



** fotoreportage:*
nieuwpoortse visserij
in de kijker

** waar gaan we naartoe:*
weet jacky maes het?

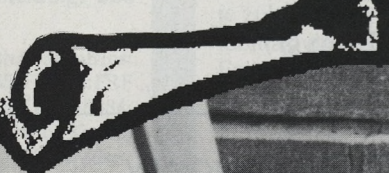
** essay:*
op- en neergang
van het oostendse
vissersproletariaat

** interview:*
henri vantorre

** te water:*
Z 45 Stephanie

** bedrijfsbezoek:*
MaK

Moet Belgische
vissersvloot nog
kleiner worden?



Full power in service!



ABB = your marine partner for:
Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

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

63

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 Marcl Oy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock, Juul De Vocht,

De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove,

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

NIEUW! Redactie, publiciteit en alle
correspondentie naar HVB,

p/a Dorpstraat 121,

B-8450 Bredene.

Tel. en fax: 059/32 55 59

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

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12
opeenvolgende nummers startend vanaf
de betaling) door storting van 112 gul-
den op rekeningnummer 64.14.29.592
t.n.v. vzw Liefkemores [Generale 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.

Omslagfoto: Guido Walters



Hersenspoeling

SOMS GELOOF IK mijn eigen ogen niet. De gelaten-
heid waarmee ik goedopgeleide vrienden naar het stempel-
lokaal zie trekken om voor de rest van hun leven nergens meer
aan de bak te geraken, dezelfde gelatenheid waarmee ik andere
talentvolle vrienden de boeken zie neerleggen om nooit meer
iets te ondernemen... het lijkt mij niet van deze wereld te zijn.
Toch betreft het hier geen wereldvreemde fantasten die liever al
spelend dan al werkend door het leven gaan (een houding waar overigens wel iets
voor te zeggen valt, maar dat moet je hén op zo'n moment vooral niet zeggen);
neen het zijn stuk voor stuk mensen die uit Arbeid & Ondernemen hun
levensvreugde plegen te halen.

En toch: de dop, de griffie. Ik geloof mijn oren niet als ze me zeggen hoe dat
komt: het is de loonmassa die te groot is, de RSZ die te hoog is, de pensioenlast
die te zwaar weegt...

— 'Wie zegt dat?' zo wil ik dan altijd weten.

— 'Wel,' zo luidt het antwoord telkens weer, 'iedereen zegt dat!'

— 'En jij, wat zeg jij?'

— 'Euh ik? ik zeg dat ook.'

Ik zei het al: ik geloof mijn oren niet. Dat zijn dan de mensen die gisteren nog
op zoek waren naar het gat in de markt; dat zijn de mannen die de voorbije week
nog creativiteit, originaliteit en spitsvondigheid te gelde maakten. En als je hen
een levensbelangrijke vraag stelt dan kunnen ze alleen maar voorgekauwde
ideeën herhalen: 'Iedereen zegt dat!'

Nu ben ik absoluut geen allesweter en mocht ik de oplossing voor 's lands
problemen kennen dan was ik nu waarschijnlijk geen editoriaal aan het schrijven
(mensen die alles weten hebben hun valiezendragers om zo'n dingen te doen).
Maar één ding weet ik wél heel zeker: als iedereen het ergens zo grondig over
eens is, dan is er gegarandeerd hersenspoeling in het spel.

Er moet dus bezuinigd worden, want het moet van Europa. Nu weet ik wel dat
het niet goed staat om kritiek op het verenigde Europa te spuien, maar ik doe het
toch. Luister goed: Europa is een valkuil waar we met z'n allen in terecht komen!
We moeten nu maar eens ophouden met luisteren naar de ronkende volzinnen van
hen die ons die hele Europese winkel willen verkopen. En we moeten eens kijken
naar de feiten en wel hier ter plekke op de kaaien!

* Moest heel die eengemaakte markt er dan uiteindelijk niet komen om beter te
kunnen concurreren tegen Japan en de Verenigde Staten? En hoe komt het dan
dat de leden van de Europese Unie vooral handel met elkaar blijken te drijven?
Nu heb ik van economie niet veel kaas gegeten, maar wanneer al die landen hun
concurrentievermogen aan het aanscherpen zijn (het Verdrag van Maastricht,
weet je wel), dan zijn ze toch vooral bezig elkaar naar het sociale kerkhof te
concurreren. Waarvoor dient die Europese Unie dan eigenlijk?

* Voor de rest hebben wij een kort geheugen. Enige jaren geleden zwaaiden ze
daar nog met cijfers, plannen, witboeken en projecten waaruit moest blijken dat
de open binnengrenzen voor zó'n toename van de Europese concurrentiekracht
zouden zorgen dat dit miljoenen werkplaatsen zou opleveren. Waarom blijkt dan
dat die eengemaakte autosnelwegen eigenlijk dienen om de goedkoopste spullen
(vis uit Polen bijvoorbeeld) zo snel mogelijk naar de duurste winkels te brengen?
Tewerkstelling? Je moet maar eens rond je kijken!

* Niets is nog wat ze zeggen dat het is. Heel het Europese quotabeleid was erop
gericht de vissstapel te beschermen, zodat de vissers ook in de toekomst rustig hun
beroep zouden kunnen uitoefenen. 'Downsizing' was ook in de visserij het
toverwoord. Minder vaartuigen, minder vermogen, minder reders, minder vis-
sers. We zijn nu zoveel jaar later en zoveel ecu's verder; de Belgische vloot is tot
onder zijn leefbaarheids grens *gedownsized* en wat blijkt? Nog steeds blijken er
hier teveel vaartuigen te zijn. Teveel? Je moet nu echt eens rond je kijken!

* En dat gaat zo maar door. Moeten de pensioenen omlaag? Je moet eens vragen
aan de gepensioneerde visser hoeveel hij maandelijks toegestopt krijgt. Moet het
stempelgeld omlaag? Breek me de bek niet open, ik weet er alles van. Is de
Belgische loonlast te hoog? Je moet thuis eens aan het zappen slaan, zo tussen
zeven en acht uur, als je op twintig televisiezenders het nieuws kunt volgen en
je zult het zien en horen: in al die landen zal iemand de kijkers vertellen dat de
loonlast daar te hoog is. Waarom? Omdat het moet van Europa!

En nu een hele goeie: weet je wat ze in Polen zeggen? Laat me toe een Philips-
directielid in Polen te citeren: 'Als ze loonsverhoging eisen, zeggen wij: Prima.
Maar dan gaan wij naar de Sovjetunie. Daar zijn de lonen nog lager.' (*)
Ja, mijn vrienden hebben gelijk: 'Iedereen zegt het'. Maar ik geloof mijn ogen
en mijn oren niet. Hersenspoeling is het, zeg ik, en niets anders.

Flor Vandekerckhove

(*) 1995 'De opvoeding van Polen' in De Groene Amsterdammer, jaargang 119, nummer 48, p. 8.



Stapelloop Z.47 Stephanie in Zeebrugge

Honderste vaartuig van scheepswerf De Graeve: zeker niet het laatste

SINDE DE OPRICHTING van de scheepswerf door Leon De Graeve, 50 jaar geleden (1946), heeft het Zeebrugse scheepsbouwbedrijf precies honderd vaartuigen afgeleverd. Bouwnummer 100, de Z.47 Stephanie, liep vorige zaterdag van stapel. Voor scheepswerf De Graeve betekent dit zeker niet het einde. Het casco voor de volgende Eurokotter is in aanbouw in Polen en de eerste segmenten voor een nieuwe treiler van 37 meter liggen al klaar.



Reder Vantorre en zijn echtgenote, omringd door peter burgemeester Moenaert, meter Stephanie Vantorre en visserij-aalmoezenier Demaeght. (foto gw)

Reder Louis Vantorre-Crevits, eigenaar van de Z.45, was in de jaren '80 schipper op de N.15 *De Kottens* van Roger Calcoen, (34,80 m., 1.200 pk), werd er vervolgens mede-eigenaar van en nam het Nieuwpoortse vaartuig in '88 uiteindelijk volledig over. Het boomkorvaartuig werd omgedoopt tot Z.15 *Stephanie*, genoemd naar zijn toen 13-jarige dochter. In 1993 nam de Blankenbergenaar ook de rederij *Blue Angel* en de gelijknamige Z.60 (36,25 m., 1.200 pk) over van Constant Couwijzer.

Vorig jaar verkocht Louis de Z.15 aan de BVBA *Zeearend* uit Knokke-Heist (nu O.15 *Zilvermeeuw*) om een

nieuw vaartuig op stapel te zetten en wel bij De Graeve onder het registratienummer Z.45. Het vaartuig kreeg opnieuw de naam '*Stephanie*' opgeschilderd en de ondertussen negen jaar ouder geworden redersdochter was nogmaals meter. Het peterschap werd aangeboden en aanvaard door Brugse burgemeester *Moenaert*.

Onder grote publieke belangstelling gleed het gedeeltelijke afgewerkte casco van de nieuwe Z.45 *Stephanie* op zaterdag 1 juni te water. Het gaat (opnieuw) om een stalen boomkorvaartuig van 37,5 meter lengte, 8,5 m. breed en een holte van 4,7 m.

Het schip wordt aangedreven door een Stork-motor van 1.200 pk. De kostprijs bedraagt 130 miljoen frank.

Bouwnummer 100

Scheepswerf Léon De Graeve, officieel opgericht door de vader van Roger De Graeve op 4 april 1946, begon na de oorlog met de bouw van houten vaartuigen van 17 tot 21 meter. Het eerste was de Z.554 *Yolanda-Anna* voor rederij *Debra-Degroote*. Het werden er 29 met als laatste de Z.582 *Eldorado* voor *Staf Decloedt* (1964). De omschakeling op staalbouw dateert van 1962. Het eerste stalen vaartuig was de Z.520 *Car Whem* (135 pk) voor *Camiel Desmidt*. Intussen zijn de vaartuigen steeds groter geworden. De Graeve leverde er ondertussen al 70 af. Het 71ste, bouwnummer 100, is de Z.45 *Stephanie* die op zaterdag 6 juli officieel in de vaart komt.

Net voor de tewaterlating sprak *Roger De Graeve* de geruchten tegen dat het einde van de werfwerkzaamheden nabij is. '*Ons familiebedrijf blijft bestaan en wij blijven onze veertig mensen werk verschaffen*' galmde het over de omstanders. Het is trouwens niet de eerste keer dat het einde van de werf wordt aangekondigd. Ook in 1987, toen de Z.60 en de Z.105 op stapel stonden, circuleerden gelijkaardige geruchten. Intussen bestaat de scheepswerf nog steeds en liggen de eerste segmenten voor een van de volgende vaartuigen voor iedereen zichtbaar op het werfsterrein.

Met de regelmaat van de klok bleef De Graeve nieuwe vaartuigen afleveren. De laatste jaren waren dat achtereenvolgens de Z.162, Z.98 (afwerking), Z.99, Z.121, Z.519, Z.54, Z.97, Z.69, nu de Z.45 en daarmee houdt het zeker niet op, maar Roger De Graeve wil er niet meer over kwijt. (gw)





Foto boven. De bemanning: Rudy Moens (schipper), Willy Ceukelinck (stuurman), Beni Valcke (motorist), Guy Vantorre (hulpmotorist), Diego Vandierendonck (matroos), Gunther Bogaert (matroos) en - niet op de foto - Bart Van Hove (scheepsjongen). (foto gw).

Bladzijde vullende foto vooraan de reportage: De champagnefles spat uiteen tegen de boeg van de nieuwe boomkotreiler, waarmee het sein gegevens is voor de tewaterlating van de Z.45. (foto gw)

Zestien nieuwe vaartuigen in jongste vijf jaar

Geen voor Oostende!

De indruk bestaat dat er de jongste jaren nauwelijks nieuwbouw was. Er mogen dan wel meer vaartuigen weggevallen zijn dan bijgekomen, toch kwamen de voorbije vijf jaar zestien nieuwe vissersvaartuigen in bedrijf. Opvallend is dat er geen enkel voor Oostende bij was. De eigenaars zijn nagenoeg allemaal aan de oostkust te zoeken. In enkele gevallen zijn de werkelijke eigenaars Nederlanders. De nieuwste vaartuigen zijn: Z.45 Stephanie, BVBA Blue Angel, Blankenberge (jul. 96); N.350 Ingrid, NV Semper Confidens, Knokke-Heist (feb. 96); Z.69 Atlantis, De Kaper Rederij BVBA, Knokke-Heist (jul. 95); Z.474 Limanda, NV Argo, Knokke-Heist (aug. 94); Z.97 Jeanne, Jakoba BVBA, Zeebrugge (jun. 94); Z.54 De Bounty, BVBA Rederij De Bounty, Knokke-Heist (sep. 93); Z.519 Rachel Sarah, White Horse BVBA, Brugge (maa. 93); Z.47 De Marie Louise, BVBA Rederij Saturnus, Knokke-Heist (jun. 92); Z.121 Deborah, BVBA Rederij Seabird, Knokke-Heist (jun. 92); Z.186 Shannon, BVBA Firma Louis Crevits en zonen, Zeebrugge (nov. 91); Z.99 Terra Nova, BVBA Terra Nova, Zeebrugge (okt. 91); B.601 Van Maerlant, NV Rederij Van Maerlant, Zeebrugge (aug. 91); O.229 Liberty, BVBA Lasat-Corveleyn, Antwerpen (jun. 91); Z.98 Op Hoop van Zegen, Rederij Op Hoop van Zegen, Zeebrugge (mei 91); BOU.201 Adriana-Maria, NV Rederij Noordpas, Brugge (apr. 91); Z.162 Van Dyck, NV Bunkers-Dobbelaere, Knokke-Heist (jan. 91)



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**

**LONGUEVILLE
MOTOREN**

TEL (03) 225 04 44
FAX (03) 233 50 71

**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

Visquota volgende zes jaar dertig tot veertig procent lager?

'Landen die te weinig hebben gedaan om hun visserijcapaciteit af te bouwen zullen daarvoor de komende jaren extra boeten', zo waarschuwde Europees commissaris voor Visserij, Emma Bonino. Ze zei dit vorige week tijdens de voorstelling van het programma voor de komende zes jaar dat scherp zal snijden in de vangstmogelijkheden en de vlootomvang. Ze vindt dat alle pogingen om overbevissing tegen te gaan onvoldoende resultaten hebben gehad. Uit recent wetenschappelijk onderzoek zou blijken dat de bestanden veel erger zijn aangetast dat tot voor kort werd aangenomen.

OMDAT DE UITPUTTING van de visbestanden drastische maatregelen vraagt, stelt de Europese Commissie (EC) opnieuw een inkrimping van de Europese visserijvloot voor met gemiddelde van 40 procent tussen 1997 en 2003. Door de modernisering van de vaartuigen stijgt de vlootcapaciteit binnen de EU echter jaarlijk al met

2%. Volgens Bonino leverde de inkrimping van de vloot tijdens de vorige meerjarige oriëntatieplannen (MOP's) amper acht procent op. Met het nieuwe MOP wil zij nu een aanzienlijke herstructurering van de Europese visserijvloot en een forse reductie voor bepaalde vissoorten bereiken. Voor een aantal belangrijke soorten

(kabeljauw, platvis, haring) wil de Commissie over dezelfde periode de quota reduceren met 30 tot 40 procent. In de Noordzee, het oostelijk Kanaal en ten westen van Schotland moet er 40% worden gesnoeid in kabeljauw-, schelvis-, koolvis-, wijting-, makreel- en haringquota. In dezelfde zone is een reductie van 30 procent op tong, schol en garnaal noodzakelijk. In de Ierse Zee stelt de Commissie een vangstbeperking met 40 procent voor alle vissoorten voor. Deze maatregelen zijn volgens Bonino nodig om de visserij voor de toekomst veilig te stellen.

Toestand kritiek

Achter de drastische maatregelen zit een rapport dat een groep onafhankelijke experts aan de Commissie overmaakte. Daarin constateren

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

nv NORTH SEA BUNKERS belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS“

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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

zij dat de visbestanden er nog altijd op achteruit gaan. Er zou zelfs sprake zijn van een 'biologische *collaps*', waarbij alleen snelle maatregelen het tij zouden kunnen keren. Daarom wil Bonino dat de Raad van Ministers dwingende richtlijnen uitvaardigt. Omdat er ook sociale consequenties aan het programma vastzitten wil Bonino de kustvisserij ontzien. Die tak van de visserij stelt het meeste mensen aan het werk, terwijl de vangsten er geringer zijn. Voor de sociale begeleiding tijdens de eerste fase (1997-1999) wil de EC zeer veel geld uittrekken. Voor de tweede fase kan ze nog geen bedrag opgeven omdat dit afhankelijk is van de nieuwe begroting. De maatregelen die de EC heeft opgesteld moeten in september door de Raad van Visserijministers worden goedgekeurd.

Confrontatie

Bonino wil de wetenschappers en de verantwoordelijken van de vissers- en redersbonden tegenover elkaar krijgen op een contactraad. Dergelijke confrontatie kan voor vuurwerk zorgen. Zelf gelooft zij niet in de bevindingen van de vissers dat er genoeg vis rondzwemt. *'De vissers missen een globaal overzicht. Zij jagen op vis en stellen vast dat zij vangsten maken en er dus nog steeds genoeg vis zit, zij het soms wat minder dan vroeger. De wetenschappers hebben wel een globaal overzicht en zij noemen de toestand kritiek'*.

De voorstellen van de commissaris moeten in nationale programma's worden omgezet en liefst nog voor het einde van het jaar. Daarbij zullen de inspanningen die de lidstaten in het verleden leverden om hun visserijcapaciteit te verminderen een rol spelen. (gw)

De Jessica ingehuldigd

Op vrijdag 14 juni wordt in het heemkundig museum Sincfala te Heist (Pannestraat 140) de garnaalschuit 'De Jessica' ingehuldigd die vlak voor dat museum haar laatste rustplaats gevonden heeft. Op die dag wordt dan ook om 19 uur een plechtigheid gehouden, met toespraken en een optreden van de Heistse Klakkertjes.

Moet Belgische vloot nog 10 % inleveren?

Onze vloot is de laatste jaren reeds aanzienlijk afgebouwd, voor wat het motorvermogen betreft voldoet België aan de MOP-normen. Het is evenwel niet onmogelijk dat er nog inzake tonnage moet afgebouwd worden, hetgeen overigens ook zonder opgelegde maatregelen kan bereikt worden.

In Nederland liggen de kaarten aanzienlijk moeilijker. Onze Noorderburen hebben nog niet zoveel afgebouwd. Zowel qua tonnage (+ 69 %) als in vermogen (+ 17%) zit de Nederlandse vissersvloot ver boven het plafond. Dat de betekent dat Nederland in de toekomst niet langer automatisch toegang krijgt tot de structuurfondsen.

NMKN zegt kredietdossiers op

De NMKN heeft niet minder, maar ook niet meer, dan twee kredietdossiers effectief opgezegd en zit nog met een vijftiental probleem-dossiers. De houding van de NMKN verontrust nog meer reders met afbetalingsproblemen. Als ze na diverse aanmaningen hun lening niet tijdig kunnen aflossen wacht hen immers hetzelfde lot. De kredietmaatschappij kan dan ofwel de onmiddellijk betaling van de openstaande lening opeisen of rechterlijk beslag laten leggen op het patrimonium van de onderneming. Voor een rederij is dat so-wie-so het vaartuig en eventueel andere onroerende eigendommen. Het gevolg laat zich raden. De dusdanig geschapen situatie is gesneden koek voor de Nederlanders die aan quota-hopping doen. Zo ver zal het echter niet komen. De voorbije weken voerden vertegenwoordigers van de Rederscentrale besprekingen met het kabinet van de Vlaamse minister van Economie, Eric Van Rompuy, om een oplossing te vinden. Die lijkt dan ook gevonden door het mobiliseren van middelen uit het onlangs opgerichte investeringsfonds (zie ook elders in dit blad). Waarmee natuurlijk niet gezegd is dat alle problemen van de baan zijn.

Steunfonds Kevin

Momenteel loopt in het Oostendse een actie om geld bijeen te krijgen om de elfjarige Kevin Durie een operatie in de U.S.A. te laten ondergaan. Zodoende hopen de ouders hun zoon te genezen van en spastische verlamming. Ook omdat deze operatie zeer kostelijk is werd daarom

een steunfonds opgericht.

Kevin is enig kleinkind van Roger Durie, gewezen schipper van de O 344 Anita van de rederij Seghers. Vissers die willen helpen kunnen contact opnemen met hun oud-collega op telefoonnummer 059 / 50.57.46.

Polyship-casco ingesteld: 250.000 frank

In Oostende wordt men stilaan een en ander gewoon. Enkele dagen nadat een in beslag genomen jacht een nieuwe eigenaar vond voor de ronde som van 1.000 frank, werd een kostbaar casco in met polyester versterkte glasvezel te koop aangeboden.

Het casco staat in de montagehal van de werf Béliard-Polyship die op 24 februari 1994 failliet werd verklaard. Het vaartuig heeft, volledig afgewerkt (goed voor transport van 220 passagiers) een waarde van 250 miljoen frank. Het is dat onafgewerkt casco, met inbegrip van de materialen voor de opbouw en uitrusting van het vaartuig, waaronder twee waterjets Deutz van 2.285 pk en alle zetels, dat openbaar werd verkocht. Het casco is eigendom van opdrachtgever Sea Flight International II NV.

Er daagden twee gegadigden op. De voorlopige toewijzing gebeurde op een bod van 250.000 frank. Hoger bod is alsnog mogelijk.

Omdat het de bedoeling was om vijf snelle passagiersschepen te bouwen werden ook voor de andere vaartuigen vennootschappen opgericht: Sea Flight International III NV (kapitaal 53.000.000 fr.), Sea Flight International IV NV, (kapitaal 53.000.000 fr.) en Sea Flight International V NV, (kapitaal 53.000.000 fr.) (gw)

REDERIJEN

Bijkomende steun Vlaamse regering

In de voorbije maand werden een aantal alarmerende berichten de wereld ingestuurd over de financiële problemen in de visserijsector. Opvallend daarbij was de mediaaandacht die de Oostendse reder Norbert Hennaert kreeg. Het voortbestaan van zijn rederij kwam in het gedrang, ook al omdat zijn vaartuig O 231 op een nieuwe motor lag te wachten; motor die niet geleverd werd omdat de reder daarvoor geen kredieten kreeg. Verder had de kredietinstelling NMKN reeds overwogen twee kredietdossiers op te zeggen omdat de betrokken reders geen aanvaardbare financiële inbreng meer konden of wensten te doen. De financiële problemen waarmee een aantal rederijen ter zeevisserij momenteel te kampen hebben, heeft de Vlaamse minister Van Rompuy doen beslissen het Redersfonds met vijf miljoen frank werkmiddelen uit te breiden. Dit Redersfonds is indertijd opgericht om tijdelijke financiële problemen bij de rederijen, o.a. op het vlak van de brandstofkredieten, op te vangen. Door de vele moeilijkheden waren de werkmiddelen ervan teruggevallen van 10.000.000 op 1.000.000 frank.

VISSERS

Nieuwe stempelkaart

Sinds 1 juni maken de 'erkende zeevissers' gebruik van een nieuwe controlekaart: de nieuwe stempelkaart C3-Zeevisser. Het betreft hier geen routineuze administratieve hernieuwing, maar een ingrijpende maatregel die voor de vissers erg belangrijk is. Wie over een nieuwe stempelkaart beschikt valt immers onder de hoogste werkloosheidscode. Wie niet aan de voorwaarden voldoet valt in een ongunstig werkloosheidssysteem. Daarnaast wordt ook de papierwinkel voor deze erkende vissers vereenvoudigd. Bij afmonstering dienen zij geen document C4 meer in te dienen of een C3 2 gedeeltelijke werkloosheid; zij kunnen uitsluitend gebruik maken van de nieuwe stempelkaart C3-Zeevisser. Het correcte gebruik van deze stempelkaart dient echter wel bijzondere aandacht. Slordigheid kan voor de betrokkenen verregaande gevolgen hebben.

