komen daar mannen die de frontervaring van 1914-'18 met zich meedragen: *'Zo'n onderwijsinstelling had de wereld nog nooit aanschouwd: vernietigde bossen, bergen as en sintels, granaatrechters en verschroeiide loopgraven in een achthonderd kilometer lange keten dwars door Frankrijk heen, van het Kanaal tot aan de Zwitserse Alpen ... Miljoenen mannen hadden de lange weg daarheen afgelegd ... In vier jaar tijd waren er meer dan 1 800 000 Duitsers gesneuveld, 4 000 000 gewond en 1 000 000 naar krijgsgevangenkampen afgevoerd. Voor de Fransen golden soortgelijke statistieken. Toen de*

*oorlog afgelopen was, was één op de zeven Europeanen dood of gewond.'* (70-71).

Eén van die mannen die naar de macht dingen is de ons bekende heer Hitler. In 1932 breekt in Duitsland een periode van voortdurende verkiezingen uit: *'Na een besluiteloosheid van bijna een maand besloot Hitler aan de presidentsverkiezingen deel te nemen als tegenkandidaat van veldmaarschalk von Hindenburg, die zich verkiesbaar had gesteld voor een tweede ambtstermijn'*. (92). Die uitslag eindigt onbeslist en de stemming moet overgedaan worden: *'Hitler was nu niet meer die agressieve op-*



*De mooie Amerikaanse ambassadeursdochter kwam in 1932 in Duitsland toe en maakte een verschrikkelijke bladzijde uit de geschiedenis mee.*

*ruier van weleer, maar een bezield wijsgeer die lezingen hield over een gouden tijdperk dat komen ging. Nooit had hij meer zelfvertrouwen, rechtschapenheid en fatsoen uitgestraald. Verdwenen waren de aanvallen op de joden en de verdachtmakingen aan het adres van de tegenstanders...'* (97) U leest het goed: bezield, zelfvertrouwen, rechtschapen, fatsoen. Ik mag er niet over nadenken of ik krijg schrik van hetgeen komen gaat, binnenkort, bedoel ik, en wel degelijk hier te lande. Maar laat ons in Duitsland blijven: *'Uiteindelijk bleef het presidentschap in handen van von Hindenburg, die een meerderheid van stemmen kreeg voor een tweede ambtstermijn ... Maar de partij had 230 van de 606 zetels in de Rijksdag weten te veroveren en was daarmee de grootste partij in Duitsland geworden. Minachtend wees Hitler een aanbod om vice-kanselier te worden van de hand. Vroeg of laat zou von Hindenburg geen andere keus hebben dan hem het kanselierschap aan te bieden, wist hij.'* (97-98) ofte pas op voor sterke politieke partijen die vooral geen verantwoordelijkheid willen opnemen.

En het bleef slecht gaan met Duitsland. Op 2 december 1932 ontsloeg von Hindenburg von Papen als rijkskanselier (premier) en benoemde de generaal Kurt von Schleicher in die functie. Deze laatste is een vriend van de society-journaliste Bella Fromm (één van de vijf personen die door de auteur gevolgd wordt). We horen een gesprekje tussen die twee. Zij polst naar de slaagkansen van Hitler: *"Julie journalisten zijn allemaal hetzelfde," diende de generaal haar van repleik. "Julie verdienen je geld door van pessimisme een beroep te maken."* En hij vervolgt: *'Ik denk wel dat ik ze tegen kan*



houden.' (125). Maar de boodschap van het boek lijkt me vooral te zijn dat de dingen verdraaid vlug kunnen veranderen. In januari 1933 wordt in Berlijn een groot bal gegeven: 'Later zou ... een verhaal de ronde doen over een redacteur die het bal al vroeg verlaten had omdat hij zich koortsig voelde. Zijn vrouw had hem in bed gestopt, en hij had de klok rond geslapen. Toen hij maandagochtend wakker werd draaide hij zich op zijn zij en vroeg zijn vrouw ... of er nog iets was gebeurd. 'Och nee, niet veel,' antwoordde zijn vrouw laconiek. 'Alleen maar dat ze Hitler tot rijkskanselier hebben benoemd.' (127).

En dan gebeurt het.

