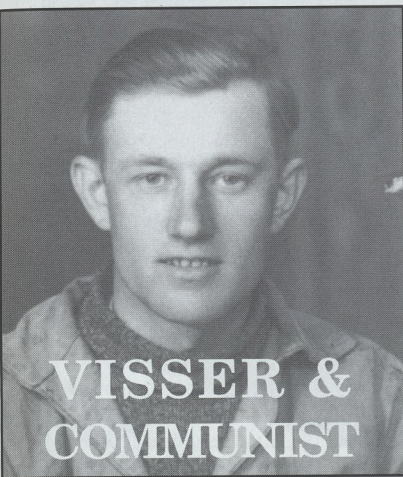


HET VISSERIJBLAD 66 VVB

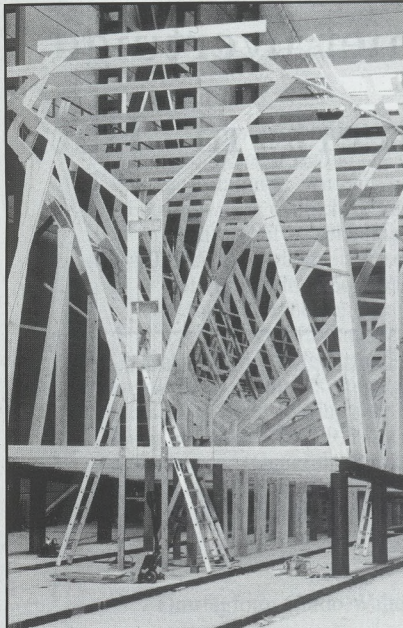
België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637



**VISSER &
COMMUNIST**



**VISSERIJ &
TOERISME**



**VISSERSCHIP &
POLYESTER**



Nettenbreiers in Ostend Stores & Rope works, eind jaren veertig, begin jaren vijftig.



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 66 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene

HVB 66

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Flor Vandekerckhove (redactie), Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directie), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie).

Verantwoordelijke uitgever:

Danny Crabeels,

Slipwaykaai 1, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,

Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene

Tel. en fax: 059/32 55 59

E-mail:

flor.vandekerckhove@skynet.be

De uitgever is niet verantwoordelijk voor standpunten of meningen van auteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen:

2 000,- BEF/jaar.

* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto: Guido Walters

En nu... muziek!



In een gemeenschap - in elke gemeenschap! - wordt voortdurend een meningsverschil uitgevochten tussen zij die recht van spreken opeisen en zij die vinden dat er nu al teveel zijn die zich moeien. Naargelang de tijdgeest ligt de bal in het kamp van de eersten ofwel in dat van de laatsten. Als de eersten aan zet zijn hoor je veel spreken over (economische) democratie, inspraak, debatcultuur, (wijk)comi-

tés, volksvergaderingen en -raadplegingen, eigen meningen, de basis, samenwerking, overleg, medezeggingschap, (arbeiders)controle, creativiteit... Mochten een aantal van deze woorden u 'ouderwets' in de oren klinken, dan zegt dat meer over de tijdgeest waarin we leven dan over die woorden zelf. Als de slinger van de klok naar de andere kant doorslaat hoor je vooral veel over plichten, beperkingen, druk, efficiëncy, noodzaak, redelijkheid, rendabiliteit, concurrentiepositie, gezond verstand en orde... Ja, dat zijn de woorden die vandaag helemaal 'in' zijn.

Wie een zekere leeftijd bereikt heeft weet dat die tegengestelden elk hun *ups* en *downs* kennen. Er zijn jaren waarin alles mogelijk is. Helaas weten we ook dat ze steevast gevolgd worden door tijden waarin haast niets nog mogelijk lijkt. Maar welke van de twee tendensen ook de boventoon voert, de andere blijft steeds aanwezig: als ondertoon, soms nauwelijks hoorbaar, zich ophoudend in de catacomben van het maatschappelijk debat... tot de slinger weer de andere kant uitgaat. Wat eerst bijna niemand nog hoorde, zwelt aan, eerst weifelend, daarna zo krachtig dat het niet meer te stoppen lijkt.

Zoals gezegd: wie oud genoeg is, weet beter. Hij herinnert zich het lied van Boudewijn De Groot: *'Er komen andere tijden'*. En dat rijmde op *'Het is geen tijd om nu je bedje al te spreiden'*. Vandaar dat het ook nooit eens rustig is. Zelfs wie zelfzeker aan zet is, blijft geplaagd worden door groepjes of door enkelingen die de tijdgeest trotseren en tegen de stroom invaren. De dirigent mag nog zo zijn best doen, op de achtergrond blijven de valse noten toch hoorbaar. Storend is dat, jawel, maar tegelijk ook het levende bewijs dat er iets anders kan gespeeld worden dan het ons opgelegde repertoire.

Daar hebben die dirigenten echter geen oren naar. Zij willen eensluidendheid en niets anders. Dat is zo in de visserij en dat is zo elders. Die dirigenten blijven bijgevolg rusteloos zoeken naar de 'stoorzenders'. Ze doen dat in de ijdele hoop dat uiteindelijk alleen nog maar hun eigen muziekje te horen zou zijn. Ze dromen van een klok waarvan de slinger alleen nog maar hun kant uitslaat en beseffen niet dat dan ook de klok zou blijven stilstaan. Of hoe hun droom onze nachtmerrie zou worden! Vandaar dat wij geïnteresseerd blijven luisteren naar die andere muziekjes die daar op de achtergrond klinken.

Flor Vandekerckhove

Warrelnetvisser O.554 op komst

SKB bouwt kustvaartuig in polyester

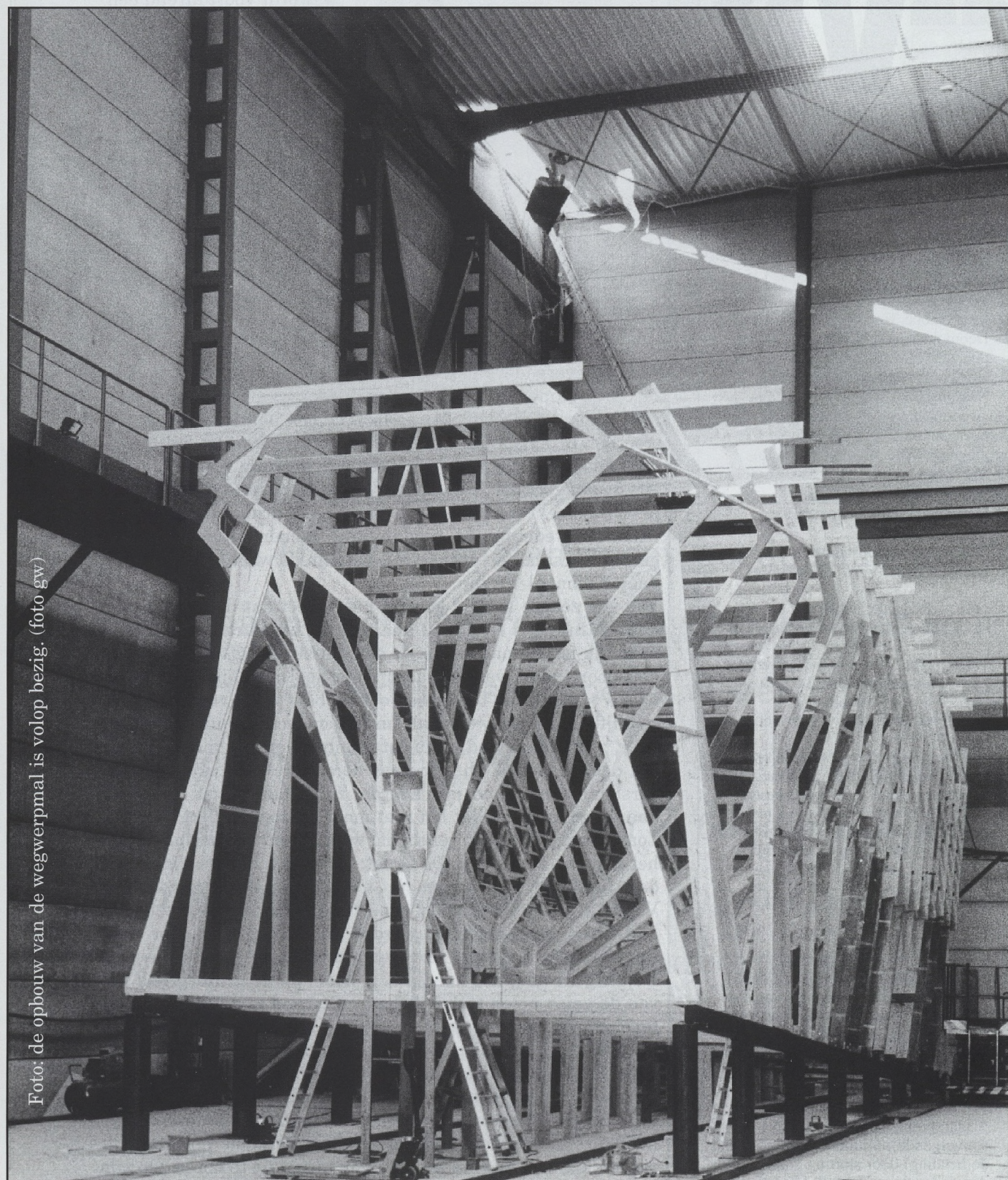


Foto: de opbouw van de wegwerpmal is volop bezig. (foto gw)

De Antwerpse scheepsbouwer SKB (Scheepvaart en Konstruktiebedrijf) bouwt voor het eerst een vissersvaartuig. De werkzaamheden omvatten de bouw van het warrelnetvaartuig O.554 - naam nog niet bekend - met polyesterromp voor rekening van de gebroeders Jean-Pierre, Jean-Marie en Jean-Marc Damman uit Rekkem. De bouw gebeurt in de nieuwe overdekte scheepswerf van SKB in Oostende. Het vaartuig moet eind mei in de vaart komen.

DOOR DE OPDRACHT kan SKB meteen reeds een gedeelte van de twee ruime bedrijfshallen benutten (zie HVB XI 1999 p. 33). Zoals de zaken er nu immers voorstaan is het verre van duidelijk wanneer de Antwerpse scheepsbouwer met de constructie van de eerste twee kustmijnenvegers van wal kan steken. Wellicht ten vroegste in 2001. Na toewijzing van het volledige order is de tewerkstelling van meer dan 100 mensen gedurende een zestal jaren verzekerd. Het bouwproject van de nieuwe O.554 heeft ondertussen al enige vertraging opgelopen door onvoorziene problemen waarmee de rederders te kampen kregen. De voorbereiding is nu toch achter de rug. De werf beschikt over de nodige plannen, gebaseerd op een Frans model, die het fiat dragen van het Bureau Veritas.

Wegwerpmal

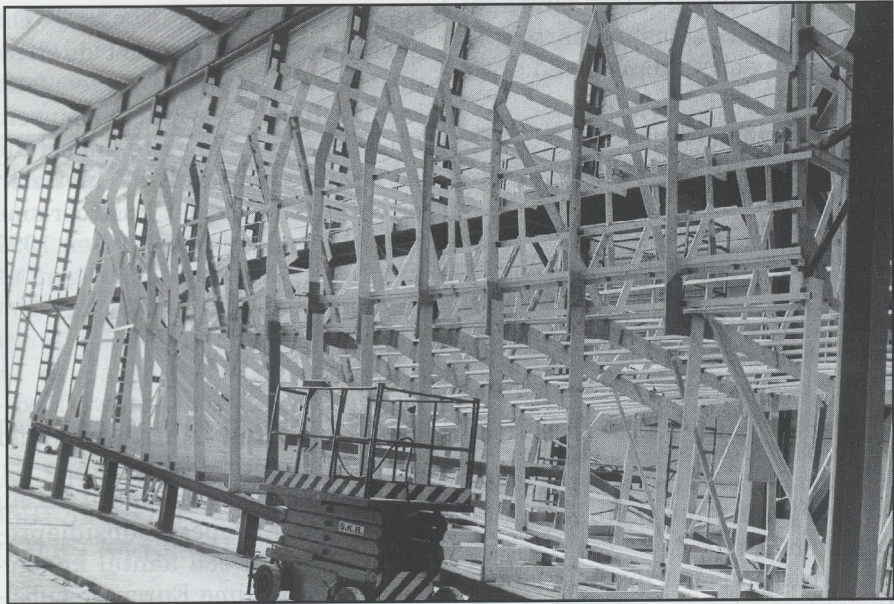
Het SKB-personeel bouwde reeds de houten mal voor de scheepsromp, onder toezicht van Ambroos Van Durme, productiemanager van het Oostendse SKB-filiaal Life Saving Equipment. Voorlopig blijft het bij dit ene warrelnetvaartuig. SKB heeft hiervoor al enkele expolyshipwerknemers aangetrokken, waaronder ingenieur Piet Leeuwerck en werfleider Ivan Coulier. *"Het zou natuurlijk de kosten drukken moesten we meerdere vaartuigen kunnen bouwen,"* geeft Ambroos Van Durme gretig toe. *"Dan zouden we ook een heel andere malconstructie gebouwd hebben. Nu houden we het bij een mal voor eenmalig gebruik."* Het skelet van de wegwerpmal is zo goed als klaar. Nu nog de binnen-

bekleding aanbrengen waarop de met glasvezel versterkte polyesterlagen de romp vorm zal geven. De O.554, 21 meter lang en 6 meter breed, krijgt een opdeling met twee dekken en vijf tussenschotten. Om de 90 centimeter staat er een spant die eveneens uit kunststof (polyurethaan) vervaardigd is. De aandrijving wordt geleverd door een motor van 301 kW/410 pk. De nieuwkomer zal werk opleveren aan een vijfkoppige bemanning.

50 miljoen

Bouwheren zijn de gebroeders Jean-Pierre, Jean-Marie en Jean-Marc Damman uit Rekkem. Zij exploiteerden vier jaar lang een uit Lorient afkomstig warrelnetvaartuig vanuit Duinkerke. Langs die weg leerden zij deze visserij, druk beoefend aan de Franse kust, van nabij kennen. Het vaartuig hebben ze ondertussen van de hand gedaan om zich toe te leggen

op een nieuwbouwproject binnen hun BVBA Damco Marine. De Rekkemnaars hebben vorig jaar al vangstmogelijkheden verworven. Zij slaagden erin om de N.555 *Valentino* die reeds in Nederlandse handen was terug te kopen. Daarna volgde ook de aankoop van de Z.554 *Nadia*. Damco Marine behield de licenties en bijhorende vermogens van de garnaalvaartuigen N.555 (150 pk/110 kW) en Z.554 (260 pk/191 kW). De casco's zijn ondertussen zonder licentie (zie afzonderlijk artikel) terug verkocht en via de Blankenbergse Rederij Nadia naar Nederland uitgevoerd. Die vaartuigen kunnen niet langer op Belgische quota vissen. Als garnaalvisser zijn ze nog inzetbaar. Het initiatief is goed voor een investering van circa 50 miljoen, waarvan ongeveer 40 miljoen naar de bouw en de uitrusting van het vaartuig gaat. (gw)



CRETEL N.V.

Gentsesteenweg 77a, 9900 Eeklo

Tel 09 / 376 95 95 - Fax 09 / 376 95 96

E-mail: cretel@unicall.be

MACHINEBOUW & INOXVERWERKING

- * VISONTHUIDMACHINES VOOR ALLE TOEPASSINGEN
- * VACUUMVERPAKKINGSMACHINES
- * POTTEN- & KRATTENWASMACHINES
- * INOX MAATWERK

*Eén partner voor
kwaliteit en service*

Nòg vijf kustvaartuigen afgevoerd

IN ONS VORIG NUMMER maakten we bekend dat er vier garnaalvaartuigen naar Nederland vertrokken. Intussen zijn er opnieuw enkele vaartuigen afgevoerd.

Voor alle duidelijkheid weze nogmaals vermeld dat het in deze gevallen niet gaat over het opkopen van vlootcapaciteit door kapitaalcrachtige Nederlanders, zoals onlangs in een krantenartikel te lezen was. Het zijn wel degelijk Belgische reders die systematisch de licenties en bijhorend vermogen van kustvaartuigen opkopen om daarna het casco zonder vangstrechten van de hand doen. In de praktijk komt dat neer op uitvoer naar Nederland. Het verworven vermogen kan hier dat toegevoegd worden aan een bestaand vaartuig of wordt samengevoegd om een bestaand vaartuig te vervangen door een nieuw en groter.

Het was voorspeld dat het koninklijk besluit dat het maximumvermogen optrok van 1.200 naar 1.300 pk, en opnieuw samenvoeging toeliet, zou gebeuren ten koste van het kleinste vlootsegment. De feiten bewijzen nu deze voorspelling.

Onder meer in Nederland kunnen vaartuigen zonder licentie als exclusieve garnaalvissers worden ingezet. Dat was reeds het geval voor de geschrapte O.20, N.64, O.110 en O.430.

Ondertussen is het lijstje al langer geworden:

- De O.536 *Zeevalk* (1963, 166 kW) is geschrapd en uitgevoerd naar Nederland. Het nummer werd overgeplaatst op het casco van de N.738 die nu als O.536 *Zeevalk* vaart.

- De Z.554 *Nadia* (1963, 191 kW) werd geschrapd en uitgevoerd naar Nederland.

- De N.555 *Valentino* (1954, 110 kW) werd geschrapd en uitgevoerd

naar Nederland

- De N.563 *Zee-Adelt* (1964, 221 kW) werd geschrapd en is vermoedelijk uitgevoerd naar Nederland.

- De O.705 *Morning Star* (1971, 221 kW) werd geschrapd en uitvoer naar buitenland is mogelijk. (gw)

Meer nieuws over afgevoerde Belgische schepen vanaf p. 26 in dit blad!