Erkenning

Niet iedereen komt in aanmerking om over dergelijke kaart te beschikken. Zij moet door de visser uitdrukkelijk aangevraagd worden via de uitbetalingsinstelling (vakbond) die de aanvraag overmaakt aan het Nationaal Paritair Comité voor de Zeevisserij. Daar wordt over de aanvraag beslist en wordt de erkenning desgevallend toegekend. Wie als zodanig erkend wordt, moet deze aanvraag ook nog jaarlijks hernieuwen.

Om erkend te worden moet aan bepaalde voorwaarden voldaan worden. Op 1 april moet de visser 120 gemonsterde dagen bewijzen in de 12 maanden voorafgaand aan de aanvraag. Indien deze geen 120 gemonsterde dagen heeft, kunnen sommige dagen daar echter wel voor meetellen: arbeidsongeval, ziekte, betaald verlof, tewerkstelling als visser onder EG-vlag, opleiding in visserijonderwijs. Voor elk van die gevallen moeten bewijsstukken aangebracht worden. Wie erkend wordt krijgt een attest dat hij onmiddellijk overmaakt aan zijn vakbond.

Wie momenteel nog steeds niet aan de voorwaarden voldoet kan de aanvraag heel het jaar doen vanaf het ogenblik dat hij 120 dagen kan bewijzen in 12 opeenvolgende maanden.

Tombola visserijschool

Naar aanleiding van de opendeurdag van de Oostendse vestiging van het provinciaal maritiem instituut (visserijschool) werd een tombola georganiseerd. Onderstaande nummers geven recht op een prijs die evenwel voor 29 april opgehaald dient te zijn in de school, Mercatorlaan 15 te Oostende. De prijzen kunnen afgehaald worden op maan-, dins-, donder- en vrijdag van 8,30 tot 12 uur en van 13,30 tot 17,30 uur. Op woensdag van 8,30 tot 12 uur.

03026	04954	09412	14445	17272
03361	04971	09702	14644	17276
03412	06000	09732	14947	17748
03486	06080	09891	15415	17877
03638	06469	09893	15418	19522
03740	07367	13107	15545	19538
04013	07459	13240	15546	19764
04044	07498	13370	15830	19920
04436	07820	13474	15944	19956
04456	09206	13623	17012	
04758	09313	14064	17168	

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

— Erkend servicestation —

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

Scheepsmotoren

MaK voegt nieuwe M25 toe aan scheepsdiesel-gamma

DE KEUZE VAN een scheepsmotor is het resultaat een weloverwogen beslissing waarbij prijs en kwaliteit letterlijk tot nadenken stemmen. De koper moet immers met miljoenen over de brug komen. En de keuze doet ertoe: de scheepsmotor is een vitaal onderdeel voor elk vaartuig. Over de aankoop of vervanging van een scheepsmotor ligt menig reder wellicht wel een nachtje wakker.

ONTWERPEN EN BOUWEN van scheepsmotoren is een vak apart. Dat kan men best zien bij een bedrijfsbezoek. HVB kreeg enkele weken geleden de kans om nogmaals de machinefabriek van MaK in Kiel te bezoeken. Dergelijke ervaring is een buitenkansje dat we niet laten liggen. Het blitzbezoek van dat we vier jaar geleden (*) al maakten, werd dus graag nog eens overgedaan. De bemaalde MaK-motoren draaien ook op enkele grote Vlaamse vissersvaartuigen, ondermeer op de Z.96 *Jan van Gent*, Z.97 *Jeanne*, Z.99 *Terra Nova*, Z.105 *Atlas*, Z.186 *Shannon*, Z.243 *Drakkar*, Z.296 *Mooie Meid*, Z.321 *Westhinder*, Z.596 *De Zwerver* en de uitgevlagde GY.154.

Lancering M25

Het bezoek werd georganiseerd naar aanleiding van de voorstelling van de nieuwe *medium-speed* motor M25, geschikt voor grote boomkorvaartuigen. MaK vult daarmee een hiaat in het vernieuwde gama op. De productie is nog niet gestart en toch zijn de eerste bestellingen reeds binnen. Vier exemplaren zijn bestemd voor Nederlandse *vrachtcoasters* en ook een Belgische reder onderhandelt over de aankoop van de nieuwe MaK. Met de lancering van de M25 beschikt de Kielse motorenfabrikant nu over een gamma viertaktdiesels van 1.400 tot 13.600 pk (1.020 tot 10.000 kW).

De machinefabriek Mak in Kiel is

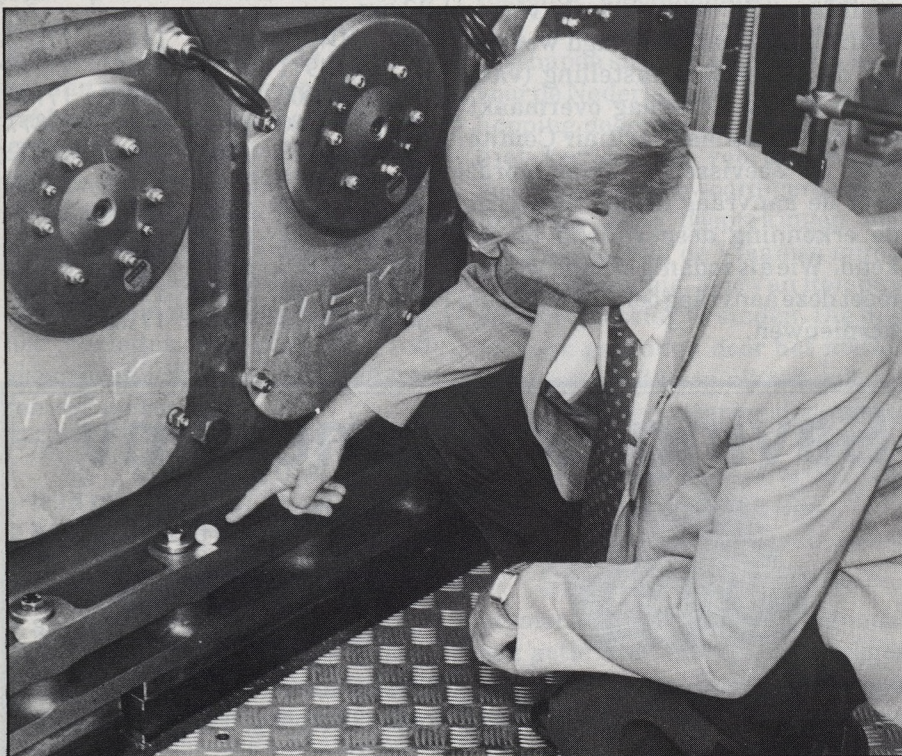
niet direct een motorgigant. Van de thermo-dynamische dieselmotor M20 (1.380-2.320 pk) die vier jaar geleden werd geïntroduceerd zijn er momenteel 320 bestellingen geboekt, vooral voor kustvaartuigen. In 1994 kwam de nieuwe M32 (3.590 tot 9.570 pk) op de markt. Voor de grote visserijkotters was het vermogen van de M20 eerder beperkt, tenzij men koos voor een 9 cilinder (2.300 pk). De M32 was dan weer een duurdere motor met een te hoog vermogen voor de visserij; een motor die moest afgesteld worden. Daartussen past nu de nieuwe M25-serie (2.360-3.670 pk) die bestaat uit een 6, 8 en 9 cilinder-uitvoering (6M25, 8M25 en 9M25).

Op de testbank

De eerste M25 6-cilinder (2.360 pk bij 720 toeren) met een boring van 255 mm en een slag van 400 mm ziet er aan de buitenkant sober uit. Het vernuft zit echter binnenin. De lijnmotor drijft een hangende krukas aan waardoor het zware onderkarter, gebruikelijk bij motoren met liggende krukas, wegviel. Hierdoor wordt de motor lichter en goedkoper. De Duitse ingenieurs zijn erg trots over het hoge rendement en het beperkt aantal onderdelen (40% minder dan in de oudere series) waardoor bespaard wordt op kosten, slijtage en onderhoud. Het brandstofverbruik is beperkt tot 185 gram per kWh en het smeerolie ligt volgens de metingen aanzienlijk lager (0,8 g/kWh) dan bij vergelijkbare motoren.

Alle onderdelen zijn gemakkelijke bereikbaar. Het vervangen van een klep en zelfs van een cilinder is geen titanenwerk meer. Ook aan de uitstoot werd veel aandacht besteed. De motor, die zowel op gasolie als op zware stookolie draait, voldoet dan ook aan de strengere emissie uitlaatnorm 1997 van de IMO.

De testbank is een imposant labo waar de nieuwe motor elastisch en trillingvrij opgesteld staat. Voor het uittesten is de motor in *overload* aangesloten op een waterrem met wisselbare belasting. Tijdens het



Joop de Wijs demonstreert met een rechtstaand munststuk de trilvastheid van de motor. (foto gw)

proefdraaien zijn alle gegevens afleesbaar op een geïntegreerde computerconfiguratie.

Joop de Wijs, MaK-vertegenwoordiger in België en Nederland, loopt hoog op met de nieuwe motor. *'Met de nieuwe M25 kunnen we opnieuw een kwaliteitsmotor leveren die perfect is voor de visserij. Voor de hermotorisering van grote vissersvaartuigen zitten we weer goed. De naam MaK staat immers nog steeds garant voor de degelijkheid van zijn producten. Ik maak mij sterk dat we volgend jaar al een 50-tal exemplaren zullen verkopen aan de visserij- en de kustvaartsector, hetzij als hoofd- of hulpmotor.'*

Krupp-MaK

Pas in 1964 werd MaK Maschinenbau GmbH uit Kiel volledig ingelijfd in de Duitse staal- en engineeringconcern Fried. Krupp AG uit Essen. Tijdens de crisis in de scheepsbouw, met dieptepunt in de jaren 1987-'88, maakte ook MaK een moeilijke tijd door. Een herpositionering van het bedrijf drong zich op. Sinds 1990 legde MaK zich steeds meer toe op de hoofdactiviteit: de bouw van dieselmotoren.

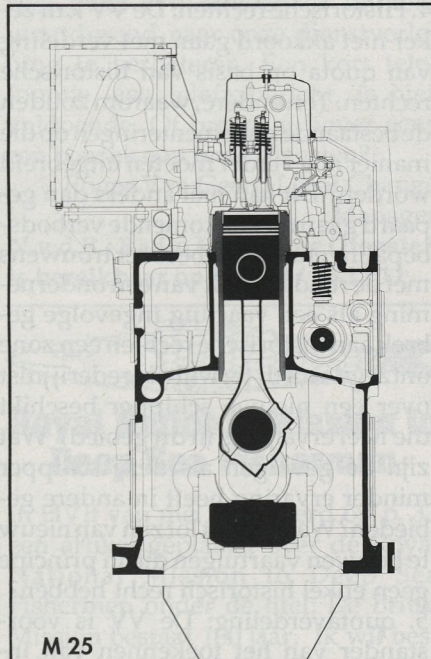
In 1992 stelde Mak nog 3.000 mensen aan het werkt in drie afdelingen (motorfabriek, constructiebedrijf voor locomotieven en een afdeling rupsvoertuigen). In het kader van de herstructurering werden de niet machinebouw-gebonden activiteiten afgestoten. Siemens nam de locomotievenbouw over waardoor alle aandacht bij MaK nu gericht is op de bouw van hoogtechnologische motoren.

Mak stelt nu 1.500 mensen te werk en haalt nu de hoogste productie sinds het bestaan van het bedrijf. Het omzetcijfer 1995 piekte op 550 miljoen mark (11 miljard frank) en voor dit jaar mikt Mak op 600 miljoen DM. De herstructurering wierp vruchten af, want MaK kon zijn marktpositie aanzienlijk verbeteren. De nieuwe technologie die verwerkt zit in de M.25-serie moet een belangrijke bijdrage leveren tot de groei die de onderneming de volgende jaren verwacht. Mak wil ook een voet aan de grond krijgen op de nieuwe markten en sloot in die optiek een *joint-venture* af met China

om er onder licentie MaK-motoren te bouwen.

MaK beschikt nog steeds over een eigen gieterij voor de motorblokken en kleppen. Door de grote vraag naar motorblokken volstaat de capaciteit van de gieterij evenwel niet en doet men daar noodgedwongen beroep op onderaannemers. En ook daar blijkt innovatie troef. Een van de belangrijkste wijzigingen in de motorblokken is dat steeds meer kanalen bij het gieten gevormd worden (luchtkanaal, smeeroliekanaal). De krukassen zijn dan weer afkomstig van het moederbedrijf Krupp. De andere onderdelen komen van diverse gespecialiseerde producenten. (gw)

↗ Zie HVB 1 mei 1992



M 25

Kenmerken M25

- * Aantal cilinders: 6, 8, 9
- * Opstelling: in lijn
- * Boring: 255 mm
- * Slag: 400 mm
- * Toerental: 720 - 750 tr./m.
- * Vermogen (output):
 - 6M25: 1740 kW (2.360 pk) - 1.800 kW (2.450 pk)
 - 8M25: 2.320 kW (3.150 pk) - 2.400 kW (3.260 pk)
 - 9M25: 2.610 kW (3.550 pk) - 2.700 kW (3.670 pk)
- * Brandstofverbruik:
 - MCR 100 %: 185 g/kWh
 - MCR 85 %: 184 g/kWh

Sociologische enquête bij Vlaamse vissers

De Dienst voor Zeevisserij heeft uit een lijst van 1.048 geregistreerde vissers 700 namen geselecteerd van jonge vissers tussen de 16 en 30 jaar. De helft daarvan heeft een enquêteformulier ontvangen met vragen in verband met de sociale aspecten van het vissersbestaan. De vragen zijn gericht op de sociale toestand, het leven aan boord, de arbeidsomstandigheden, de visie op het werk en het inkomen van de betrokken vissers.

Uit de 70 formulieren die reeds werden teruggestuurd blijkt dat heel wat vissers de sector hebben verlaten. Het aantal teruggestuurde vragenlijsten is echter nog te klein om nu reeds conclusies uit te trekken. Later op het jaar zullen alle gegevens worden verwerkt om een duidelijk sociologisch totaalbeeld te krijgen van deze vissers.

Oostende kan gemeentelijk havenbedrijf oprichten

De Oostendse gemeenteraad keurde vorige vrijdag de feitelijke oprichting van een autonome eenheidstructuur voor de haven goed. Startdatum voor het *'Havenbedrijf Oostende'* is voorzien voor 1 januari 1997. Het beheer van de vissershaven en de jachthavens zal evenwel niet onder de bevoegdheid van het havenbedrijf vallen.

De Raad van bestuur van het *'Havenbedrijf Oostende'* zal 35 leden tellen, waaronder 18 gemeenteraadsleden. Volgens de wet moeten alle politieke groepen in de raad zetelen. Het directiecomité zal bestaan uit vijf leden, vermoedelijk onder voorzitterschap van de Oostendse burgemeester Julien Goekint. Verwacht wordt dat de burgemeester na de zomer uit zijn functie ontslag neemt.

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 brieveschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.

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

Vlaamse Vissersbond: standpunten

Twee maanden geleden opende de Vlaamse Vissersbond (VV) de deuren van haar kantoren op de Oostendse Baelskaai. Er werd gewerkt in deze periode, veel gewerkt!

In eerste instantie werd aan ledenwerving gedaan, wat vrij aardig lukte; vervolgens werden de nodige contacten met de overheid gelegd.

Om onze doelstellingen beter te verwezenlijken werden deze leden ondergebracht in hun respectievelijke vlootsegmenten. Elke segment van onze Vlaamse visserij heeft nu een eigen bestuur, verkozen binnen de groep. Hieruit werden dan telkens twee afgevaardigden gekozen die zetelen in het hoofdbestuur van onze organisatie. We denken zodoende een democratisch gekozen en efficiënt bestuur te hebben dat de belangen van haar leden kan behartigen, en dat in een goed gestructureerde organisatie.

Een van de doelstellingen van dit gloednieuwe bestuur is haar mening bekend te maken ten aanzien van de problematiek die vandaag aan de orde is in de visserijsector.

1. Groepvorming: De VV is van oordeel dat de reders vrij moeten zijn om al dan niet tot een groep toe te treden. Daarbij moeten de rechten van elkeen gerespecteerd en gevrijwaard worden. Dit houdt in dat desgevallend quota moeten voorbehouden worden voor reders die niet bij een groep willen aansluiten.

2. 1200 pk-grens: Het ziet er niet naar uit dat de E.E.G.-TAC in de komende jaren zal verhogen, integendeel!

Daarom vinden wij het onverantwoord om de 1200 pk-grens te willen doorbreken. We zijn de mening toegedaan dat de huidige Belgische quota niet toereikend zijn om vaartuigen van meer dan 1200 pk in de vloot op te nemen. Ons inziens zou het doorbreken van deze grens de visstapel nadelig beïnvloeden.

3. Beperking vaartdagen: Aangezien het merendeel van onze Belgische vissersvaartuigen in grote mate afhankelijk is van de weersomstandigheden, worden we door de natuur reeds beperkt in onze visserijinspanningen. We denken daarbij bv. aan de kleinere vaartuigen die gedurende de winter meer in de haven dan op zee verblijven. Het heeft geen zin om voor die vaartuigen nog eens het aantal vaartdagen te beperken.

4. Historische rechten: De VV kan zeker niet akkoord gaan met verdeling van quota op basis van historische rechten. Ten andere, waarom zouden de bestaande reglementeringen op die manier nog verder moeten uitgebreid worden? Dit kan niet anders dan gepaard gaan met bijkomende verbodsbepalingen. Wat gebeurt er trouwens met de rendabiliteit van een onderneming als een vaartuig ingevolge gebrek aan historische rechten een zone ontzegd wordt terwijl die rederij juist over een nieuwe schipper beschikt die heel ervaren is in dit gebied? Wat zijn de gevolgen als deze schipper minder ervaring heeft in andere gebieden? Wat zou het lot zijn van nieuw te bouwen vaartuigen die in principe geen enkel historisch recht hebben?

5. quotaverdeling: De VV is voorstander van het toekennen van individuele quota. Dit dient verdeeld te worden op basis van de pk's van de vaartuigen. Men dient daarvoor de pk's te nemen die vermeld staan in de officiële lijst der Belgische vissers-

vaartuigen. De verdeling moet alle gequoteerde vissoorten omvatten, en dit voor alle gebieden. Met andere woorden: wij willen de volledige Belgische quotakoek verdeeld zien op basis van de vermogens van de vaartuigen.

6. Vispromotiefonds 'Vlam': De VV vraagt zich af of de redersbijdrage ter promotie van het visverbruik in de huidige omstandigheden wel zin heeft. De aanvoer van onze geslonken vloot kan nu al onmogelijk voldoen aan de vraag van de consument. Helpen we hier zodoende niet de publiciteit financieren voor vis ingevoerd uit het buitenland; invoer die op negatieve wijze de prijsvorming bepaalt?

Tot zover een (beperkte) opsomming van onze standpunten. Zij kunnen de lezers reeds een eerste beeld geven van de visie van de VV.

Christa Vandromme, secretaris VV

Beheersregeling visserijinspanning Westelijke Wateren (I)

Door onze Dienst werd bij de Europese Commissie navraag gedaan omtrent de toepassing en de interpretatie van de meldingsplicht voor vissersvaartuigen in de Westelijke Wateren.

Recent werd ons megedeeld dat de Europese Commissie ter zake van oordeel is dat de vissersvaartuigen die een inspanningszone doorvaren zonder er visserijactiviteiten uit te voeren de gegevens vervat in het art. 19 ter (1) van Verordening (EG) nr. 2870/95 van de Raad niet meer moeten melden aan de vlaggestaat zoals tot op heden gevraagd werd.

Vanaf heden [brief werd gedateerd 07.05.1996 N.v.d.R.] vervalt dus de

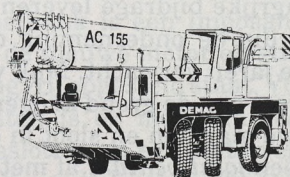
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Verhuur telescopische kranen
(tot 50 ton, gielengte tot 57 m)

Verheye Joël

n.v.



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



meldingsplicht aan België wanneer een inspanningszone enkel wordt doorvaren zonder er te vissen.

Wij wensen er evenwel op te wijzen dat het doorvaren van een inspanningszone wel nog steeds moet vermeld worden op het logboek en dat de schipper die in een bepaalde inspanningszone wenst te vissen zich dient te melden voor het binnenvaren van die zone. Wanneer hij een inspanningszone enkel wenst te doorvaren en zich niet meldt, kan hij niet meer van gedacht veranderen om, eenmaal aanwezig in die zone, er alsnog beginnen te vissen.

Wij hopen dat deze verlichting van de meldingsplicht de verdere correcte naleving van deze maatregel zal bevorderen.

L. Maertens, hoofdingenieur-directeur van de Dienst voor Zeevisserij van het Ministerie van Landbouw

Beheersregeling visserij-inspanning Westelijke Wateren (II)

De beheersregeling die de E.G. heeft uitgewerkt i.v.m. de 'Westelijke Wateren', was voor alle betrokken partijen iets geheel nieuw, iets waarmee we nog niet vertrouwd waren. De meldingsplicht is hiervan slechts één facet, maar zeker niet het onbelangrijkste.

Om u nog beter van dienst te kunnen zijn, hebben wij onze dienstverlening onlangs nog uitgebreid. Graag licht ik hier twee nieuwe mogelijkheden nader toe. Wenst u dat we uw rapport pas enkele uren na de ontvangst ervan, toezenden naar de bestemmingen? Dat kan zonder de minste moeite! In dat geval volstaat het aan de radio-operator het gewenste uur van aflevering mede te delen. Daarenboven bieden we u die dienstverlening volledig gratis aan. Wat meer is, als u problemen hebt i.v.m. die meldingsplicht met een vreemde autoriteit en u verstuurd uw rapport via ons kuststation, dan zijn wij graag bereid u ook hierbij onmiddellijk te helpen. Op een eenvoudige telefonische aanvraag van de rederij, van de afzender of van de bestemming van het rapport, wordt dadelijk een fotocopy van het bericht toegezonden. Of nemen wij onmiddellijk contact op met die autoriteit; sturen haar, indien nodig, een tweede maal een

bericht toe. Dat alles eveneens zonder enige bijkomende onkosten. Er is nog goed nieuws. De tarieven voor het verzenden van die rapporten werd zopas gevoelig verlaagd, en dat met de terugwerkende kracht tot 04.04.1996.

Tot die datum betaalde u voor een dergelijk bericht: (a) naar België 306 BEF; (b) naar het buitenland 411 BEF. Vanaf 01.04.1996 betaalt u per bestemming nog slechts: (a) naar België 106 BEF; (b) naar het buitenland 136 BEF.

Verder vind ik het nuttig er nog eens op te wijzen dat het kuststation de volledige verantwoordelijkheid draagt voor een vlotte en correcte overseining van die berichten.

Misschien hebt u nog andere opmerkingen of suggesties. Deel ze ons gerust mee. Wij streven er immers voortdurend naar onze dienstverlening te verbeteren. Een kort telefoontje, een telefaxbericht, is hier voldoende. Of brengt u liever eens een bezoek aan onze diensten?

Roger Van Geert, Local Change Manager

N.v.d.R.: Radio Maritieme Diensten is bereikbaar op tel 059 / 55 17 11



Royal National Mission to Deep Sea Fishermen

In HVB van mei 1996 werd op p. 33 een artikel geplaatst over de Royal National Mission to Deep Sea Fishermen onder de titel: De Britse Mission bestaat 100 jaar. Ik wil best geloven dat ze dat eeuwfeest daar in stilte zullen vieren, want het lijkt erop dat ze het eigenlijke honderjarige bestaan daar dan uit het oog verloren zijn. Het kan immers haast niet anders zijn of deze organisatie is al een stuk ouder dan 100 jaar.