We volgen Putzi Hanfstaengl, Hitlers chef van de buitenlandse voorlichtingsdienst: 'Hitler verlangde ernaar zijn nieuwe kracht op de proef te stellen, en schreef de zoveelste Rijksdagverkiezingen uit. Alweer zag Putzi zich genoodzaakt in vliegtuigen te zitten, dieselwalm in te ademen en zich bij slecht weer door elkaar te laten schudden. Op 27 februari was hij weer in Berlijn met een zware kou. Hij had vierentwintig uur gekregen om zich met behulp van aquaviet en hete limonade van zijn kou te bevrijden, in vertrekken die Goering hem ter beschikking had gesteld in zijn villa tegenover het Rijksdaggebouw ...

Toen hij... in bed lag werd zijn slaap verstoord door een flakkerend schijnsel. Eerst dacht hij dat hij in de aangrenzende kamer het licht moest hebben aangelaten, maar het schijnsel was even onrustig als zijn slaap. Even later kwam de meid binnenstormen: "Herr Doktor, Herr Doktor, de Rijksdag staat in brand!" En dan komen we te weten wat er gebeurt als de partij van Hitler sterk staat en een of andere snoodaard (stel bijvoorbeeld zo'n gast die de Belgische CCC bemande) het in zijn hoofd krijgt om een regeringsgebouw in brand te steken. 'Goering wendde zich tot Diels en gaf bevelen om de politie in staat van paraatheid te brengen, het gebruik van vuurwapens niet te schuwen en massale arrestaties van communisten en sociaal-democraten te verrichten' (136). De persmededeling die Goering terzake verdeelt komt ook 'enigszins eigenaardig' tot stand: 'Hij greep een enorm potlood en verhoogde Sommerfeldts schatting van het brandbare materiaal dat de brandstichter bij zich had van vijftig kilo naar vijfhonderd.

Onmogelijk, zei Sommerfeldt naar adem snakkend. Eén enkele man kan met geen mogelijkheid...

"Niets is onmogelijk," riep Goering. "Eén man? Het was niet één man, het waren er twintig! Snap je het dan niet, kerel? Het was de commune. De brand is het sein voor een communistische opstand! De crisis is begonnen! Ze hebben toegeslagen!" (138-139). Meteen vallen de maskers. Er is geen sprake meer van het fatsoen en de rechtschapenheid die Hitler enkele maanden daarvoor nog toegeschreven werden. De fase van de democratie is voorbij. De nazi's organiseren hun revolutie: 'Uit kringen van naar het buitenland uitgeweken vluchtelingen kwamen afschuwelijke verhalen over door de SA gepleegde gruweldaden. Half maart publiceerde de prestigieuze New York Times een selectie hieruit:

"In de Anhalter Zeitung van vandaag wordt bericht hoe SA-mannen het huis van de socialistische afgevaardigde Sollmann in Saarbrücken binnendrongen, hem bewusteloos sloegen, hem daarop weer bij kennis brachten door zijn voetzolen met een fakkelt te schroeien, hem in het gezicht spuwden en mosterdpoeder in zijn ogen gooiden met de opmerking: 'Dit is de juiste kleur voor jou, zwijn dat je bent.' Vervolgens sloegen ze hem opnieuw totdat hij het bewustzijn verloor..."

Ook citeerde de Times een door een Weens dagblad afgedrukt interview met een vluchteling die daarin als "een van de bekendste persoonlijkheden in Duitsland" werd beschreven:

"Ik heb veertien dagen in verschillende cellen in de vesting Spandau doorgebracht, en daarna nog een nacht in een cel van het Berlijnse hoofdbureau van politie, samen met tweeënzestig andere gevangenen. Deze mannen, het waren voornamelijk werklieden en van de straat opgepikte joodse voorbijgangers, waren halfdood geslagen.

Ik zag mannen bij wie de ogen waren uitgestoken. De meesten

hadden ze met geweerkolven de tanden uit de mond geslagen, en hun handen waren met brandwonden overdekt. De joden waren allemaal op de grond gesmeten, en daarop waren de SA-mannen net zo lang op hen gesprongen tot ze het bewustzijn hadden verloren." (158).