Kust krijgt in de eerstvolgende jaren 2,3 miljard frank Europese subsidies

In het kader van de nieuwe subsidieregelingen van de Europese Unie zal de Belgische kust in de periode 2000 tot 2006 uit omvangrijke Europese subsidies kunnen putten. De Europese Unie erkent op die manier dat de kust met structurele moeilijkheden kampt. Dit heeft veel te maken met de druk die vanuit Europa uitgeoefend wordt om de visserij af te bouwen. Daarnaast is er de grote impact die de sluiting van de RMT met zich meebrengt. Ook het kusttoerisme gat achteruit: tussen 1993 en 1997 liep het aantal overnachtingen terug met een half miljoen. Het werkloosheidscijfer ondersteunt deze these. Drie kwart van de kustgemeenten kent een werkloosheidspercentage dat boven het Vlaamse gemiddelde ligt.

Herinneren we eraan dat in het nu afgesloten Europese subsidieprogramma 5B al een aantal kustgemeenten op ruime Europese subsi-

dies konden rekenen. In de komende periode wordt de lijst uitgebreid naar alle kustgemeenten.

Door de erkenning kunnen initiatieven die tussen 2000 en 2006 in die gemeenten genomen worden in totaal voor ongeveer een miljard frank Europese subsidies krijgen.

Daarenboven kan de kust nog eens rekenen op een extra 1.3 miljard Europese gelden vanuit het specifieke visserij-instrument, de opvolger van het Pesca-programma.

Projecten

Vermelden we ten slotte dat al deze subsidies niet klakkeloos weggegeven worden. Wie meent in aanmerking te komen moet een project indienen. Dat wordt niet alleen beoordeeld op zijn inhoud. Er moet ook onderzocht worden wie de projecten meefinanciert. Er wordt alleen maar Europese subsidie verleend als naast Europa ook particulieren aan het project mee betalen en daarenboven ook nog andere overheden (zoals de provincie, de stad en/of de regering). Zo komt het overigens dat ook nu nog steeds een aantal projecten op subsidiëring wachten die wel door Europese maatregelen gedekt worden, maar nog steeds geen bevestiging hebben van cofinanciering vanwege de Vlaamse regering.

quintiens

n.v.

Electrical Intervention Team

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en elektronische
schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren

Kielbankstraat 6, 8380 Zeebrugge 'DAY AND NIGHT SERVICE' — TEL. (050) 54 41 72

De Cloedt voorzitter IBIS

Op 9 november benoemde de Raad van Beheer van het Koninklijk Werk Ibis Ridder Jean Jacques De Cloedt tot voorzitter.

De Cloedt werd geboren te Elsene op 22 september 1922. Burgerlijk ingenieur De Cloedt is gehuwd met Eliane Vandendaelen en vader van vier kinderen.

In het beroepsleven is hij voorzitter van diverse ondernemingen waaronder Baggerwerken Decloedt en Zoon NV; Dredging, Environmental & Marine Engineering (D.E.M.E.) nv; Financial R.J.D.C. s.a. en Federatie der Baggerwerken vzw. Verder is hij stichter-voorzitter van European Dredging Association en erevoorzitter van International Association of Dredging Contractors. Daarnaast is hij ook beheerder van diverse verenigingen voor de jeugd waaronder 'Ixelles Informatique a.s.b.l. en sinds 1972 is hij ook beheerder van IBIS, waarvan hij sinds 1981 ondervoorzitter is.

Oorzaken bemanningstekort

Het Informatieblad van de Rederscentrale geeft in zijn jongste nummer een opsomming van wat vol-

gens de sectortop de belangrijkste oorzaken van het bemanningstekort zijn. Volgens de RC is het beroep weinig aantrekkelijk geworden in vergelijking met de voorwaarden waaronder aan de wal gewerkt wordt. De meerinkomsten die vissers desgevallend uit hun beroep halen weegt niet op tegen een socialer leven voor wie aan land werkt. Het sociaal statuut van de visser kan nog verbeteren. Een visser moet meer vrije tijd kunnen krijgen. Daarnaast moet het visserijonderwijs aangepast worden. De RC denkt hierbij aan het invoeren van 'module'-onderwijs. Uiteraard speelt ook het wegvallen van vele familiebedrijven in de visserij een negatieve rol. Ook de 'overregulering' zou er ten slotte mee te maken hebben dat minder jongeren hun weg naar de zee vinden.

De Paepe had gelijk

In 1963 haalde het Brugse gemeenteraadslid Victor De Paepe een stunt uit. Met de schriftelijke toelating van de zeventiende eeuwse Koning Karel II onder de

arm trok hij met een vissersvaartuig de Britse territoriale wateren in. In 1666 (!) had deze Britse koning immers een document ondertekend waarin vijftig Brugse vissers de toelating kregen om in Britse wateren hun netten uit te slaan. Het betrof een privilege in ruil voor de gastvrijheid van Brugge die de koning drie jaar gehuisvest had nadat deze voor zijn aartsvijand Cromwell had moeten vluchten.

In deze tijden van moderne visserijreglementeringen was er weliswaar niemand meer die daar nog rekening mee hield, behalve De Paepe die metterdaad het Brugse recht weer ging opeisen. Enerzijds werd hij weggelachen, o.a. door de toenmalige directeur van Het Visserijblad, Pros Vandenberghe, die zijn pen in vitriool doopte om De Paepe de grond in te boren, anderzijds maakte het Brugse gemeenteraadslid met zijn stunt een monsterpromotie voor de toen nog jonge Zeebrugse haven. Over z'n acties werd immers verslag uitgebracht in

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN

CV HULP IN NOOD

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN



H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32 16 89 FAX (059) 32 26 17
GSM (0477) 42 55 68 (24u op 24u bereikbaar)

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE
WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR
DEKKING MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 500.000.000 VOOR
1. LICHAAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN
2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)

VOOR
BRAND - AUTO - ARBEIDSONGEVALLEN - PERSOONLIJKE ONGEVALLLEN - HOSPITALISATIE - BA GEZIN (FAMILIALE) - BA UITBATING - YACHTING EN PLEZIERVAART - RECHTSBIJSTAND - REISBIJSTAND - ENZ.

vooraanstaande media in Nederland, Groot-Brittannië, Frankrijk, Zweden, Italië en Tunesië.

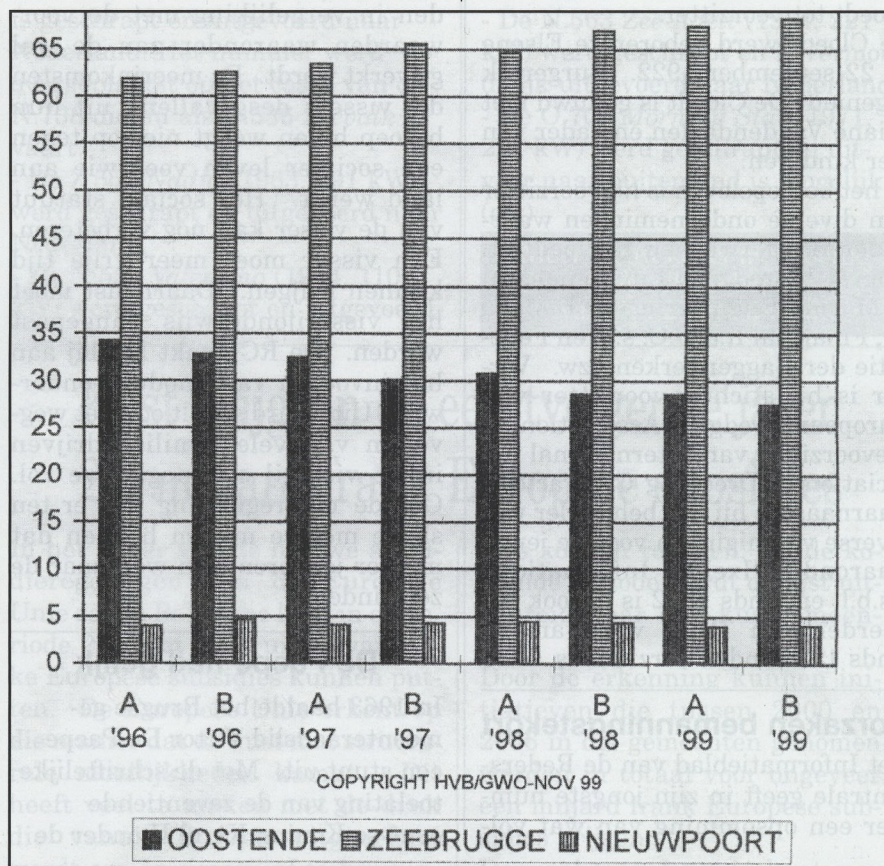
Hoe het met de hele kwestie afgelopen is, kon u vernemen in HVB toen Marc Loy de man opnieuw ging opzoeken om hem te interviewen (zie HVB VII 1993, p. 18). Bleek dat na geheim diplomatiek overleg besloten werd om de hele privilegezaak zonder gevolg te klasseren.

Uit nu geopenbaarde documenten blijkt evenwel dat de inmiddels overleden De Paepe misschien wel het recht aan zijn kant had. Uit documenten die het *Public Record Office* na zesentwintig jaar vrijgeeft blijkt dat de advocaten van de toenmalige Britse minister van landbouw adviseerden dat het niet zeker was of nieuwe visserijwetten primeerden op het aloude visserijprivilege. En dat ze een rechtzaak alleen maar zouden kunnen winnen als er nieuwe wetten zouden uitgevaardigd worden die het visserijprivilege expliciet ongeldig verklaren.

Oostende verliest marktaandeel aan Zeebrugge

Na negen maanden lag de aanvoer van onder Belgische vlag gevangen vis in de drie kustvismijnen

3,6 procent en de besomping 9 procent lager dan op hetzelfde tijdstip vorig jaar. Oostende, en in



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:
GSM
werkplaats 0477 27 46 58
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- **REVISIEONDERDELEN!**

mindere mate
Nieuwpoort, moet
meest inleveren.
Zeebrugge verliest
geen aanvoergewicht
maar moet wel wat
besomming prijsge-
ven.

Beschouwen we de
cijfers over een lange-
re termijn (1996-
1999) dan zien we het
marktaandeel van de
Oostendse visafslag
gestaag afkalven (zie
grafiek op voorgaande
bladzijde). Drie jaar
geleden kwam 34,2
procent van de aan-
voer en 32,8 van de
aangevoerde visserij-
producten in
Oostende op de
markt. Dit jaar zijn

die cijfers respectievelijk met 5,6
en 5,3 procent teruggefallen.
Daartegenover staat dat de
Zeebrugse Visveiling aan belang
wint. Inzake aanvoer dikt
Zeebrugge 5,7 procent en qua
besomming 5,9 procent aan.
Directeur Marc Bruyer van de
Onderlinge Visafslag in Oostende
schrijft de terugval toe aan het
wegvallen van enkele belangrijke
aanvoerders die door verbouwings-
werken enkele maanden aan de
kant lagen. Het gaat ondermeer
over de O.33 *Marbi*, Z.92 *Lundy
Gannet* en Z.185 *Emerald Star* die
normaliter in Oostende verkopen.
(gw)

Verdeling marktaandelen

(op basis van cijfers januari-september)

Aanvoer	1996	1999	+/-
Oostende	34.2 %	28.6 %	-5.6 %
Zeebrugge	61.8 %	67.5 %	+ 5.7 %
Nieuwpoort	4.0 %	4.0 %	=

Besomming	1996	1999	+/-
Oostende	32.8 %	27.5 %	-5.3 %
Zeebrugge	62.5 %	68.4 %	+5.9 %
Nieuwpoort	4.7 %	4.1 %	-0.6 %

Aanvoer en besomming januari-september per haven:

AANVOER	1996	1997	1998	1999	Vershil
(in ton)	J-S	J-S	J-S	J-S	1996-99
Oostende	5.015	4.373	4.047	3.616	- 27.9 %
Zeebrugge	9.065	8.521	8.508	8.541	- 5.8 %
Nieuwpoort	584	547	585	510	- 12.7 %
Totaal	14.663	13.441	13.140	12.661	- 13.7 %

Zorgt u voor de vis?

Wij voor uw gezondheid!



Het enige ziekenfonds met een hart voor de visserij.

Vanaf 195,- per maand.

Persoonlijke begeleiding.

H-Plus hospitalisatieverzekering.

Slachtofferhulp.

KMO-Loket

Euro-Regio Zorg Loket, enz.

**Wij regelen uw overstap naar ons
ziekenfonds zonder wachttijd.**

Nieuwpoort

Kaai 41

Oostduinkerke

Dorpstraat 38

Oostende

Vindictivelaan 5

Blankenberge

Luikstraat 31

Bredene

Gentstraat 11

De Haan

Nieuwstraat 20

Heist

H. Liebaertstraat 1

Knokke

Gemeenteplein 35/37

BESOMMING	1996	1997	1998	1999	Vershil
(in milj. fr.)	J-S	J-S	J-S	J-S	1996-99
Oostende	576	617	550	481	- 16.5 %
Zeebrugge	1.097	1.346	1.289	1.199	+ 9.3 %
Nieuwpoort	83	89	85	72	- 13.3 %
Totaal	1.756	2.052	1.924	1.752	- 0.2 %

**Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66**

TE KOOP

Z 207 'DE VERWACHTING'

L.: 23,77 m - B: 6,28 m - 69,00 GT

BJ: 1985 - Mitsubishinain motor 300 hp (bj 1991)

Visvergunning

+ Speciaal visdocument Sint-Jacobschelpen

zw: advocaat Ignace LAUWAGIE,
Elisabethstraat 8, B-8370 Blankenberge

Tel: + 32 (0) 50.41 53 54 -

Fax: + 32 (0) 50 42 80 23.

'De sector leeft nu in een klimaat van "we zien wel wat op ons afkomt". Brandjes blussen als ze uitbreken. Te weinig initiatief om ze te voorkomen.'

Bart Schiltz in het Informatieblad van de Rederscentrale.

'Die dingen zijn gewoon gebeurd. Maar zij noemen het vuile was. En vuile was hoor je binnen te houden. Nou, ik hang die vuile was gewoon buiten, dan komt er tenminste een beetje frisse lucht in die gore lappen.' Publicist Jean-Paul Franssens in HP/De Tijd.

'Schrijven is een noodzaak voor iedereen. Het is de hoogste vorm van de nood aan communicatie.'

Jean-Paul Sartre in Situations IX.

'Als ik een lezing geef voor het Davidsfonds, vraag ik deze overwegend gematigde, weldenkende Vlaamsgezinden wel eens hoeveel Belgen er in een concentratiekamp aan hun eind kwamen. Bijna niemand weet dat daar 13.000 Belgen en 25.000 joden die uit België werden gedeporteerd, omkwamen. Maar als ik vraag hoeveel mensen er na de oorlog werden geëxecuteerd, krijg ik alle details.'

Bruno De Wever in Knack.

'Elk geluk is een meesterwerk: de kleinste vergissing vervalst het, de kleinste aarzeling ontwricht het, de kleinste logheid ontsiert het, de kleinste dwaasheid degradeert het.'

Marguerite Yourcenar in Herinneringen van Hadrianus.'

'Als ik burgemeester van deze stad (Antwerpen, N.v.d.R.) zou zijn lopen er hier na tien uur geen jongeren van onder de zestien meer op straat.'

Filip Dewinter in Het Laatste Nieuws.

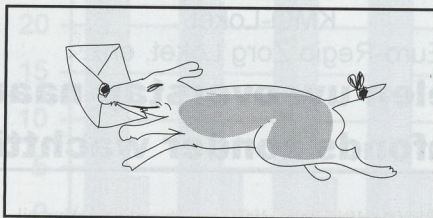
'We leven in een egalitaire samenleving (...) maar dat wil niet zeggen dat er geen betekenisvolle verschillen meer bestaan tussen de democratische partijen. Als een zeiler zijn koers twee of drie graden verandert, maakt dat na een uurtje varen niet zo'n verschil. Maar na een dag zeilen komt hij op een heel andere plaats uit.'

A.J. Dunning in DS Magazine, 24 december 1998



Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie gestuurd: HVB, Dorpstraat 121 te 8450 Bredene. Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieveschrijver deelt. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren en in te korten. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.



Proficiat Verleene I

Met veel plezier heb ik in vorig HVB het interview met schipper Fernand Verleene gelezen. Proficiat voor de reporter die uiteindelijk beloond werd voor zijn geduld. Schipper Fernand lijkt me voor de rest een man te zijn met het hart op de juiste plaats. In zijn woorden rook ik als het ware de zilte zeelucht.

Het is inderdaad godgeklaagd dat vissers die versgevangen kwaliteitsvis naar de markt brengen geen loon naar werken krijgen. Hetzelfde geldt overigens voor de bioboer die hard moet werken en er evenmin zeker van is dat hij kan rekenen op waardering in het marktgebeuren. Wie heeft er gelijk? De markt of de schipper? Ik ben ervan overtuigd dat de schipper gelijk heeft in zijn redenering. Ik zou dus zeggen: schipper, blijf vooral zoals je bent en laat niet na je mondje te roeren als je op onrechtvaardigheden botst.

L. Loncke, Bredene.

Proficiat Verleene II

In antwoord op het artikel in vorig HVB waarin schipper Fernand Verleene aan het woord komt, zou ik het volgende zeggen. Als leek lijkt het me logisch dat wie het eerst komt, eerst veilt. Wanneer Verleene bij de eersten is (groot of klein schip mag geen verschil maken!) hoort zijn vangst — zijn héle vangst, van garnaal tot desgevallend het sprotje — ook in die volgorde geveild te worden. Het is haast ongelooflijk dat de kustvissers tot het laatst zouden moeten wachten om op de markt aan beurt te komen!

Ten tweede zou er een versheidslabel moeten komen: een garantie naar de koper toe, die zegt dat de gemerkte vis diezelfde nacht gevangen is. De grote vaartuigen hebben vis aan boord die soms al vele dagen daarvoor gevangen is. Dat kwaliteitsverschil zou toch ook in de prijs tot uitdrukking moeten komen.

VIRTUS, hetgeen betekent: vastberadenheid, mannenmoed en dapperheid... is duidelijk op het lijf van schipper Fernand Verleene geschreven. Maar ik hoop toch dat hij in slecht weer niet te overmoedig wordt, want vissers zoals hij kan de sector echt niet missen.