Op de vergadering van de 'Association Commerciale d'Ostende' van 6 december 1887 (!) werd immers meegedeeld dat een brief ontvangen werd van ene Mr. A. Bach, waarin het bericht stond dat de 'mission to deep sea fishermen' 6 balen wollen kledij verstuurd om deze gratis uit te delen aan de Oostendse vissers. We lezen verder dat volksvertegenwoordiger de Steurs daarop de invoerrechten heeft betaald. De zending had een waarde van 5.000 Belgische frank.

Jef Klausung, Oostende

Voorwaarts en niet versagen

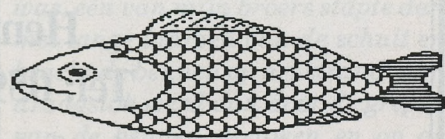
Een tijdlang hebben we ons zelf de zwijgplicht opgelegd i.v.m. de polemiek tussen de Rederscentrale en z'n leden. (zie eerdere publikaties in het informatieblad van de Rederscentrale en in HVB).

Dat belette de voorzitter van de Rederscentrale en zijn medewerkers dan weer niet om verder de goede naam van ondergetekende aan te tasten. Men ging daar zelfs zover alle reders aan te schrijven om hen te melden dat het lidgeld van de Maritieme Ombudsdienst (1.500 bef per jaar) eigenlijk weggegooid geld is. We hebben tegen deze praktijken van de Rederscentrale dan ook juridische stappen ondernomen.

Het is daarbij een triest zaak dat de overheid tot vandaag nog steeds geloof hecht aan de 'gegevens' die op die manier door de Rederscentrale verspreid worden, 'gegevens' die soms zeer ver van de werkelijkheid staan.

Dat alles mag ons niet beletten om door te gaan. Onder de titel: men ondergaat de toekomst niet... men maakt ze', is de Maritieme Ombudsdienst momenteel bezig een strategisch plan voor de visserij uit te werken. We hopen dit plan in een van de eerstvolgende edities van HVB te publiceren en wel in de vrije tribune van dat blad.

Geert Deman, 8200 Brugge



Wiezoektevindt

Wij plannen een tentoonstelling van januari tot november in Limburg over fossielen uit de streek, ook willen we recente schelpen, zeeëgels, krabben en andere diersoorten uit onze Noordzee in het project betrekken. Ik zag in Wenduine posters van HET VISSERIJBLAD met afbeeldingen van deze diersoorten. Om deze tentoonstelling aan te vullen willen wij weten of deze nog verkrijgbaar te zijn, en waar.

Ludo Indeherberge, Zonhoven
N.v.d.R.: De betreffende posters worden verspreid door de drukkerij Vandenberghe. Tel.: 059/321113

Het heeft nu ook een naam

Quota-hopping

De visserij bevindt zich de jongste tijd weer volop in de aandacht van het politiek milieu. Niet alleen het Vlaams parlement zag zich over de visserijproblematiek toegesproken door de nieuwe volksvertegenwoordiger Jacky Maes (zie vrije tribune, elders in dit blad), maar ook de Oostendse parlementair Didier Ramoudt bracht de visserijsector in de scoop. Van deze politicus mochten wij evenwel geen tekst ontvangen (Hij en alle andere politici kunnen nochtans hun vragen en tussenkomsten opsturen naar de redactie van dit blad, zie colofon). Wie ons wel bericht stuurde was Mimi Kestelijn, lid van het Europees Parlement. Kestelijn vroeg Emma Bonino, Europees commissaris die de visserij onder haar bevoegdheid heeft, hoe de

Commissie staat tegenover het fenomeen van 'quota-hopping', dat wil zeggen het aankopen van een in België geregistreerd vissersvaartuig, vooral om ermee op de Belgen toegekende quota te kunnen vissen. Quota-hopping is dan zoiets als het rondtrekken om her en der quota te 'plukken'.

Kestelijn merkte daarbij op dat de aanschaf van een Belgisch schip au-

tomatisch toegang geeft tot de quota, daar waar in Nederland de eigendom van een schip niet volstaat. De quota moeten er eveneens worden gekocht.

Uit het antwoord van Emma Bonino leren we dat in eerste instantie het principe van de vrijheid van vestiging geldt, ongeacht de nationaliteit. Dat impliceert dat weinig kan aangevraagd worden tegen het fenomeen dat Nederlandse reders een deel van de vissersvloot opkopen. Maar, zo wordt eraan toegevoegd: 'Ingevolge een arrest van het Hof van Justitie wordt de lidstaten de mogelijkheid geboden quota-hopping te beperken. De Commissie zou bereid zijn de lidstaten hieromtrent bij te staan, zonder evenwel de vrijheid van vestigingen in het gedrang te brengen.'



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 kwaliteitsproducten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Henri — Fieste — Vantorre en het vissersleven

ZEEBRUGGE - In de Zeemansstraat te Zeebrugge hadden we een gesprek met een man die alle aspecten van het vissersleven (èn het leven tout court) gekend heeft. Kortom, hij weet erover mee te spreken: opgestapelde levenservaring. We mogen dat heel letterlijk nemen, want Henri Vantorre is op 18 januari 90 geworden.

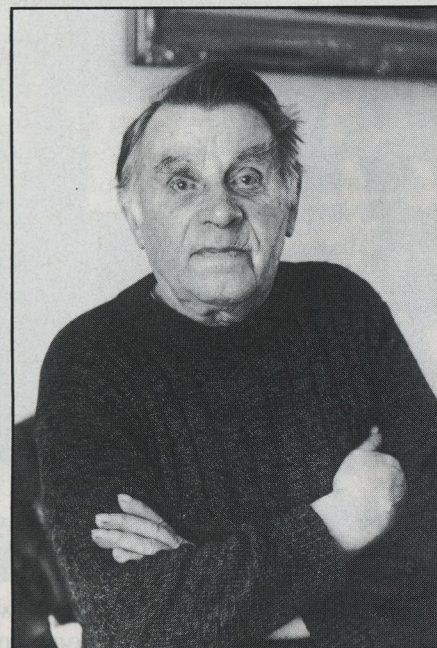
Henri (°1906) is zoon van *Pieter Vantorre*, die ook al de bijnaam 'Fieste' heeft en *Rosalie Demaeker*. Verder zijn er twee broers en vijf zusters en allen wonen ze in de Pannestraat te Heist.

Lezen, schrijven en rekenen leert Henri in de Heistse gemeenteschool waarvan Henrich nog de 'meesters' *Nollet* en *Walgraeve* herinnert en zijn klasgenoot *Karel Ackx* ('een flinke leerling') die later de eerste directeur van de Vrije Vissersschool te Heist wordt.

Als hij het zesde leerjaar achter de rug heeft, kan hij met vader en zijn broers mee op zee met de garnaalvanger H 5. 's Zomers wordt het scheepje keer op keer het strand van Heist (tegenover het huidige Heldenplein) opgetrokken en in de winter zoekt men bescherming in

het Zeebrugge haventje. De vissers mogen daar 100 kg garnalen aanvoeren. Henri Vantorre: *'De aanlegplaats in Zeebrugge was toen ter hoogte van de huidige burelen Decloedt. De kaai was schuin met een trap, daar moest dan heen geroeid worden, vervolgens ging het met de manden met garnalen op de schouder naar boven tot aan de plaats waar nu de drukkerij Verstraete gevestigd is. Met veel goede wil van de kopers kregen we dan één frank per kilogram, maar meestal was het minder. Als we de vangst dan verkocht hadden, moesten de vissers de garnalen nog sorteren met de molen en naar de kelder dragen... en dat alles voor één frank het kilogram.'*

Op de H 5 zorgen zijn vader en broers voor de opleiding: geen motor



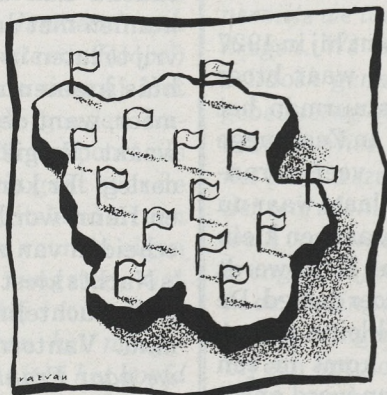
Henri Vantorre: Met veel goede wil van de kopers kregen we dan één frank per kilogram, maar meestal was het minder. (foto gw)

die het varen gemakkelijk maakt, hard werken met de zeilen.

Heist zelf heeft dus geen haven. Vantorre: *'Op het strand komen met de schuit was niet gemakkelijk. Er moest rekening gehouden worden met het tij. Vader zorgde ervoor dat men, 'ten halve water' aan het strand was, één van mijn broers stapte dan met lange laarzen van de schuit en bracht de bennen op het strand. Een draagstok werd dan door de grepen van de bennen gestoken en op de schouder werd alles naar de dijk gebracht.*

Op de hoek van de Kursaalstraat was toen het garnaalkot Huysseune. 's Avonds moest je weer aan boord zijn, zodat met opkomend getij kon uitgevaren worden, het was cijferwerk, want de garnaalvanger stak gewoonlijk maar voor één enkel getij in zee en wij probeerden dan de vangst op het gunstigste moment aan wal te krijgen, liefst vóór de middag.'

'De vissers met de zeilen waren heel bekwame mensen. Stel je maar eens voor om met tegenwind en de logge schuit de haven van Zeebrugge in te laveren! Daarvoor moest je echt be-



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



'Het gebeurde ook dat er geen wind was toen het vloed werd: van binnen varen was er dan geen sprake, dus moest je ten anker gaan voor Knokke Heist. De garnalen bewaren was niet mogelijk, dus werd het een dagje zonder opbrengst.' (Foto gw)

hendig zijn. Het gebeurde ook dat er geen wind was toen het vloed werd: van binnen varen was er dan geen sprake, dus moest je ten anker gaan voor Knokke Heist. De garnalen bewaren was niet mogelijk, dus werd het een dagje zonder opbrengst.'

Mensen die zo afhankelijk zijn van het weer kunnen vaak niet uit vissen varen. Hoe wordt er dan voor de kost gezorgd? Vantorre: 'Als er niet gevaren werd, kon er op het lapje grond gewerkt worden. Het kweken van 'keuntjes' en een 'zwientje' was er ook bij, terwijl netten breien ook op het werkprogramma stond.'

Henri maakt daarna kennis met een visvanger, een zeilschip dat wat groter is dan de schuit van vader. Een herinnering, een tijdbeeld: schipper 'Eugeen van Loeften' legt de vis ongesorteerd op de kaai te koop.

Veranderingen

De twee broers van Henri zien de H 5 van vader 'niet meer zitten', de opbrengst is gewoon te klein. En als vader ermee stopt, verkoopt hij de H 5 voor 300 frank. Broer Jozef wordt stuurman op de Z 8 (Kromhoutmotor 100 pk; bemanning Kamiel Vantorre alias Fox en Maurice De Grootte.) Het verschil met de garnaalschuit onder zeilen is groot. Vantorre: 'Men

bleef nu vier dagen op zee (langer kon niet omdat de brandstoftank niet voldonde inhoud had en ook de bewaring van de vis met ijs was nog niet je dat want men kon geen tonnen ijs meenemen. In de Pannestraat was wel een ijsfabriekje dat de visserij bevoorraadde.'

Na zijn legerdienst komt hij in 1927 aan boord van de Z 8 waar broer Jozef nog altijd als stuurman het roer in handen heeft. In Zeebrugge is er inmiddels wel veel veranderd. Ongeveer op de plaats waar nu de firma Decloedt is, staat een klein gebouwtje: de vismijn. Daar wordt de vis gewoon op de vloer gelegd. De rommel (zeesterren, kleine garnalen en krabbetjes...) komt in een speciale bak terecht en werd apart gehouden voor de vismeelfabriek.

Trouw

In 1932 trouwt de 26-jarige Henri met de 24 jarige Victorinne De Koninck uit Aalter, die als dienstmeisje in Heist werkte. Het zijn harde crisisjaren met veel werkloosheid en armoede. In de gebouwen van 'Zeemanshaard' te Zeebrugge vindt Henri een woning, het wordt inderdaad een zeemanshaard, vermits het gezin groeit tot... 11 kinderen (Achiël, Richard, Jozef, Christina,

Amedé, Freddy, Roger en Lisette, drie andere kinderen overlijden). Grote opgave en Henri is trots op het resultaat.

Verder wordt Henri een gewetensvol bemanningslid, want hij blijft op de Z 8 tot zijn broer Jozef in 1939 eigenaar wordt van de nieuwe Z 407 'Theo-Nathalie' (Deutzmotor van 150 pk). Henri wordt als motorist op de monsterrol ingeschreven, Pol Savels is er de stuurman en broer Jozef blijft aan wal als reder.

Oorlog

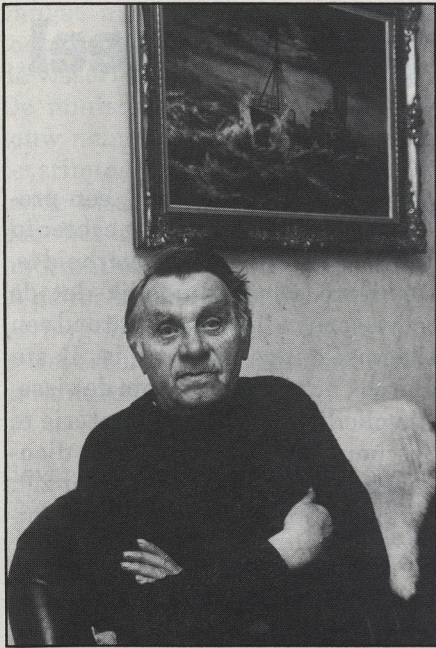
Bij de eerste reis van de Z 407 heeft Henri nachtwacht en stelt vast dat de nettouwen volledig toeslaan. Hij roept de bemanning op om te winden. De voorplanken liggen in de golven en de achterplanken moeten nog gewonden worden. Net op tijd zien ze dat er een mijn op ligt en dat de mijnstekkers bijna het vaartuig raken. Pol Savels neemt geen risico en laat de boel kappen. Hun eerste contact met de oorlog.

Het vaartuig wordt opgeëist door het leger. Een anekdote: Jozef en Henri zijn aan boord als een officier het bevel geeft naar een Grieks schip toe te varen dat in de vaargeul ligt. Van boord haalt men waarempel schapen. Aan wal geeft de officier ze cadeau aan de twee broers. Die kunnen niet anders dan de beesten vrij te laten in de haven, want naar huis kunnen ze intussen ook niet meer, want de bruggen worden bewaakt. België is voorwaar ook in oorlog! Er komt dus niemand door en Henri wordt daar ter plekke gescheiden van zijn familie.

's Nachts kiest de Z 407 zee, geladen met vluchtelingen, richting Engeland. Vantorre: 'Vandaar moesten we naar Frankrijk. Daar kwam er Franse marine aan boord en moesten we helpen bij het opsporen van mijnen. Later zijn we dan met twee Oostendse vaartuigen en twee loodsbotten richting Bordeaux gevaren om uiteindelijk in Spanje terecht te komen.'

De familie in Zeebrugge en Heist wist nergens van, maar ik zat negen maanden in Bilbao (Spanje) met een vaartuig aan de ketting.

Andere Belgen werden in daar in kampen geplaatst bij Spanjaarden die in de Spaanse burgeroorlog ac-



Ik was al zeventig geworden en nòg monsterde ik aan' (Foto gw)

tief waren geweest en er de republike verdedigd hadden. Duitse soldaten alom en ik kon met eigen ogen zien dat er in Spanje van neutraliteit geen sprake was.' Na onderhandelingen kunnen ze met de trein naar huis komen, maar de Z 407 blijft in Spanje aan de ketting liggen.

In Zeebrugge kan Henri voor 40 frank per dag aan de slag als kabelwachter, maar de zee trekt en op de Z 14 'Frans Henriette' van Victor Vlietinck ('de vette van Raope') wordt het toch weer de visserij. Het is de periode van de gouden haringvangst met Nieuwpoort als haven. De gelande vis gaat over de spoorweg richting Duitsland en een gedeelte blijft achter voor de eigen bevolking. Gouden vangsten, wat moeten we ons daarbij voorstellen? Vantorre: *'Wij hebben het meege- maakt dat wij juist buiten het hoofd van de Nieuwpoortse haven het net uitzetten en dat we twee uur later reeds terug in de vismijn waren met 30.000 kg haring. We visten in een straat haring die begon aan de Westerscheldemonding en liep tot ver voor de Franse kust.'*

Na de oorlog haalt zijn broer de Z 407 uit Spanje, maar Henri laat zich aanmonsteren op de Z 537 'Marie-Louise-Leon' (Rustonmotor 240 pk en gebouwd op de scheepswerf van J. Hearinck). De bemanning bestaat verder uit stuurman

Leopold Martony, Staf Savels en Crombez.

De echtgenote krijgt gezondheidszorgen en Henri wil zoveel mogelijk bij vrouw en gezin zijn. Hij zoekt vaart op de Z 257 'Liliane', een garnalvanger en eigendom van schoonbroer Alidoor Cogge. Hij is nu dagelijks thuis. In 1960 sterft Victorinne evenwel en Henri staat er alleen voor. Gelukkig kan hij in de vismijn terecht en na enige jaren is hij klaar om op pensioen te gaan. De zonen Amedé, Freddy, Roger krijgen een vissersopleiding in de Ibisschool te Bredene en zorgen er later mee voor, dat het gezin verder kon leven. Maar hard is het, zoveel is zeker: *'Ik ben nooit zonder werk geweest, nooit gaan doppen en het syndicaat kende ik niet'*.

Herinneringen

Een leven op zee. Herinneringen. Bijvoorbeeld aan de zware storm in 1953 aan de Witte Bank. *'Er zijn niet genoeg woorden om de strijd te beschrijven van die kleine Deense en Duitse vissersvaartuigjes die uiteindelijk toch de strijd moesten verliezen tegen de zee. Het ergste is dat men onmachtig moet toekijken.'*

En de ene herinnering brengt de andere mee. *'De volgende reis op die visgronden was ook niet aangenaam vermits we toen een lijk in de netten kregen. We hebben dat lijk in een zeildoek genaaid en na een klein gebed terug over boord gezet. Als de schipper het later gaat melden op het loodswezen, was men daar minder tevreden. We hadden dat lijk, in welk voor staat ook, moeten binnenbrengen, kijken of er geen papieren in de kleding zaten.'* En ècht slechte herinneringen: Henri heeft vrienden bij een ontploffing de lucht zien ingaan, een botsing met een zeemijn, een knal en alles is voorbij. Niets te doen. Men kan alleen nog maar kijken naar wat wrakhout.

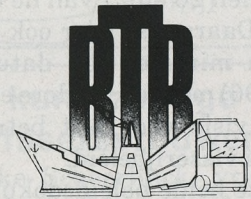
Er is ook nooit behoefte om een eigen vaartuig uit te reden. *'Ik heb te vroeg de school moeten verlaten; geen tijd om een grondige opleiding te krijgen en dan moet je je niet in avonturen storten'*. Verder is er de voortdurende zorg voor het gezin: er moest gewoon heel de tijd door gewerkt worden. En er was pech: wat valt er te zeggen over het eigen

huisje in de Heistsestraat, dat omwille van wegenwerken in de oorlog moest afgebroken worden.

Nu is dat alles verleden tijd, of toch niet, want er zijn zonen in de visserij en als die hun vangsten binnen brengen is Henri nog altijd in de vismijn present en niet alleen om te kijken! Mist hij het varen? Vantorre: *'Ach man. Ik was al zeventig geworden en nòg monsterde ik aan op het vaartuig van zoon Amedé.'*

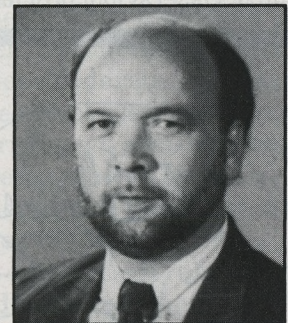
Jul De Vocht

**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 Pourquaetstraat 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

'Ontwerp een heel nieuw, experimenteel vissersvaartuig!'

Jacky Maes is Vlaams volksvertegenwoordiger en eerste schepen in Bredene, een van de kustgemeenten die door de sanering van de visserij hard getroffen is

IN DE BELEIDSBRIEF van minister van Rompuy, verantwoordelijk in de Vlaamse regering voor visserijaangelegenheden, is naast de luiken 'landbouw' en 'tuinbouw' ook een luik 'visserij' voorzien. Dit luik kan men terugvinden op de bladzijden 26 en 27 van de beleidsbrief. Daarnaast is er ook de nota van de minister (op datum van 31.01.'96) met een bredere en uitgediepte visie voor wat betreft het Vlaams visserijbeleid.

Uit deze beide beleidsdocumenten blijkt dat er ongeveer 8.000 mensen tewerkgesteld zijn in de hele sector en dat onze vissersvloot officieel nog

154 vaartuigen telt. Uit de cijfers leert men ook dat de vloot de jongste twee jaren nagenoeg 25% kleiner werd en dat ze nu voldoet aan de doelstellingen van het Meerjarig Oriëntatieplan opgelegd door de Europese Commissie. Op advies van het Vlaams visserijcomité en op vraag van de federale overheid worden daarom geen beëindigingspremies meer voorzien.

In feite staat onze visserij na deze sanering opnieuw in de startblokken en zou men hoopvol naar de toekomst moeten kunnen kijken.

De Vlaamse visserij zou nu een nieuw financieringsinstrument krijgen ook omdat GIMVINDUS zijn activiteiten sinds 1 januari in de visserij stopgezet heeft. De minister denkt aan een visserij-investeringsfonds dat kan inspelen op acute situaties. Dat nieuwe instrument zou ook moeten toelaten dat de vloot in Vlaamse handen blijft. Naast het probleem van de financie-

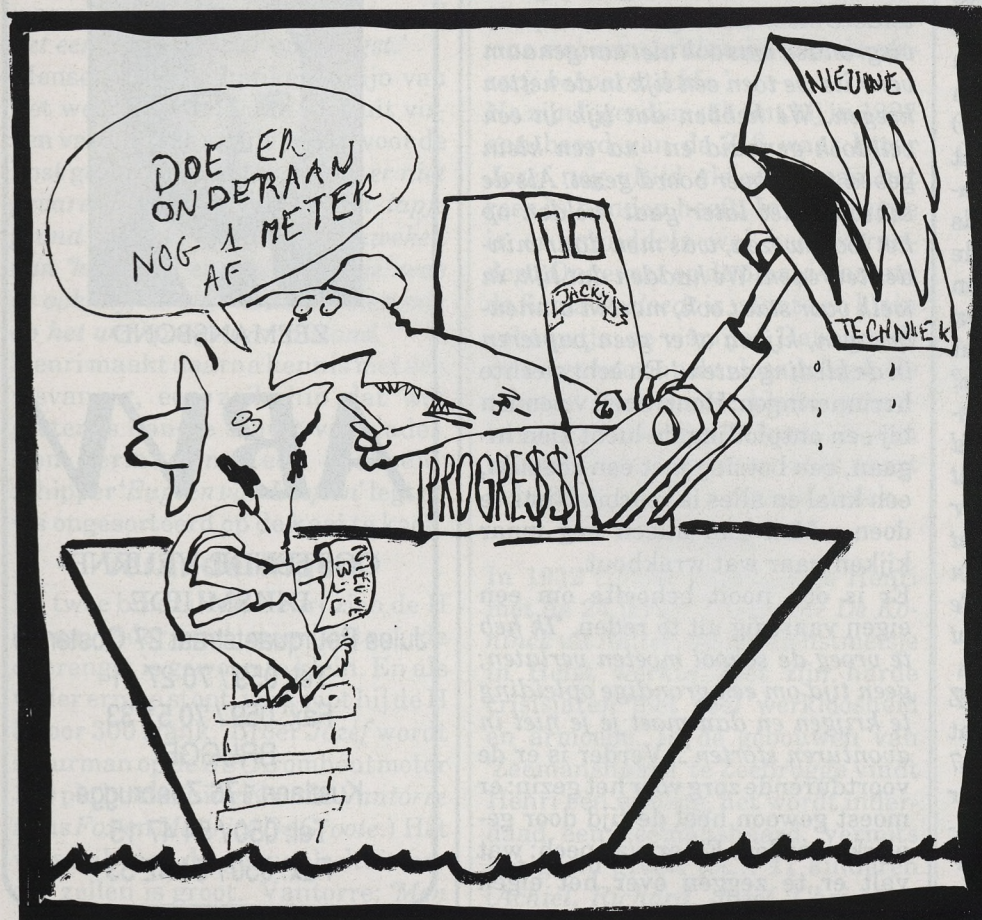
ring zijn er nog de quota, een problematiek die tot vandaag echter in handen van de federale overheid is. Het weze echter duidelijk dat de zeevisserij in België uitsluitend een Vlaamse aangelegenheid is. Ik sta dan ook achter de optie om de visserij volledig als Vlaamse materie te beschouwen. Als de minister dien-aangaande de nodige stappen zet, dan zal hij in mij een partner vinden.