Halverwege het jaar is het hele land 'gekuist'. In juli wordt een officieel besluit gepubliceerd: 'Het is algemeen gebruikelijk geworden tijdens het zingen van de volksliederen 'Deutschland über alles' en het 'Horst-Wessellied' de Hitlergroet te brengen, ongeacht of men lid van de partij is of niet. Om niet van weigerachtigheid te worden verdacht dient iedereen voortaan bij zulke gelegenheden de Hitlergroet te brengen.' (232) Jaja. Wanneer je zo'n boek leest, valt het moeilijk te begrijpen hoe zoveel Duitsers (en zoveel Vlamingen) niet geweten hebben wat de nazi's in hun schild voerden. Hetzelfde voor wat de jodenvervolgving betreft. We zijn nog steeds juli 1933. In Berlijn arriveert de Amerikaanse journalist Sherwood Eddy. Hij is een warme sympathisant van Duitsland. De regering nodigt hem dus ook uit om voor de verenigde pers een spreektuur te houden. De Amerikaan laat zich niet verblinden: "'Uw wetten zijn gericht op de uitroeiing van de joden,'" verklaarde Eddy. "In een gisteren hier verschenen dagblad staat een artikel over 'Waarom de invloed van het jodendom gebroken moet worden.' En hier in mijn hand heb ik een leerboek dat in uw scholen wordt gebruikt, en waarin de kinderen van Duitsland haat en verachting voor het grote joodse ras wordt bijgebracht.

Ikzelf heb uw redenaars brandende haat jegens de joden horen prediken, en wel op zo'n manier dat het publiek er naar alle waarschijnlijkheid door tot pogroms wordt opgehitst ...

Ik had gehoopt te kunnen constateren dat er geen jodenvervolgvingen meer plaatsvinden, maar in plaats daarvan heb ik vele betrouwbare getuigen, zowel joden als niet-joden, vernomen dat het lot van de Duitse joden steeds uitzichtlozer begint te worden". (259-260) Hoezo, niet geweten?

En dat de racistische redeneringen na al die jaren niet veranderd zijn, valt ook op. We horen Putzi Hanfstaengl aan het woord: 'Och, de jóden ... Waarom denkt u voor de verandering niet eens aan die negennegentig procent die de rest van de bevolking uitmaken, en aan de zes miljoen werklozen ... Als het de joden niet bevalt, kunnen ze weggaan ... Laten ze Duitsland aan de Duitsers overlaten.' (271) Eigen volk eerst!

In oktober 1933 zijn we aanwezig in een Duits concentratiekamp. Neen, we vergissen ons niet, we zijn niet in 1943, maar nog steeds in 1933, nauwelijks tien maanden nadat Hitler 44% — dus niet eens de helft — van de stemmen achter zich kon verzamelen: 'De kampcommandant daar was een bekende sadist en de SS-bewakers liepen met de bajonet op het geweer. Talloze gevangenen werden "op de vlucht" neergeschoten. Ook de voormalige hoofdcommissaris van politie van Altona werd op die manier afgemaakt. Hij werd het kamp uit gestuurd om hout te gaan halen, en kreeg toen vijf kogels in de rug' (356).

1933! In het kamp komt ook de sociaal-democratische leider Ernst Heilmann terecht: 'Bovendien was hij een jood en dus werd hij in Börgermoor extra hard aangepakt. Hij werd geslagen en gedwongen een kruiwagen met een joodse advocaat erin door het kamp te duwen. Daarna werd het tweetal naar de latrines gebracht en gedwongen schoppen vol uitwerpselen over elkaar uit te storten, waarna Heilmann een van de hondhokken in werd gedreven en gedwongen aan de anus van een hond te ruiken, terwijl hij het volgende rijmpje moest opzeggen: "Ik ben zo verraderlijk als een kat, miauw, miauw. En ik kan blaffen als een hond, waf-waf, waf-waf." (357) 1933!

Ja, 't kan allemaal vlug veranderen, als je dàt maar weet.

Flor Vandekerckhove

(\* '1933' van Philip Metcalfe is in het Nederlands uitgegeven door Rainbow Pocketboeken (uitgeverij Maarten Muntinga bv, Amsterdam) ISBN 90 6766 110 4. Alle citaten in het artikel komen uit dit boek.