En aan de reder die zijn schip verkoopt, wil ik nog graag dit kwijt: als uw schipper u te kennen geeft dat hij het schip wil overnemen, denk er dan aan dat die man met zijn grote inzet al een deel van het vaartuig betaald heeft! Die paar honderdduizend frank méér mag voor u geen reden zijn een trouwe schipper buiten spel te zetten. Iemand gelukkig maken maakt het leven waardevoller dan dat stomme beetje geld dat u elders meer krijgt!

H. de Bruin, Rotterdam.

N.V. HOSTYIN

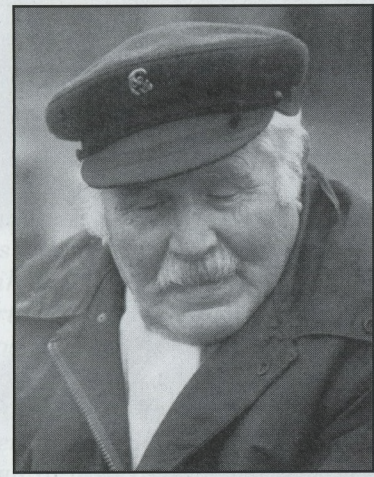
De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Oud-schipper Robert Deckmyn werd al eens geïnterviewd in dit blad *. Marc Loy kon hem toen een en ander ontfutselen over diens vlucht naar Frankrijk bij de aanvang van WO II. Daarmee was echter maar het halve verhaal verteld. Onbesproken bleef toen een van 's mans interessantste levenservaringen. Wellicht lag het enkele jaren geleden nog te gevoelig om het zomaar prijs te geven. Maar vandaag vertelt Robert Deckmyn ons het hele, spannende oorlogsverhaal. Hij neemt ons mee op tochten doorheen het Sperrgebiet, geladen met opruiende pamfletten tegen de bezetter... tochten waaruit hij bijna niet levend terugkwam, ook al omdat een andere visser de opdracht gekregen had hem en zijn kompaan van kant te maken.



Over de O 6 'Madeleine-Louise'

als communistisch propagandaschip ter zeevisserij

IN 1939 KREGEN de jonge visser Robert Deckmyn en diens kozijn Gerard de kans een eigen schip uit te reden. Op zichzelf is dat niet ongewoon. Ongewoon is wel dat zij voor dat schip niets hoefden te betalen. Het geld werd hun geschonken door een Franse communist. In ruil moesten schip en bemanning zich inschakelen in de propaganda van de communistische internationale. De Deckmyns haptten toe en werden zodoende toch wel zeer speciale reders ter zeevisserij.

Dit ongelooflijke, maar echt gebeurde verhaal start in 1939. Robert Deckmyn (° 11 november 1914) vaart op de 'grote ijzeren vaartuigen' van de Motorvisserij (Decrop) naar Spanje en de Witte Bank. Daarvoor had hij nog op zogenaamde pannenaars gevaren, houten motorschepen. Deckmyn: 'Op de visbakken die naar IJsland voeren, heb ik nooit gestaan. Ik was echt een man van de kleine visserij, een echte bootsjower. Maar in 1939 waren er slechte marktprijzen in Oostende: onzekere inkomsten. Dus koos ik voor vaart op grotere schepen die, om die slechte marktsituatie te ontwijken, hun vangst soms in Engeland gingen verkopen tegen vaste prijzen. Voor de rest was ik een gewone jongen, een visser zonder kapitaal. Vader, ook visser, was op z'n tweeënveertigste verlamd geworden, dus moest er door ons hard gewerkt worden. Langs moeders kant was het wèl een familie van

kleine reder-schippers. Mijn grootvader reedde de O 5 uit, waarmee de familie in het begin van de eerste wereldoorlog naar Frankrijk kon vluchten. Het is overigens op die vlucht dat ik in Calais ben geboren. Maar we zouden het over de tweede wereldoorlog hebben.'

De wapens neer

Een visser zonder kapitaal. Robert is dan ook zeer verwonderd als zijn kozijn Gerard (†1988) hem vraagt of hij geïnteresseerd is om samen met hem een schip uit te reden. 'Gerard — de witten — was echt wel een bijzondere mens. In 1935 had hij zich bij de Belgische Communistische Partij aangesloten. Hij stelde zich daarbij erg militant op en had bij de voorlogse verkiezingen op de kandidatenlijst van die partij gestaan. Hij was dus een bekende Oostendse communist. Goed. Hij vraagt me dus op ik geïnteresseerd ben om samen met hem een schip uit te

reden en in een adem voegt hij eraan toe dat ik daarvoor geen geld nodig heb. Het schip dat we zouden aankopen was er eentje dat de communisten zouden betalen en op onze naam zetten. Waarom? Frankrijk, Engeland en Duitsland waren in 1939 al in oorlog. De communisten beschouwden dat op dat moment als een oorlog tussen kapitalistische staten waar de arbeiders geen zaken mee hadden. Uiteraard had die houding alles te maken met het niet-aanvalspact dat de USSR en Duitsland getekend hadden. En als de arbeiders er niets mee te maken hadden, moesten ze er ook niet in meevechten, zo was de redenering. Dus wilden de communisten in Frankrijk opruiende propaganda voeren: oproepen tot de Franse arbeiders om de wapens neer te leggen. En omdat Frankrijk in oorlog was, was het uiteraard veiliger om de pamfletten in België te drukken. Gerard en ik zouden dan met ons scheepje het materiaal over de Franse grens smokkelen.' Robert ziet dat avontuur wel zitten en ziet vooral zitten dat hij zodoende zijn eigen scheepje verwerft. In blijde verwachting van het geld dat de communisten hem zullen geven wordt hij lid van de partij. Hij komt terecht in een militante kern van vier bootsjowers die zich in een zogenaam-



Wijlen Gerard Deckmyn, bootjessjower en vurig aanhanger van de Communistische gedachte werd door de internationale communistische beweging ingeschakeld in de propagandaslag.

de partijcel georganiseerd hebben. Naast zijn kozijn Gerard treft hij daar de Oostendse vissers *Edouard Pieters* en *Richard Remaut* aan. 'Wij waren gevierd bij de CP en hielden onze geheime vergaderingen op het strand. Waar wij onder ons heel de visserij reorganiseerden. We zouden de sector nationaliseren en elke visser zou in de toekomst met mooi onderhouden staatscheepjes ter visserij trekken. De Oostendse Visserskaai zou gereleveerd worden en op die kaai zou veel plaats ingeruimd worden voor huisjes die voorbehouden zouden zijn aan de vissers. Maar voor de rest deden we niet veel aan politiek. De andere vissers waren wel

feestelijk gerust in onze ideeën. De bootjessjowers zagen die nationalisatie van hun schepen uiteraard niet zitten en het vissersproletariaat op de visbakken bereikten we gewoon niet, die mensen waren daarvoor niet genoeg in politiek geïnteresseerd. Als Gerard — de enige van de vier die wel in het openbaar over politiek sprak — een café binnenkwam zegden de klanten al van verre: "Godver, dien ertefreter is daar weer." 'Goed. Op een dag komt er een Fransman naar ons toe, een man van de Franse Communistische Partij, maar wij spraken geen Frans, dus moest ik mijn

echtgenote Louise erbij halen om te vertellen wat er aan de hand was. Hij zei: je mag het schip hebben, maar je moet er wel pamfletten mee naar Frankrijk brengen. En voor ons was dat goed. We werden op die manier dus ingeschakeld in een internationaal communistisch netwerk. Louise moest zelfs plastic zakken naaien zodat we de pamfletten desgevallend overboord konden gooien als er controle opdaagde om ze nadien weer droog en onbeschadigd uit het water te vissen. Ongevaarlijk was het allemaal niet, want we moesten toch oorlogsgebied invaren, volgelden met materiaal waarin wij de mensen opriepen om te deserteren. Als we betrapt zouden worden dan stonden ons erge straffen te wachten, misschien zelfs de doodstraf.'

Garnaalvisserij

'Maar goed: wij hadden in elk geval ons eigen schip: de 0.6 'Madeleine-Louise (**), zo genoemd naar onze beider echtgenoten. In afwachting dat de pamfletten zouden komen, gingen Gerard en ik er alvast mee op vis en op garnaal vissen. Aan boord kreeg ik heel de tijd door politieke vorming van Gerard. Hij was er heilig van overtuigd dat de arbeiders de wapens zouden neerleggen en dat ze in een en dezelfde beweging de macht zouden grijpen. Want de mensen waren nu, zo zei hij, niet meer zo dom om, zoals in '14-'18, aan een oorlog mee te doen waarin hen niets dan ellende te wachten stond. Neen, ze waren nu beter opgeleid en er was vooral de U.S.S.R. die hen als baken en voorbeeld diende. Neen, het socialisme was echt iets voor zeer binnenkort.'

'Toen brak ook in België de oorlog uit. Gerard was formeel: nu komt de revolutie, want het volk is ontevreden, de werkloosheid is groot enzovoort. Er was voor ons dan ook geen sprake van dat we zouden vluchten. Héél de vissersgemeenschap vluchtte naar Engeland maar wij niet, wij bleven hier op post om te wachten op de opstand van de arbeiders... die maar niet kwam, zodat we uiteindelijk toch hals over kop naar Frankrijk moesten vluchten. En neen, de 0.6 had geen enkel pamflet moeten smokkelen, ook al omdat de oorlog bliksemsnel om zich heen greep.' In 1940 komen De Deckmyns alweer naar Oostende terug. Hun scheepje

zijn ze in Frankrijk aan de Duitsers kwijtgeraakt. Robert en Gerard gaan voor hun dagelijkse betebrood bij de bezetter werken. Van enige communistische partijwerking is er dan nog nauwelijks sprake.

Maar op een dag komt *Bob Dubois* in Oostende spreken. Hij is de man die de partij in oorlogstijd weer op de rails moet zetten. Hij vertelt de leden over het *niet-aanvals*pact tussen Hitler en Stalin, een overeenkomst waarmee de basismilitanten (voor de oorlog gepokt en gemazeld in het antifascisme) het toch moeilijk hebben. Gisteren was nazi-Duitsland overduidelijk de gevaarlijkste vijand en vandaag zou de Franse staat plots even slecht zijn als de Duitse?! Dubois moet het voetvolk ervan overtuigen dat Stalin heel goed weet wat hij doet.

Sperrgebiet

Intussen woedt de oorlog. Het niet-aanvals

pact tussen Duitsland en de USSR blijkt een waardeloos vodge papier te zijn dat de Duitse legers niet belet zingend de Russische grens over te trekken. Ook bereidt het gulzige Duitsland zijn inval in Engeland voor. Bommen op Oostende! Dus vlucht de familie Deckmyn naar het binnenland. Eerst gaat Roberts zuster Esther

met d'r echtgenoot *Oscar Vanhee*, daarna volgt de rest van de Deckmynclan.

In het landelijke Hansbeke blijft de familie het contact met organisator *Bob Dubois* behouden. De man duikt zelfs onder bij de Deckmyns. Daar houdt Dubois nu heel andere speeches. Sinds de Duitsers het 'socialistische' Rusland binnengetrokken zijn, is de oorlog opeens weer een zaak van al de arbeiders ter wereld geworden. *Dubois* organiseert nu het communistische verzet en hij doet dat goed, want de Duitsers loven een bedrag van 500.000 frank uit (hetgeen vandaag een veelvoud daarvan zou zijn) voor wie de man verklikt.

Diezelfde *Dubois* geeft nu aan Robert in Hansbeke de opdracht om door het 'Sperrgebiet' (verboden zone) materiaal naar Oostende te smokkelen. Deckmyn: *'Dat waren pamfletten waarin opgeroepen werd daden van verzet te plegen. Dat ging van leidzaam verzet (alleen maar werken als de Duitsers toekeken, en niets doen van zodra ze hun rug gekeerd hadden), tot sabotage.'* Aan die pamfletten-smokkel hangt een anekdote vast. *'In Oostende had ik bij de Duitsers een buitgemaakte Engelse battle dress gestolen en voor ik met die pamfletten vertrek, schildert Loui-*

se die in 't zwart omdat je toch niet in de kleuren van het Engelse leger door bezet gebied kon reizen, zeker niet met een pak pamfletten tegen diezelfde bezetter onder je arm.

Ik had daar niet zo meteen aan gedacht, maar in die zwarte Battle dress en met mijn schipperspet op zag ik eruit als iemand van de zwarte brigade, de organisatie van de collaborateurs. Zo komt het dat ik, zonder dat ik goed besepte hoe dat kwam, gemakkelijk in Oostende geraak.' Hij doet dat drie keer. En wordt door de controlerende Duitsers uitdrukkelijk ongemoeid gelaten, zelfs kameraadschappelijk gesalueerd.

De terugkeer van de O.6

Hoe zat het inmiddels met het scheepje dat in Frankrijk door de bezetter opgeëist was? Robert zag het onverwacht opdagen in Oostende en hij ging het prompt terug-eisen bij de Duitse marine. Hij ving er bot, maar Gerard en Robert kregen nu wel 10 mark per maand voor het gebruik van hun schip. In 1941 had de bezetter het scheepje niet meer nodig. Robert en Gerard mochten hun vaartuig weer komen halen. Was het de bedoeling om het uiteindelijk de bestemming te geven waarvoor het oorspronkelijk gekocht werd? Neen. *'Gerard had nu toch ook wel schrik gekregen — en met reden! — en verder stond de partijwerking in Oostende op een zeer laag pitje.'* Robert zelf had op een partijvergadering trouwens ook al het verwijt gekregen dat hij eigenlijk maar een lauwe revolutionair was. In elk geval was het politieke vuur bij de vissers flink gekoeld, ook omdat het Duitse leger oppermachtig leek. Er werd wel gevist. *'Dat vissen gebeurde in konvoien van een tiental vissersschepen. Daarbij was telkens een schip dat Duitse soldaten aan boord had, of gewapende collaborateurs, kwestie van de boel een beetje in het oog te houden. Enorm veel vissers waren gevlucht naar Engeland, er waren handen te kort in de visserij. Dus ging iedereen mee in zee: coiffeurs, timmerlui, winkeliers... echt iedereen kwam in de visserij terecht. In 't najaar ging dat richting Frankrijk, tot voor Grevelingen omdat daar*



Dit idyllische prentje van het echtpaar Gerard en Madeleine Deckmyn dekt een harde werkelijkheid. Om aan de bommenregen op Oostende te ontsnappen trekken de Oostendse kustvissers van de Deckmynclan het binnenland in. In het landelijke Hansbeke houden ze contact met Bob Dubois die van uit het nabije Gent het verzet tegen de bezetter op poten zet.



De Oostendse kustvisser Robert Deckmyn, op de foto aan boord van de O 61 in 1948, ontsnapte aan enkele jaren daarvoor een aanslag omdat de collega-visser die de bom aan boord van de O 6 moest plaatsen het niet over zijn hart kon krijgen.

enorm veel haring zat. 'Dus in 1942 verhuisden we weer uit Hansbeke naar Oostende, want we hadden ons scheepje terug. De verhuis werd gedaan door onze vriend Laurent Van Iseghem, een Duitsgezinde die ons met zijn auto kwam halen. Zonder dat hij 't wist verstopte Dubois wel tienduizend pamfletten in 's mans auto. Maar zoals gezegd: Gerard had intussen de schrik te pakken. En niet zonder reden. Hij had al contacten met joden gehad en had over de kampen gehoord, oorden waar je maar beter uit weg kon blijven. Verder had hij al van de zwarthemden aan boord van de konvoaien gehoord dat als het van hen afhing hij al aan 't einde van zijn leven zou gekomen zijn, want zij kenden hem en z'n politieke voorkeuren al van voor de oorlog. Hij had dus groot gelijk om schrik te hebben. Het resultaat was dat hij in Oostende heel dat pak pam-

fletten, dat wij uit het binnenland gesmokkeld hadden vlug in de kachel verbrandde.'

Partizanen

In Oostende werd inmiddels ook wel het verzet op punt gezet. 'Men zegde dat dat verzet aan de kust het Onafhankelijkheidsfront was, en onder leiding van de communisten stond, maar erg duidelijk was dat allemaal niet, want er werden natuurlijk geen lidkaarten uitgedeeld. Het was allemaal heel geheim en niemand wilde daar ook meer over weten dan strikt noodzakelijk was, want hoe meer je wist hoe gevaarlijker het was. Tegelijk moet ik zeggen dat het eigenlijk ook niet veel om het lijf had. We kwamen samen en we praatten, zoals we dat voor de oorlog gedaan hadden.

Naarmate de oorlog vorderde en het tij keerde werden veel Oostendenaars weer naar het binnenland gestuurd. Daaronder bevonden

zich ook veel vissers, want de Duitsers betrouwden de vissers niet. Zeker niet deze van het type Gerard. De Engelsen waren immers op komst en de Engelsen, dat waren ook veel Vlaamse vissers die gevlucht waren en waarmee we al te graag weer zouden verbroederen. Gerard en ik werden dus verzocht onze biezen te pakken.' Dus trokken de Deckmyns weer landinwaarts, dit keer naar Knesselare. Hun scheepje namen ze nu via de binnenwateren met zich mee. Visser Remaut was intussen een volwaardig partizaan geworden. Hij deed wel degelijk meer dan praten. Hij was betrokken bij een kern van communisten in Kortrijk waarvan de alomtegenwoordige Bob Dubois het kopstuk was. Daar werd beraadslaagd over echte sabotagegedaden. Zo was er die vergadering waarop men zou beslissen hoe en wanneer een Duitse leger trein zou ontsporen. Op weg naar die vergadering ziet Remaut in de omgeving verdacht veel soldaten. Hij kiest het zekere voor het onzekere en beslist om niet naar het vergaderlokaal te gaan. Goeie beslissing, want heel de groep werd in het lokaal door de Duitsers ingerekend. Remaut ontsnapt op het nippertje. Maar de bezetter zal het nu niet lang meer uitzingen. Gerard Deckmyn krijgt er weer moed in en verlaat het landelijke Knesselare om mee te werken aan de bevrijding van Oostende. Robert daarentegen blijft in Knesselare 'om op de vrouwen te passen'. Kort nadien wordt Oostende door de Canadezen bevrijd. 'We schrokken toch wel toen we vervolgens zagen hoe Gerard op een moto Knesselare binnengereden kwam. Hij had een Duitse soldaat bij zich die hij krijgsgevangen gemaakt had. Roekeloze daad was dat, want de Duitsers waren nog maar net uit Knesselare vertrokken.'