Lange termijn

Maar laat ons eens op het veld — of in dit geval: op zee — gaan kijken. Daar is de roep om vernieuwing groot. De visserij heeft inderdaad dringend nieuwe technieken nodig. Nieuwe, experimentele, installaties voor o.a. lijnvisserij, jiggingmachines, initiatieven op het terrein van de krabben-, schelpen, weekdierenvisserij zijn uitwegen voor een sector die geconfronteerd wordt met almaar kleiner wordende quota voor andere populaire vissoorten. Voor

wat betreft de kustvisserij weze het daarbij overduidelijk dat deze aan modernisering toe is. Onlangs is nog gebleken dat het type 'eurokotter', oorspronkelijk ontworpen als kustvaartuig, niet rendabel uitgebaat kan worden zonder dat er zware ombouwwerken mee gemoeid zijn. Het is dan ook het geschikte moment om aan het ontwerp van een nieuw betaalbaar scheepstype te werken.

Zo'n experimenteel vaartuig moet, gezien de huidige evolutie in het beheer van de visstand, polyvalent zijn en in staat de nieuwste technieken uit te testen. Wanneer we het over een experimenteel vaartuig hebben dan moet er aan boord ook plaats zijn om alternatieve milieuvriendelijke visserijtechnieken te beproeven. Het vaartuig zou ook ingeschakeld moeten worden in de opleiding en stages van het visserijonderwijs. De link van de experimentele vis-



Waar gaan we naartoe?

vangst naar het onderwijs moet toelaten dat jongeren zich weer tot de visserij aangetrokken voelen. De minister kan verder het voortouw nemen om de samenwerking te stimuleren tussen de verschillende visserskringen, bijvoorbeeld door het invoeren van een centraal informatiesysteem; een systeem dat in de toekomst kan leiden, via televeiling bijvoorbeeld, tot coöperatieverbanden met Franse en Nederlandse veilingen.

Korte termijn

Bovenstaande voorstellen hebben tot doel instrumenten te maken die onze visserij op lange termijn veilig stellen, maar er zijn ook noden op korte termijn. Minister Van Rompuy moet oog hebben voor de dringende vragen die de Rederscentrale geformuleerd heeft: uitstellen van de kapitaalsaflossingen met behoud van dezelfde intrestvoorwaarden mits staatswaarborg; renteloze leningen terugbetaalbaar op drie jaar; vrijstelling van het betalen van sociale bijdragen gedurende een bepaalde periode.

Ten slotte kunnen we stellen dat er in de visserij in feite twee grote problemen zijn. Enerzijds is het een feit dat de modernste technologie niet betaalbaar is tenzij je de internationale concurrentiestrijd aankan en dat de visserijsector winstgevend blijft. Vandaar dat rendabiliteitsverhoging voor de visserij een absolute must is. Anderzijds is het eveneens juist dat de visserij maar kan overleven indien de banden met de visserijgemeenschap nauwer aangehaald worden. Er is een oplossing die haalbaar is. Een onder-

'Waar gaan we naartoe?' is de Vrije Tribune van HVB. Wie wil deelnemen aan het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij stuurt een bijdrage naar HVB, p/a Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Tel/ fax: 059 / 32 55 59.

Dank zij dit blad wordt uw stem gehoord, niet alleen in een of ander cenakel, maar in heel de visserijgemeenschap. Dit blad is er trouwens trots op dat ze er via deze tribune in slaagt de loodzware stilte te doorbreken die traditiegetrouw rond de problemen van / in de visserij opgetrokken wordt. Kandidaten voor een bijdrage doen er evenwel goed aan vlug te reageren, want er is een wachtlijst.

grens van 150 vaartuigen is absoluut noodzakelijk. Het opzetten van experimenteel onderzoek naar nieuwe technieken en, in het zog daarvan, de bouw van nieuwe,

kleinere types vaartuigen moet er mede voor zorgen dat de visserij de armslag krijgt die ze verdient.

Jacky Maes

'De vangst volstrekt zich groten-deels met het boomnet. Er wordt daarover geklaagd, dat door deze handelswijze zoveel kleine vis gevangen wordt en de visvangst daardoor benadeeld wordt...'



(Uit een rapport van Dr. Freiherr von Schoen, attaché bij het Duitse gezantschap in Brussel, opge maakt in... 1911[!])

kunstzinnige vissersvrouwen

Marijke Scheerlinck, vriendin van visser Johan Slegghers (Z 582), zoekt vissersvrouwen, - dochters, -moeders... die een artistieke hobby beoefenen (schilderen, borduren, beeldhouwen, zijdeschilderen...). Marijke Scheerlinck, zelf ook artistiek bedrijvig, wil samen met enkele andere vrouwen uit het vissersmilieu één of meer tentoonstellingen organiseren.

Wie geïnteresseerd is om (lieftst rond het onderwerp 'visserij') iets uit te werken, neemt contact op met Marijke Scheerlinck te Zeebrugge. Tel.: 050 / 55 11 39.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

20 miljoen voor polyvalente Z.571



De grote boomkortreiler Z.571 *Custos Deus* van de Rederij *Rudo* uit Knokke-Heist is de voorbije weken omgebouwd tot een multifunctioneel vaartuig. Opvallendste wijziging is het vrijgemaakte achterschip waarop twee grote netten werden geplaatst. Omwille van stabiliteit moest de achterste portaalmast eraf. Er kwam ook nieuwe visapparatuur en nieuw vistuig aan boord. De hele verbouwing heeft een prijskaartje van twintig miljoen frank. Verschillende Oostendse bedrijven werkten mee aan de veranderingen. De eigenaars Jelle en Klaas Kramer willen in de toekomst niet meer afhankelijk zijn van platvis alleen. Het nieuwe vistuig laat hen toe ook op andere en vooral niet gequoteerde vissoorten en zelfs op kreeften te vissen.

Vrijdagavond 31 mei maakte de (op één opvarende na compleet Nederlandse) bemanning nog een kleine proefvaart om twee dagen later naar de Golf van Biscaje op te stomen. Het polyvalent maken van deze zevenjaar oude boomkortreiler (38,90 m., 1.200 pk) die op Belgische quota vist en steevast in Urk verkoopt is geen slechte zaak voor de Belgische vloot. Omdat het vaartuig nu minder afhankelijk is van platvis neemt de druk op de belangrijkste quota zodoende ook lichtjes af. (gw)

S.D.S.

SCHEEPSDIESEL SERVICE N.V.

*VISSERIJ *BINNENSCHEEPSV. *INDUSTRIE*

- * Plaatsen, revisie, herstelling van **alle motoren**.
dealer van **ABC - BAUDOUIN - PERKINS**.
- * Algemeen **onderhoud** van machinekamers.
- * Plaatsen van **keerkoppelingen** en **schroefassen**.
- service **Reintjes** koppelingen.
- * Waterpompen o.a. **Stork - Callens** ...
- * Compressoren o.a. **Ervor** ...
- * Verhuur van **electrogroepen**.
- * Opgieten van motoren met **Chockfast**.
- * Draai-, frees-, las-, brand- en leidingwerk.
- * Depannages : binnen- en buitenland.

BOOMKORSTRAAT 7/8 ZEEBRUGGE

tel. : **050/545178 - 050/550188**

fax. : 050/ 55.03.67

..... **semafoon 07/300.47.81**.....

(altijd bereikbaar)

VRAAG DE BEFAAMDE S.D.S. SERVICE

Nieuwe Zeebrugse 'Visambassadrice'

Het Feestcomite Zeebrugge heeft voor de vierde keer een verkiezing van de '*Ambassadrice van de Zeebrugse Vis*' georganiseerd. De titel ging naar Katharina De Rademaeker, onderofficier bij de Zeemacht in Zeebrugge.

'Naar de klotten' wordt weer opgevoerd

De theatermonoloog 'Naar de klotten' waarmee auteur Flor Vanderkerckhove verleden jaar afscheid nam van de O 129, België's laatste IJslanvaarder wordt door Studio James Ensor opnieuw opgevoerd. Plaats wordt dit keer het plein voor het Visserijmuseum van Oostduinkerke, de datum wordt later bekendgemaakt.

Renaud zoekt voor
spoedige indienstneming

ERVAREN

SCHEEPSDIESELMECANICIEN

zich wenden

Scheepsdiesel Renaud

H. Baelskaai 8 te Oostende

Tel.: 059 / 32 28 75 - 050 /

51 48 79

Fax: 059 / 32 56 59.

Aanvoer en besomming eerste kwartaal: + 15 %

Vier maanden is het jaar nu en de aanvoer en besomming van zeevissersproducten in Belgische havens ligt maar liefst 15% hoger dan vorig jaar. Dat is een merkwaardige vaststelling. Aan de basis van de hogere besomming ligt een grotere aanvoer. De prijs voor schol en tong is in april toegenomen, terwijl minder werd betaald voor kabeljauw.

Tijdens het eerste kwartaal waren alle maanden, behalve februari, beter dan vorig jaar. Onderstaande tabel maakt duidelijk dat het alweer een hele tijd geleden is vooraleer nog dergelijke cijfers genoteerd konden worden. (gw)

Overzicht januari-april (in eigen havens)

	Aanvoer (ton)	Besomming (milj. fr.)
'96	778	839
'95	677	731
'94	731	771
'93	773	809
'92	888	906
'91	10.133	947
'90	11.327	1.073
'89	10.983	1.114
'88	11.969	1.108
'87	12.966	1.259

Nationale Bank maakt economische studie haven Oostende

De studiedienst van de Nationale Bank van België, die over alle bedrijfs-economische informatie beschikt, heeft al studies opgesteld over de havens van Antwerpen en Gent. Het directiecomité van de Nationale Bank heeft nu zijn goedkeuring gegeven voor een gelijkaardig onderzoek van de haven van Oostende.

Het economische belang van de haven wordt gemeten aan de hand van de toegevoegde waarde, werkgelegenheid, investeringen en inkomsten voor de overheid.

De planning voorziet dat de eerste fase on-

middellijk van start gaat. Deze omhelst het vastleggen van de methodologie, inventarisering van de bedrijven en inzamelen van de ontbrekende informatie. In een tweede fase zal de informatie over de havengebonden bedrijven uit de jaarrekeningen 1995 beschikbaar zijn. Na verwerking in het model moet het rapport in februari volgend jaar klaar zijn. Het staat nu al vast dat de RMT, de grootste havengebruiker in Oostende, buiten het opzet valt. Alle gegevens over de visserijsector, de vishandel en visverwerkende bedrijven worden wél opgenomen.

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn ge-
specialiseerd in
kwaliteit van
kleine
(euro)kotters



Voor de aanvoerder die
kwaliteitszorg beloofd
wil zien

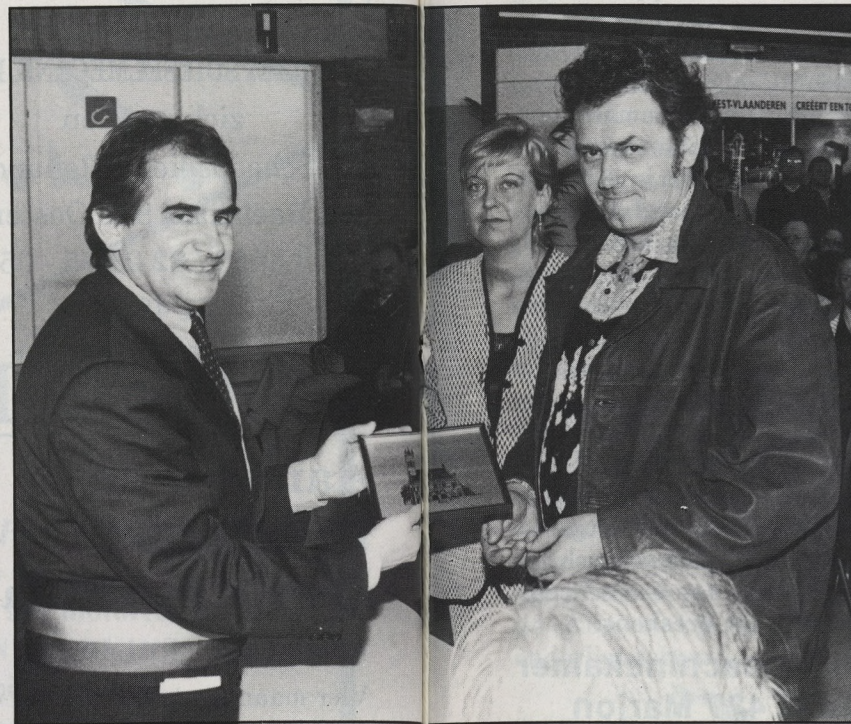
Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

Tel 00 31 11369 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 11369 5229

Nieuwpoortse visserij in de kijker

Een traditioneel onderdeel van het 'Weekeinde van de Landbouw en de Visserij' is de bloemenhulde aan het vissersmonument en de hulde van de verdienstelijkste reders. Op Sinkenmaandag werd daar geen uitzondering op gemaakt.

Na de eucharistieviering in de nieuwe verkoophal van de vismijn werden meer dan vijftig bloemstukken neergelegd aan de voet van het vissersmonument. Burgemeester Crabbe wees tijdens zijn toespraak op de risico's van het vissersberoep en de moeilijke periode die de visserijsector momenteel doormaakt. 'Deze crisis treft ook Nieuwpoort, maar het Nieuwpoortse vissersvolk heeft zich in het verleden altijd weten te handhaven en al andere stormen doorstaan. Wilskracht en hard labeur hebben er voor gezorgd dat de Nieuwpoortse visserij vandaag nog bestaat. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat het ook deze crisis, die alle vissershavens treft, zal te boven komen.'



Burgemeester Rolanc Crabbe overhandigt de herinneringsplakket aan reder-schipper en mevrouw Charles Beuckels van de N.86 Surcouf. (foto gw)



Reder en mevrouw Noël Kiekens van de N.402 Norma. (foto gw)

Nog twaalf echt Nieuwpoortse vaartuigen

De Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen bevat nog 23 in Nieuwpoort geregistreerde vaartuigen. De echte Nieuwpoortse vloot telt echter maar een twaalfstal vaartuigen die doorgaans in hun thuishaven verkopen. De Nieuwpoortse Schepen voor Visserij deed dan ook een oproep tot de Nieuwpoortse reders om hun haven trouw te blijven en er zoveel mogelijk hun verse vis te verkopen. Nieuwpoort mag de eretitel *hoofdstad van de verse vis* niet verliezen. Dat is niet alleen goed voor de vishandel, maar voor de hele toeristische sector.

Vissershavencommissie

De Nieuwpoortse Vissershavencommissie vergadert één keer per maand. Het dagelijks bestuur, dat instaat voor de goede werking van de vismijn, vergadert elke dinsdagmorgen.

Schepen voor Visserij Antoon Van Hooreweghe leidde de huldiging van de verdienstelijkste reders (van het vorige boekjaar) in met de woorden dat het goed is dat de Nieuwpoortse visserij elk jaar in de kijker staat. 'De visserij blijft voor Nieuwpoort van groot belang. Niet alleen voor de werkgelegenheid aan boord van de vaartuigen, maar ook omwille van de arbeidsplaatsen voor de nevenbedrijven en de toeristische impact.' De schepen sloot af met een oproep tot reders en vissers om trouw te blijven aan Nieuwpoort.

De verdienstelijkste reders die een herinnering in ontvangst mochten nemen waren:

- in de categorie garnalvissers: reder-schipper Charles Beuckels van de N.86 Surcouf

- in de categorie minder dan 210 kW (300 pk) of kleiner dan 50 bt was reder Noël Kiekens van de N.402 Norma de laureaat.
- in de categorie groter dan 210 kW (300 pk) of groter dan 50 bt was schipper-reder Gino Calcoel van de N.73 Kotje aan de eer.

- de algemene laureaat, het vaartuig met de hoogste besomming in Nieuwpoort, was vorig jaar de N.75 Sarvy van reder Alain Rathé. (gw)



Reder en mevrouw Gino Calcoel van de N.73 Kotje. (foto gw)

Pakhuizen vernieuwd

Tijdens de huldiging werd bekend gemaakt dat binnenkort werk wordt gemaakt van de vernieuwing van de pakhuizen. Ondertussen beschikt de vismijn al over koelruimten die kosteloos ter beschikking staan van de reders.



Algemeen besomming 1995 met de hoogste besomming in Nieuwpoort Alain Rathé en echtgenote van de N.75 Sarvy. (foto gw)

Welkomhuldiging nieuwe verkoophal

Het Nieuwpoortse stadsbestuur zoekt naar een geschikte datum voor de officiële inhuldiging van nieuwe verkoophal die intussen al vele maanden gebruiksklaar is. Voor de inhuldiging zou het gemeentebestuur kunnen rekenen op de komst van de Vlaamse minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, Luc Van Rompuy.

Aanvoer en besomming eerste kwartaal

Tijdens het eerste kwartaal werd in de Nieuwpoortse vismijn 285 ton vis aangevoerd, hetzij 36 ton meer dan vorig jaar. De grootste stijging werd opgetekend in maart (+ 38 ton). De besomming van de eerste vier maanden bedroeg 36 miljoen frank, wat zes miljoen frank meer is dan in dezelfde periode vorig jaar.



De jaarlijkse familiefoto van de verdienstelijkste Nieuwpoortse reders met schepen voor visserij Antoon Van Hooreweghe en vismijndirecteur Gerard Hovaere. (foto gw)

Aktiviteitenkalender voor vissers



JUNI

- 7-10 *Fisch '96 International & Seafood Europe* in Bremen (Duits.)
- 7-30 *Geschiedenis van de Belgische Marine*, tentoonstelling in Nationaal scheepvaartmuseum te Antwerpen (tot 31.12.'96)
- 8 *Dag van de Nederlandse Zeevisserij* in IJmuiden (Ned.)
- 10 *Huldebetoon* aan de graftombe van *Paster Pype* (11 uur, kerkhof Nieuwpoortsesteenweg Oostende).
- 15 *Vlaggetjesdag* in Goedereede (Ned.)
- 18-20 *European Workboat Exhibition '96* in Portsmouth (Port Solent) (Eng.)
- 20 *Garnaalstoet* in Oostduinkerke
- 23 *Zeewijding* in Koksijde
- 28 *Verkiezing 'Mieke Garnaal'* in Oostduinkerke
- 28 *Opening 'Drijvend Museum'* in Zeebrugge (Oude vismijn)
- 29-30 *Garnaalfeesten* in Oostduinkerke
- 30 *Zeewijding* in De Panne

JULI

- 1-31 *Geschiedenis van de Belgische Marine*, zie hoger
- 4-6 *Fish Ireland '96* in Killybegs (Ierland)
- 6 *Duynewake* in Bredene
- 7 *Zeewijding* in Blankenberge
- 14 *Zeewijding* in Zeebrugge
- 18-20 *Visserijdagen* in Bruinisse (Ned.)
- 20-21 *Vlootdagen* op de Marinebasis in Zeebrugge

AUGUSTUS

- 1-31 *Geschiedenis van de Belgische Marine*, zie hoger
- 9-10 *Visserijdagen* in Colijnsplaat (Ned.)
- 10-11 *Visserijdagen* in Breskens (Ned.)
- 14-17 *Nor-Fishing '96* in Trondheim (Noorw.)
- 15 *Zeewijdingsprocessie* in Heist
- 28-31 *Visserijdagen* in Harlingen (Ned.)

SEPTEMBER

- 3-6 *Baltexpo '96* in Gdansk (Polen)
- 18-21 *Icelandic Fisheries Exhibition* in Reykjavik (IJsland)

EX -TELEX - TELEX


Brandschade op Z 93

Aan boord van de Zeebrugse Eurokoter Z 93 *Aalscholver* van Alice Verbouw brak op maandagmorgen 6 mei brand uit in de bemanningsverblijven en de machinekamer. De oorzaak wordt gezocht in een oververhit verwarmingsketel. Het vuur werd ontdekt toen de motorist de motor wilde opstarten. De brandweer kon het vuur snel omschrijven maar intussen was de brand- en rookschade reeds aanzienlijk. Ondermeer in de tussenruimte van het isolatiemateriaal van de machinekamer en de logies laaide het vuur hoog op. De bemanningsverblijven moeten volledig worden uitgebroken en vernieuwd. De herinrichting werd toegewezen aan een scheepstimmerbedrijf uit Breskens.

Brand in machinekamer van O 427 Marjon

Vorige week woensdag 29 mei brak brand uit in de machinekamer van de O 427 *Marjon*. De Eurokoter bevond zich een vijf mijl buiten de kust van Oostende. De driekoppige bemanning, die intussen assistentie kreeg van de O 110 *Jeaninne-Margaret* die in de buurt was, kon de brand bedwingen. De motorist kon de Cummins-motor opnieuw starten waardoor het vaartuig op eigen kracht Oostende bereikte.

En verder...

□ Maandag 13 mei werden duikers van de Nieuwpoortse brandweer opgeroepen om een stuk net te verwijderen uit de schroef van de N 75 *Sarvy*. 

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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

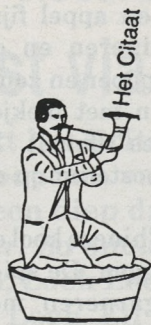
□ De Z 207 *Verwachting* krijgt een nieuwe zestrommellier. De machine wordt aan boord van de Eurokotter geplaatst bij Van der Werff & Visser in Irnsum.

□ Bij BSM in Breskens onderging de hoofdmotor van de Z 27 *Mercurius* een revise en kreeg tevens een onderhoudsbeurt in het droogdok. Ook de Z 99 *Terra Nova* kwam langs voor een onderhoudsbeurt.

□ In Oostende plaatsten monteurs van Machinefabriek Luyt een nieuwe vislier op de Z 596 *De Zwerver*.

□ Padmos in Bruinisse plaatste een nieuwe motor Mitsubishi van 300 pk en een vangstverwerkingslijn aan boord van de Z 79 *Thorn*.

□ De Z 121 *Deborah* ging in het droogdok bij Maaskant in Steldam voor onderhoud en werkzaamheden aan de schroef. Tevens kreeg de ABC-motor (1.110 pk) een onderhoudsbeurt.



'België heeft de kleinste vissersvloot van Europa. Onze vloot werd ingevolge het MOP III afgebouwd van 205 eenheden tot 150 eenheden. Daarmee respecteren wij volledig de einddoelstellingen voor 1996, zowel op het gebied van het motorvermogen als op het gebied van de tonnage. Bij de opstelling van MOP IV moet er dan ook mee rekening gehouden worden dat de Belgische vissersvloot niet verder kan afgebouwd worden. Zoniet komt onze vloot onder het minimum dat vereist is om de Belgische visserij levensvatbaar te houden'.