Vistechnieken van de Vlaamse vissers (XI)

# Gullenvisserij in span

DE JACHT OP kleine kabeljauw, de 'gullenvisserij in span', wordt vooral bedreven door kustvissers. Helaas, het is toch waaraan vijf jaar geleden dat de kabeljauwtjes voor onze kust te zien waren. Daardoor wordt hier bijna niet meer in span gevestigd. We worden dan ook nostalgisch wanneer we het gullenvistuig beschrijven.

Spanvissers, dat zijn twee vaartuigen die één net voortuitslepen! Die twee zijn nodig omdat de netopening te hoog en te breed is en een te groot zeeoppervlak bestrijkt om door één vaartuig gesleept te worden. De krachten worden dus letterlijk en figuurlijk gebundeld.

Het ene schip heeft het net aan boord en de andere helpt tijdens de visvangst het net vooruit te trekken. Degene die het net aan boord heeft, viert het telkens buiten en haalt het ook weer aan boord. Dat gebeurt de laatste dertig jaar bijna altijd vanop de achtersteven. De spanvisserij is dus een 'gatvisserij', maar de vangst wordt toch in de scheepszijde geklaard.

Het net is al gauw 60 tot 80 meter lang. De netopening kan een bovenpeeslengte hebben van 40 tot 60 meter. De onderpees kan dezelfde lengte hebben, maar kan ook enkele vaders langer zijn. Het voordeel van een langere onderpees is dat deze dichter langs de zeebodem sleept, nadeel is dat het lichte nylon netgaren niet bestand is om veel langs die zeebodem te slepen. Daarom ook wordt de onderpees meestal niet verzaard met een loodzeil. Toch slepen de hoeken van de onderpees altijd langs de zeebodem. De zijkaken zijn beduidend korter dan de boven- en onderpees, maar toch zo'n twaalf, vijftien meter.

Gullen zwemmen meestal tot enkele vaders boven de zeebodem, zodat men hoog genoeg vist om deze te verschalken.

Het net wordt horizontaal opgehouden door de twee vaartuigen, die verbonden zijn met een koptouw om dezelfde afstand van elkaar te houden.