De aanslag die niet doorging

Na de oorlog kent de Communistische Partij een korte periode van grote bloei. Het roemrijke Sovjetleger dat de Duitsers verslaan heeft zorgt mee voor die populariteit. In de eerste na-oorlogse verkiezingen halen de Belgische communisten dan ook veel stemmen,



Tegen het einde van de oorlog werden de verdachte Oostendenaars door de Duitsers vriendelijk maar dringend verzocht hun biezen te pakken. De Deckmyns trokken dus weer landinwaarts, dit keer naar Knesselare. Op de foto van links naar rechts: de kleine Pascal, Robert, Madeleine en Gerard in Knesselare.

ze tellen in het parlement een pak volksvertegenwoordigers en ze zetelen zelfs mee in de regering, waar een communist minister van bevoorrading wordt. De partij kan nu voor het eerst echt bovengronds gaan functioneren. Gedaan met de geheime vergaderingen op het strand! Er wordt bijeengekomen in een publiek lokaal dat in de oorlog de vergaderingen

van de collaborateurs en dat de communisten bij de bevrijding in beslag nemen. (En dat later de Liberty wordt, het lokaal van de liberalen!) De Deckmyns zijn weer letterlijk en figuurlijk van de partij. Dat blijkt ook uit de kandidatenlijsten van de eerste na-oorlogse verkiezingen. Op de kandidatenlijst van de Communistische Partij vinden we Louise Deckmyn

(echtgenote van Robert), Madeleine Deckmyn (echtgenote van Gerard) en Esther Vanhee-Deckmyn (echtgenote van Oscar Vanhee). Het waren blijkbaar de vrouwen van de bootsjowers die het publieke werk op zich moesten nemen (en dat is vandaag nog niet veranderd, zo blijkt bijvoorbeeld ook uit de korte maar turbulente geschiedenis van de Vlaamse Vissersbond). Het waren ook de vrouwen die op zondag met het partijblad *De Rode Vaan* gingen colporteren. Dat colporteren heeft Louise trouwens nog tot lang in de jaren vijftig gedaan.

Naast onze vier bootsjowers en hun echtgenoten waren er nog uit de Oostendse vissersgemeenschap die zich ter linkerkant lieten opmerken: *'In de Oostendse CP had je dan ook nog de moeder van Edouard Pieters, een garnaalverkoopster die 'struftje' genoemd werd, zij was een zeer hevig militant partijlid en dan waren er ook nog Bert Eyland en zijn zoons die in de Oostendse vismijn werkten.'* *'Na de oorlog vernamen wij van onze collega en partizaan Remaut iets verschrikkelijks. Hij zei dat hij van de partizanen op een bepaald moment opdracht gekregen had om in onze O 6 een bom te plaatsen die op zee zou ontploft zijn. Sommigen namen het ons blijkbaar kwalijk dat wij met Duitse soldaten aan boord uitgevaren waren. Maar wij konden daar niets aan doen. Dat was gewoon de beurtrol en elk vissersschip uit het konvooi kwam aan bod om de rol van wachtschip op zich te nemen. Het zat een aantal partijleden misschien wel dwars dat wij in de oorlog goed ons brood verdienden met de O 6 die ons uiteindelijk voor ander doeleinden in handen gekomen was, en dat terwijl anderen het in de oorlog toch zeer moeilijk hadden. Maar het is niet dat wij daar geen oog voor hadden. Wij gaven wel geld om onderduikers te helpen, maar een aantal anderen zegden dan waarschijnlijk tegelijk: waar halen die vissers eigenlijk al dat geld. Maar goed, Remaut had dus die opdracht gekregen en na de oorlog zei hij me dat ook. Hij zij "Ik heb dat niet over mijn hart kunnen krij-*



Robert en echtgenote Louise in na-oorlogse tijden op weg naar het jaarlijkse feest van De Rode Vaan. Aan clandestiene activiteiten in oorlogstijd wilde Robert wel meedoen. Publieke activiteiten, zoals het colporteren met de partijkrant, na de oorlog liet hij aan Louise over.

gen, je moet je vrienden niet kapot maken". Die bekentenis was voor Gerard trouwens de reden om zijn partijactiviteiten te stoppen. Begrijpelijk is dat wel voor iemand die zo erg in de goeie zaak geloofd had. Zelf had ik daar niet zo'n last van, maar ik was dan ook

nooit zo'n vurig militant geweest. Lid van de Communistische partij ben ik gebleven tot in de jaren tachtig en ik ben nog veel naar de jaarlijkse feesten van de Rode Vaan in Brussel geweest.' Robert Deckmyn doet er luchthartig over, maar toch was het ook na

de oorlog niet evident om te sympathiseren met deze partij. Dat ondervonden bijvoorbeeld *Oscar Vanhee* en echtgenote *Esther Deckmyn* die op een bepaald ogenblik willen uitwijken naar de kolonie, maar daarvoor, omwille van hun vermeende politieke overtuiging, geen toelating krijgen. Dat ondervond ook hun zoon *Jan Vanhee* die tijdens zijn legerdienst als matroos aan boord van een Belgisch marineschip De U.S.A. niet binnenmag. Reden: zijn moeder had destijds op de kandidatenlijst van de Communistische Partij gestaan! Waaruit blijkt dat het veelbezongen Amerikaanse vrijheidsideaal toch wel heel relatief was.

Epiloog

En hoe is het verder met de O 6 gegaan, het scheepje dat bestemd was om ingeschakeld te worden in de partijpropaganda, maar daar nooit de kans toe kreeg?

Deckmyn: *'In 1944 verkochten we het schip aan Pros Vandenberghe die het doorsluisde naar een Zeebrugse reder. In 1970 heb ik onze oude O 6 voor het laatst gezien. Het lag toen in Nieuwpoort waar men er een pleziervaartuig van gemaakt had.'* In elk geval heeft de O 6 Robert Deckmyn geen windeieren gelegd, want na de verkoop laat hij prompt een nieuw schip bouwen, de O 61 die hij in 1950 voor de O 51 inwisselt. In 1960 vervangt hij deze op zijn beurt door de O 79. In 1960 is Robert 55 en houdt hij het in de visserij voor bekeken. Zoals zoveel Oostendse vissers rondt hij zijn zeemanscarrière af als matroos op de ferryboten van de RMT.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B-8450 Oostende
Tel.: 059/ 32 28 25
Fax: 059/ 33 01 48

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

- ERKEND SERVICESTATION -

VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (059) 70 58 79.



De O 61, het scheepje dat Deckmyn vlak na de oorlog kocht. Dat schip leek in 1950 op zijn beurt in een oorlog ingeschakeld te zullen worden: met name in de derde wereldoorlog die op komst leek! Rijke Walen kochten het schip en staken het vol proviand om op tijd te kunnen vluchten. Maar die oorlog ging gelukkig niet door.

Deckmyn rondt het gesprek af met een laatste anekdote: 'Na de warme strijd van WO II volgde al gauw de koude oorlog tussen de USA en de Sovjet-Unie. Een van de breukpunten daarin was de blokkade van Berlijn. De mensen waren toen erg bang. Ze zagen al een derde wereldoorlog voor zich opdoemen. Het was in die dagen dat Pros Vandenbergh me bij zich riep. Daar bevonden zich toen ook twee rijke Walen, waarschijnlijk fabrieksdirecteurs. Zij zegden me dat ze de O 61 wilden kopen voor het geval dat er weer een oorlog uitbrak. Dit keer moest het schip niet volgestuwd worden met propagandamateriaal, maar met proviand. Het moest verder gewoon blijven liggen zodat die mensen onmiddellijk op de vlucht konden slaan zodra het Rode leger de grens overtrok. Zo gezegd, zo gedaan. Die Walen kochten het schip en bleven ermee zitten, want gelukkig is die derde wereldoorlog er nooit gekomen.'

Flor Vandekerckhove

(*) zie HVB 1991/II.

(**) De O 6 Madeleine Louise (voordien N 6) werd in 1937 op de Oostendse werf Hillebrandt gebouwd. Motor Claeys 30 pk, NT: 0,67, BT: 9,59.

TE KOOP
Lister 75 pk/1200 T met red.
keerkoppelingen 10 stuks. Alternator 3 x 220 V
Viswinch Brusselle
Kleine enz...
050 / 31 45 54.

Te Koop
Bayliner 2755, 1993, V8
Mergusser 330 pk. Met trailer
Valcke. Met inventaris
1 100 000 frank.
Tel.: 059 / 500 321.

Te Koop:
1ste klas scheepsverven aan lage prijzen. Rode meni, anti-roestverf, lood- en zinkverf, US Navy, epoxyteer en verf.
050 / 31 45 54.

Hier had uw advertentie kunnen staan!

WIJ ZOEKEN
Oude nummers van HVB. Omdat de redactie haar archief wil vervolledigen is ze op zoek naar exemplaren (en desgevallend jaargangen) van HVB vóór 1988. Wie ons die wil schenken, belt naar
059 / 32 55 59
of 059 / 50 51 95
of 059 / 32 61 74.

GRATIS zoekers in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marine(onder)officieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars, vislossers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elkeen die iets met de zee te maken heeft en die... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; bijvoorbeeld: wie hopeloos op zoek is naar een wisselstuk voor zijn motor, wie zijn complete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiende te houden, wie de zeemeermin van zijn dromen zoekt... al deze mensen mogen een **gratis zoekertje** plaatsen in HVB.

Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, of als ze vinden dat deze service van HVB meteen een door hen verworven recht is om ten eeuwige dage hun ding gratis aan te prijzen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren.

Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar **HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene**. (Of fax op 059 / 32 55 59.) Vergeet je naam + adres niet te vermelden.

Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam:.....
Strt & nr:.....
Ptnr & strt:.....
Tel.:

(Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd. Alleen wat in het rooster staat; verschijnt in de advertentie)



DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak kracht



Mede door de spitse rechtzettingen van de heer Schiltz B. is het voortaan voor iedereen duidelijk: voor uw vuile was zijt gij bij HVB aan het geëigende adres. Ook uw hardnekkigste vlekken worden door ons met danige arbeidsvreugde behandeld! Dat van die vuile was bracht ons trouwens meteen op het schitterende idee om 1 reeks columns te produceren onder de welriekende naam: *onderbroekenhumor: now or never!* We startten daarmee vorige maand al door 1 eerste photo aan de wasdraad te hangen van 1 reder ter visserij die ons zijn reet toonde onder het motto: *'kom bij de visserij, wij*

hebben niets te verbergen!'

1 aalmoezenier die zijn vuile was normaliter uitsluitend in vergaderzalen ophangt, vond het niveau van dat soort onderbroekenhumor niet spiritueel genoeg; ook al omdat de photo, zijn inziens, toch dienstbaar moet zijn om jongeren die van toeten noch blazen weten de zee in te lullen. En daar is méér voor nodig dan 1 ouwe-mannenreet, aldus deze public relationsman van de visserij. Beter geslaagd vindt hij zijn eigen inzending die hij ons uit sympathie voor onze hoofdzwatelaar liet geworden. Helaas legt de sectorwasserette ons op de identiteit van de man (rechts) op de photo niet te verklappen. Het vrouwens

(links, met het schoon gewassen ondergoed) is minder schroomvol (zo blijkt toch uit de pose op de hierboven afgedrukte fotografische afbeelding) en daarom hebben we minder scrupules om haar identiteit aan de publieke opinie prijs te geven. Zij heet Claudine Céréda en ziet het duidelijk zitten in onze sector die godzijdank hoe langer hoe minder te verbergen heeft.

Maar hoe zit het nu met de vraag van de heer Schiltz B: *'Hangt er nog niet genoeg vuile was buiten?'* Het antwoord vindt u volgende maand weder aan onze vuile-wasdraad! Vergeet uw abonnement niet te hernieuwen!

NEDERLAND

Welgelegen bouwt goedkope garnaalkotters

De scheepswerf Welgelegen uit het Nederlandse Lauwersoog heeft een project uitgewerkt om een nieuw ontwerp garnaalkotter te lanceren. Merkwaardig is dat het nieuwe garnaalschip aan 1,15 miljoen gulden (net geen 20 miljoen frank) gekocht kan worden, een bedrag dat relatief laag is voor een nieuwbouwschip.

Volgens de scheepsbouwer is er dan ook heel veel interesse voor het nieuwe ontwerp. Zo zouden ook een aantal reders uit Vlaanderen met de werf contact opgenomen hebben.

NIEUW

Verhuizing Zeevaartinspectie

De Dienst Scheepvaartcontrole, Dienst Schouwingen Certificaten Zeevaart (vroeger Zeevaartinspectie en Scheepmeetdienst) en de Dienst Scheepvaartveiligheid Directie Kust verhuisden op 3 november naar de natiënkaai 5 te 8400 Oostende. Tel.: 059 / 56 14 50, fax: 059 / 56 14 82.

Openingstijden monstercantoor Zeebrugge

Het Ministerie van Verkeerswezen, dienst Scheepvaartcontrole deelt mee dat het monstercantoor te Zeebrugge niet langer open zal zijn op zater-, zon- en feestdagen. Voor dringende monsteringen kan er echter steeds beroep gedaan worden op een permanentiedienst, samengesteld uit scheepvaartinspecteurs die de leiding hebben over de verschillende monstercantoren.

De Week-ends en feestdagenregeling ziet er voor het einde van dit jaar als volgt uit. 1 en 8 November: Busschaert (075 / 81 84 60), 8 en 15 november: Seaux (075 / 81 84 43), 15 en 22 november: Ghys (075 81 84 46), 22 en 29 november: Demare (0477 / 40 41 63), 29 november en 6 december: Busschaert, 6 en 12 december Seaux, 13 en 20 december Ghys, 20 en 27 december Demare.

DIGITAAL

Visveiling van Plymouth kiest voor Shelfhout

De vismijn van Plymouth heeft zijn verkoopsinstallatie gedigitaliseerd. De uitbaters kozen voor het Shelfhoutstelsel (dat onlangs ook in Nieuwpoort opgesteld werd). Volgens het Britse vakblad *Fishing News* beraden nog andere visveilingen in het zuid westen van het Verenigd Koninkrijk zich om op dat systeem aan te sluiten. Uit een en ander blijkt dat de concurrentiestrijd tussen

Pefa com (M.-J. Becaus) en Schelfhout Computer Systems onverminderd doorgaat. Die laatste kan er prat op gaan inmiddels al meer dan 150 elektronische veilsystemen geleverd te hebben. Pefa Com heeft dan weer een veilingvoet in huis in o.m. Zeebrugge, Milford Haven, Troon, Lowestoft en Lochinver.

SAMENWERKING

Broodwinner in internationaal onderzoek

Het Belgische vissersijsschoolschip O 29 Broodwinner werd uitgerust met software die efficiënt slooponderhoud op afstand mogelijk moet maken. Leerkrachten en leerlingen van het PMI, daarbij geruggesteund door Belgische en buitenlandse partners het werk verricht. Een en ander past in het internationaal onderzoeksproject Temafish (Telemaintenance in the fishing sector and training and tools for maintenance practice), een idee rond het onderhoud en herstelling op afstand van vissersvaartuigen. In België besloten het PMI (visserijschool), de VDAB en een aantal partners uit de privé om met het project mee te werken.

OMVLAGGEN

Band met het Britse thuisland

In het kader van de wettelijke verplichtingen die door de Britse overheid opgelegd werden aan Nederlandse eigenaars van Britse vissersvaartuigen is een Nederlandse rederij van 'vlagschepen' met de Schotse overheid overeengekomen een belangrijk deel van de haar toegewezen quota aan het kleine vlootsegment van Groot-Brittannië over te maken. Volgens het weekblad *Fishing News* gaat het daarbij om 224 ton kabeljauwequivalent. De rederij toont op deze originele manier aan dat ze een band met het thuisland van d'r vlaggeschepen houdt. De aan het 'moederland' teruggeschonken quota zou uitsluitend aan de kleine visserij ten goede komen, waardoor de leefbaarheid van de plaatse-

lijke vissersgemeenschappen een beetje meer gegarandeerd wordt.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Uitspraken

We noteerden drie uitspraken van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart. Telkens werden schorsingen uitgesproken en telkens bedroegen die schorsingen vijf dagen.

Om het verkeersscheidingsstelsel Dover strait niet onder een geheel rechte hoek gekruist te hebben werd schipper Johnny Neyts bestraft. De Z 46 Neptunus werd op 11 februari door de Britse overheid bestraft.

Op 28 augustus 1998 had diezelfde Britse overheid ook al de Z 98 Op hoop van zegen betrappt toen het schip tegen de algemene verkeersstroom van de SW lane van het verkeersscheidingsstelsel Dover Strait voer. Ook schipper Bart Van Hoerlende werd bijgevolg door de Onderzoeksraad gestraft.

De Britse kustwacht maakte op 17 november '98 ook verslag op van een gelijksoortige verkeersovertreding van de O 575 Boreas. Schipper Lorenzo Mille werd op zijn beurt door de Raad met vijf dagen schorsing bedacht.

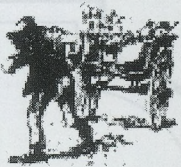
De Raad gaf kritiek op de veelgehoorde argumenten van schippers die beweren dat ze bij de niet-toegelaten bewegingen geen scheepvaart hinderen. *'Het is niet omdat er gezegd geen scheepvaart was op dat ogenblik dat de O 575 Boreas tegen de algemene verkeersstroom in mag varen. Wanneer vissersschepen hun vislichten of dagmerk vertonen wijken andere schepen voor hen uit, zodat aan boord van de vissersschepen de indruk kan ontstaan dat zij geen schepen hinderen.'*

'De Raad beschikt trouwens over uitgebreide statistische gegevens omtrent de scheepvaart in de Dover Strait, uitgegeven door de Britse kustwacht, waaruit blijkt dat circa 13 schepen per uur een bepaalde zone in het verkeersscheidingsstelsel doorkruisen.'