Uit een tussenkomst van federaal minister van landbouw Pinxten op de Europese visserijraad van 22.04.1996.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

APRIL 1996

Inbouw nieuwe motor en verandering tonnemaat en lengte:

□ O.455 ZEESYMPHONIE, eigendom Pierre Devriendt, Oost Hinderstraat 15, 8400 Oostende
L.o.a. 18,66 - Bt. 34 - Nt. 10
Motor Scania, 184 kW - 250 pk, bouwjaar 1996
Zeebrief: 11.4.96

Verandering van eigendom:

□ Z.92 LUNDY GANNET, eigendom Rederij Lundy Gannet BVBA, Weibroekstraat 13, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.33.54
Zeebrief: 18.4.96

Verhoging motorvermogen:

□ Z.200 WAGRAM, eigendom Carpe Diem BVBA, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist
Motor: ABC, 750 kW - 1.020 pk, bouwjaar 1990
Zeebrief: 19.4.96

Inbouw nieuwe motor:

□ B.601 VAN MAERLANT, eigendom Rederij Van Maerlant NV, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist
Motor Mitsubishi, 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1996
Zeebrief: 24.4.96

Geschraapt:

□ O.66 L'ÉBAUCHE, eigendom Kamaja Rederij NV, Bloemenstraat 41, 8670 Koksijde
Geschraapt: 6.2.96

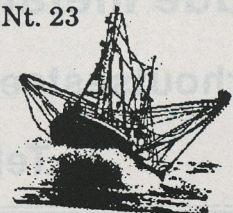
Geschraapt Scheldevisserijvloot:

□ BOU.26 SABRINA, eigendom Julien Boery, Keramiekstraat 7, 8400 Oostende
Geschraapt: 22.4.96

MEI 1996

Nieuwe motor en verandering tonnemaat:

□ Z.79 THORN, eigendom BVBA Ravelingen, Karel Janssenslaan 41, 8400 Oostende
Motor Mitsubishi, 300 pk - 221 kW, bouwjaar 1996
Bt. 78 - Nt. 23



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

R E C E P T

Brochette met staartvis



Leuk alternatief voor de barbecue die in de zomer zoveel Vlaamse tuinen onveilig maakt: een brochette van de vis van het jaar — staartvis — en vleestomaten met een marinade van Chinese kool en Jonagold. Benodigdheden (voor vier personen): 1 staartvisfilet van 500 g; 4 vleestomaten; 1 Chinese kool; 1 Jonagold appel; olijfolie; peper en grof zeezout.

Garnituur: dille, viooltjes, appelschijfjes.

Voor de marinade heb je ook nodig: 3 dl water; 1 dl azijn; 60 g fijne suiker en 5 g zout.

Bereidingswijze

1. De ingrediënten voor de marinade mengen en aan de kook bren-

gen.

2. De Chinese kool en appel fijn-snijden, warm marineren en op smaak brengen met peper en zout.

3. Een spies opvullen met blokjes staartvis en kwartjes tomaat. In olijfolie bakken of roosteren op de grill.

4. De marinade van Chinese kool en appel op een bord leggen. De spies erop schikken en garneren met appelschijfjes, dille en viooltjes.

Lady! Het eerstvolgende HVB komt uit op vrijdag 5 juli.



Z E E B R U G G E

Haven zoekt uitweg langs spoorwegverbinding

Het beheer van de spoorwegen heeft voor de komende jaren ruimte voorzien voor de verbinding van de voorhaven met het hinterland. In de volgende jaren zal geïnvesteerd worden in een nieuw reizigersstation met infrastructuur op Zeebrugge-Möle; spoorverbinding vanuit de voorhaven richting Dudzele, Brugge en een vierde spoor tussen Brugge en Gent.

Tunnelwerken klaar tegen bouwverlof

Het kruispunt van de Kustlaan met de Baron de Maerelaan te Zeebrugge zal het aanschijn van de Möle veranderen. De tweede tunnelkoker zal het verkeer in en naar de voorhaven vlotter laten verlopen en het zal kruispunt minder dan vandaag een obstakel vormen voor het plaatselijke verkeer.

Via een nieuwe afrit zal het verkeer komende van Blankenberge, Brugge of Heist richting oostelijke haven, langs de New-Yorklaan op de Kustlaan komen.

Er blijken ook dringende herstellingen nodig te zijn aan de brug aan de New Yorklaan. Metingen hebben aangetoond, dat er aan de brug aan de New-Yorklaan binnen afzienbare tijd herstellingen nodig zijn.

Havenbestuur blijft ijveren voor expresweg

De berichten van de minister van openbare werken, om de expresweg Antwerpen-Knokke-Heist alleen tot Zelzate uit te bouwen als autosnelweg hebben het havenbestuur van Zeebrugge ertoe gebracht nogmaals de verlangens van Zeebrugge duidelijk te gemaakt. Een oplossing waarbij ervoor gekozen wordt de kruispunten op de expresweg tussen Zelzate en Knokke-Heist te vervangen door rotondes is volgens het havenbestuur de klok terugdraaien. Ook werd aangestipt dat deze expresweg voor het toerisme aan de Oostkust erg belangrijk geworden is.

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Een tocht langs Schotse vissershavens (VIII)

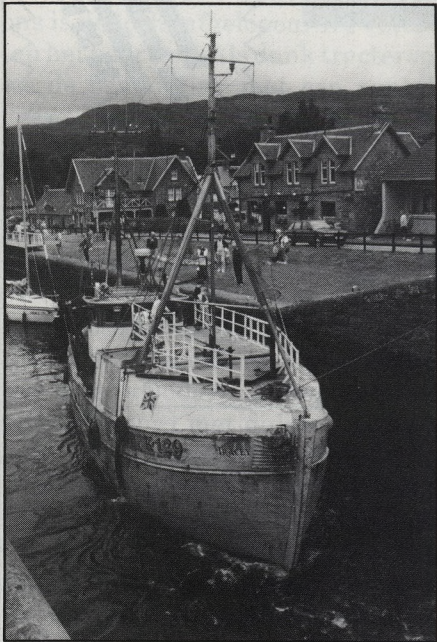
Van oost naar west via het Caledonische Kanaal

MILJOENEN JAREN GELEDEN breekt het Britse eiland in twee stukken. De geologische breuk loopt nu van Inverness tot Oban en vormt The Great Glen, een diep dal.

Neerslag vult de breuk met water. Zo ontstaan de langwerpige meren Loch Ness, Loch Oich, Loch Lochy, Loch Linnhe met Loch Garry, Loch Arhaig, Loch Eil en Loch Leven; volgelopen zijbreuken.

De hoger gelegen meren lopen over via een rivier die het water overbrengt naar een lager gelegen meer tot het water uiteindelijk in zee uitmondt. Tot zover het werk van de natuur.

1820 WAS EEN CRISISJAAR. Om de bevolking werk te geven en de economie aan te zwengelen, besloot de overheid al deze meren met elkaar te verbinden, zodat er een groot kanaal zou ontstaan. Twintig jaar lang groeven en kapten de arbeiders aan de waterweg. Het kanaal werd uiteindelijk 91 kilometer lang. Hellingen (die over een afstand van 100 meter soms tot 22 meter kunnen oplopen) werden overwonnen via stijgende of dalende sluisen; 29 in totaal. Het kanaal liet uiteindelijk toe dat vaartuigen tot 500 ton



Aan boord van het vissersvaartuig *Tracey* maken wij een tocht dwars door Schotland. Foto: de BCK 129 in een van de 29 sluisen van het Caledonische kanaal.

van oost naar west kunnen varen.

Naar Inverness

Voor de volledige doortocht moet een vissersvaartuig 200 pond (ongeveer 9.000 fr.) neertellen. Voor die prijs krijgt het schip 72 uur om het traject af te leggen. Doet hij er langer over, dan wordt het bijbetalen. Voor een vissersvaartuig betekent het kanaal niet alleen tijdswinst, maar vooral een besparing op de dieseloliekosten.

Wij schepen in aan boord op de BCK (registratie van Buckie) 129 'Tracey', een gecombineerde seiner-rawler van het Deense type. Maar eerst zoeken we de rotsen van *Gamrie Bay* op, nabij *Crovie*, voor de Belgische vissers geen onbekend gebied. Het is daar dat de houten 0 315 'Beatrix-Fernande' in 1955, met verlies van 3 vissers, op de kust liep. We komen dus te laat op de afspraak. Schipper Tarves en bemanningsleden Allan, Colin, Steve en Buchan zijn blij wanneer ze ons uiteindelijk toch zien opdagen, want tijd is ook hier geld.

Het schip volgt de kust richting *Inverness*. De baai was vroeger een belangrijke visgrond (de *Merry*) voor onze vissers. Een aantal maanden per jaar visten ze er hoofdzakelijk met houten middenslagtreilers uitgerust met

scheerborden en sleepnetten.

Op de zeekaart volgen we met onze vinger de route die het vissersscheepje vaart: *Lossiemouth, Burghead, Nairn...* bijna allemaal kwijnende vissersplaatsjes. Ter hoogte van *Rosemarkie* komen in het nauwste gedeelte van de baai. Het vaarwater wordt steeds smaller, de hoge oevers dreigen... tot we de ingang ontwaren van de eerste sluis. Dit is het begin van het *Caledonian Canal* en de monding van het riviertje de *Ness*.

De voorhaven van *Inverness* en de *Beaully Firth* zijn altijd gevuld met sleepboten en werkschepen verbonden met oliebusiness. De *Moray Firth* is trouwens een doolhof van boortorens en werkplatforms. De binnenhaven is voorbehouden aan visserij en pleziervaart. Op een helling van het visserijdok staan vijf houten treilers naast elkaar. Ze zijn opgenomen in de 3de Britse visserijsaneringsronde, opgelegd door de Europese Unie. Ze worden vernietigd zodat ze niet via buitenlandse opkopers onder een ander Europees registratienummer weer kunnen worden ingeschreven. Een ambtenaar ziet toe hoe een kettingzaag een vernietigende sleuf in de schepen trekt. Pas dan worden de nodige documenten afgestempeld en kunnen de toegekende vergoedin-





De BCK 129 Tracey, afgemeerd op het einde van Loch Ness te Fort Augustus

gen vrijkomen.

Fort Augustus

Voor de vissers is de doorvaart zoveel als vakantie. In een opgewekte stemming bereiden ze een goede maaltijd en genieten van het toe-

ristische verkeer. Na *Inverness* en het eerste deel van het kanaal varen we via de sluis van *Lochend* het met zoet water gevulde, legendarische *Loch Ness* op. In de sluis krijgen we gezelschap van de '*Jacobite Queen*'

een toeristenboot uit *Inverness*, en de yachten '*Moonshadow*' uit Engeland, de '*Lindisfarne*' uit *Ohio* (de Amerikanen zeilen de oceaan over. Via het Caledonische Kanaal varen ze naar *Lindisfarne*, het eiland van hun 'roots'), de '*MSC*' uit Hamburg en de met Antwerpenaren bemande '*Meerkoet*' uit Oostende.

In het schilderachtige *Fort Augustus* moet 15 meter worden geklommen via 7 opeenvolgende sluisen. Het is er aanschrijven geblazen. Het zal nog een paar uur duren vooraleer er kan worden versast. Bemanninglid Steve is afkomstig uit deze streek en de plaatselijke jeugd kent onze '*Tracey*' als een gastvrij schip. Jongeren komen de bemanning groeten. Het duurt niet lang of bemanningsleden en jongeren plonzen vanop het dak van de stuurhut in het koude water.

Neptune's Staircase

Na *Fort Augustus* varen we in het kanaal naast de rivier *Oich*. Na het schilderachtige *Loch Ness* laten de huizenloze oevers een eerder desolate indruk na. Dat geldt ook voor



Scheepsdiesel

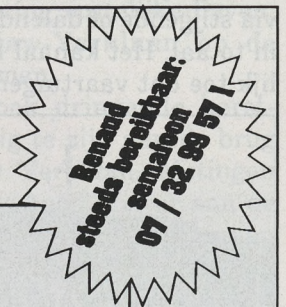
RENAUD

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

Loch Oich achter de sluis van *Aberschalder*. (1) Na *Loch Oich* moeten we terug het kanaal op. Via het sluisje van *Laggan* belanden we in *Loch Lochy*. Ook hier malen we door een typisch Schots landschap: groene omkadering van de sluisen, neerstortende watervalletjes, een idyllisch smeedijzeren bruggetje...

Op het einde van *Loch Lochy* varen we via *Gairloch* een smal, lang kanaal op dat ons naar *Banavie* leidt. Onderweg 'werken we nog verschillende sluisen af' en varen door vele stukjes ongerepte natuur. *Banavie* is het einde van het gegraven deel van het Caledonische Kanaal. Een paar kilometer voor het dorp moeten we 25 meter naar beneden via *Neptune's Staircase* (de trap van Neptunus): een negenvoudige sluis met 10 stellen sluisdeuren. Van hieruit zien we de huizen van *Fort William* tegen een bergwand opklimmen. Achter de helling zien we de *Ben Nevis* (4.406 m), de hoogste berg op het Britse eiland. (2)

De zon zakt intussen weg achter de bergen. Op het water wordt het snel donker. 's Nachts werken de sluiswachters niet. De bemanning zal hier genieten van een volledige nachtrust, vooraleer het harde werk op de visgronden aanvangt. Voor ons is de tocht afgelopen. We verlaten het vaartuig. Als dank tracteren we de bemanning met een aantal grote *Mc Ewans Exports* in de plaatselijke *Scottish Crown*.

Naar open zee

De BCK 129 zal bij zonsopgang *Neptune's Staircase* doorvaren en via het dokje van *Corpach* te *Coal* het zoute *Loch Linnhe* binnenvaren; een zeer diepe zeeinham. Hier heerst een eb- en vloedverschil van 2,5 meter. Afgeboord met duizend meterhoge bergen, heeft het meer het uitzicht van een klassieke Schotse Loch. Naarmate de zeearm de zee bereikt wordt ze breder en het omringende gebergte lager.

Ter hoogte van het eiland *Shuna* kiest de 'Tracey' voor de veilige doorgang tussen het schiereiland *Kingairloch* en het eiland *Lismore*, liever dan de met eilandjes en rotspieken bezaaide doorgang tussen *Lismore* en het schiereiland *Benderloch*. Wij, die verder per auto de

'Tracey' zijn gevolgd, staan te *Easdale* en hopen dat het schip via de *Firth of Lorn* open zee kiest. We zien het echter net voor *Duart Point* bijdraaien en de *Sound of Mull* invaren, recht naar zijn visgronden aan de noordkant van de Hebrieneilanden.

Herstel

Vele sluisdeuren en kaaimuren waren, zo hadden we gemerkt, aan reparatie toe. Na de zomer van 1995 werd het volledige kanaal dan ook gesloten voor alle verkeer.

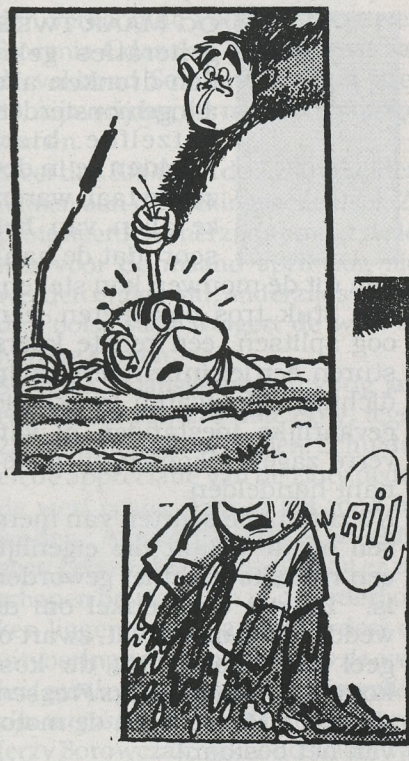
Op vele plaatsen tegelijk wordt daar nu nog met man en macht gewerkt om het kanaal tegen de zomer van 1996 weer vaarklaar te krijgen.

tekst en foto's Daniël Pots

(1) Tijdens WO II werden in dit gebied paracommando's (ook vele Belgen) opgeleid. Te *Spean Bridge* staat trouwens een gedenkteken dat daaraan herinnert.

(2) De *Ben Nevis* overheerst heel het landschap. Om het caledonische Kanaal in zijn geheel te kunnen bekijken, beklommen we enkele dagen later de stijle berg. We hadden zes uur nodig om boven en vier uur om weer beneden te geraken.

Volgende maand
exclusief in HVB:
het raadsel van Loch Ness
opgelost!



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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 32 34 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, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.

Ploegbazen - sorteerders:

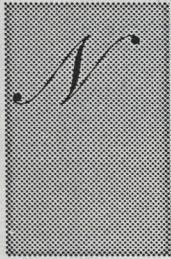
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 70 92 80.

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.

van schepen



OG MAAR TWEE generaties gele-
den dronken alle
aangemonsterden
hetzelfde bier,
vloekten ze in de-
zelfde taal, waren
ze allen van het
soort dat de han-

den uit de mouwen kon steken:
een stuk tros opschieten, een
oog splitsen, een rechte koers
sturen, een lek in een toevoerpomp
dichten. Het waren *freaks* die
gevaarlijke toestanden al van
verre zagen afkomen en nave-
nant handelden.

Nu zitten alle soorten van men-
sen op de schuit die eigenlijk
een rariteitenkabinet geworden
is. Ze zijn daar enkel om de
wedde. Een mens, wit, zwart of
geel moet toch aan de kost
komen. *Erst kommt das Fressen,
dann die Moral.* Geld, de motor
van het bestaan!

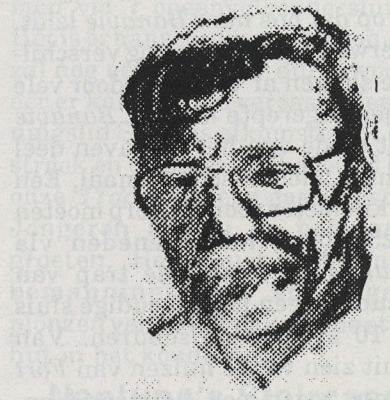
Zo is het ook aan boord van de
supertanker *Braer*, zonder flu-
welen *salle à mangers* en bal-
dakijns *à la polonaise* maar met
kakkerlakken, *the ship of fools*
(ach wie herinnert zich nog de
Shetlands, de gehavende zalm-
kwekkerijen, de verdoemenis
van de zeekoeten, alken, futen,
sternen, jan dan genten en de
schamele zeemeuwen, de de-
mokraten onder de zeevogels).
Daar wordt in de machinekamer
gevloekt in 't Filippijns, 't Grieks
en 't Pools als de machinisten —
met twee man te weinig — tot de
vaststelling komen dat de
brandstof gemengd is met zee-
water. En daar is geen redden
meer aan, dus gebeurt er verder

van mensen & van de zee

niets, al wil iedereen zo rap mogelijk
van het schip af. In deze kookpot
van de eeuwigheid, waar feitelijk
geen frank te verdienen viel is er
dus ook geen mens aan boord te
vinden die eraan denkt een tros
overboord te hangen teneinde een
sleeptboot de kans te geven het
vast te maken en schip en de be-
manning te redden. Kapitein
Alexandros Gelis, meester na God,
heeft een massa olie, crude, een
waaninnige zwarte vloed, onder
de voeten. Voor hem, bemanning
en milieu, een directe dodelijke
bedreiging. Niemand aan de wal
kan weten wat dat betekent, geen
mens! Voor de reder, onbekom-
merd feestend in New York tijdens
het drama, beduidt het dollars.
Wat telt voor *Gelis* zijn de levens
van de 34 opvarenden. In 't gelaat
van de ontketende oceaan, die haar
eigen landschappen tekent, helpt
geen kennis, geen weten, er is
geen nautische mouw aan te pas-
sen. In het zwarte duister zoekt hij
Gods aangezicht, maar vindt alleen
maar de woeste leegte. Hij kan
zich niet bezondigen aan '*wishfull
thinking*' en geeft zijn ultieme bevel:
abandon ship! Als iedereen van
boord is en het vaartuig een spook
geworden is, vindt de hemel ge-
zonden sleeptboot zelfs geen tros
om vast te pakken...

En dat we toffe jongens zijn... zong
men op datzelfde moment in New
York. Op distels passen nu
eenmaal geen rozen.

De scheepvaartwereld wordt
beheerst door blinde krachten die
tot gekke toestanden leiden aan



boord van een eenzaam schip.
En zo zit je dan in een flatje met
uitzicht op zee, vernesteld in zilte
gedachten bij een citaat van
Breitenbach: '*Bouwen is het
contract dat geacht is te zijn
ondertekend, al kan het je niet
ontgaan dat de machtigen
daardoor ook verzekerd worden
van het eeuwige genot van de
vrucht van hun privileges*'.
Maar zelfs als 't zeewater in de
olie loopt moeten we nog overeind
blijven staan, drinken op de
toekomst. En *hope is never far
away*. Sommigen krijgen daar
ezelsoren van, anderen leven
vrolijk verder en sommigen
vreten *assche en zinders*. Een
enkele verdwijnt als een
tempelier in de nacht, met een
scheur in zijn broek en op witte
sandalen.

Lin



hét taxibedrijf voor de visserij
Bredene

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

Zonk estonia bij dumpen van radioactieve lading?

De veerboot Estonia zonk op 28 september 1994 tussen het Estse Tallinn en het Zweedse Stockholm. Bij de ramp kwamen 852 opvarenden om het leven. Zevenhonderd lichamen bevinden zich nog steeds in het schip. Rond het schip wordt nu een betonnen grafzerk gelegd. Volgens de Zweedse overheid een waardig afscheid. Maar volgens Werner Hummel, de expert van de scheepsconstructeur van de Estonia, Meyer-Werft, gebeurt dit 'te snel'. Zijn recente bevindingen zijn immers bijzonder sensationeel: de boegdeuren zouden tijdens de vaart zijn geopend om twee vrachtwagens met radioactieve smokkelwaar overboord te gooien!

De Estonia zonk nadat de boegdeur afbrak, maar hoe dat kwam, is tot vandaag onduidelijk. Zweedse experts stelden vast dat 'een reuzengolf' de boosdoener was, en ook de Duitse experts voegden zich aanvankelijk bij deze theorie. Maar Hummel twijfelt. Hij zegt nu: *'Toen kregen wij de vertaling van het zogenaamde Felix-rapport onder ogen. Dat rapport werd genoemd naar Felix Dserchinski - de oprichter van de KGB, de voormalige geheime dienst van de Sovjetunie. Ex-leden van die organisatie gaven in dat verslag van 85 pagina's - in opdracht van de Russische overheid - hun bevindingen over de georganiseerde misdaad in de Baltische Staten. Het rapport dateert al van maart vorig jaar. Twee pagina's ervan handelen over de ramp met de Estonia. Die theorie was zo fantastisch dat we hem eerst niet geloofden.'*

Volgens het rapport was de Estonia een cruciale schakel in een smokkelroute van de Baltische Staten naar West-Europa. Ook op de bewuste rampnacht zou het schip smokkelwaar aan boord hebben gehad, waaronder een grote hoeveelheid heroïne en veertig ton van het radio-actieve kobalt en wat ismium.

De kapitein van de Estonia zou op de hoogte zijn geweest van de smokkel zonder te weten wat er precies aan boord was. Hij zou tijdens de nachtelijke vaart op de hoogte zijn gebracht dat de Zweedse douane getipt was. (Iets wat de Zweden ontkennen). Door de smokkelaars werd hem bevolen de smokkelwaar over boord te gooien. De waar bevond zich aan boord van twee vrachtwagens, en daarvoor was

maar één weg: door de geopende boegdeur. Een kroongetuige in dit verhaal in het rapport, werd drie weken na de ramp vermoord teruggevonden in Tallinn. Hij zou volgens het rapport het belastende telefoongesprek hebben opgenomen en vermoedelijk daarom uit de weg geruimd. Van die geluidsbanden werd nooit een spoor teruggevonden. Daarom geloofde niemand in deze theorie... tot nu dus.