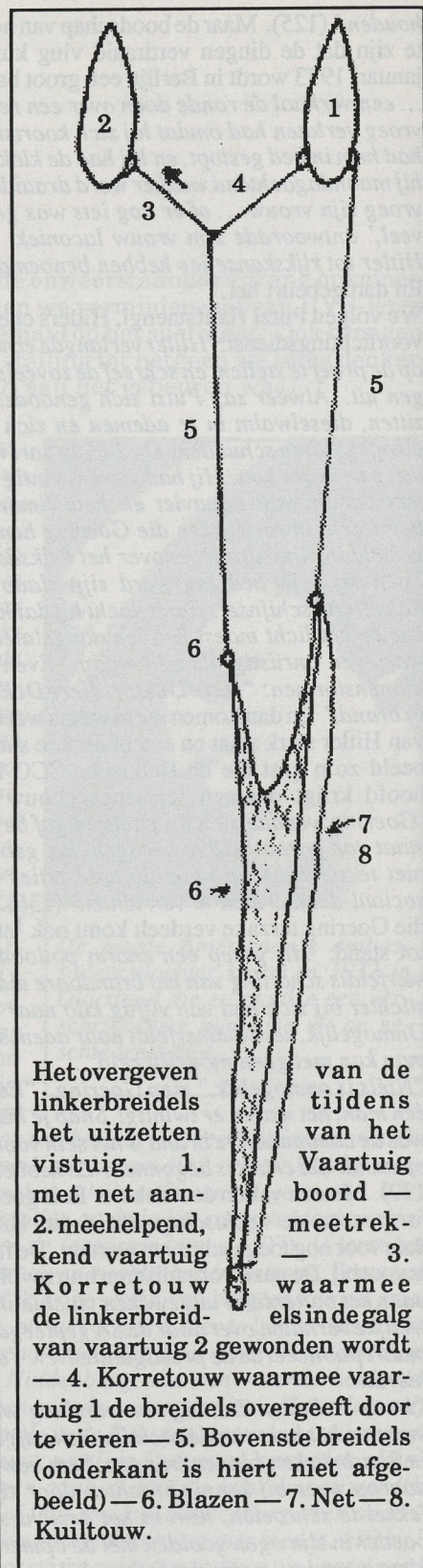
Het korretouw bestaat uit gewoon

vistouw, maar ook uit de breidels (een dubbel paar vistouwen van lichtere staaldraad dan het gewone korretouw die daarop gehaakt worden). De lengte van deze breidels bedraagt over het algemeen 30 vaders. Beide vaartuigen hebben zo'n stel breidels aan boord, die op het gewone korretouw gehaakt worden, en op de vier nethoeken gesjikkeld. Bij het vissen lopen de bovenste breidels naar de bovenpeeshoeken; daar komt langs weerszijden een blaas op met 70 liter luchtinhoud. Die vlotters zorgen ervoor dat het bovenste netgedeelte hoog opgehouden wordt.

Het onderste netgedeelte wordt op de zeebodem gehouden door grote gewichten van minstens 200 kg die rechtstreeks op de breidels vastgemaakt zijn. Dan krijgen we nog een lange zware ketting van 10 à 12 voet lengte (1 voet = 30,5cm) naar het net toe en tussen het net en de ketting komen dan nog de 'kleine' gewichtjes van circa 40 à 50 kilo. (Deze getallen verschillen van koppel tot koppel.) Door dit eind sleepketting te verkorten of te verlengen kan men het net anders zetten: verlenen trekt het net meer naar de grond. Van de hoek van de bovenpees loopt er een lang kuiltouw (iets langer dan het net zelf) tot aan het kuilstrop. De kuil moet een stevig geheel zijn daar er soms pakken van 20 tot 30 bennen kabeljauw binnen gezet worden.

Men ligt over het algemeen niet minder dan drie uur aan het net. Soms, en dat vooral bij stormweer, zijn er die tot 8 uur aan het net liggen en dat voor één sleep!

Het is een visserij om tijdens de nacht te beoefenen, of in 'troebel water' gedurende de dag. Bij dag vangt men er in helder water geen



Het overgeven van de linkerbreidels het uitzetten van het vistuig. 1. Vaartuig met net aan boord — 2. meehelpend, metrekend vaartuig — 3. Korretouw waarmee de linkerbreidels in de galg van vaartuig 2 gewonden wordt — 4. Korretouw waarmee vaartuig 1 de breidels overgeeft door te vieren — 5. Bovenste breidels (onderkant is hiert niet afgebeeld) — 6. Blazen — 7. Net — 8. Kuiltouw.

'staart' mee.

Als alternatief voor de 'haringvisserij in span', gingen vroeger ook de middenslagschepen met bovenstaand systeem op gul vissen. Hun netten waren dan ook groter.

(Vervolgt)

Zeedierenjager



U.S.A. →

**Newyorkse vismarkt in handen van Maffia**

De *Fulton Fish Market* van New York waarover we vroeger in HVB een reportage wijdden (HVB 5/1990 pag 16) blijkt nu volledig in handen van de maffia te zijn. De markt is in handen van van de bende van *Frank Fogliano*, bijgenaamd *De Vis*. Hij is een handlanger van de *Genoveses*, de machtigste van de vijf maffia-clans in New York. Aangenomen wordt dat de *Genoveses* een 'belasting' van 20% heffen op alle vis die in de stad wordt gegeten. Omdat vis bederfelijk is, hebben vrachtrijders er belang bij dat de wagen zo snel mogelijk wordt uitgeladen. Zonder *belastinggeld* aan de bende van *De Vis* te betalen kom je echter achteraan de lijst. Hetzelfde geldt voor de viskopers. De mensen die de goederen laden vragen een fors bedrag aan zogenaamd *parkeergeld* aan degenen die de vis komen ophalen.

SIBERIE →

**300 op Alaska Pollak**

In de *Zee van Ochotsk* (tussen Oost-Siberie en de Koerilen-eilanden) zijn 250 vissersvaartuigen en nog een 509 verwerkingsschepen actief met de visserij op *Alaska Pollak*. Deze rond vis is de belangrijkste grondstof voor de visverwerkende industrie. De aanvoer uit de *Zee van Ochotsk* bedraagt dagelijks 15.000 ton.