Robert Coelus

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

Visserij en toerisme

Bezint eer ge begint



HORIZON EDUCATIEF, een Oostendse vereniging die actief is op het raakvlak tussen zee en onderwijs heeft het project 't Zeehuis' uitgewerkt. (*) Mee gefinancierd door het Europese visserijsubsidiefonds Pesca zal die vereniging tot september 2000 de visserij centraal stellen. Niet alleen de jeugd op zee klas zal via 't Zeehuis' met de sector geconfronteerd worden,

maar ook toeristen die de vissers eens willen komen bekijken. Over de link tussen visserij en toerisme moet wel nog even nagedacht worden, zo vinden ze in 't Zeehuis-Horizon'. Daarom vroegen ze aan HVB-redacteur Vandekerckhove een discussietekst te maken. En ja, die tekst mocht best kritisch zijn. Die zou gebruikt worden op een symposium

(*) rond het thema 'de visserij een educatieve competente actor binnen het kusttoerisme.' Volgens de richters moet daaruit naar voor komen 'dat de wereld van de visserij wezenlijk kan bijdragen tot een groeiende dynamiek aan onze kust met toekomst.' Ja, zo staat dat daar. Vandekerckhove vroeg zich vervolgens natuurlijk af wat dat allemaal te betekenen heeft.

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

DE DUITSE FILOSOOF Peter Sloterdijk heeft een meesterlijke kritiek geformuleerd op onze neiging om steeds weer nieuwe initiatieven te lanceren, zaken in gang te zetten, de dingen draaiende te houden, de voor(ui)tgang te bevorderen, de productiviteit te cultiveren, en vooral doende te blijven. Moeilijke filosofie? Neen, want iedereen die met stress door het leven moet gaan, weet waarover deze Sloterdijk het heeft.

Initiatiefnemers, zo kun je de verantwoordelijken van deze steeds toenemende acceleratie noemen. En zijn wij dat niet allemaal: initiatiefnemers? Bovendien engageren zij niet alleen zichzelf. Zij mobiliseren ook anderen (bijvoorbeeld door ter elfder ure aan ondergetekende te vragen nog vlug een essay over 'Visserij en toerisme' te schrijven) en laten die anderen zodoende meedraaien in hun 'beweging'. Om hun activiteiten mogelijk te maken worden verder fondsen vrijgemaakt, infrastructuur aangelegd, overheden aangesproken en nog

andere werkrachten ingeschakeld. Waardoor wij met z'n allen willens nillens voorthollen, nog meer dan voordien.

Zowel in het toerisme als in de visserij zijn dergelijke initiatiefnemers overvloedig aanwezig. In beide sectoren zijn ook al een aantal grenzen van dat versnelingsproces overschreden. Voor wat het toerisme betreft geeft Sloterdijk een prachtig voorbeeld dat ik u niet wil onthouden: *'Op die gloeiend hete middagen in de trechter van Lyon, in de hel van het Rijndal vóór Keulen, klem op Europa's langste parkeerplaats bij de Irschenberg, zowel voor als achter je vijftig kilometer broeiend vastgelopen blik - stijgen er zwarte geschiedfilosofische inzichten als uitlaatgassen op, komt er glossolaal cultuurkritisch commentaar over de lippen, waaien er in-memoriams op de moderne tijd uit de zijraamjes, en rijst bij de inzittenden van de voertuigen, ongeacht het niveau van hun middelbare-schoolopleiding, het vermoeden dat het zo niet langer meer kan.'* Prachtig beeld is het van mobiliteit die in z'n tegendeel

— stilstand — omslaat omdat er bepaalde grenzen overschreden zijn.

Ook in de visserij is die omslag bekend. In de loop der jaren zijn de vissersvloten immers zo productief geworden dat ze geen partij meer zijn voor de natuur die dat ritme niet kan volgen. De vis kan het tempo van de moderne visserij niet aan. Verplichte vlootafbouw (met vernietiging van de vissersgemeenschappen), quotamaatregelen, verplicht over boord zetten van gevangen (dode!) vissen. Onproductieve gevolgen zijn het allemaal van een geaccelereerd productivisme! Ware het niet dat de broodwinning van zoveel mensen ervan afhangt, het zou lachwekkend zijn. Net zomin mag je diep beginnen nadenken over het jongste paradepaardje van de visserijbiologen. In een zgn. *restockingproject* onderzoeken momenteel hoe men in aquacultuur gekweekte tongen in zee kan zetten, waaruit ze later weer door vissers gevangen kunnen worden. Als we maar bezig blijven!

Maar dat bezig blijven wordt steeds moeilijker. In de visserij is de vlootaf-



bouw daar het sprekende bewijs van. Wat de toerismesector betreft kan men zich afvragen welke grenzen er nog zouden kunnen overschreden worden. Je kunt geen uithoek meer bedenken of er trekken al rugzaktoeristen door. Voor de rest zijn de gaten in de markt van het fiets- (per mountain bike door Rusland!), cultuur- (Prins Karel!), rampen- (allen naar de vliegtuigcrash!), ecologietoerisme (op naar de aangespoelde potvis en vervolgens naar de zonsverduistering!), religieus toerisme (Lourdes, maar ook de wonderen verrichtende Yolanda!), alle al gedicht. Of het zou het gat in de markt van het visserijtoerisme moeten zijn.

VISSERIJ EN TOERISME hebben altijd al raakvlakken gehad. Soms trekken ze elkaar aan, soms stoten ze elkaar af. Van dat laatste getuigde onderwijzer Foutry die destijds in een aantal merkwaardige bladzijden uit de geschiedenis van Oostende beschreef hoe storend de aanwezigheid van vissers was op de ontwikkeling van de toeristen-

stad. *'Verder was heel het visscherskwartier één woonkazerne geworden en waren de kroegen zoodanig in aantal toegenomen dat ons zeevolk in een gealcoholiseerd ras dreigde te ontaarden.'* De geschiedschrijver legt vervolgens uit hoe de toeristen van dat *'gealcoholiseerde ras'* zouden gescheiden worden: *'Het Oostendsch Gemeentebestuur heeft dus voor zijn visschers een moderne en gezonde wijk gesticht, waar tevens alle instellingen, zoals dokken, stapelhuizen en vischmijn in hun onmiddellijk bereik werden gesteld.'* De Opex! Dat zette de vissers meteen op hun plaats en wel aan de 'uitkant' van de stad, daar over de bruggen, afgesneden van aantrekkelijke alternatieven: *'Vergeten we daarbij niet dat de visscherskinderen op die wijze bewaard blijven voor het beroep van hun voorvaderen, daar allerhande "postjes" in een te drukke nabije seizoenstad tal van zeemanszonen aan de scheepvaart ontrukten.'*

Vissers zijn voor toeristen niet aantrekkelijk. Tenzij dat men die toeristen een welbepaald imago van de vissers kan

opsolferen. De Franse intellectuele Benoîte Grault beschrijft hoe dat leuke vissersimago eruitziet: *'Met een visser pronken zou leuk geweest zijn voor een avond: mijn ouders waren dol op zeemansliederen, op de met messing anker versierde leren riemen die aan boord werden gevlochten, op de grote Bretonse baretten die alleen nog door vakantie-gangers werden gedragen en op de kunstmatig verkleurde kostuums van rood en marineblauw linnen die nog authentieker waren dan de kostuums van de vissers!'*

'Maar echte vissers van vlees en bloed, en dan niet bij een viskraam of aan boord van hun tonijnvissersboot of trawler waar ze er zo edel uit zagen, zo leuk ook met hun gele oliejasen en lieslaarzen ("Die kerels, petje af!"). Maar een echte zeeman op het tapijt van een Parijs' appartement, met een bedrukt jack en met rouwranden onder zijn nagels, goeiemensen!'

Voor de rest heeft de geschiedschrijvende onderwijzer Foutry niet helemaal ongelijk. Wie z'n brood kan verdienen



SMEDERIJ

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23

Zetel: Schelpenlaan 12 te Bredene - Tel.: 059/ 32 17 69

door gedurende enkele maanden ijsjes te verkopen, moet wel gek zijn om nog z'n leven op zee te wagen. Tegelijk doet het toerisme echter iets met de vissers dat op een of andere manier wrevel opwekt. De reisschrijver Norman Lewis heeft dat nogal onbestemd gevoel verwoord. Hij ging enige jaren tussen de vissers in een Spaans dorp wonen. *'De mensen daar waren heel gelukkig, filosofisch heel interessant (...) van hen leerde ik telkens nieuwe dingen. (...) Hoe lang kun je converseren met een Engels burgerman- netje voor je je verveelt? Niet lang moet ik zeggen.'* Enkele jaren later was dat vissersdorp door het toerisme ingenomen. *'Een jaar of vijf geleden keerde ik terug naar het vissersdorp voor een reportage in de Sunday Times. De verandering was zo verschrikkelijk dat ik besloot nog voor het vallen van de avond te vertrekken. Het dorp was overgenomen door de toeristen. Ik vond er een van mijn oude vrienden, Sebastian. Hij had, zoals ik wel verwacht had, een kleine hotelletje geopend. Vroeger verdiende hij 32 peseta's per dag, materieel had hij het intussen stukken beter. Maar het was ook tragisch. Hij was zijn gevoel voor avontuur volledig kwijt.'*

ER ZIJN OOK succesvolle raakvlakken tussen visserij en toerisme aan te stippen. De zichtbare band tussen de Nieuwpoortse viswinkels en de vismijn die daar tegenover staat is er een van. De Oostendse vistrap is een andere. Wie ooit de geschiedenis ervan schrijft zal aantonen dat het dank zij die vistrap is dat er in het Oostende van deze eeuwwisseling nog steeds een significante groep kustvissers bestaat, daar waar deze categorie in andere Belgische vissersplaatsen geëlimineerd is. Wellicht kunnen ook vandaag dergelijke succesvolle raakvlakken tussen toerisme en visserij gecreëerd worden. Niet dat de vistrap elders geïmiteerd moet worden. Dat verkooppunt is immers organisch met de visserij gegroeid. Wie dat probeert kunstmatig na te bootsen, zal waarschijnlijk van een kale reis terugkomen. Maar die vistrap bewijst natuurlijk wel dat er een interessant verstandshuwelijk tussen visserij en toerisme mogelijk is.

De poorten om het tegendeel te bereiken staan evenwel wagenwijd open. Degeenen die de visserij een 'leuk' imago willen aanmeten zijn immers niet uitsluitend in de toeristische sector te vinden, maar evengoed in de visserij zelf, waar men schreeuwt om verse werkkrachten. Als een leuk imago daarbij helpt dan zal je daar in de sector niemand over horen klagen (tenzij ondergetekende natuurlijk die zal blijven zeggen dat zo'n imago niets met de visserijwerkelijkheid te maken heeft). Daarnaast is er vandaag een, zo vind ik toch, onsmakelijke tendens

aanwezig om de visserij als folklore te presenteren: de visserij zoals ze ooit geweest is; de scheepswerven zoals ze ooit geweest zijn; de tewerkstelling zoals ze ooit geweest is. Daarmee plooit het toerisme op de kaaien zich in een van de nieuwste marktgaten die momenteel gedicht worden: het industrieel erfgoed-toerisme dat volgens sommigen de plaats van de religieuze bedevaarten inneemt. In *'The tourist gaze'* stipt John Urry aan dat er in Groot-Brittannië een echte explosie is van centra van industrieel erfgoed. Massa's mensen gaan er de plekken bekijken die hen herinneren aan de tijd dat ze er nog werk hadden. Volgens Irving heeft het kapitaal zodoende het middel gevonden om *'het verleden tot koopwaar te transformeren'*. Of hoe zo'n, op het eerste gezicht, sympathieke vorm van toerisme opeens toch pervers blijkt te zijn.

Moet de visserij dan ver van het toerisme gehouden worden? Al vele jaren pleit ik er in de visserij juist voor om het isolement te doorbreken. Talrijk zijn de avonden waarop ik over de visserij ben gaan spreken en elke keer valt het me weer op hoe de mensen geboeid worden door de inderdaad intrigerende wereld van de laatste Vlaamse beroepsjagers. Bovendien ben ik de mening toegedaan dat de Vlaamse visserij het alleen maar zal redden als ze uit haar isolement geraakt; als ze zich, uitdrukkelijker dan nu, in het maatschappelijke veld presenteert, open en bloot, zoals ze is, zonder de vertekeningen die een marketingbureau erop aanbrengt, zonder toe te geven aan de pretparkencultuur van de toerisme-industrie. Het is een mening waarmee ik in de visserij wellicht geïsoleerd sta en die onlangs nog door de sectortop omschreven werd als *'de vuile was buiten hangen'*. Dat zou kunnen betekenen dat deze sectortop de confrontatie tussen de visserij zoals ze is en de maatschappij vreest. Want uit die confrontatie zal niet alleen blijken dat de maatschappij iets van de vissers kan leren. Tegelijk zal het omgekeerde duidelijk worden: de sector heeft ook verdraaid veel van anderen te leren.

Mocht er een manier gevonden worden om via het toerisme die noodzakelijke band tussen maatschappij en visserij te leggen dan zou er, naast de Oostendse trap, eindelijk weer eens een succesvol raakvlak tussen de visserij en het toerisme gecreëerd worden. Dat soort toerisme zou dan wellicht inspannend zijn in plaats van ontspannend, gericht op levende mensen in plaats van op een dood verleden, confronterend in plaats van verdoezelend, kleinschalig in plaats van omvangrijk. Het zou, met andere woorden, op de toeristische schaal gemeten, niet zo'n beste cijfers halen.

Het is nogal iets met zo'n essay. Wie zich eraan waagt weet dat hij de dingen problematiseert. Dat is immers de aard van het beestje. Wie het essay vervolgens leest zit ook met de gebakken peren. Is de oplossing van het probleem nu niet eerder bemoeilijkt dan gemakkelijker gemaakt? Als ik mijn werk goed gedaan heb is het antwoord *ja*. Maar de lezer blijft hoe dan ook in het voordeel. Wie de tekst gelezen heeft, zo leert de onderzinking me, kan hem evengoed naast zich neerleggen en voortdoen alsof hij het allemaal niet weet. Het is dan alsof hij alleen maar naar de leuke prentjes (***) gekeken heeft. Zoals een toerist dat doet, als het ware.

Flor Vandekerckhove

(*) Meer informatie over het project 't Zeehuis bij Horizon Educatief vzw, Fortstraat 128 te B-Oostende.

Tel.: 059 / 32 21 83, fax: 059 / 32 19 50.

E-mail: horizon.educatief.vzw@skynet.be.

(**) De hierbij afgedrukte prenten vonden we in *'La vie d'Ostende'*. Dit boek (op 10.000 exemplaren gedrukt in 1896!) kende destijds een overrompeld succes. In talrijke tekeningen werd er een beeld (imago!) van de stad gepresenteerd dat schril afstak tegenover de werkelijkheid waarin het volk in de Oostendse 'garren' — soms met twaalf in een kamer — moest leven.

Op p. 20: gezicht op Sas Sijkens. Op p. 21: de koning op de pier. Op p. 22: toeristen wuiven de maalboot uit.



COOPERATIEVE PRODUCTENORGANISATIE
VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kottier tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap. Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Christa of Liliane
Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04

BOEKBE SPREKINGEN

In Indische wateren

Bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers verscheen *'In de Indische Wateren. Anske Hielke Kuipers, Gezaghebber bij de Gouvernementsmarine (1833-1902)'*. De uitgave bevat het levensverhaal van deze Kuipers en schetst een levendig beeld van het dagelijks leven aan boord van een Gouvernements-schoener, en tevens van de Indische samenleving van die tijd. Het boek verscheen als deel 98 in de Reeks *Werken van de Linschoten-Vereeniging*.

Na zijn opleiding aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam begon Anske Hielke Kuipers als vijftienjarige jongen zijn loopbaan bij de Gouvernementsmarine in Nederlands-Indië. Door het getrouw uitvoeren van zijn plichten klom hij op tot de hoogste rangen en werd hij in 1861 zelfs benoemd tot Ridder in de Militaire Willemsorde. Het boek bevat twee manuscripten van Kuipers. Het eerste belicht gebeurtenissen uit zijn loopbaan en de civiele en militaire taken van de Gouvernementsmarine. In het tweede lezen we over de dagelijkse gebeurtenissen aan boord.

'In de Indische wateren' (ISBN 90.5730.082.6) telt 448 pagina's, is mooi geïllustreerd en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 79.50 gulden. Bestellen kan in boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeverij Walburg Pers, Postbus 4159, NL 7200 BD Zuphen, tel? 0031/575/51.05.22, fax 0031/575/541025

Leven in de Navy

'Peeces of Eight' is in menig opzicht een merkwaardig boek. Het geeft een gedetailleerd beeld van het leven in de Royal Navy gedurende het begin van de achttiende eeuw, daarnaast geeft het ook een portret van het piratenleven. Dit romantisch boek is spannende lectuur waarbij de opeenvolgende hoofdstukken het vorige telkens overtreffen. Dit boek staat garant voor een aantal uren leesplezier. Het werd zo goed geschreven dat de lezer als het ware op het dek van een schip van de Royal Navy staat en daarbij de actie zo intens beleeft dat hij onvermijdelijk zal kuchen door de kruitdampen welke er in de volle strijd rondhangen. Hoewel een roman, toch geeft het boek een zeer realistisch beeld hoe het er bijna tweehonderd jaar terug aan boord aan toe ging.

De auteur, A.J. Rimini, sloot zich bij de Royal Marines aan toen het *'British Empire'* aan belang begon in te boeten. Het hoogtepunt van zijn militaire carrière bereikte hij als gids aan boord van het HMS Victory, het vlaggenschip van

Lord Nelson waarmee deze in 1805 in Trafalgar de Frans-Spaanse vloot versloeg. Het HMS Victory ligt nu als museumschip in Portsmouth.

'Peeces of Eight' werd uitgegeven door The Pentland Press. Het boek (ISBN 1 85821 691 5) telt 378 pagina's en kost zonder verzendingskosten £ 17.50. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgever: The Pentland Press Ltd, 1 Hutton Close South Church, Bishop Auckland, County Durham DL 14 6XG Engeland, Tel 0044/1388/77 65 55 fax 0044/1388/776766, e-mail marketing@pentlandpress.co.uk.