'De haastige begrafenis van het schip nu komt dan ook bijzonder opvallend,' zegt de twijfelende inspecteur. *'Een schip onder zoveel beton bedekken is natuurlijk wel een ideale manier om te beletten dat er radio-activiteit zou lekken.'*



Greenpaece stuurt actieschip naar Shanghai

Terwijl in Geneve de beslissende onderhandelingsronde van de VN-ontwapeningsconferentie over een allesomvattend verdrag over kernproeven van start ging, kondigde Greenpaece aan acties te zullen voeren voor de Chinese Kust.

Als alles naar wens verloopt, zouden de 38 delegaties op 28 juni een volledige stop op atoomproeven moeten hebben bereikt. De grootste hindernis voor de ondertekening van het verdrag vormt China. Terwijl alle andere erkende atoommachten - de V.S., Groot-Brittannië, Frankrijk en Rusland - zich akkoord verklaarden hun kernproeven stop te zetten, wil Peking in de toekomst het recht blijven hebben 'kernproeven voor vreedzame doeleinden te laten plaatsvinden'. Greenpaece kondigde aan dat ze uit protest tegen de houding van Peking haar vlaggeschip MV Greenpaece naar China stuurt. Volgens de milieuorganisatie zijn er aanwijzingen dat China voor het eind van deze maand een kernproef wil houden.

Het schip zou rond 10 juni voor Shanghai moeten aankomen. De drukingsgroep maakte duidelijk dat als haar protest in Shanghai niet werd toegelaten, ze zou overgaan tot acties zoals die tegen de Franse kernproeven in de Stille Zuidzee. Daarmee slaagde ze er vorig jaar in om de internationale publieke opinie te mobilizeren en de Franse president Chirac te laten afzien van de laatste twee kernproeven.

Scheepsbouwers Gdansk op straat, Walesa terug op zijn oude werf

De werknemers van de in moeilijkheden verkerende Poolse scheepswerf Stocznia Gdanska, de bakermat van de vakbond Solidariteit begin jaren 80, zijn vrijdag 10 mei op straat gekomen.

Meer dan 3.000 van de 7.200 arbeiders namen aan de stakingsactie deel. Zij protesteerden enerzijds omdat de lonen voor de maand april nog niet werden uitbetaald, anderzijds omdat de Poolse staat weigert de werf ter hulp te komen.

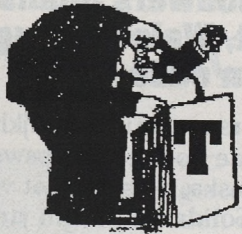
Stocznia Gdanska boekte vorig jaar een omzet van 270 mln zloty, tegen 222 mln het jaar voordien. Schulden en de appreciatie van de zloty deden de werf echter diep in het rood belanden. Aan opdrachten is er echter geen gebrek. Momenteel staan er zes schepen op stapel en in de orderboeken liggen nog 26 andere orders op uitvoering te wachten. *'Als de overheid geen begrip toont, zullen wij verplicht zijn augustus te herhalen'* verklaarde Jerzy Borowczak, vakbondsleider van Solidariteit. Hij verwees daarmee naar de massale stakingen die in augustus 1980 uitbarstten en tot de oprichting leidden van de vakbond Solidariteit, de eerste onafhankelijke vakbond in een stalinistisch land.

Borowczak noemde het ironisch dat de onderneming, die een belangrijke bijdrage leverde tot de veranderingen die in 1989 tot de val van het stalinisme en markthervormingen leidden, precies door deze laatste aan haar ondergang zou komen. Onder het presidentschap van Lech Walesa hield de regering de werf de hand boven het hoofd en werden waarschijnlijk verliezen bijgepast, maar sinds Walesa de presidentsverkiezingen verloor, is het daarmee ut en is de reële draagwijdte van de moeilijkheden zichtbaar geworden.

Lech Walesa diende zich vorige maand overigens opnieuw aan als electricien op de werf, om er zijn vroegere job weer op te nemen. Hij deed dit uit protest tegen het feit dat hem geen presidentspensioen werd uitbetaald. Walesa ging echter niet aan de slag.



De Laatste Vuurtorenwachter



IJDENS DE
VOORBIJE
m a a n d e n
hebben we
ons deel bij-
gedragen
om de kloof

tussen politiek en burger weer te dichten. Ook hebben we de toestromende nieuwe Nederlands-Belgische reders wegwijs gemaakt in de politieke geplogenheden van dit koninkrijk. Of zij de volgende stap zetten en de naturalisatie aanvragen hangt verder volledig van henzelve af.

We sluiten ons overzicht met een jonge partij, een nog groene politieke formatie, met name Agalev, een afkorting van de slogan: Anders Gaan Inleveren. Een partij die een ware hernieuwing betekent voor de mensheid in het algemeen en de politiek in het bijzonder. En daar ga ik nu een aantal voorbeelden van geven.

Hebt gij, vissende lezer, al eens gehoord van de ecotaks? Wel, dat was zowat de eerste beleidsbeslissing die deze groene partij genomen heeft. Heel lang geleden had Dehaene (sinds kindsbeen al eerste minister, overigens niet te verwarren met de minister-president van Vlaanderen) volk tekort om dit land te federaliseren. Daarom vroeg hij steun aan Agalev. OK! zeiden die, maar daar moet iets tegenover staan.

De Agalevieten vonden dan ter plekke de ecotaks uit die ongeveer hierin bestaat dat water in plastic flessen 250 frank per liter zou kosten en deze in glazen flessen 7 frank (nl. het bekende merk Frulux

in de EDA). De redenering was simpel: we laten vanaf nu alle belastingen betalen door ouden van dagen die niet meer in staat zijn om met al dat leeggoed over en weer naar de winkels te koersen. Dehaene kon het allemaal niets schelen, want hij drinkt geen water en hij wilde bovendien per se zijn federalisme erdoor krijgen (vraag me niet waarom, er is geen mens die 't nog weet). Er wordt geruild: Dehaene krijgt zijn federalisme en Agalev krijgt een ecotaks... maar natuurlijk uitsluitend op scheermesjes en wel van het merk Gillette. Deze scheermesjes kosten sindsdien 1200 frank/stuk en worden alleen nog gebruikt in luxebordelen om het haar van de benen van prestigieuze prostituees te scheren terwijl welstellende klanten toekijken, want anders is dat ook voor die meisjes niet te betalen. Aardig detail: de plasticflessen zijn inmiddels niet noemenswaardig duurder geworden, maar alle Belgen moeten nu wel over negen verschillende vuilniszakken beschikken om allerhande soorten plastic te sorteren en in de juiste zak te steken die dan ook nog op de juiste dag aan de deur moet staan. Dat hebben we dus aan Agalev te danken.

Het legde Agalev echter geen wind-eieren. Want deze nieuwe partij bewees daarmee dat ze verantwoordelijkheidszin had. En kijk, bij de volgende verkiezingen werd Agalev hier en daar opgenomen in schepen-colleges om te leren een gemeente te leiden (in afwachting dat het land vrijkomt). En nu volgt een nieuw wapenfeit. Komt daar een electriciteitsboer af in de persoon van Electrabel en hij vraagt de gemeenten een contract te tekenen zodat ze hun

electriciteit niet elders kunnen gaan kopen. Een schitterend politiek moment, want Agalev en Electrabel zijn géén vrienden. Al van in den beginne wijst Agalev erop dat de gemeenteraadsleden eigenlijk verkocht zijn aan Electrabel, want de raadsleden die naar de vergaderingen van Electrabel gaan, verdienen daar een ferme stuiver aan. Met de zitpenningen van al die intercommunale en andere vergaderingen kunnen (ook als schepen gesjeesde) gemeenteraadsleden na zes jaar een huis kopen, dat is bekend. Nu dus ook Agalev. Gevolg: alle gemeenten waar Agalev het mee voor het zeggen heeft sluiten prompt een contract met Electrabel af. Agalev onthoudt zich bij de stemming, maar blijft wel in de zetel zitten. Verantwoordelijkheid!

Overigens blijft al dat zitten bij Agalev niet duren. Neen, want bij de stichting van deze partij werd afgesproken dat het elk zijn beurt zou zijn om op de schone plaatsen te bezetten. Dat principe heeft zelfs een aantal jaren standgehouden, namelijk tot de leiders van de partij gevraagd werd om van hun plaats af te stappen. Wordt daar toch opeens dat reglement niet veranderd zeker?!



N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

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

Onbegrijpelijke titel? Geeft niet: gewoon verder lezen!

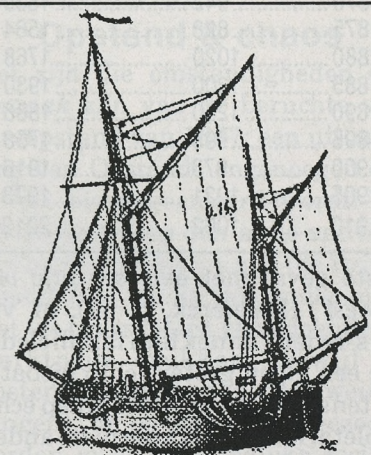
Op- en neergang van het Oostendse vissersproletariaat

OOK AL OMDAT het Oostendse ABVV me gevraagd had om voor haar senioren een middag over de geschiedenis van de visserij te vullen, vielen twee artikelen in het vorige HVB me erg op. Enerzijds was er het verhaal over de NV Oostendse Reederij (HVB V 1996 p. 20), in Oostende beter bekend als 'de rode vloot' of als 'de schepen van de bond'. Daarin zegde volkscundige Roger Vens: *'De toestand aan boord van de visbakken van de bond was letterlijk en figuurlijk voorbeeldig. De vissers werden daar — en dat was uniek — verzekerd tegen arbeidsrisico's. De opleiding van de mannen werd erg ter harte genomen. Het percentage dat de vissers op de besomming kregen was groter dan elders, de bemanning kreeg zelfs gratis eten aan boord, er was radiocontact met de wal, de vissers hadden een gewaarborgd weekloon en ook aan de ouder wordende visser werd gedacht. Niet niks dus. Gevolg: de andere reders moesten de normen van de Rode Vloot volgen of ze kregen geen vissers meer aan boord. De bond trok heel het niveau van de vloot omhoog.'* Daarnaast was er in datzelfde HVB de vrije tribune 'Waar Gaan We Naartoe?' waarin vakbondsman Ivan Victor het woord nam (HVB V 1996 p. 10). Hij had het daarin meer bepaald over de tekort aan vissers waarmee de sector vandaag te kampen heeft. Victor over de vissers anno 1996: *'Ze zwalpen soms weken op zee voor een inkomen dat niet eens het wettelijk minimum haalt. Waarom komt er voor de vissers geen gegarandeerd basisloon met daar bovenop een bonus in verhouding tot de vangst?' en verder: 'Het pensioen... is ronduit armzalig. Reders hebben, allicht aan een vorige visserijcrisis, een systeem van forfaitaire RSZ-lonen overgehouden. Hierdoor betalen zij geen RSZ op het volledige loon. De gevolgen worden door de vissers betaald. Het betaald verlof en het pensioen voor de vissers, schipper of matroos, zijn bescheiden laag. Oudere vissers die wegens overmacht inactief worden hebben via het Zeevissersfonds een aanvullende vergoeding gekregen. Maar eens de pensioengerechtigde leeftijd bereikt, vervalt deze tussenkomst.'*

Hoező? In de jaren twintig blijken Vlaamse vissers over een voorbeeldig statuut en een gewaarborgd weekloon te beschikken: iets waarvan vandaag geen spoor meer bestaat. Wat is daar onderweg dan eigenlijk mee gebeurd, zo vraag ik me af. En terwijl ik aan die spreekbeurt werk, gaat een lichtje branden: een (veronder)stelling die ernaar verlangt tegengesproken, gecorrigeerd of aangevuld en bevestigd te worden.

WANNEER DE BELGISCHE staat in 1830 een feit wordt, woont er te Oostende al een relatief grote vissersgemeenschap. In 1836 telt de stad 534 vissers, ongeveer dubbel zoveel als Blankenberge, toentertijd de tweede grootste vissershaven. Voor de rest is er dan nog

Nieuwpoort waar 100 vissers aan de bak komen. Naast deze drie havens kent de Vlaamse kust nog talrijke kleine vissersgemeenschappen, maar dan... zonder havens. Daar worden de boten dan maar vanaf het strand in zee getrokken. In Heist zijn er in 1836 bijvoorbeeld



De Oostendse tweemastsloep of 'dandy', typisch Oostends vaartuig van de XIXde eeuw. Ruim 17 meter lang, goed vijf meter breed en 3 meter diep. Met de komst van de stoomtreilers verdwijnt deze sloep, samen met de visserij-te-zoute van het toneel.

zo'n zestig onversaagde vissers aan het werk en in De Panne een veertigtal. (De Zuttere II, p. 23). Wie niet beter weet zou meewarig kunnen neerkijken op het armtierig volkje dat op die manier vanaf het strand in de weer is. Maar wij weten wel degelijk beter: als de Vlaamse visserij vandaag nog bestaat, dan heeft dat alles met de geschiedenis van die Pannenaars en Heistenaars te maken.

Vooruitgang & miserie

De visserij van het jonge België kent een stormachtige ontwikkeling. Zijn er in 1836 iets meer dan duizend vissers aan het werk, dan zijn dat er in 1885 bijna tweeduizend geworden. In Heist en De Panne hebben ze toen, voor wat betreft het aantal vissers, Nieuwpoort voorbijgestoken, maar de opgang is vooral zichtbaar in Oostende waar nu twaalfhonderd mannen regelmatig in zee trekken. Die 1.200 kunnen onderverdeeld worden in *bootjesjouwers* (die veelal met eenmansgarnaalbootjes in zee gaan of in het

Evolutie van het aantal vissers 1836 - 1910

	Oostende	België
1836	534	1045
1840	600	1124
1845	672	1236
1850	660	1244
1855	720	1306
1860	888	1528
1865	950	1646
1870	942	1639
1875	828	1564
1880	1020	1768
1885	1200	1930
1890	1230	1888
1895	995	1758
1900	970	1916
1905	1021	1973
1910	1062	2212

beste geval met een 'schiptje van Panesi' (Desnerck, p. 51), in 'vissers-reders' annex hun familieleden die een eigen groter schip uitbaten en tenslotte in een grote groep echte proletariërs, vissers die niets anders te bieden hebben dan hun eigen arbeidskracht. Hoe die verdeling er juist uit ziet, weet ik niet. Nergens in de literatuur vind ik daarover gegevens. Een historicus zou hier waarschijnlijk nuttig werk kunnen verrichten. (Overigens: mochten die gegevens wèl reeds bestaan — en zelfs geïnterpreteerd zijn — dan zullen we er dankbaar kennis van nemen.)

DE OOSTENDSE VISSERIJ IS IN die jaren een moderne industrie aan het worden. Er mag dan nog steeds bijna uitsluitend onder zeil gevaren worden, de stad kent dan al meerdere kapitalistische ondernemingen die soms tientallen grote sloepen uitreden (Poppe, p. 8). Verder worden er een aantal politieke beslissingen genomen die Oostende een benijdenswaardige infrastructuur geven: na de sloping van de stadsvestingen wordt in 1870 een schuilhaven (Montgommerydok) gegraven; dit dok wordt in 1885 voltooid. In 1877 wordt een cirkelvormige vismijn (De Cirk) gebouwd die in 1879 in gebruik genomen wordt en in 1885 vergroot. (Hovart) Vergeten we verder ook niet dat de stoomtreinen van Oostende het eindstation maken van spoorverwegen die heel Europa doorkruisen. Die verbinding zorgt ervoor dat Oostende,

ook voor buitenlandse vaartuigen, een gedroomde landingsplaats voor verse vis wordt: verse vis, een leuker die in die tijden in heel Europa ontdekt wordt.

De Europese vraag naar verse vis groeit dus zienderogen en de toepassing van de stoomenergie op vissersschepen (1) èn de 'uitvinding' van het ijs (1874) om de vis te bewaren, maken de aanvoer van grote hoeveelheden verse (niet gezouten) vis ook mogelijk. Met andere woorden: Oostende wordt het moderne economisch visserijcentrum van België. De industriële vooruitgang die de XIXde eeuw kenmerkt vindt voor wat de visserij betreft zijn stek in Oostende.

DE LEVENSVORWAARDEN VAN het Oostendse volkje zijn ook al vergelijkbaar met — of zelfs erger dan — deze in andere industriële gebieden. Hoe meer de economie zich ontwikkelt hoe armer jan-met-de-pet wordt. Uit de volkstelling van 1865 blijkt dat men in het Oostendse visserskwartier met meer dan 100 mensen in één huis pleegt te wonen. Voor sommige huizen komt dit neer op het verbazendwekkende getal van 12 mensen in één kamer 'In deze éne kamer moest men pogen te leven. Men kookte, at, dronk en paarde in die enkele vierkante meters.' (Vilain) Jef Klausning vult voor mij die cijfers aan met zo mogelijk nog schokkender gegevens: 'In 1885 bedroeg de gemiddelde besomming van een zeilschip 12.300 frank per jaar. De visser kreeg daarvan 867 frank. Maar in 1887 haalde een zeilschip nog maar nauwelijks 11.127 frank, waarvan de visser er 744 toegeworpen kreeg. Maar die visser had natuurlijk ook nog beroepskosten. Zo'n zeilschip ging gemiddeld dertig keer in zee. De panger kostte aan de visser al 8,20 frank per reis. Voor zijn voedsel aan boord betaalde hij dus al meer dan 240 frank per jaar. Kosten voor werkkledij (oliegoed, laarzen) mag je op 140 frank per jaar schatten. De visser verdiende dus gemiddeld netto 364 frank per jaar. Om te weten wat dat inhoudt moet je een beetje uitzicht krijgen op de levensduurte in 1887. Vooruit, schrijf op: 1 liter melk kostte toen 20 centiem, een kilo brood betaalde je

Wardje Vandenabeele, scheepsjongen op de O 149

In Gistel worden we uitgenodigd op de koffie bij Edward Vandenabeele (°1923). Ons interesseert dat deel van het leven van Edward waarin hij visser was op de visbakken van de NV *Oostendsche Rederij*, alias de 'rode vloot'. Want we willen nu wel eens weten hoe het er daar écht aan toe gegaan is.

Vandenabeele: 'Ik ben in 1937 als scheepsjongen beginnen varen op de stoomtreiler O 149 Emiel Vandervelde. Zelf was ik het liefst op een motorboot beginnen werken, maar mijn vader had me het afgeraden. Ga eerst bij de visbakken, zo zegde hij me, je zult daar het vlugst de stiel leren. Hij had gelijk. Daarna ben ik enige tijd met de motorboot van Henry Moons meegeweest, een schip, ik denk dat het de O 155 was, van een kleine familiale rederij, zeg maar een Pannenaar.

Ik ken dus het verschil tussen die twee soorten visserijen. Dat verschil was vooral in je portefeuille te zien. Bij de bond kreeg je een 'maandgage' en daar bovenop een percentage op de besomming. Ik denk dat ik als jongen recht had op een percentage van drie kluiten, 75 centiem dus. Bij Moons had ik ook een percentage, ik denk dat ik daar toen 1% kreeg, maar daar was natuurlijk geen sprake van een vaste wedde. Bij de bond kreeg je ook gratis voedsel mee en dat was ook het geval in de andere grote rederijen (Crops en de anderen), maar je mag niet gaan denken dat je gratis voedsel had voor heel de reis. Je kreeg een stukje kaas, een kilo suiker, een doosje melk en dergelijke, maar voor de charcuterie bijvoorbeeld moest je zelf zorgen. Hetgeen de rederijen gaven was dus niet genoeg om de tafel heel de reis te dekken. Het verschil tussen het regime aan boord van de Pannenaars en de geplogendheden van

(Vervolg op volgende bladzijde)

Wardje Vandenabeele, scheepsjongen op de O 149

de stoomrederijen kan je vandaag nog het beste vergelijken met iemand die in een voedingswinkelje op de hoek tewerk gesteld is en iemand die bij een warenhuis, zoals GB-Inno-bm werkt. In het laatste geval zal alles gereguleerd zijn en zal je kunnen genieten van vele sociale voordelen, in het eerste geval zal alles laat ons zeggen meer 'gearrangeerd' worden.

Nu moet je verdere niet denken dat het één en al kameraadschap was daar aan boord van de schepen van de bond. De machinist, de eerste stuurman en vooral de kapitein, dat waren 'mijnheren' die altijd recht hadden op het beste en het schoonste. Achteraf bekeken moet ik zeggen dat ik, toen ik voor de bond werkte, goed mijn boterham verdiend heb, maar ik kan niet zeggen dat ze daar erg over ons in zaten. Bijvoorbeeld: we werden soms richting Rusland gestuurd om schelvis te vangen, waarvan we op voorhand wisten dat we daarmee zwakkere besommingen zouden maken dan wanneer we naar IJsland zouden getrokken zijn. Na zo'n reis, waarop we even goed keihard hadden moeten werken, waren de verdiensten erg mager. De vrouwen wisten nauwelijks hoe ze daarmee de schulden moesten afbetalen. En hard werk was het: ik herinner me dat we eens 72 uur aan één stuk op dek aan de slag geweest zijn, toestanden die vandaag verboden zijn! Neen, we gingen niet in zee om te spelen.'

'In de motorvisserij, op de O 155, ging het er gemeedelijker aan toe, zoals dat in een familiebedrijf gaat. We waren daar ook maar met vijf man aan boord (op de stoomtreilers waren dat er twaalf) en we trokken naar Het Kanaal en naar de Witte

Bank. Maar je verdiende er natuurlijk wel minder, zelfs als je goede vangsten gemaakt had, scheelde dat nog een pak geld met de verdiensten op de stoomtreilers.

Wie voor een Panne naar werkte kreeg eigenlijk van alles het minimum. Je kreeg er even in drinkgeld (een toeslag die op de stoomtreilers aardig kon oplopen) en er was absoluut geen sprake van enige vaste wedde. Er werd daar ook zoveel mogelijk



uit eigen familie gerecruiteerd. Zo herinner ik me dat ik aan het lossen was en de schipper me gewoon kwam zeggen dat ik de volgende reis niet meer verwacht werd, want mijn plaats zou ingenomen worden door een neef van de reder.

Langzamerhand begint de visserij de concurrentie van de wal te voelen. Vanaf 1947 gaan de wedden aan de staat langzaam maar zeker de hoogte in en vele vissers kiezen voor een carrière bij de marine, bij de loodsboten... Weet je wat ik denk? Men zegt wel dat de stoomtreilers aan de kant moesten blijven liggen omdat ze niet meer rendabel waren, maar volgens mij was dat omdat ze er geen bemanning meer voor konden vinden.'