CANADA →

**Milieubewust vissen**

In Canada wordt een cursus georganiseerd die dit jaar nog aan 1000 vissers zal leren hoe ze milieubewust kunnen vissen. Het is de bedoeling de visserij in de Canadese wateren zodanig te organiseren dat het beroep ook in de toekomst kan blijven voortbestaan. Er

wordt in de opleiding gekeken hoe het vistuig selectiever gebruikt kan worden en hoe ongewenste bijvangst zoveel mogelijk uitgeschakeld worden, ook wordt geleerd hoe sommige kweekgebieden best vermeden worden. Het programma dat tien dagen in beslag neemt, geeft de vissers verder ook een ruimer inzicht in de milieuproblematiek.

SPANJE →

**Overall oorlog**

De Spaanse vissers zijn via de media vooral bekend geworden door hun visserijoorlog tegen Canada, maar ook elders in de wereld is men niet zo blij met de Spaanse aanwezigheid. In Ierland zijn vanaf begin april al zes Spaanse trawlers opgepakt omdat men deze ervan verdenkt illegale vismethoden te gebruiken.

Eén en ander is het gevolg van de overcapaciteit van de Spaanse vloot, die 19 000 schepen telt. Ruim 2 000 daarvan vissen buiten Spaanse wateren, een armada die erg gevreesd wordt wegens haar agressieve vispraktijken.

GROOT-BRITANNIE →

**Vis zonder stress**

In Engeland heeft ene *Alistair Jerett* van de afdeling 'Crop & Food Research' van 'Nelson Seafood Research Unit' een wondermiddel ontworpen om de kwaliteit van de gevangen vis te verbeteren. Het middel heet *AQUIS-S* en het wordt in het water uitgestrooid à rato van 17 delen per miljoen waterdeeltjes. Het produkt heeft een kalmerende werking op de vis die als het ware in slaap gewiegd wordt... vooraleer de netten uitgegooid worden en de vis gevangen wordt. Volgens de uitvinder blijft de 'ontspannen' vis die zo gevangen wordt langer fris en dit door de energie te bewaren die anders verloren gaat in het gevecht dat de vis levert tegen zijn vangenneming. Door de stress te

verminderen blijft meer energie in de spiercellen nadat de zuurstoftoevoer gestopt is. De natuurlijke glans en de kleur wordt behouden en het vlees blijft er ook stevig door.

ESTLAND - LETLAND →

**Conflict met Letten**

De kustwacht van *Estland* heeft verschillende Letse vissersvaartuigen aangehouden en hen verplicht de Estse wateren te verlaten. *Letland* vist al sinds mensenheugnis op de Estse kust. Sinds de twee Baltische staten onafhankelijk geworden zijn wil Estland zich houden aan een 12-mijlszone.

WERELD →

**Aquacultuur moet redding brengen**

*China* bleef in 1993 's werelds belangrijkste visproducent, zo blijkt uit de jaarboeken van de FAO (Wereld Gezondheidsorganisatie) die later dit jaar gepubliceerd wordt. Het land slaagde erin de produktie van 15 miljoen tot 17,57 miljoen ton te verhogen. Ook *Peru* (tweede wereldproducent) slaagde erin een groter deel naar zich toe te trekken en haalt nu een totale produktie van 8,45 miljoen ton. Derde is *Japan* (8,13). Waar het niet goed gaat is in de *Russische federatie*. Ooit een van de grootste 'visnaties' zag men daar de produktie terugvallen tot 4,46 miljoen ton. Vermeldenswaard is verder dat de toename in de wereldproduktie — die nu voor het eerst over de 100 miljoen ton gaat — bijna geheel op rekening van de aquacultuur geschreven moet worden die nu al goed is voor 16 miljoen ton. Om tegemoet te komen aan de behoeftes van de steeds maar groeiende wereldbevolking zou de aquacultuurproduktie in de komende vijftien jaar moeten verdubelen, aldus de FAO. De FAO verwittigt tenslotte ook nog de landen die over een industriële vloot beschikken: 'Op korte tot middellange ter-

# N.V. HOSTYIN

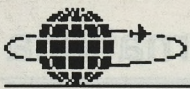
(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

*Voor een vlugge bediening!*

Fortstraat 27, Costende — Bruggeluan 12, Brodono

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



mijn zullen de naties hun produktie moeten beperken teneinde de stocks terug op peil te krijgen'.