Leerzame boeken

Bij LLP Limited, wereldwijd gerenomeerd voor maritieme publicaties, vonden wij tussen de nieuwe titels vier interessante maritieme boeken.

In *'Commercial Shipping Handbook'* (ISBN 185978 696 0) geeft auteur Peter Brodie een praktische gids die de lezer wegwijst maakt in de contractuele aspecten van de lijn- en de trampvaart. Het boek gaat verder dan alleen het geven van definitives, het verduidelijkt met voorbeelden uit de praktijk. Verder bespreekt het de belangrijkste maritieme verenigingen met hun doelstellingen en hun werking. Aan te raden voor iedere 'shiplover', charterer, manager en broker.

'Chartering Documents' (ISBN 1 85978 667 7) door Harvey Williams is

een uitgave in de reeks *'Lloyd's Practical Shipping Guides'*. Het boek is zeer toegankelijk geschreven. Alle aspecten van het charteringgebeuren komen aan bod. Echt aan te raden.

Wie meer interesse heeft voor scheepsbouw dan voor het inhuren van tonnage kan het boek *'The Business of Shipbuilding'* (ISBN 1 85978 851 3) geschreven door George J. Brulce met bijdragen door Ian Garrard aanschaffen. Dit werk past in LLP's Business of Shipping Series. Dit boek legt de klemtoon op praktische zaken die bij het bouwen van een schip komen kijken, zonder de techniciet op de eerste plaats te zetten.

Wie tot slot zeker wil spelen houdt het bij een stevige verzekering. Ook daarover een praktisch boek. Het internationale maritieme verzekeringswezen stoelt grotendeels op de Britse traditie ter zake. In *'The Institute Clauses'* (ISBN 1 8598 677 4) worden de belangrijkste, wereldwijd gebruikte polissen besproken. De auteur, N. Geoffrey Hall, geeft daarbij achtergrondinformatie en bespreekt zowel de recentste ontwikkelingen als het dagelijkse gebruik van de verzekeringscontracten. Toch moet toegegeven dat deze laatste titel zich vooral tot de jurisprict richt. Alle publicaties van LLP kunnen worden besteld bij LLP Limited, 69-77 Paul Street, London EC 2A 4LQ UK Telefoon 0044/171 553 1450, fax 0044/ 171 553 1179.



Vooruitdenken is klaar zijn
om te betalen in Euro

Wij geven de toekomst alle kansen

TUSSEN SCHIP & KAAI



Zowel in HVB als in het infoblad van de Rederscentrale stonden de voorbije maanden merkwaardige advertenties te lezen. De WEVB (werkgroep Economisch Verbond België) met postbusadres te

Urk, Nederland, nodigt de vissers woonachtig in de kustzone van België uit om bij Nederlandse schepen onder Belgische vlag (in het jargon: vlagschepen) aan de slag te gaan als MAATSCHAPVISSER. Deze advertentie wil dus ervaren Belgische vissers aantrekken. Maar ze heeft waarschijnlijk ook een belangrijk nevendoeel. Men wil namelijk bewijzen dat voor Nederlandse reders geen moeite teveel is om de verplichte economische band met lidstaat België, wiens quota men bevest, te realiseren. En gelijk aan te tonen dat dit niet zo eenvoudig is. Nederlanders staan doorheen de geschiedenis bekend als gewiekste en inventieve zakenlui. Ze hebben een progressieve kijk op problemen en getuigen van een vernuftig talent om spinnenwebben te omzeilen zonder dat de achtpotige monstertjes daar veel erg in hebben. Om de economische band-valstrik te omzeilen zijn blijkbaar alle middelen gegrond. Sommige Nederlandse reders lieten zich tot Belg naturaliseren en ontwortelden zodoende meteen het hele opzet. Waarmee ik bovendien wil zeggen dat het web dat in België gespannen werd om de uitverkoop naar Nederland af te remmen, gaten vertoont waar vrachtvliegtuigen door kunnen. Is het dan verwonderlijk dat die uitverkoop onverminderd door gaat?

Wat voor zin heeft de FIVA-

steun als jonge Belgische schippers smalend opzij geduwd worden door rijke Nederlanders die met de glimlach nullen na het eerste cijfer op hun check draaien? Wat voor zin heeft het dat *'de mensen die betrokken zijn bij het beleid en de besluitvorming binnen de sector'* roepen dat ze de uitverkoop van de vloot willen tegenhouden als de leden van hun organisatie gretig naar het noorden blijven kwijlen? Wat voor zin heeft het dat sommigen de mond vol hebben van morele waarden, oprechtheid en eerlijkheid als tomeloze gulzigheid het enige criterium is? Van *visie* gesproken! Over *imago* geleuterd! Die hoogdravende slogans worden duur verkocht aan de gulle noorderburen voor harde guldens. De voor de Belgische vloot nefaste transacties worden onverrichterzake met de mantel der liefde bedekt. Landverraders! En dan maar verwonderd zijn dat iedereen de biezen pakt. Als het zo doorgaat zullen er nog veel meer weglopen. Wie daarbij denkt aan een vlucht naar het maatschapvisser-systeem moet zich trouwens ook al niet teveel illusies maken. Als je de bewuste advertenties aandachtig leest dan merk je op dat *'een uitstekend aandeel in het netto-resultaat van de besomming'* geboden wordt. Dat wil zeggen: de besomming na aftrek van brandstof- en motoroliekosten, de veilkosten en *'nog wat rekeningetjes'*, zoals een vriendelijke Urkse reder mij minzaam meedeelde. Pas op het overschot — *'als dat er is'* — wordt dan ongeveer 40% aan de bemanning uitbetaald. Bovendien vaar je op zelfstandige basis en moet je zelf instaan voor de verzekering van je sociale veiligheid, verlies je recht op werkloosheidsuitkering en vakantiegeld, en je kinderbijslag daalt aanzienlijk. Het getal onderaan de rekening zou wel eens belangrijke verschillen kunnen vertonen met het loon dat je gewoon bent. De betrokken Nederlandse reders beseften dat blijkbaar ook, want de advertentie werd vervolgens gron-

dig aangepast. Wat opnieuw benadrukt hoe snel men ginderboven op de publieke opinie inspeelt. Behalve een aandeel in het netto-resultaat wordt nu ook een garantieloon en goede secundaire arbeidsvoorwaarden geboden. Of dat allemaal zal volstaan om het uitgebreide Belgische sociaal vangnet te compenseren valt kritisch te onderzoeken. Bovendien bestaat er discussie over de wettelijkheid van dergelijke tewerkstelling, zoals Ivan Victor vorige maand in dit blad zeer verhelderend uiteenzette. Behalve het financiële, is er ook het sociale verschil. Het sociale leven wordt in Nederland hoog in het vaandel gedragen. Het bemanningsprobleem is er ginder nochtans niet minder om. De belofte om ieder week-end thuis te zijn is voor enkele gefronste wenkbrauwen vatbaar. Overweekse reizen zijn immers geen uitzondering meer. En als je vrijdagavond of zaterdagmorgen in een Nederlandse haven aanmeert, hoe lang ben je dan werkelijk thuis? Als je zaterdagmorgen doodmoe thuiskomt in je Belgische hardstee, en je moet zondagmiddag alweer vertrekken om 's avonds je schip in Nederland te vervoegen schiet er van dat week-end ook al niet veel meer over. Ja, natuurlijk. Het gaat allemaal om 'keuzes maken'.

Om geen misverstand te creëren: IK VISEER NIET DE NEDERLANDERS. Die kopen enkel wat verkocht wordt, met alle gevolgen van dien. Maar wat we er vooral van onthouden is dit: om het blazen van de visserijsector op te poetsen is meer nodig dan wat poetsdoekjes. Een uiterst sterk bacteriedodend, desinfecterend paardenmiddel waarin het hele zootje te week kan gelegd worden is aangewezen. Iets kan maar gezond zijn wanneer het zuiver is. Het middel is gegrond!

Froid

Zelfs sportvisser uitgevoerd naar Nederland



De kleine warrenetvisser N.49 Steve heeft nog een Nederlandse toekomst voor de boeg. (foto gw)

Enkele jaren geleden werd de N.49 Steve (ex-N.49 Erna), een warrenetboot van 14 meter, uit de beroepvisserij teruggetrokken. Het schuitje bleef actief als sportvissersvaartuig. Rederij De Rousant uit Zoutkamp, die ook al de N.64, O.110 en O.430 omvlagde, heeft ook dat Belgisch kottertje ingepalmd. De boot werd in 1984 in de vaart gebracht door Jan Schallier van de Nieuwpoortse rederij La Marée en gebouwd door de Dedecker in Zuienkerke. De Rousant-zaakvoerder Matthijs van der Ploeg is optimistisch over

de garnalvisserij. "We hebben een blind vertrouwen in een blijvend goede garnalenprijs" vertrouwde hij het Nederlandse Visserijnieuws toe. De Zoutkampse reder zet zijn optimisme ook in daden om en breidt zijn garnalenvloot wel duchtig uit. (gw)

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen JULI-SEPTEMBER 1999

Wijziging eigenaar:

Z.55 GOEDE HOOP, eig.: Hui-

brecht Deman, Kurt Deman, Inge Snauwaert, Krommedijk 69, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 14.07.99

O.187 ST. ANTONIUS, eig.: BVBA Juno, Fruithoflaan 124/14, 2600 Antwerpen. Zeebrief: 25.08.99

O.316 AEGIR, eig.: Rederij Aegir BVBA, Verenigingstraat 22, 8400 Oostende. Zeebrief: 13.09.99

Wijziging lengte en tonnemaat:
Z.27 FREE BIRD, eig.: BVBA Rederij Blauwvoet, Populierenlaan 10, 8420 De Haan. L.O.A.: 37,02 m. Tonnemaat: GT: 254, NT: 76. Zeebrief: 04.08.99

Wijziging tonnemaat:

O.33 MARBI, eig.: Rederij Marbi, Marinenlaan 11, 8450 Bredene. Zeebrief: 05.08.99

Z.183 CHRISTOPHER, eig.: BVBA Rederij Hertsens, Graaf d'Ursellaan 18, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 25.08.99

Adreswijziging:

O.533 VIRTUS, eig.: BVBA De Vriendschap, Vismijn 71, Oostende. Zeebrief: 25.08.99

Z.284 VICKY, NV Rederij Fox, Heidelaan 14, 8200 Sint-Andries-Brugge. Zeebrief: 02.09.99

ANDERE WIJZIGINGEN: (niet officieel meedegeedeeld)

Nieuw vaartuig:

Z.56 PIETER, eig.: Christoph BVBA, Monnikenwerwe 25, 8000 Brugge. Roepnummer: OPCD; l.o.a.: 23,83 m.; b.o.a.: 6,57 m.; bt.: 140; nt: 42, motor: Mitsubishi 221 kW/300 pk, bj. 1999; Werf; Machienefabriek Padmos, Stellendam (Ned.)

Wijziging eigenaar:

Z.519 RACHEL SARAH, eig.: Rederij Rachel-Sarah BVBA (Cornelis Romkes), Zandstraat 98, 8200 Brugge.

Wijziging inschrijvingsnummer en thuishaven:

N.738 JOHAN wordt O.536 ZEEVALK, eig.: Desmit Albert, Langestraat 115, 8400 Oostende

Wij vernamen het overlijden van Achiël Desmedt (° Brugge 22 maart 1936, † Knokke-Heist, 13 november 1999), echtgenoot van Hélène Falley.

Op het doodsprentje lezen we: '34 jaar heb je op zee gevaren en nog steeds was je begaan met het doen en laten van je zoons en schoonzons in de visserij. 's Morgens nam je de tijd om een praatje te maken met je vrienden rond de vismijn.' Ook die vrienden zullen hem missen.

Scheepsdiesel Service

Alle dieselmotoren:

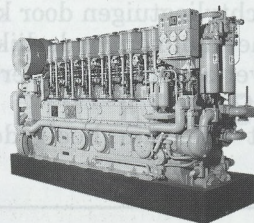
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,
waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

Bureel - werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 03 67

24 u / 24 u. 0477 / 47 66 82

SDS n.v.



Geschrap:

O.705 MORNIG STAR, eig.: NV Rederij Shannah, Onderwijsstraat 110, 8301 Knokke-Heist

Geschrap: 11.10.66

N.563 ZEE-ADEL, eig.: NV Rederij Jacobus, Zeegeulstraat 1, 8380 Zeebrugge. Geschrap: 06.10.99

O.536 ZEEVALK, eig.: Desmit Albert, Langestraat 115, 8400 Oostende. Geschrap: 04.11.99

O.430 BIMIN, eig.: De Zwerver Rederij BVBA, H. Baelskaai 14, Oostende. Geschrap: 09.09.99

O.110 JEANINNE-MARGARET, eig.: De Zwerver Rederij BVBA, H. Baelskaai 14, Oostende.

Bijkomend vermogen:

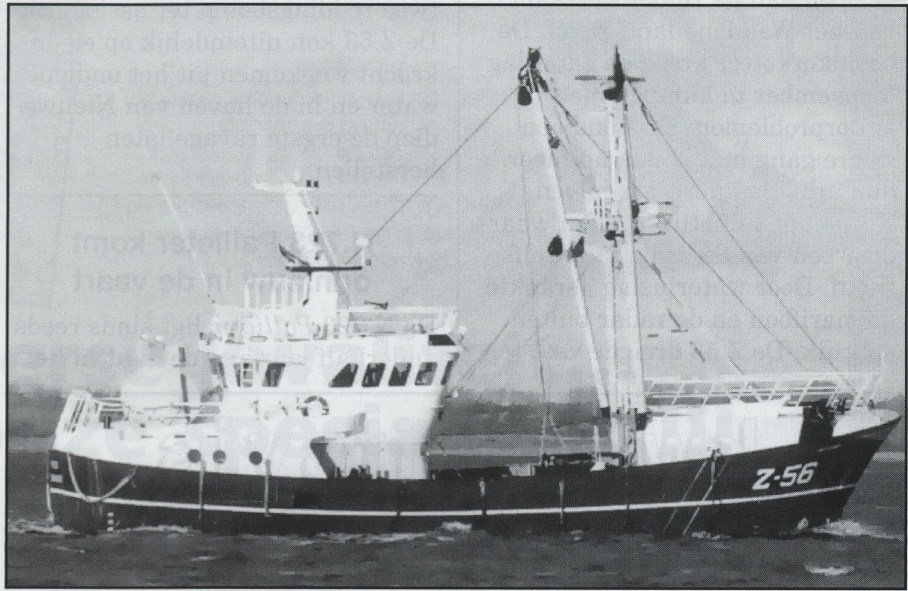
Z.98 OP HOOP VAN ZEGEN, eig.: BVBA Rederij Seabird, Mage-re Schorre 29, 8300 Knokke-Heist. Bijkomend vermogen: + 77 kW en + 76 kW.

Z.196 ZEEDUIVEL, eig.: BVBA De Golfbreker, Doggerstraat 20, 8380 Zeebrugge. Bijkomend vermogen: + 221 kW.

Nederland ruilt tong voor langoustines

Onlangs vond een quotumruil plaats tussen ons land en Nederland. Het buurland zit immers zonder langoustines. De ruilmogelijkheden zijn echter beperkt. België stond 23 ton Noorse kreeftjes af in ruil voor 15 ton tong in VIIa (Ierze Zee). Eind oktober was ook ons langoustine-quotum van 403 ton al voor 80 procent opgevist.

Nederlandse vissers, vooral de Urkers, hechten steeds meer belang aan de visserij op Noorse kreeftjes. De jacht op langoustines was zo groot dat het quotum al eind oktober opgevist was. Het Nederlandse quotum bedroeg 410 ton, door ruilen op 659 ton gebracht. Dit jaar mochten de lidstaten minder langoustines vangen dan het jaar voordien.

Nieuwe Belgisch-Nederlandse eurokotter Z.56 Pieter vaart uit

In alle stilte liet de rederij BVBA Christoph een nieuwe eurokotter aan de Belgische vloot toevoegen. De Z.56 Pieter is op een klein part na (van Dirk Claeys) gebouwd met Nederlands kapitaal.

Twee maanden geleden kondigden we de bouw aan van een nieuwe Belgische vaartuig bij Machinefabriek Padmos in Stellendam. Het was ons niet meteen duidelijk welk vaartuig het zou worden. De werken waren toen reeds dermate vergevorderd dat de grote eurokotter Z.56 nu reeds vaart. Het schip meet 140 gt, is 23,80 meter lang en heeft een hoofdmotor van 300 pk.

Het nummer werd tot enkele jaren geleden gevoerd door de Z.56 Orka die in 1994 als 'drugschip', na de Operatie Balatum, aan de ketting werd gelegd. Het vaartuig, visvergunning inclusief, is vorig jaar door het Ontvangkantoor der Domeinen openbaar verkocht voor de som van 7,1 miljoen frank zonder kosten. Kopers waren de Nederlandse reders

Jan Korf en Piet de Ridder. De vangstrechten werden fifty-fifty overgedragen op de Z.198 (Korf) en Z.206 (De Ridder) en kwamen uiteindelijk bij de BVBA Christoph terecht die als opdrachtgever voor de nieuwe eurokotter optrad. Zaakvoerder van de vennootschap is de Brugse reder-visser Dirk Claeys die een klein belang op het schip in handen heeft. De Z.56 Pieter vaart met een Nederlandse bemanning. (gw)

Vlam publiceert vierde viskookboek

Het Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing vzw (VLAM) pakt met een vierde viskookboek uit. Van de vorige visboeken zijn al 225.000 exemplaren verkocht. Deze keer staat de Europese viskeuken centraal. Topchefs geven er hun culinaire kijk op een bepaald land in weer. Hun zelfontworpen recepten zijn stap voor stap te volgen op een bijhorende video. 'De Europese viskeuken, rijk aan variatie' is verkrijgbaar in de vishandel. Het boek telt 176 pagina's en kost slechts 375 frank.

**Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Verhuur telescopische kranen**

Verheye Joël

n.v.

**Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Werfkaai 9-11 (vissershaven)
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u **GSM 0477-412093****



**weekblad
TIJDINGEN
Oostendenaar
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar**

Z.53 Van Eyck bijna vast op Waddeneilanden

Het heeft weinig gescheeld of de Z.53 Van Eyck was aan de grond gelopen aan de zuidenwestkant van het Waddeneiland Texel. De boomkorkotter kreeg op zaterdag 6 november te kampen met motorproblemen. Er stond een zware gang met wind van meer dan acht Beaufort. De golven sloegen op het stuurhuis in waardoor een van de ramen het zelfs begaf. Door waterinslag geraakte de marifoon en de radar buiten gebruik. De Z.53 dreigde vast te

lopen op de droogte van de Razende Bol. Met een handportofoon kon toch de Kustwacht van IJmuiden gealarmeerd worden. De Kustwacht stuurde een boot en twee reddingsboten ter assistentie. De Z.53 kon uiteindelijk op eigen kracht weggelopen uit het ondiepe water en in de haven van Nieuwediep de ergste ravage laten herstellen.

N.723 Pallieter komt opnieuw in de vaart

De N.723 Pallieter ligt sinds reeds anderhalf jaar aan de kant in het

Friese Harlingen. Het Nieuwpoortse vaartuig werd gekocht door Hans Poelkamp uit Workum. De nieuwe eigenaar liet het vaartuig volledig in orde brengen, maar kwam niet tot vissen. De voorbije weken kreeg de N.723 een nieuwe onderhoudsbeurt. Deze keer is het Adrie Schreuder en zoon Peter, ex-eigenaars van de IJM.34, die het roer in handen hebben.

Activiteitenkalender voor vissers

DECEMBER

- 7 De Schelde als paai- en kraamgebied, studiedag in het Vlaams Visserij Informatiecentrum te Nieuwpoort
- 10 Fishnetwork, EG liaison-partnermeeting in Amsterdam
- 11 Viering 25-jarig bestaan Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke. Om 9,30 u. toespraken; om 10,50 u. bloemenhulde, 11,10 u. in dienstneming van de havenmaquette in het museum, 11,30 u: voorstelling van een interactieve CD-Rom over het leven op zee (door het Unesco Vormingscentrum.)

Faillissement

E.F.C.O. NV, Riemstraat 23-31 te 2000 Antwerpen, groothandel in verse en gerookte vis, schaal- & schelpdieren. Na het bekomen van een definitieve opschorting van betaling tot 11 januari 2001 werd de vennootschap failliet verklaard bij vonnis van 2 november 1999. De onderneming werd opgericht eind 1971. De laatst bekende omzet bedroeg 30 miljoen frank.

Wouter Baesen uit Tielt Visspecialist van het jaar

De zoektocht naar de 'Visspecialist van het jaar' leverde vishandelaar Wouter Baesen uit Tielt als laureaat op. Het Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM) organiseerde de wedstrijd voor vishandelaars, -traiteurs en -venters voor de vijfde keer. De opdracht was de bereiding van een meeneemrecht met rog, dat niet meer dan 250 frank mocht kosten. Negen finalisten streden in Gent om de eer. De laureaat, de uitbater van Wouter's Kwaliteitsvis in Tielt, won met een 'roulade van rogfilet aangespoeld uit Wittekerke'.

kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

Welkom ! Willkommen ! Welcome ! Bienvenue !



Beste Klant, Mevrouw, Mijnheer,

Wanneer u bij ons geweest bent, dan weet u dat alleen dagverse kwaliteit wordt opgediend en in de toekomst zullen we daar ook niet van afwijken. Wanneer u nog niet in de FISHBONE bent geweest, hier dan een beetje uitleg waarom FISHBONE een must is. Dank U voor het vertrouwen.



Dagverse kwaliteit... dat is onze specialiteit !!!

- Alle dagen open: non stop van 11.30 u. tot 23.30 u. en u mag natafelen zolang u wenst...
- Vrijtijdskleiding toegelaten en zelfs de brave hond mag mee...
- Een democratisch etentje met een uitstekende huiswijn (485 Bef/fles) of een festijn met oesters, Canadese, Noorse of Bretoense kreeft met een uitgelezen wijntje... steeds dezelfde vriendelijke bediening...
- Een unieke panoramische lift brengt u naar de 1ste verdieping, volledige accomodatie voor mindervaliden
- Uitzicht op de oude vissershaven en jachthaven
- Parking voor de deur voor meer dan 500 wagens
- Heerlijke noordzeetong, pladijs, kabeljauw, zalm, paling, lotte en nog veel meer...
- Onze steak of entrecôte met vers in huis gebakken frietjes, of onze lamsnoot, alles dagvers en van de beste kwaliteit !!!
- Onze hoorn des overvloeds blijft de FISHBONE ROYALE..., een zeevruchtenshotel voor 2 personen met inbegrip van 1 fles champagne voor slechts 2.950 fr.



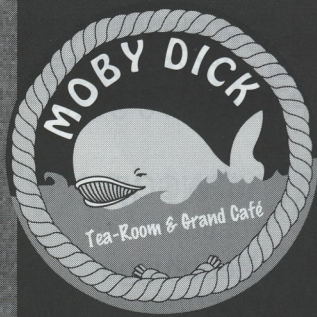
*probably the best
restaurant in the world!!!*

Alle dagen open ■ Non-stop keuken van 11.30 tot 23.30 u.

Vismijn 109-111 ■ Zeebrugge

Telefoon (050) 55 12 12 ■ fax (050) 55 12 13 ■ Ook afhaaldienst !!!

vendographics - knokke

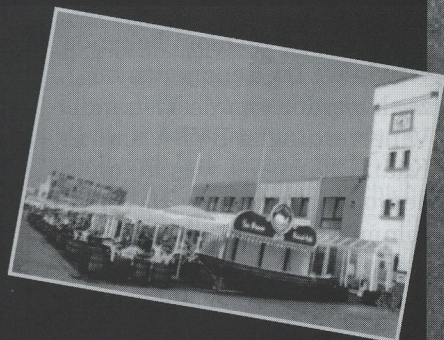


MOBY DICK

**Mosselpaleis - Zonneterras
Specialiteit Tongetjes**

Non Stop van/de 11h30 tot/à 23h30

Vismijn 50, 8380 Zeebrugge
Tel. (050) 55 12 10 - Fax (050) 55 12 13



Peter van de Nieuwpoortse vloot, Michel Vanelverdinghe, overleden



Jarenlang vulde Michel Vanelverdinghe een uitgebreide vistafel op de tentoonstelling in de feestzaal van de Nieuwpoortse vismijn ter gelegenheid van de "Week van de Visserij". (foto gw)

De bekende Nieuwpoortse vishandelaar Michel Vanelverdinghe is op 18 november in het Oostendse Serruysziekenhuis overleden. Hij was 70 jaar oud. Hij was gehuwd met Gilberte Timmerman en vader twee zonen.

IN ZIJN GEBOORTESTAD, waar hij op 25 februari 1929 ter wereld kwam, was hij bekend als de uitbater van de alom bekende viswinkel La Renommée en zaakvoerder van de Vishandel Vanelverdinghe BVBA aan de Kaai. Daarnaast was hij ondervoorzitter van de Havencommissie en mocht hij zich peter noemen van het grootste gedeelte van de Nieuwpoortse vloot.

De deken van de Nieuwpoortse vishandelaars was de zoon Georges Vanelverdinghe die in 1926 de eerste viswinkel opende aan de Nieuwpoortse Kaai. Als vijftienjarige hielp Michel al mee in de zaak. Dra mocht hij zelf vis kopen en reed ontelbare keren met de ladingen vis naar Brussel en Antwerpen. De familie baatte tot in de jaren vijftig ook een haringzouterij uit waar per seizoen tot 1,5 miljoen kilogram haring in de pekel ging. Samen met zijn ondertussen overleden zuster Marquerite bouwde hij de zaak uit tot een bloeiende onderneming. Michel werd ten grave gedragen op zaterdag 27 november na een plechtige uitvaartdienst in de Onze-Lieve-Vrouwekerk te Nieuwpoort. (gw)

Het Visserijblad van januari 2000 ligt al vóór Nieuwjaar in de krantenwinkel... en bij de abonnees in de brievenbus.

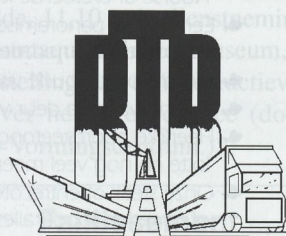
Talrijke abonnementen moeten in december hernieuwd worden. Vindt u in dit nummer een betalingsstrook, wacht dan niet om te betalen en geniet nog voor nieuwjaar van het eerste HVB van het nieuwe millennium. Nieuwe lezers die zichzelf een abonnement op HVB cadeau willen doen, vinden de betalingsvoorwaarden op p. 3 in het colofon !

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN
EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-

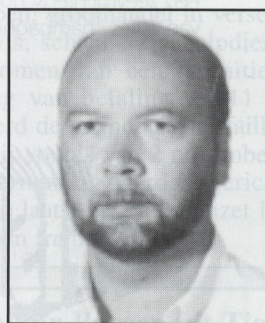
Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

Boze Franse vissers blokkeren Kanaalhavens

Woensdag 24 november, daags na de afloop van de vergadering van de Europese visserijministers, blokkeerden boze Franse vissers de havens van Boulogne, Calais en Duinkerke. Zij protesteerden tegen de steeds kleinere vangstgebieden en de opgelegde quotaregeling. De actie was onder meer een protest tegen het geplande windmolenpark voor de Duinkerkse kust. De boze vissers zorgden voor

enige hinder van het ferryverkeer in de Kanaalhavens. Omdat de blokkade maar enkele uren duurde, week geen enkel ferrymaat-schappij uit naar Oostende of Zeebrugge.

Franse vissersvaartuigen blokkeren Spaanse vissers

Vorige maand hebben een vijftigtal Franse vissersvaartuigen hun Spaanse collega's belet om de havens van Lorient uit te varen. Ze hielden de blokkade 24 uren vol.

Met de blokkade protesteerden de Franse vissers tegen de aanwezigheid van de Spanjaarden in de viswateren in het noorden van de Golf van Biscaje. Ze eisen dat de herziening van het bilateraal akkoord van Pellerin uit 1978. De overeenkomst legt grotere vaartuigen verbod op om te varen of te vissen in een zone tussen de 4,5 en 9 km uit de kust van de Glénan-eilanden en van Belle-Ile.



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffes

PROMAC B.V.

Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Vloeibaar ijs installaties
Waterbehandelingsinstallaties
Reddingsboten

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

Pieters Visbedrijf investeert 300 miljoen en lanceert nieuwe generatie visproducten

In de Brugse thuisbasis investeert Pieters Visbedrijf 300 miljoen in aanpassing en uitbreiding van de gebouwen en uitrusting. De Belgische marktleider met groeiambities lanceert ook nieuwe producten voor de convenience-markt.

De investering gaat deels naar een nieuwe productie-eenheid voor kant-en-klare vismaaltijden (convenience-producten) zoals vischarcuterie als broodbeleg en geportioneerde visstoompotjes voor de microgolf. De productie van de vis in sneetjes (onder de merknaam Seabuffet) gebeurt in de Duinkerkse dochteronderneming Appéti Marine. De supermarkten van Delhaize zullen als eerste de schijfjes verkopen. De productie van visstoompotjes (merk: Menuette) in zuurstofarme verpakking met houdbaarheid van 15 dagen gebeurt in eigen huis. De lancering gaat gepaard met een grote marketingcampagne. De Nederlandse grootwarenhuisketen Albert Heijn zal de eenmansporties in al haar vestigingen verkopen. De aanmaak van nieuwe producten zal ook positieve gevolgen hebben voor de tewerkstelling.

Beursgang

Dat hoofdaandeelhouder Industri Kapital met Pieters naar de beurs wil is bekend. Enkele weken geleden nodigde de directie de pers, inzonderheid de financiële analisten, uit voor een kennismaking met het bedrijf. Een beurslancering moet goed worden voorbereid. Daar is promotie een element van. Wanneer de beursintroductie precies doorgaat is niet voorspelbaar. Het management en het begeleidend consortium wachten het geschikte moment af. De matte marktsfeer stimuleert de beleggersappetijt niet. De jongste maanden zijn verschillende geplande beursoperaties afgevoerd (Axa Royal Belge, KBC, Kréfel, Music Hall e.a.).

Europese steun ontglipt Nederlandse vloot niet

De Europese Visserijministers hebben op hun jongste bijeenkomst een belangrijke verordening goedgekeurd. Ze legden de voorwaarden voor structurele acties (lees subsidiëring) definitief vast voor de vissersvloeden, de visverwerkend nijverheid en de aquicultuur.

CENTRAAL STOND DE VRAAG hoe het verder moest met de steunverlening aan de vloeden die niet aan de doelstellingen van het Meerjarig Oriëntatieplan voldoen. De Nederlandse vloot verkeert in dat geval, maar toch kwam de Nederlandse delegatie niet met lege handen terug.

Het tegenvoorstel van Nederland dat subsidiesteun voor vernieuwbouw van kleine kotters, die tevens een capaciteitsvermindering van de Nederlandse vloot inhoudt, kon enkel op Britse steun rekenen. Dat bleek al op de vorige EU-

Visserijraden uit de debatten over de hervorming van het structuur- en subsidiebeleid. Het Nederlandse Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij pakte al eerder uit met een eigen voorstel. Het hield subsidies in voor reders die hun grote boomkorvaartuigen vervangen door kleinere vaartuigen die overschakelen op andere visserijmethoden (twinriggen, snurrevaad). Daardoor zou het globale motorvermogen van de Nederlandse vloot dalen.

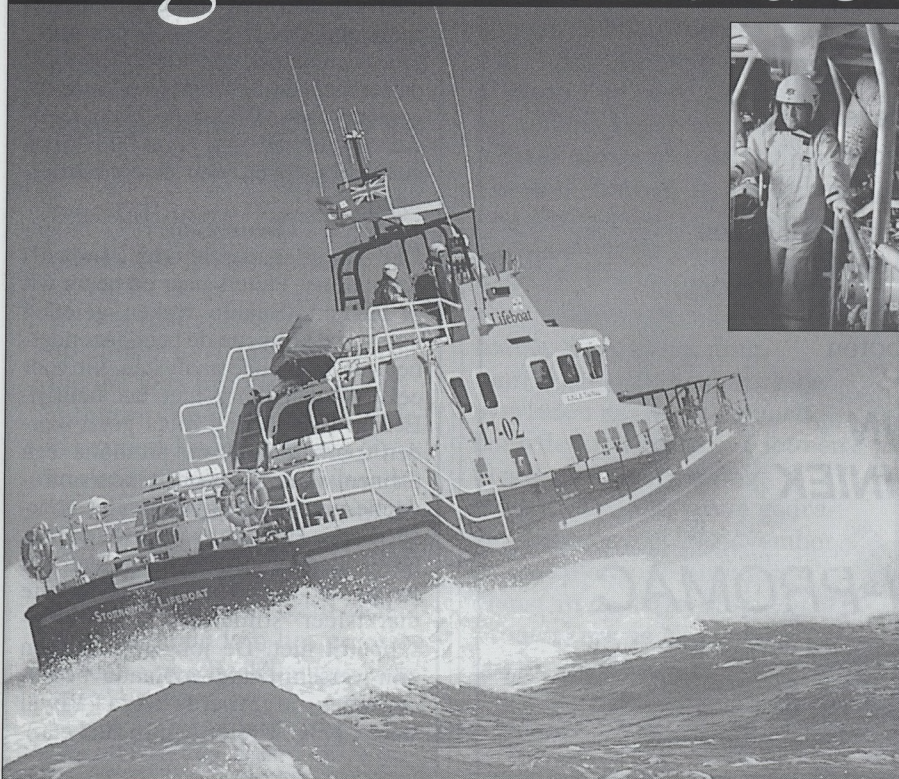
Het voorstel van de Europese Commissie dreigde subsidiëring onmogelijk te maken omdat Nederland niet voldoet aan de in het MOP IV(1) vastgelegde capaciteitsdoelstelling. Staatssecretaris Faber argumenteerde tijdens de nachtelijke zitting nogmaals dat die regelgeving onterecht is. Op de vorige drie ministerraden waren noch de Europese Commissie, noch de andere lidstaten, evenwel bereid voor Nederland een uitzon-

dering te maken. In het Commissievoorstel dat ter tafel lag was deze mogelijkheid zelfs niet opgenomen. Voor de periode 2000-2006 dreigde de Nederlandse vloot dus tientallen miljoenen gulden aan haar neus voorbij zien gaan. Enkel voor de uitkoop van capaciteit zouden Nederlandse reders op Europees geld kunnen rekenen. Na de vierde ministerraad over steunverlening kwam er toch een akkoord uit de bus dat tegemoet komt aan de Nederlandse verzuchtingen.

30 procent-regel

Na moeilijke onderhandelingen stond een meerderheid achter het compromis. Dat houdt in dat steun voor nieuwbouw mogelijk is, op voorwaarde dat de globale jaarlijkse doelstellingen van het MOP gerespecteerd zijn. In dit geval moet evenveel capaciteit aan de vlootsegment worden onttrokken als eraan wordt toegevoegd. Wanneer

Cat® Scheepsmotoren gaan recht door zee.



Brusselvestwg 340 • 3090 Overijse
Tel (02) 689 24 66 • Fax (02) 686 03 00



de vlootcapaciteit van een lidstaat niet in overeenstemming is met de jaarlijkse doelstelling dan komt er enkel steun voor projecten waarbij onttrokken capaciteit 30 procent boven de toegevoegde ligt. Dat wilde Nederland precies bekomen. Voor onze vloot stelt de goedgekeurde verordening geen problemen omdat de jaarlijkse doelstellingen per segment gerespecteerd zijn. (gw)

Om aan het Meerjarige Oriëntatieplan (MOP) te voldoen zou de Nederlandse kottervloot in de periode 1999-2001 niet minder dan 33 % van de pk's en 45 procent van de tonnemaat moeten inleveren. Bij gelijkblijvende vlootcapaciteit zou het aantal zeedagen terug moeten van 184 dagen naar 125 dagen (- 32 %).