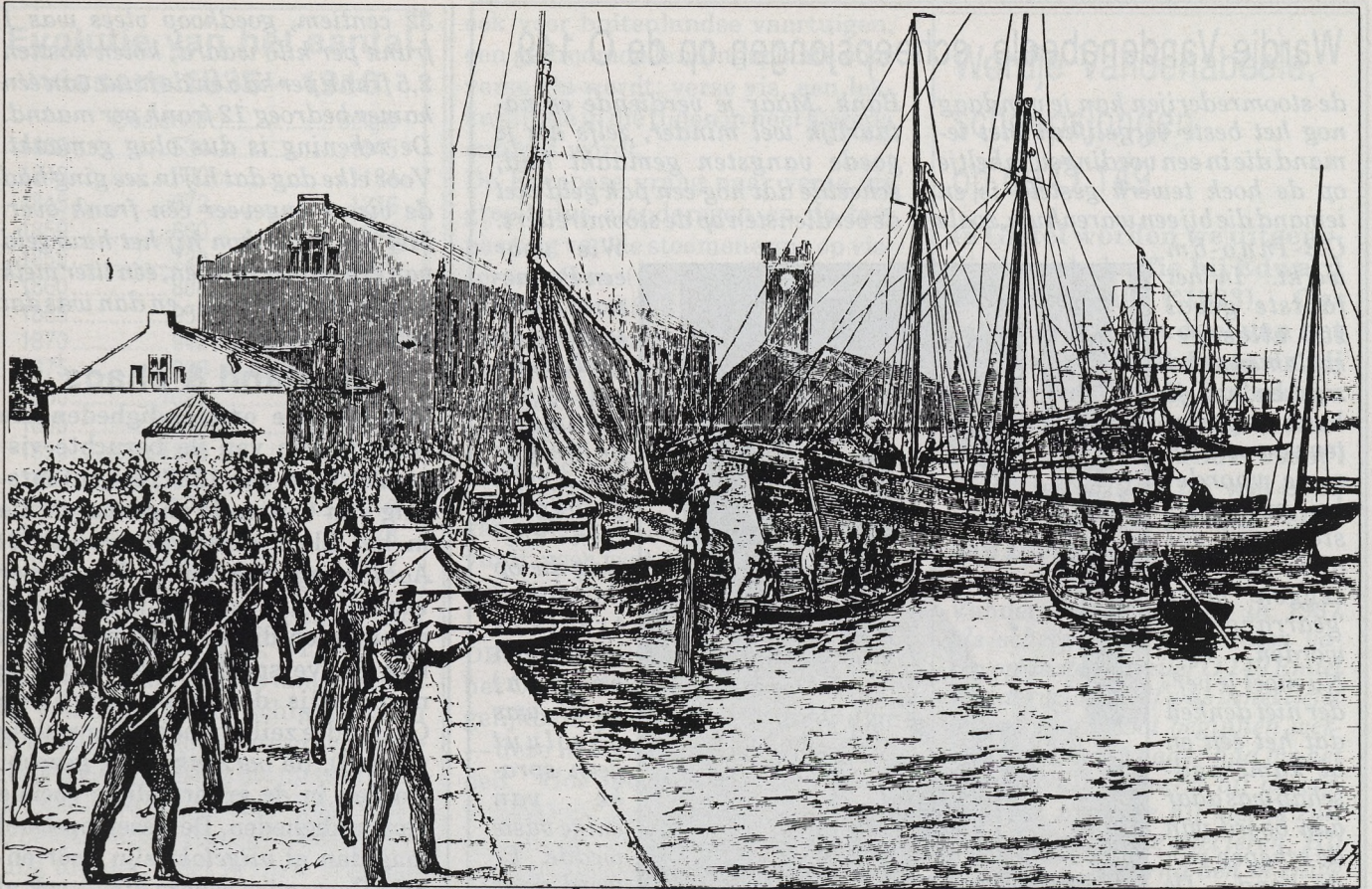
Zelf verlaat Adward Vandenabeele in 1951 ook de visserij om voor de openbare dienst (loodswezen) aan de slag te gaan. Dat hij de visserij evenwel nog steeds niet vergeten is, blijkt uit de vele foto's, schilderijen en schaalmodellen van vissersvaartuigen allerhande die zijn echtgenote plichtsgetrouw blijft afstoffen. Ook daarom mag ze mee op de foto. (fv)

32 centiem, goedkoop vlees was 1 frank per kilo waard, kolen kostten 2,5 frank per kilo en de huur van één kamer bedroeg 12 frank per maand. De rekening is dus vlug gemaakt. Voor elke dag dat hij in zee ging had de visser ongeveer één frank over. Met die frank kon hij het huurgeld van één kamer betalen, één liter melk kopen en één brood... en dan was dat geld nagenoeg op.'

Opstand & chaos

Het zijn die omstandigheden die oorzaak zijn van de beruchte vissersopstand van 1887; een uitbarsting van Oostends ongenoegen die in het bloed gesmoord wordt. (2) Aanleiding mag dan al de aanvoer van buitenlandse vis zijn (de Britse stoomboten die de Oostendse mijn met vis overspoelen en zodoende de marktprijs drukken, terwijl de Oostendse zeilschepen maar weinig vangen), de oorzaak moet gezocht worden in de erbarmelijke sociale omstandigheden. De vissersopstand mag dan al uitgelokt zijn door enkele Oostendse reders die — ook al woest op de Britten omdat die met hun drijfnetten de Oostendse boomvisserij (3) belemmeren (Desnerck, p. 35) — het volk voor hun kar spannen, de oorzaak ligt wel degelijk in de misère die in de Oostendse 'garren' heerst waar het vissersproletariaat samenkomt.

De bewijzen liggen voor het grijpen, want de vissersopstand is geen uniek feit. Ook in andere industriecentra breken rond die tijd vergelijkbare revoltes uit. Een jaar voor de vissersopstand organiseert een anarchistische groep in Luik een optocht om de Commune van Parijs (4) te herdenken. Waar er hooguit enige honderden mensen verwacht worden, blijkt dat er duizenden warmbloedige Luikenaars op de oproep afkomen. De tocht gaat langs de rijkgevolde etalages van de Luikse binnenstad. Vóór die uitstalramen wordt haltgehouden. De anarchistische agitator voert met de menigte een didactische dialoog. Vraag: 'Wie heeft die produkten gemaakt?' En het antwoord komt terstond: 'Wij zijn het die ze gemaakt hebben.' En er volgt een nieuwe vraag: 'Hoe komt het dan dat jullie zelfs geen brood kunnen kopen...' Die nacht wordt er



Mede door deze tekening bleef de vissersopstand aanwezig in het collectieve geheugen van de Oostendenaars: de Oostendse vissersopstand van 1887 wordt bloedig neergeslagen. Is er al dan niet een verband aan te wijzen tussen deze gebeurtenissen en de oprichting van de 'Rode Vloot' in 1921?

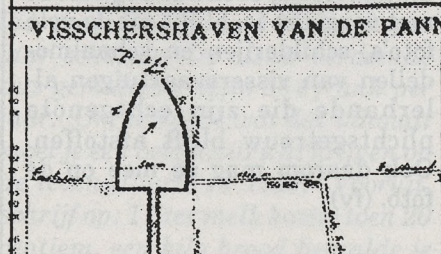
te Luik geplunderd dat het, bij wijze van spreken, een lust is. *Het zou daar niet bij blijven. In het Luikse bekken brak de volgende dagen een stakingsgolf los. Legereenheden marcheerden op... De avondklok werd ingesteld... Hier en daar werd geschoten ... De rijkswacht maakte er jacht op groepen bedelaars. In Tilleur en Jemeppe vielen de eerste doden.* (Moulaert, p. 75)

In Oostende mag de aanleiding dus de aanvoer van massale hoeveelheden buitenlandse vis zijn, in Luik is het een herdenkingsoptocht. Laat ons eens verder kijken: *Maar wat in het Luikse gebeurde, bleek uiteindelijk maar kinderspel in vergelijking met wat zich vanaf 25 maart in de streek rond Charleroi afspeelde. De constatering door de mijnwerkers op deze betaaldag van de sterk verminderde inhoud van hun loonzakje, bleek de vonk die de brand zou doen overslaan...* In het nabijgelegen Roux vallen vijftien manifestanten onder de kogels. (Moulaert, p. 76). Het beeld dat we te zien krijgen is dat van een arbeidersklasse die

overall op de rand van de wanhoop balanceert. Om het even welke aanleiding kan de vonk zijn die de opstand doet ontstaan.

Dat al deze vergelijkbare opstanden ook op een vergelijkbare sissert uitlopen — in al deze gevallen eindigt de opstand even plots als ze begonnen is — heeft te maken met het ongeorganiseerde karakter ervan; er is geen nationale organisatie die de moeite doet om de revoltes te coördineren. Het zijn chaotische


In het vakblad 'De Vlaamsche Zeevisscher' van maart 1910 verschijnt een bldzijde groot artikel over de plannen om te De Panne een haven uit te bouwen. Mocht deze haven er gekomen zijn dan zou de visserij er vandaag heel anders uitzien hebben.

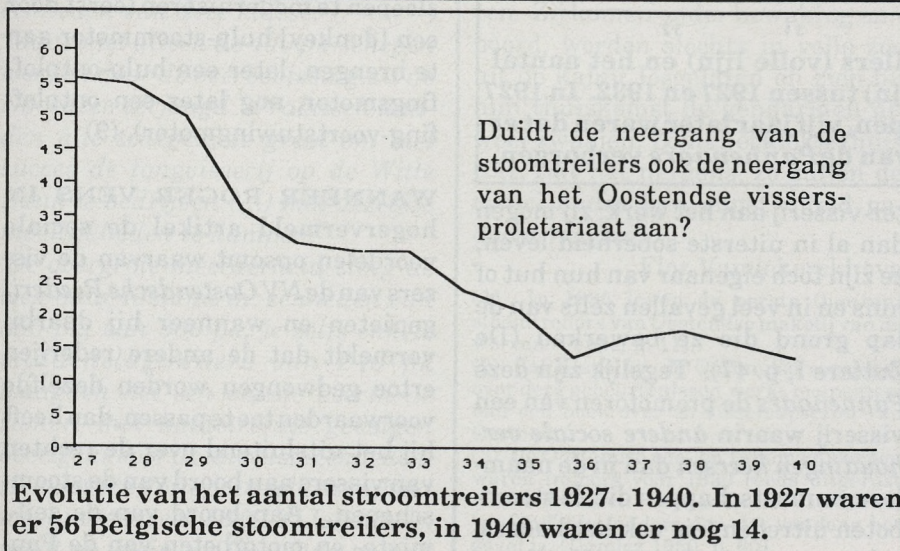
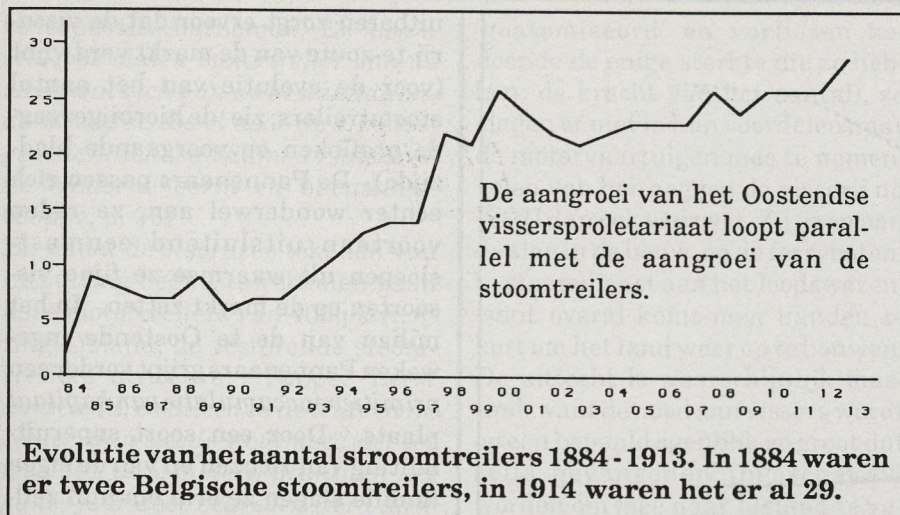


gebeurtenissen waarover de socialistische voorman *Emile Vandervelde* (één van de stoomtreilers van de rode vloot wordt naar hem genoemd) later zou schrijven dat het uitingen waren van ongelukkigen die het beu waren om *langzaam te moeten sterven*.

De jonge socialistische beweging probeert er achteraf wel de vruchten van te plukken. Voor de in 1885 opgerichte BWP (Belgische Werklieden partij, de voorloper van de SP) zijn de neergeslagen opstanden het ultieme bewijs dat relletjes, revolte en revolutie geen uitweg bieden, dat enkel organisatie de arbeiders baat kan brengen.

Organisatie & samenwerking

In het kleine, maar fanatieke, wereldje van folkloristen dat zich vandaag enthousiast over de visserij buigt is het een steeds weerkomend thema: is er een band te vinden tussen de vissersopstand van 1887 en die andere grote sociale gebeurtenis uit de Oostendse visserij: de NV Oostendsche Reederij (1921-



1951), een machtige, door socialistengeleide rederij van stoomtreilers, die tegen het einde van de twintiger jaren toonaangevend wordt voor de hele Belgische visserij? (5) Neen, zo luidt het antwoord daar eensgezind. Nochtans is er ten tijde van de vissersopstand al socialistische agitatie te Oostende en wordt in die dagen al een pamflet (Klausing, p. 97) verspreid waarin tot de oprichting van een coöperatieve rederij opgeroepen wordt, maar de vissers hebben er geen oren naar. Het is pas na de oorlog van 1914-'18, en de daarmee gepaard gaande vlucht naar Engeland waar ze de 'unions' aan het werk zien, dat de Oostendse vissers overtuigd geraken van de noodzaak van organisatie en samenwerking. De vissersopstand heeft daarmee niets te maken, zo luidt de stelling. Trouwens, zo wordt eraan toegevoegd, de uit Oostende afkomstige staatsman *Louis Major* heeft later vruchteloos geprobeerd dat verband te vinden.

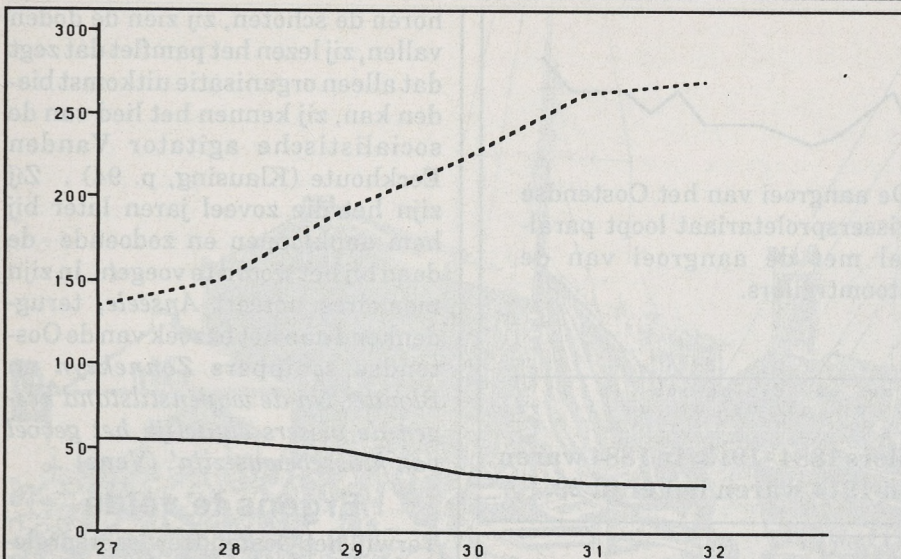
Mij lijkt het een enge interpretatie te zijn. De vissersopstand van 1887 is zeker tot diep in de jaren vijftig (6) in het collectief geheugen van de Oostendenaars aanwezig gebleven. De vissersopstand behoort verder tot de categorie gebeurtenissen die — mede door de mytevorming die errond gemaakt wordt — (zij het soms onbewust) blijft doorwerken, lang nadat de betrokkenen dood en vergeten zijn. Verder lijkt het me zelfs zo te zijn dat de figuur *Anseele* de zichtbare band is tussen de vissersopstand enerzijds en de oprichting van de zogenaamde rode vloot anderzijds. *Anseele* heeft het immers niet bij hogervermelde pamflet gelaten. Hij blijft de visserij volgen; getroost zich zelfs de moeite om eens mee het zeegat in te trekken. (7) Vergeten we tenslotte ook niet dat de pioniers van de *Oostendse Rederij*, o.a. de schipper *Zonnekeyn*, in 1887 al in de stad rondlopen. (Desnerck, p. 49) Ze mogen dan nog kinderen zijn, ze

horen de schoten, zij zien de doden vallen, zij lezen het pamflet dat zegt dat alleen organisatie uitkomst bieden kan, zij kennen het lied van de socialistische agitator Vanden Eeckhoutte (Klausing, p. 94). Zij zijn het die zoveel jaren later bij hem aankloppen en zodoende de daad bij het woord te voegen. In zijn memoires noteert *Anseele*, terugdenkend aan het bezoek van de Oostendse schippers *Zonnekeyn* en *Blondé*: *Na de wapenstilstand kregen de vissers eindelijk het gevoel van klassebewustzijn*. (Vens)

Ergens te velde

Terwijl het Oostendse vissersproletariaat moeizaam een weg uit de miserie zoekt, blijven de *bootsjouw*ers waarschijnlijk hun eigen (voor mij: duistere) gang gaan. Bij gebrek aan cijfers die de evolutie van de verschillende categorieën vissers volgen, moeten we terzake in de voorwaardelijke wijze spreken. Wat we wél met zekerheid weten is dat de Pannenaars zich ginder ver, op het einde van de Belgische kustlijn, te pletter werken. In 1903 sleuren ze in De Panne evenveel vis op het strand als de vissers van Blankenberge, Heist, Oostduinkerke en Nieuwpoort samen! (Cornette) De vooruitgang in De Panne mag dan minder spectaculair zijn dan deze te Oostende, ze is niet minder merkwaardig. In 1889 tellen ze in De Panne 26 zeilsloepen van circa 20 ton, tegen 42 in 1892 en niet minder dan 76 in 1896. (Poppe, p. 12) Genoeg bedrijvigheid om de overheid ernstig te laten overwegen om er een vissershaven aan te leggen (zie ook de tekening op vorige bladzijde). Dat die vissershaven er uiteindelijk niet komt, is van doorslaggevende betekenis geweest voor de Oostendse visserij, want die Pannenaars worden het sleuren natuurlijk wel beu, ze zakken een voor een naar Oostende af, waar ze uiteindelijk ook komen wonen. (8) Ze worden er de leveranciers van fijne vis.

DIE PANNENAARS ZIJN dragers van een andere cultuur. In zijn grondige studie over de Belgische visserij noteert De Zuttere een veelbetekenend citaat uit een boekwerkje uit 1895: *Het is ten andere zeker*, zo zegt De Zuttere, *'dat deze*



Evolutie van het aantal stoomtreilers (volle lijn) en het aantal overdekte motorsloepen (stippelijne) tussen 1927 en 1932. In 1927 waren er 135 overdekte motorsloepen, vijf jaar later waren dat er 271. In deze cijfers zit de opmars van de Pannenaars verborgen.

levenswijze [van de Vlaamse vissers N.v.d.R.] van plaats tot plaats verschilt. Sprekend over de vissers van de Belgische kust heeft een schrijver deze morele verschillen in de volgende termen vastgelegd: "Twee groepen onderscheiden zich, twee soorten mensen: de Oostendenaar en de visser van De Panne. Even sterk als de eerste naar voor treedt als iemand uit de achterbuurten, ongedisciplineerd, wispelturig en levend in beklagenswaardige omstandigheden, even sterk profileert de tweede zich als regelmatig, intelligent, verstandig, in afzondering levend in zijn kraaknette, goed onderhouden hut; en het zou een misdaad zijn om dit hoogstaande morele voorbeeld niet te beschermen en te propageren als een voorbeeld en een model... In tegenstelling tot de Oostendenaars die van cabaret houden, van jenever en van danszalen, leven de vissers van De Panne een kalmer, regelmatig, eenzamer en rustiger bestaan". (De Zuttere I, p. 33) En zo komt het ook dat de ingeweken Pannenaars tot vandaag in Oostende gewoon als *gierig* bekend gebleven zijn. (Jansoone, p. 84) Laat ons het zo stellen: voor de Oostendenaar heeft sparen gewoon geen zin. Een schip kopen zit er voor hem zeker niet in. Boven het café wacht het gezin (met twaalf in een kamer!) en elke dag op zee kan weer de laatste zijn, dus... In De Panne zien we daarentegen een soort boeren-

ter-visserij aan het werk: zij mogen dan al in uiterste soberheid leven, ze zijn toch eigenaar van hun hut of huis en in veel gevallen zelfs van de lap grond die ze bewerken (De Zuttere I, p. 47). Tegelijk zijn deze Pannenaars de promotoren van een visserij waarin *andere sociale verhoudingen* heersen dan in de naamloze vennootschappen die de stoomboten uitreden (zie ook het kaders-tukje waarin oud-visser Vandenaabeele aan het woord komt).

Vergeeten we immers niet dat de arbeidsvoorwaarden in die tijd van kustplaats tot kustplaats verschillen (De Zuttere II, p. 143 e.v.) en dat er naast de geschreven overeenkomst belangrijker 'gebruiken' zijn (en ook nu nog zijn!) die niet alleen van plaats tot plaats verschillen, maar ook naargelang het type schip en volgens het soort visvangst. (De Zuttere II, p. 153)

De ene visserij kan de andere wegsteken (een variatie op: un train peut en cacher un autre)

In Oostende ontwikkelen zich bijgevolg twee (eigenlijk drie, maar zoals gezegd: over de *bootsjouw* is bij mijn weten nog maar weinig geschreven) visserijen naast elkaar. De oprichting van naamloze vennootschappen die vele stoomvaartuigen voor de visserij-te-verse

uitbaten zorgt ervoor dat de visserij-te-zoute van de markt verdwijnt (voor de evolutie van het aantal stoomtreilers: zie de hierbijgevoegde grafieken op voorgaande bladzijde). De Pannenaars passen zich echter wonderwel aan, ze reden voortaan uitsluitend eenmastsloepen uit waarmee ze fijne vissoorten op de markt zetten. In het milieu van de te Oostende ingeweken Pannenaars grijpt verder een *primitieve accumulatie van kapitaal* plaats. Door een soort superuitbuiting van zichzelf en van de eigen familie slagen ze erin om hun zeilsloepen te moderniseren (eerst door een [donkey] hulp-stoommotor aan te brengen, later een hulp-ontploffingsmotor, nog later een ontploffing-voortstuwingsmotor). (9)

WANNEER ROGER VENS IN hogervermeld artikel de sociale voordelen opsomt waarvan de vissers van de *NV Oostendsche Reederij* genieten en wanneer hij daarbij vermeldt dat de andere rederijen ertoe gedwongen worden dezelfde voorwaarden toe te passen, dan heeft hij het uitsluitend over de rechten van vissers aan boord van de stoomschepen. Aan boord van de zeil-, mixte- en motorboten van de Pannenaars en de kleine Oostendse rederders gelden in die jaren waarschijnlijk andere, ongetwijfeld slechtere, arbeidsvoorwaarden. Die vissers mogen zich dan al in de schaduw van hun collega's van de stoomtreilers bevinden, zij bestaan wel degelijk en het is waarschijnlijk geen marginale, maar een grote, zij het over veel vaartuigen verspreide groep vissers.

DE CRISIS VAN 1929 MAAKT verder duidelijk dat de stoomtreiler een reus op lemen voeten is. De grafieken die het aantal stoomtreilers in kaart brengen bewijzen het. Die crisis brengt alle grote rederijen ten val, met uitzondering van de *Pêcheries à Vapeur* en de *Oostendsche Reederij*. (Poppe, p. 32) Dit schept een nieuw kansje voor de motorvisserij waarvan de overwegend familiale exploitatie een veel economischer uitbating toelaat. (Poppe, p. 32)

Na de crisis wordt in 1935 de

scheepsbouw hernomen. Er 'kwam een type stalen motortreiler van de werf, wat zich van de bestaande onderscheidde zowel door de afmetingen, de kracht van de motor, als door de moderne vorm en opvatting'. (Poppe, p. 36)

En nadat de Noordzee tekenen van uitputting begint te vertonen gaan deze motortreilers van 400 pk richting IJsland, de resterende stoomtreilers achterna. Poppe: 'Eerst aarzelend, en alleen in de lente en de zomer, dan steeds stoutmoediger tot tenslotte deze visserij praktisch het ganse jaar door bedreven werd door eenheden van deze klasse.'

'Maar niet alleen de 400 pk-schepen werden door de overbevissing uit de Noordzee verjaagd. Praktisch hadden alle schepen, te groot om met succes de tongvisserij op de Witte Bank te bedrijven (...) met dezelfde moeilijkheden te kampen.'