Onderzoek heeft verder uitgewezen dat de visserij 'één van de minst efficiënte industrieën ter wereld is'. Wereldwijd wordt jaarlijks voor 70 miljard US\$ gevangen, maar het vissen zelf kost 124 miljard \$. Het verlies wordt opgevangen met staatssteun en fraude. Volgens diezelfde bron zou de EU eenzelfde volume vis kunnen vangen met 40% minder schepen dan nu.

NOORDZEE ————— ➔

**Weer meer walvisachtigen**

Ze nemen de laatste jaren in de Noordzee weer toe, walvisachtige zeezoogdieren als *bruinvis* en *dolfijn*. Een verheugend verschijnsel, omdat daaruit blijkt dat de Noordzee de slechtste jaren achter de rug heeft. Dit is de mening van bioloog *Henk Baptist*, werkzaam bij het Nederlandse Rijksinstituut voor Kust en Zee.

De man telt nu al 10 jaar de walvisachtigen. Een periode waarin een vertraagd herstel van de bruinvis zichtbaar is. Vertraagd omdat onder meer PCB's worden gezien als remmend op de voortplantingscyclus. Een mogelijke tweede factor tot een vertraging in het herstel ziet *Baptist* in de Deense staand-wantvisserij. Ook heeft hij de indruk dat er nogal wat netten los staan in zee, vrijdrijvend. Als je weet dat Deense biologen schatten dat er per jaar tussen de 3000 en 7000 bruinvissen in deze netten verdrinken dan is het duidelijk dat deze visserij het herstel van de bruinvisstand vertraagt. De boomkorvisserij is voorzover men weet echter geen bedreiging voor de populatie. Slechts incidenteel komt een bruinvis aan dek van een boomkorvaartuig. Een zee met veel van deze dieren, is een zee die redelijk gezond is. Het zijn immers kwetsbare dieren die onmiddellijk reageren op verontreiniging; echte milieu-indicatoren.

De laatste publikaties spreken van ca. 80.000 bruinvissen rond de 60° NB. Van de Duitse Bocht tot Denemarken zou het om 15.000 tot 25.000 bruinvissen gaan.

En de nadere walvisachtigen?

\* De *witsnuitdolfijn* blijkt het meest voor te komen van november/december tot en met juni, tijdens de trek. Langs de Britse kusten worden de grootste concentraties aangetroffen, vooral in die tijd dat de haring paait. Na deze tijd verspreiden de dolfijnen zich weer over de gehele Noordzee.

\* Steeds vaker wordt de laatste jaren de *dwerfvinvis* waargenomen, een walvis die tot 10 meter lang kan worden.

\* De *griend* lijkt eveneens algemener te

worden, zeker in de noordelijke Noordzee, maar soms trekken er al scholen door Het Kanaal. *Baptist* houdt er wel rekening mee dat het een schijnbare toename kan zijn, gevolg van frequenter waarnemen.

\* Volgens dezelfde wetenschapper bestaat de stellige indruk dat de *orca* de laatste tiental jaren steeds zuiderlijker in de Noordzee voorkomt. Ze worden al aangetroffen op 60°/61° NB. Er komen verder geregeld meldingen uit de Schotse wateren, van Noorwegen en zelfs al uit de wateren ten westen van Denemarken.

NEDERLAND ————— ➔

**SCH 123 haalt ISO 9002-certificaat binnen**

In april is het ISO 9002-certificaat voor 'visserijwerkzaamheden en verwerking van vis aan boord' uitgereikt aan de 'Zeeland' SCH 123, een schip van HVB-abonnee *Jaczon BV*. De SCH 123 wordt meteen het eerste vissersvaartuig dat het inmiddels bekende kwaliteitscertificaat krijgt. Het wordt alleen verleend als de aanvrager de kwaliteit tot in de puntjes verzorgt.

De 'Zeeland', die in december 1989 in de

vaart is genomen, is dan ook voorzien van een hypermoderne mechanische en elektronische uitrusting om vis op te sporen en te vangen. Kwaliteit wordt echter niet alleen bepaald door het materieel, maar ook door de mentaliteit van de bemanning en de manier van werken.

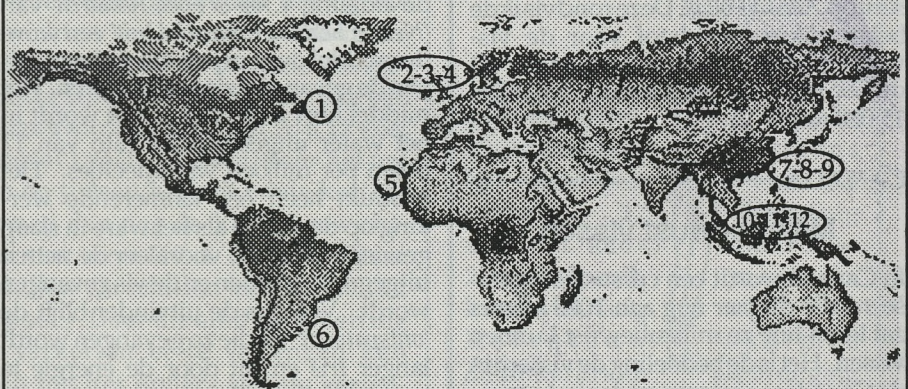
De 'Zeeland' is een 115 meter lange diepvriestrawler, waarmee in de West-Europese wateren op hoofdzakelijk *makreel*, *horsmakreel*, *haring*, en *blauwe wijting* wordt gevist. De vis wordt aan boord gesorteerd, verpakt en ingevroren. In totaal zijn er 40 opvarenden op de 'Zeeland', die Scheveningen als thuishaven heeft. Het merendeel van de vangsten is bestemd voor export binnen Europa en naar West-Afrika en het Verre Oosten.

JAPAN ————— ➔

**Japanse vis niet meer welkom in EU**

De Europese Unie heeft de invoer van bepaalde zeeproducten uit Japan op de verbodenlijst gezet omdat ze niet zouden voldoen aan de strenge eisen van de Unie. Het gaat om St-Jacobschelpen, garnalen en surimi, waarvan vorig jaar 6 000 ton ingevoerd werd.

**OVERAL VISSERIJJORLOGEN**



1 Noordwestelijke Atlantische Oceaan. Sinds begin maart heilbotoorlog Canada-Europese Unie (Spanje en Portugal)

2-3-4 Noordoostelijke Atlantische Oceaan. Kabeljauwoorlog tussen Rusland en Noorwegen enerzijds en vissers uit IJsland en de Fär Öer anderzijds: bij Smuttshullet (3) en Svalbard (4).

5 Centraal-oostelijke Atlantische Oceaan. Tonijnoorlog tussen de Spaanse lijnvissers en Franse en Britse drijfnetvissers

6 Zuidwestelijke Atlantische Oceaan. Kapers uit Azië. De Argentijnse marine beschoot een vissersboot uit Taiwan, waarop de bemanning in de sloepen moest.

7-8-9 Noordwestelijke Stille Oceaan. In de Zee van Ochotsk daalt de vangst van 'Alasca-pollock' gestaag. In de delen van de Exclusieve Economische Zone van Rusland wordt ook overbevestigd door Koreanen en Chinezen en door schepen onder Panamese vlag. De Russische marine aarzelt niet om met geweld op te treden. Twee Chinese vissers werden gedood. Bij de door Japan en Rusland betwiste Koerilen woedt een kraboorlog. Er wordt op vissers geschoten.

10-11-12 Centraalwestelijke Stille Oceaan - De visrechten in Zuidchinese Zee zijn algemeen betwist tussen China, Taiwan, Vietnam, Maleisië, de Filippijnen en Broenei. Bij de Spratly Eilanden wordt het conflict ook gewapend uitgevochten. Volgens Vietnam kaapte China het eiland; wegens misbruik nam China Filippijnse vissers gevangen. Onde meer op Noord-Luzon wordt met dynamiet gevist die geleverd wordt door dezelfde Filippijnse kustwacht die het verboden met dynamiet vissen moet controleren.