'De overgrote meerderheid sloeg de weg naar IJsland in: eenheden van 350 pk, van 300 pk, je zelfs enkele middenslagtreilers van 240 pk waagden het een enkele keer in de zomer, met catastrofale gevolgen overigens voor deze laatste eenheden. Het was tenslotte geen zeldzaamheid meer in één week 10 à 12 IJslanders, groot en klein, te Oostende te zien markten, waarvan de meerderheid motorschepen van minder dan 400 pk.' (Poppe, p. 41)

Na de tweede wereldoorlog ondernemen de grote rederijen nog een poging door een aantal 'mazoutbranders' (stoomtreilers die gevoed worden met olie in plaats van kolen) in de vaart te brengen. Het mag niet baten: het tijdperk van de stoomtreilers — en de sociale gebruiken die er aan boord heersen — ligt definitief achter ons. Wanneer de NV Oostendsche Reederij er in 1951 het bijltje bij neerlegt, wordt de Vlaamse visserij beheerst door de familiale onderneming (Jansoone, p. 100), waarin tot vandaag 'op zijn Pannes' gewerkt wordt.

HET OOSTENDSE VISSERSPROLETARIAAT heeft als aparte categorie, als het ware gelijktijdig met de rode vloot, 'opgehouden te bestaan'. De Oostendse vissers worden in die jaren verspreid over talrijke vaartuigen (met andere woorden: zij worden

'geatomiseerd' en verliezen zodoende de enige sterkte die ze hebben: de kracht van het aantal), ze slagen er niet in hun voordelen naar de motorvaartuigen mee te nemen; velen van hen zeggen de visserij na WOII dan ook vaarwel. Zij gaan aan de slag in de bouw, op de ferryboten, in staatsdienst aan het loodswezen, want overal komt men handen te kort om het land weer op te bouwen. De uittocht is waarschijnlijk massaal, want de nood aan vissers wordt op een bepaald ogenblik zo groot dat zelfs gevangenen ingeschakeld worden om mee naar IJsland te varen. Zij komen onder bewaking aan boord, worden slechts in volle zee uit de kajuit losgelaten en zien bij hun thuiskomst de gendarmen alweer zwaaien. Zoals het klokje thuis tikt, tikt het nergens, zo zullen de cynici onder hen ongetwijfeld gedacht hebben.

Flor Vandekerckhove

- (1) In 1885 lopen de eerste (houten) stoomtreilers van Oostendse makelij van de werven (Poppe, p. 11).
- (2) Jef Klausning, de Oostendse specialist over deze gebeurtenissen werkt momenteel aan een boek over de vissersopstand van Oostende.
- (3) De Oostendse één- en tweemastsloepen waren immers voor 1830 reeds uitgerust met een boom en visten zodoende al treilend, 'au fond' niet anders dan dat vandaag het geval is. (Derolez 1950, p. 60)
- (4) De Commune van Parijs (1871) wordt algemeen als het eerste geval beschouwd waarbij het gewone volk de politieke macht in handen neemt. Dit experiment is slechts een kort leven beschoren en wordt kort na de oprichting militair verslagen. Vele duizenden 'communards' komen daarbij om het leven.
- (5) Meer over de NV Oostendsche Reederij, zie Vens R. in HVB V, 1996 p. 20 e.v.
- (6) Omdat mijn vader leverancier van dieselloolie was aan vissersvaartuigen kwam ik al op jonge leeftijd in visserscafés terecht. Ik herinner me nog reproducties van het tafereel van de vissersopstand die in die vijftiger jaren in die kroegen hingen.

(7) 'Verleden jaar deed ik eene reis in zee met garnaalvisschers. Des nachts om 11 uren vertrokken, keerden wij des middags terug en voor dat werk van dertien uren trok iedere visscher 3fr.50 c'. Uit een 'redevoering van Gezel Anseele, uitgesproken over de visschers in de Kamerzitting van 4 juni', verschenen in Vooruit van 7 juni 1896.

(8) Desnerck vermeldt Beyen, Blondé, Bourgeois, Brys, Calcoen, Decreton, Decrop, Ghys, Gonzales, Lambrecht, Larrangé, Legein, Maesen, Niville, Popeicul, Provoost, Pyllyser, Pyson, Ryssen, Tahon, Van Billefont, Velghe, Verhaeghe, Viaene, Vileyn, Zwertvaegher. Uit Koksijde: Arnoye, Calcoen, Hennaert; Hiele, Legein, Lycke, Torrele, Van Billefont, Verleene, Vermoote. Uit Koksijde: Bedert, Calcoen, Coulier, Danneel, Goderis, Legein, Torrele, Van Billefont en Vermoote (Desnerck, p. 58).

(9) Soortgelijk fenomeen deed zich, sterker en sneller, met de Heistenaars te Zeebrugge voor. (Poppe, p. 20).

Literatuur

Cornette R., 1994 *De Vlaamse visserij voor en rond de eeuwwisseling* in HVB VI 1994, p. 33

Desnerck R., 1986 *De Oostendse visserij*. Brugge: uitgeverij Jempie Herrebout.

Derolez M.A. 1950 *Onze oude vissers en hun bedrijf*. Antwerpen: uitgeverij De Sikkell.

De Zuttere C. (deel I 1909, deel II 1914) *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Brussel: office de publicité J. Lebègue & Cie.

Hovart P. 1994 *150 jaar zeevisserijbeheer 1830-1980*. Oostende: Rijksstation voor zeevisserij.

Jansoone R. 1994 *Het laatste bolwerk van de jager, Beknopte geschiedenis van de Vlaamse zeevisserij*. Brussel: Ministerie van Landbouw

Klausning J., 1994 *Ach, gijrijke lieden met al uw geld! Vissersliederen met sociale inslag*. Oostende: uitgave in eigen beheer.

Moulaert J. 1995 *Rood en Zwart, de anarchistische beweging in België*. Leuven, Davisfonds.

Poppe M. 1982 *Van mannen en de zee, Een eeuw Vlaamse zeevisserij*. Oostende: uitgeverij Het Visserijblad.

Vilain O. 1974 *Langs de Oostendse kateien, kleine Oostendse histories*. Oostende: De Plate.

**Te koop: garnaalkruiersnet
korrestok = 2 meter breed
sleepnet in orde + 2 ziften
prijs = 1.500 BEF
Populierenlaan 64
8450 Bredene**



**REVISIEBEDRIJF
J.M. DE BRAAL
'CATERPILLAR' SERVICE**

**gereviseerde motoren tot 1500 pk
uit voorraad leverbaar**

**Ruilmotoren Yerseke Tel. 00.31. 113-573432 en 00.31. 113-383691
Reparatie en revisie Fax: 00.31. 113-572877
Nieuwe en gebruikte onderdelen Autotel. 06.53.233254**

Josiane Vanhoutte maakt memoriaal Karel Jonckheere

K

AREL JONCKHEERE (° Oostende 09.04.1906 - † Rijmenam 13.12.1993) is geen onbekende voor de lezers van HVB. Deze auteur maakte verschillende bijdragen voor dit blad. Ook maakte hij in een ver verleden aan boord van een vissersvaartuig een reis naar IJsland mee. Daarover schreef hij een uitgebreid verslag dat ooit in De Groene Amsterdammer gepubliceerd werd en dat wij onlangs nog als 'dagboek van een dekwabber' een tweede leven gaven.

Jonckheere blijft leven in zijn verhalen en gedichten waarin hij vele keren de vissers, de zee en zijn Oostende neergezet heeft. Ook al om dat te onthouden heeft de plaatselijke afdeling van het Willemsfonds beslist een buste van Karel Jonckheere te laten ontwerpen. De beeldhouwster Josiane Vanhoutte kreeg daar alvast een opdracht voor. Hetzelfde fonds start ook een campagne om de te bouwen nieuwe Oostendse stadsbibliotheek naar de auteur te noemen.

Wie wil meewerken kan terecht bij Stefaan Brusseel van het Oostendse Willemsfonds (tel.: 059 / 80. 21.41.).

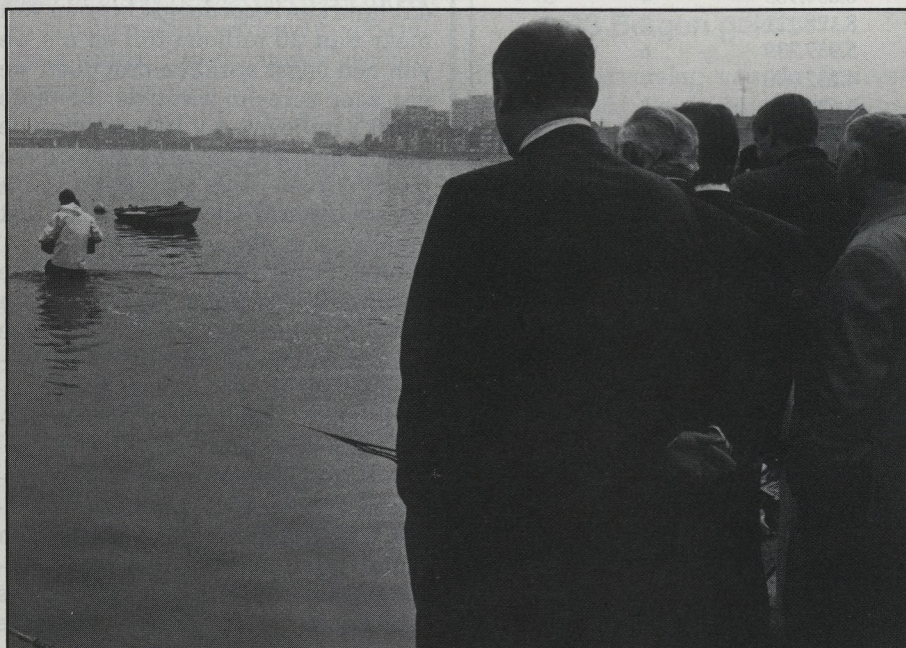
André Baert



03.05.1991. Karel Jonckheere en familie (Foto Tijdingen).

Reconversieproject 'De Oesterput' wil visserijtoerisme op gang trekken

De vzw Pronad is gestart met het 'Aquacultuurcentrum Oostende' in samenwerking met het prof. Sorgeloos van het labo voor Aquicultuur (Universiteit Gent), het Rijksstation voor Zeevisserij, de Vlaamse Milieumaatschappij en het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO). Initiatiefnemers van het project zijn Rudy en Jacky Puystjens.



Ter gelegenheid van het opstarten van het reconversieproject 'De Oesterput' werd symbolisch een eerste mandje oesters in de Spuikom geplaatst. (foto gw)

DE OFFICIELE OPENING in de gewezen gebouwen van oesterkwekerij Halewyck aan de Spuikom werd bijgewoond door een zestigtal genodigden. Het Oostendse college van burgemeester en schepenen hield zich in deze opmerkelijk afzijdig. Minister Karel Pinxten liet het op het laatste moment afweten en van de meerderheidsfracties in de Oostendse

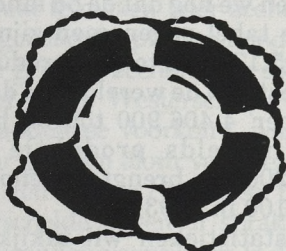
gemeenteraad hebben we enkel Lut Van Hecke en Fernand Ghesquière opgemerkt. Zoals bekend hadden de stadsbestuurders op die plaats liever een afvalpark gezien, maar in een referendum hebben de Vuurtorenwijkbewoners dat afgewezen, een houding die op het stadhuis blijkbaar niet goed verteerd werd.

In een eerste experimenteel stadium wil-

len de initiatiefnemers zich toeleggen op het vetmesten van 5.000 Ierse baby-oesters. De eerste 'Ostendaises' worden verwacht in september. Later willen zij de oesterkweek op commerciële schaal beoefenen, wat uiteindelijk een investering van 30 miljoen zal vergen, maar ook jobs zal opleveren. Een en ander gebeurt in de vroegere gebouwen van de failliete firma Halewyck die circa 25 jaar geleden de oesterkweek voor bekeken hield omwille van de verslechtering van de waterkwaliteit. Dr. Peter Coutteau van de Gentse universiteit ziet echter geen biologische bezwaren om terug aan te knopen met de traditie. *'Het water van de Spuikom is sterk verbeterd en geschikt van schelpdierenkwaliteit. Er is ook voldoende voedsel aanwezig. Met een deskundige wetenschappelijke begeleiding staat niets het kweken van oesters in de weg.'*

Naast de oesterkweek is de uitbouw van een oesterhoeve een onderdeel van het opzet. Daarin zit ook het aanbieden van verblijfmogelijkheden, degustatie in een toeristisch kader, een informatieve tentoonstelling en de organisatie van oester-oogstfeesten.

Oostende is ooit bekend geweest voor zijn oesters. *'Les Belles d'Ostende'* waren in de tweede helft van de 18de eeuw een begrip. Wie daar meer over wil weten kan trachten het *'Oostends Oesterboek'* in 1977 gepubliceerd door Raoul Halewyck en Norbert Hostyn op de snorren. (gw)



C.V. VLAAMSE VISSERSBOND
Producentenorganisatie
 H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende
 Secretariaat open elke dag van 7 tot 12 u

Tel: 059 / 33 04 35 en 059 / 33 24 04
(Privé: 059 / 33 12 22)
Fax: 059 / 33 24 04

Brugse visdieven opgepakt in Dendermonde

Enkele weken geleden werden in Dendermonde twee Brugge-lingen opgepakt toen zij vis ontvreemdden uit een container. Eén van de dieven werkte vroeger als chauffeur voor een Zee-brugs visbedrijf. Omdat hij op vele plaatsen in de vroege uren vis moest leveren beschikte hij over een aantal sleutels die hij na zijn ontslag blijkbaar in zijn bezit gehouden had of waarvan hij dubbels had laten maken. De totale buit van de twee visdieven wordt op een paar ton geschat. De twee mannen werden ter beschikking gesteld van de onderzoeksrechter in Brugge.

Top-50 van de vis(serij)naties

IN HAAR RAPPORTEN geeft de FAO (Wereldvoedselorganisatie) jaarlijks de totale visvangsten weer van alle landen ter wereld. Op basis van deze cijfers kunnen we ook jaarlijks een top-50 van de visserijnaties publiceren. Vermelden we vooraf nog dat in 1990 al 97.433.500 ton vis gevangen werd, in 1991 liep dat terug tot 97.051.700 ton, in 1992 was dat alweer 98.112.900 ton en in 1993 overschreed de wereldproductie (visvangst en aquacultuur samen) met 101.417.500 ton voor het eerst de kaap van de 100.000.000 ton. Deze toename was vrijwel volledig op rekening van de aquacultuur (zie HVB 5/1995 pag. 43) toe te schrijven, aquacultuur die in 1993 al goed was voor 16 miljoen ton.

Land	'94	ton '94	'93	Ton '93	'92	'91
China	1	20.718.903	1	17.567.907	1	1
Peru	2	11.587.339	2	8.450.600	3	3
Chili	3	70841.031	4	6.037.985	4	5
Japan	4	70363.314	3	8.128.121	2	2
U.S.A.	5	5.940.737	5	5.939.339	6	6
India	6	40540.180	7	4.232.060	7	7
Indonesië	7	3.954.228	8	3.637.700	8	8
Russ.Fed	8	3.780.538	6	4.461.375	5	4
Thailand	9	3.432.000	9	3.348.149	9	9
Zuid Korea	10	2.700.037	10	2.648.977	10	10
Noorwegen	11	2.551.476	11	2.561.771	11	12
Filippijnen	12	2.276.197	12	2.263.789	12	11
Denemarken	13	1.886.851	15	1.534.058	13	13
Noord Korea	14	1.800.000	13	1.780.000	14	14
IJsland	15	1.560.184	14	1.718.495	15	19
Spanje	16	1.380.000	17	1.290.000	16	17
Mexico	17	1.260.015	18	1.200.686	19	16
Taiwan	18	1.248.895	16	1.415.834	17	18
Maleisië	19	1.173.480	27	680.000	29	27
Vietnam	20	1.150.000	20	1.100.000	20	21
Bangladesh	21	1.090.596	21	1.047.170	21	20
Canada	22	1.010.582	19	1.171.851	18	15
Argentinië	23	949.344	22	930.59	26	26
Gr.-Britannië	24	923.404	23	901.025	22	22
Frankrijk	25	838.332	25	830.000	23	23
Myanmar	26	824.468	24	836.878	24	25
Brazilië	27	820.000	26	780.000	25	24
Marocco	28	750.088	28	622.441	32	29
Turkije	29	601.104	32	550.641	34	38
Pakistan	30	551.899	29	621.695	31	31
Italië	31	547.281	31	552.024	30	30
Nederland	32	526.091	33	486.894	36	34
Zuid Afrika	33	521.062	30	563.228	27	32
Nieuw-Zeeland	34	493.239	34	470.383	28	28
Polen	35	460.229	35	423.029	33	33
Venezuela	36	423.979	36	390.333	41	39
Zweden	37	394.242	40	347.820	43	48
Senegal	38	388.042	37	377.676	40	41
Tanzanië	39	342.932	41	345.000	39	44
Equador	40	339.915	43	330.720	38	36
Ghana	41	336.269	39	371.227	37	37
Iran	42	314.268	42	343.888	?	?
Ierland	43	314.072	46	305.021	48	49
Oekraïne	44	310.722	38	371.343	35	(-)
Egypte	45	305.727	47	302.829	47	43
Namibië	46	300.883	44	329.790	46	54
Nigerië	47	282.089	50	255.499	42	45
Duitsland	48	270.837	45	316.373	45	40
Portugal	49	253.927	48	274.174	45	40
Fär Oër	50	249.927	49	261.635	49	47
Sri Lanka	51	249.927	-	-	-	-
Griekenland	52	223.081	-	-	-	-
Hong Kong	53	213.145	-	-	-	-
Uganda	54	213.145	-	-	-	-
Australië	55	210.500	-	-	-	-
Kenia	56	203.517	-	-	-	-

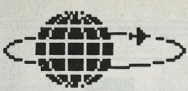
'Opvallend is de trend van een voortdurend groeiende produktie in de ontwikkelingslanden'

In de cijfers valt natuurlijk eerst en vooral China op, land dat trouwens al sinds 1989 op kop staat in deze FAO-rangschikking. In 1994 haalde dat land een recordoogst binnen van meer dan 20 miljoen ton en als we van een oogst spreken dan doen we dat zeer terecht want de toename van 3,2 miljoen t.a.v. het voorgaande jaar is voor wat betreft 1 miljoen toe te schrijven aan vijf gekweekte karpersoorten en ook voor de rest gaat het om aquacultuurvis.

Andere landen die een opmerkelijke sprong voorwaarts maakten zijn Peru en Chili, maar voor die twee landen is het wel degelijk in de visvangst dat de vooruitgang opgetekend werd. Rusland en Japan kregen dan weer klappen.

Opvallend is de trend van een voortdurend groeiende produktie in ontwikkelingslanden, tegenover een stabiliserende produktie in de ontwikkelde landen. Belangrijk is daarbij dat de armste landen die ook nog met voedseltekorten te maken hebben een vlugge toename van hun visproduktie zien tot stand komen. Deze categorie van landen die door de FAO als (low-income food-deficit countries [LIDFCs]) omschreven worden kennen een toename van gemiddeld 6,9% sinds 1988. De groei van de wereldproduktie van vis is vooral gebeurd in de topproducenten van de LIDFCs zoals China (gemiddeld 12% gemiddeld van 1988 tot 1994), Indië (6%), Indonesië (6%), de Filippijnen (2%), Bangladesh (5%) en Marokko (5%). Vermelden we nog dat de 56 landen die in de tabel opgenomen zijn in totaal 105.178.300 ton vis produceren, de rest van de wereld doet daar nog 'amper' 4.406.900 ton bij hetgeen 's werelds produktie op 109.582.200 ton brengt (tegenover 102.184.100 in 1993).

Wie de statistieken wil inzien, vraagt de 'FAO Yearbook of Fishery Statistics - Catches and Landings' aan bij: Fishery Information, Data & Statistics Unit (FIDI), Viale delle Terme di Caracalla, 00100 Rome, Italy (en zeg dat wij je gestuurd hebben).



NEDERLAND ————— →

Opening Scheveningse Visafslag

Op 28 mei werd de vernieuwde Scheveningse visafslag officieel in gebruik genomen. Na een ingrijpende renovatie voldoet deze visafslagsinds kort aan de wettelijke inrichtingseisen die door de Europese Unie speciaal voor visafslagen zijn opgelegd. Het gebouw is qua uiterlijk weliswaar niet veranderd, maar de afslag bestaat niet meer uit één grote hal, en werd verdeeld in verschillende ruimten, waarvan één geconditioneerde ruimte.

Douane Schiphol vindt tand van zeldzame walvis

De douane heeft op de luchthaven van Schiphol in de bagage van een Canadees een 1 meter lange stoottand gevonden van een narwal. Dat is een zeldzame tandwalvis die behoort tot de meest beschermde diersoorten. De man had de stoottand voor 10.000 frank gekocht in Canada. Het gaat om de tand van een jong dier, want die van een volwassen exemplaar kan drie meter lang worden.

De stoottand lag in de middeleeuwen aan de basis van het ontstaan van de eenhoornsage. De ivoren tand werd vaak vermalen omdat aan het poeder magische krachten werden toegedicht.

BACHTEN DE KUPE ————— →

Zeehond maakt come-back in IJzermonding

Wie zeehond zegt, denkt onwillekeurig aan het hoge noorden of aan de Wadden-eilanden. Weinigen weten dat ook in België zeehonden leven. Er is nu een plan om ook het natuurgebied van de IJzermonding in Nieuwpoort geschikt te maken voor zeehonden, het zogenaamde 'plan zeehond'.

De gewone zeehond, de soort die zowel in de Westerschelde als in de Waddenzee voorkomt, was honderd jaar geleden alom verspreid langs de kusten van de Noordzee. In de Westerschelde alleen al sprak men van duizenden exemplaren. In de jaren zestig liep de zeehondenpopulatie sterk terug. Alles samen bleven er nog een vierduizend over in de Waddenzee en Westerschelde samen.

Ook voor de kust in Nieuwpoort liggen enkele interessante zandbanken, waar

zich tot de jaren zestig nog zeehonden voortplantten. Op de Broersbank en de Oever kan men trouwens ook nu occasioneel een zeehond aantreffen. En men hoopt in Nieuwpoort dat zestilaan ook terug naar de IJzermonding zullen migreren. Voor die IJzermonding is een grootscheeps 'plan zeehond' op het touw gezet, als onderdeel van het plan voor natuurherstel van de IJzermonding.

GROOT-BRITTANNIE ————— →

43 Belgen geklist

Uit het jaarverslag van de Rederscentrale blijkt dat de Britse visserij-inspectie het de Belgische vissers in de Britse kustwateren vorig jaar behoorlijk lastig heeft gemaakt. In totaal werden de Belgen volgens dit jaarverslag 43 keer door de Britse inspecteurs betrappt en niet in orde bevonden. Dit gaf aanleiding tot boetes, inbeslagname van vistuig en vangst en zelfs gevangenisstraffen.

Met dit cijfer van 43 vastgestelde overtredingen staan onze vissers op de vierde plaats op de Britse controlelijst. Fouten in het logboek, foutief opgege-

ven vangsthoeveelheden en gebruik van verboden vistuig blijken het meest voorkomende inbeuken te zijn. De Rederscentrale beklemtoont dat al haar aangesloten leden in orde moeten zijn, maar is niet te spreken over de Britse visserij-inspectie die getuigt van willekeur tegen buitenlandse reders. De Rederscentrale heeft hiertegen overigens geprotesteerd bij de Britse ambassade.

Betoging met treilers

Op 25 april kwamen 2.000 Britse vissers samen te Londen en voeren 25 treilers, waarvan enkele grote boomkorvaartuigen, de Thames op tot in het stadscentrum. Zij protesteerden tegen de huidige Europese visserijpolitiek. De spandoeken op de vissersschepen en de vertegenwoordigers van 'Save British Fish' eisten van de regering dat ze de Britse visserijpolitiek los zou koppelen van de Europese Unie. Zij eisten ook voor Groot-Brittannië het recht op om zelf de Britse Economische Zone van 200 mijl en het Britse deel van de Noordzee te beheren.

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

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



- 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.