161 Nederlandse kotters gesaneerd in periode 1988-1998

Zeggen dat de Nederlandse visserij nog geen sanering heeft doorgevoerd is onjuist. De afbouw was echter ruimschoots onvoldoende om in overeenstemming te zijn met het MOP.

In de periode 1988-1998 zijn 161 vaartuigen uit de vaart genomen. Zij staan voor 125.118 kW (170.229 pk) en 29.327 bt. Dat is een gemiddelde van 777 kW (1.057 pk) per vaartuig. Met deze sanering was een bedrag gemoeid van 2.746 miljoen frank (circa 22.000 fr per kW of 16.000 frank per pk). Er werd toen ook een limiet van 2.000 pk ingesteld die het totale motorvermogen theoretisch met 14% omlaag trekt. We zeggen theoretisch omdat er een overgangstermijn van 20 jaar werd bediseld. De Europese Commissie heeft die maatregel niet aanvaard. Nederland heeft dan een nieuw saneringsvoorstel gelanceerd als middel om het motorvermogen te reduceren. Staatssecretaris Faber stelde voor om een saneringsregeling te koppelen aan een vernieuwbouwregeling. Met behulp van Europese subsidies zouden de reders overstappen op andere vistechnieken die minder pk's vergen. Om dit mogelijk te maken zou de Europese verordening voor de structuurfondsen moeten aangepast worden. Dat is nu ook gebeurd. (gw)

Gunstige vooruitzichten voor platvisvangsten in 2000

"Overall goede platvisvangsten en lagere hoeveelheden rondvis in de Noordzee" zo luiden samengevat de vangstvooruitzichten in het ACFM(1)-advies.

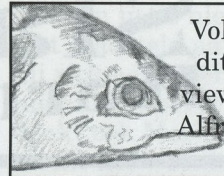
Binnen enkele weken maakt de Europese Commissie de totale toegelaten vangsthoeveelheden (Tac's) bekend. Dr. ir. Rudy De Clerck en ing. Willy Vanhee, Belgische afgevaardigden bij het ACFM, wijzen er nog maar eens op dat de vangstverwachtingen niet automatisch vertaald mogen worden naar quota. De Commissie houdt wel degelijk rekening met de conclusies van het rapport met het oog op een duurzaam visserijbeheer.

Voor onze visserijsector zijn tong, schol en kabeljauw de belangrijkste aanvoersoorten. Naast de Noordzee zijn het Engels Kanaal, de Ierse Zee, de Keltische Zee en de Golf van Biscaje de meest economische vangstgebieden.

De biologen zien nergens grote problemen voor de tongvangsten bij gelijkblijvende visserijdruk. Het tongbestand in de Ierse en de Keltische zee zou er dank zij de betere jaarklasse '97.

De scholvangsten in de Noordzee staan minder onder druk. dat is een opluchting na een aaneenschakeling van zwakke broedjaren. Minder gunstig zijn de vangstvoorspellingen voor rondvis in het algemeen en kabeljauw in het bijzonder. De tijdelijke aanvoertoeename tijdens de voorbije twee jaar krijgt geen verlengstuk. Bij onveranderde visserijdruk zal het jaar 2000 minder kabeljauwvangsten opleveren. Voor kabeljauw, en vooral voor wijting, is het uitkijken naar de bekendmaking van de Tac's voor het volgende visserijjaar.

Experten van het ACFM, het Advisory Committee for Fishery Management, stellen adviezen op over visserijbeheer ten behoeve van de Europese instanties. De adviezen op de toekomstkansen van de 150 belangrijkste vis- en schaaldierenkweekgebieden in de Europese wateren.



Volgende maand in dit blad: een interview met oud-visser Alfred De Duytsche.

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



Antwerp Propeller Service
 Kruiboeksesteenweg 162
 2070 Burcht / Zwijndrecht
 Telefoon 03/252 73 42
 Telefax 03/252 92 12
 GSM 075/67 54 56

De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

De slag der sporen... is een feuilleton dat maandelijks in HVB vervolgd wordt. © Tekst Flor Vandekerckhove, tekeningen: Annie Vanhee

XV

OP DE DAG dat hij achttien wordt, neemt Dolf een besluit. Hij zal wel degelijk de job aannemen die pastoor Flotte voor hem in het slachthuis bemiddeld heeft. Dat hij zich daarmee de woede van Robbe op de hals haalt, neemt hij erbij. Hij is achttien, meerderjarig, en er is niemand die hem nu nog tegen kan houden.

Daarenboven maakt hij zich sterk dat hij de aandacht van Robbe op Flotte kan richten, de pastoor op wie Robbe bijzonder gebeten is, de minnaar van moeder Johanna en de man die ten slotte verantwoordelijk is voor de werkaanbieding. Nee, het kan niet moeilijk zijn om de razernij van Robbe naar Flotte af te leiden.

Die dag is Dolf al vroeg op stap. Om moeder Johanna te beschermen heeft hij haar niets gezegd. Hoe minder ze weet, hoe minder Robbe straks uit haar kan slaan. Hij is te voet uit de armenbuurt naar de wijk rond het station getrokken. In de personeelafdeling van het slachthuis heeft hij een formulier ingevuld. In het vakje referenties heeft hij keurig geschreven: 1. Eerwaarde Heer Flotte P. (geestelijke); 2. Mijnheer Jan (De Slachtersbaas). Bij studies heeft hij geschreven: geen. Met dat formulier heeft men hem naar de personeelsdirecteur gestuurd. Die vindt het allemaal prachtig, fantastisch en formidabel. Dolf gaat er zich goed bij voelen. Niet dat de opgegeven referenties indruk op de man maken, want elke sollicitant vult wel een van die twee namen in. Het lijkt wel of het slachthuis volledig bemand wordt door schapen uit de stal van Flotte en/of door persoonlijke kennissen van Jan. Dat Dolf geen studies afgemaakt heeft, is niet erg. Integendeel, dat is formidabel. Het aanbod op de arbeidsmarkt is schaars en het laat het slachthuis toe om de sollicitant in een lagere categorie in te schrijven ('Schrik niet dat is maar het begin je zult daar vlug genoeg uit weg zijn uit die gecatego-

rie.') Daarenboven is er een regeringspremie voor bedrijven die kansloze jongeren aannemen. 'OK *prachtig mijnheer Adolf Van Bethune*', zegt de personeelsdirecteur, terwijl hij het formulier aan de kant schuift. 'Proficiat je bent aangeworven de eerste zes maanden werk je hier als leerjongen daarna word je halve gast en ten slotte bevorderen we je tot slager dat zal niet lang duren of je doet hier het grote werk dat wil zeggen we schrijven je natuurlijk niet in als slager want we mogen dat niet doen je hebt daar namelijk niet voor geleerd zo heb ik gezien bah we vinden daar wel iets op we schrijven je in als ongeschoold arbeider maar je mag van ons het werk doen van een echte slager en kijk maar niet teveel naar het uurloon dat je krijgt dat is allemaal maar voor de show je kunt hier fantastisch je brood verdienen en zonder dat de staat daar veel van afhoudt hé dat gaat anders toch allemaal naar de belastingen en daar heeft niemand iets aan neen je zult wel zien hoe dat hier gaat en de mensen zijn daar allemaal zeer tevreden over formidabel is dat hier een grote familie en als er iets is dan moet je niet naar het syndikaat lopen dan kom je maar naar mij ik ga dat allemaal wel voor je regelen dat syndikaat dat kost alleen maar geld en ik doe dat voor niets en voor degenen die meegaand zijn zijn er hier fantastische premies te verdienen ik heb gezien dat je Jan kent — Formidabele man hé — die zal je dat allemaal wel uitleggen.' Dolf knikt alleen maar. Hij is het niet gewoon dat mensen hem als een volwassene aanspreken. En hij is het niet gewoon om iemand aan zo'n snelheid te horen spreken. Het tempo van ondernemingen waar tijd geld is. Hij weet nog niet hoe je met zo'n personeelsdirecteur moet converseren. 'Je begint volgende week maandag in de ochtendploeg zorg dat je hier een uurtje vroeger bent dan kunnen we je eerst tonen waar de refter is en je klerkast en ja je

moet in de stad, in het huis De Coninck — fantastische winkel daar hebben ze alles — een werkpak kopen en klompen en een set slagersmessen want het bedrijf koopt dat niet zelf want dat wordt dan zagezegd op een goeie dag gestolen en dan moet het bedrijf dat weer remplaceren en zo kunnen we blijven kopen en dan zouden we toch geen geld meer hebben om je te betalen en dat kan toch de bedoeling niet zijn fantastisch als je dat zelf koopt draag je daar ook meer zorg voor en dan wordt dat allemaal niet gestolen je begrijpt wel wat ik wel zeggen hé want je ziet er een verstandige jonge man uit de bediende zal je een lijst meegeven van wat je juist nodig hebt en bij De Coninck weten ze dat ook wel ze zijn daar gewoon om voor ons te werken je moet dat daar trouwens niet betalen we houden dat wel af van je loon in kleine beetjes da's gemakkelijker en je voelt dat niet in je portefeuille wij regelen dat dan zelf wel met De Coninck ken je mijnheer Pieter De Coninck? fantastische man is dat zo dat is dan geregeld fantastisch mijnheer...', de personeelsdirecteur grijpt weer naar het formulier, zoekt Dolfs naam en zegt dan: 'mijnheer heu Adolf geloof ik Van Bethune. Ach namen!'

Als Dolf met zijn boodschappenlijstje op straat staat, herinnert hij zich niet veel meer van wat de personeelsdirecteur gezegd heeft. Wel begrijpt hij dat zijn sociale situatie grondig veranderd is. Een uur geleden was hij nog een arm-lastig schipperskind zonder toekomst, een knaap die op kosten van z'n vader, bij zijn moeder leeft; nu is hij op weg om een echte slager te worden en ook op weg naar de stad om messen te kopen, het symbool van zijn nieuwe situatie. Hij is niet alleen meerderjarig geworden, maar ook een man, iemand die zelfstandig inkopen doet, die met messen omgaat en beslist over leven en dood. Rechttop loopt hij de Slachthuisstraat door en leest de namen op

de uithangborden. Vlak naast het Slachthuis is er 't Slot van Wijnendaele en verder zijn er café's die elk hun stukje van de geschiedenis van de wijk vertellen: De Voorhuis, De Nieuwe Markt, Café Slachthuis, De Leeuw van Vlaanderen, 't Oud Gemeentehuis. Hij hoort hoe binnen in die café's geroepen en gelald wordt door mannen die (althoewel ze dat zelf niet weten) het niet gewoon worden om deel te nemen aan de slachtpartij en juist daarom zo tekeer

gaan in de kroegen van de slachthuisbuurt, waar ze het bloed van dode dieren uit hun hersenen proberen te drinken.

Binnenkort zal Dolf een van hen geworden zijn, zo denkt hij trots.

Juist op het ogenblik dat hij de hoek omdraait loopt hij zijn nicht Machteld tegen het lijf. Ze schrikken beiden, zoals mensen dat doen die elkaar ontmoeten op een plek waar ze elkaar niet verwachten.

— *'Wat doe jij hier?'* vraagt Dolf als eerste.

— *'Wat doe jìj hier?'* antwoordt Machteld.

— *'Ik heb me ingeschreven in 't slachthuis,'* zegt Dolf en hij wijst achter zich, *'daar op het einde van de straat.'* Hij glundert en is verwonderd dat Machteld niet onmiddellijk in z'n enthousiasme deelt. *'Ik ga daar werken,'* zegt hij, *'ik kom juist van bij de personeelsdirecteur.'*

— *'Ach die... En waar ga je nu naartoe?'* vraagt ze, alsof ze het gesprek vlug een andere wending wil geven.

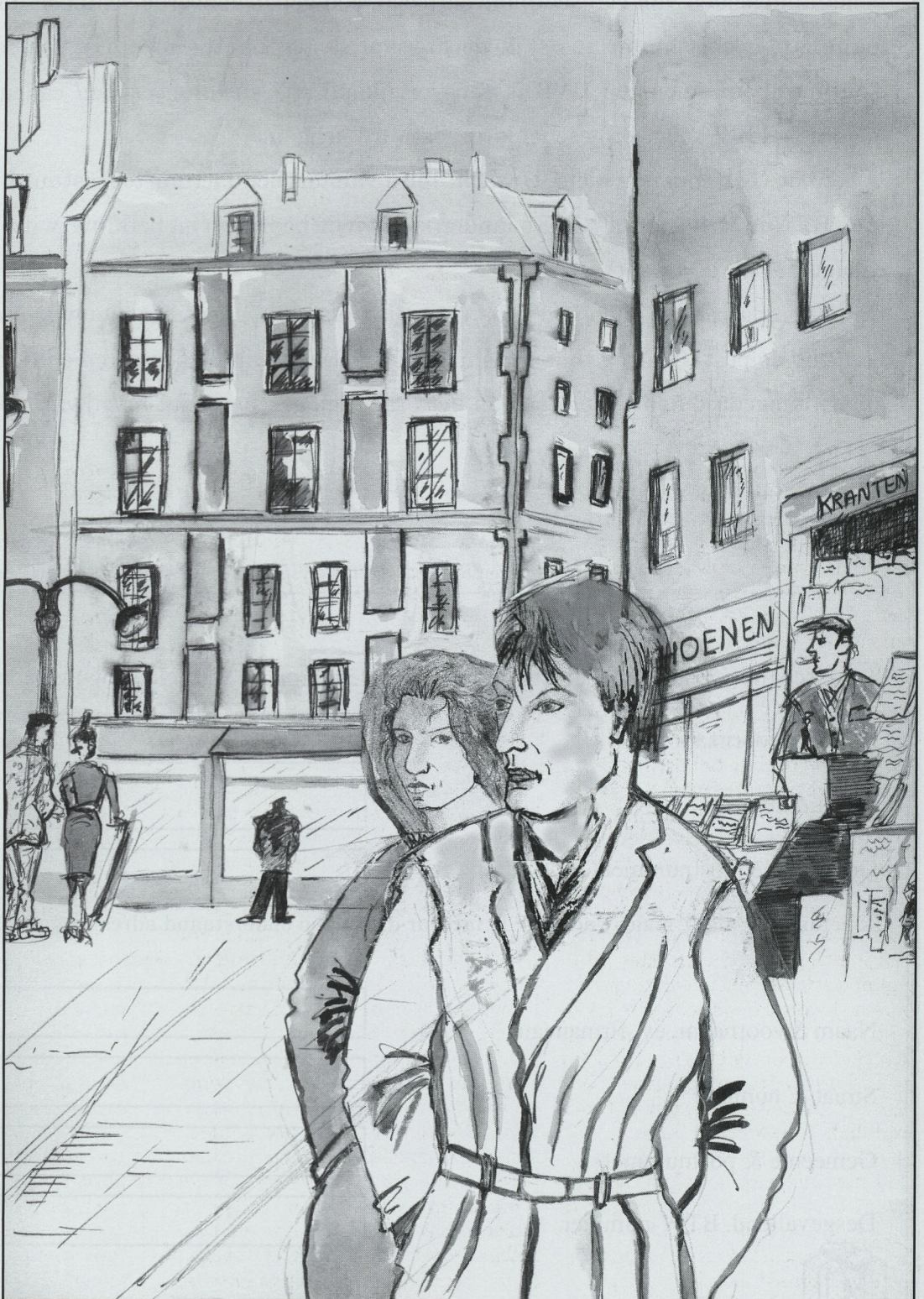
— *'Naar de stad om messen te kopen en een werkpak.'* Dolf

blijft glunderen.

— *'Dan ga ik wel met je mee,'* zegt Machteld, *'dan zijn we eindelijk nog eens samen. Kan ik ook eens naar de schoenwinkels kijken, want ik ben aan een paar nieuwe pumps toe.'* Ze neemt Dolf bij de arm en samen trekken ze naar het stadscentrum waar alles anders is dan in de armenwijk waarin ze beiden geboren en getogen zijn. Pumps, denkt Dolf heel even, maar hij laat het woord onmiddellijk weer los. Hij voelt zich te zelf-

voldaan in de nieuwe situatie, en met Machteld aan z'n arm voelt hij zich nog meer man dan daarjuist al het geval was. Pumps, denkt ook Machteld heel even, ik mocht het woord niet gebruikt hebben. Zo onopvallend mogelijk houdt ze Dolf in 't oog en ziet de verandering bij de jongen de vandaag man geworden is. Ze heeft de grootste moeite om haar vrees te verbergen voor de dingen die onvermijdelijk gaan komen.

(Vervolgt)



Haast u, daar komt het nieuwe millennium aangesnel!

HVB als nieuwjaarscadeau

Cadeautjes! Ach, ieder jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken? Van welk cadeau ken iemand nog echt genieten vandaag de dag?

Wat dacht u van een jaarabonnement op HVB. Het is haast zeker dat er iemand in uw omgeving is die het erg op prijs zou stellen wanneer u hem/haar een jaarabonnement op HVB schenkt (de bemanningsleden van een schip bijvoorbeeld, een gepensioneerde schipper, die sympathieke zakenrelatie uit het hinterland of de dochter van de bakker, die zo van de zee houdt...).

Een jaarabonnement op HVB is een verrijkend en een *langwerkend* cadeau. In 2000 zal de begunstigde 12 keer het geschenk toegestuurd krijgen.

U betaalt voorlopig nog niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt. (1200, BEF incl. BTW in België, voor andere landen vindt u de bedragen en betalingswijze in HVB onder het colofon dat op p. 3 staat).

Op het einde van dit oude jaar (dus vòòr 1 januari 2000) gaat het nieuwjaarsnummer van HVB reeds op de post... en nog tijdens de nieuwjaarsdagen kan de persoon die u hieronder als begunstigde aangeduid hebt, genieten van het prachtige geschenk dat hij/zij van u kreeg.

Bon uitknippen en opsturen naar HVB, Dorpstraat 121, te B-8450 Bredene... of faxen op nr 059 / 32 55 59.



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

Drukletters a.u.b.

Naam & voornaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

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

Naam & voornaam, ev. firmanaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Desgevallend, BTW-nummer

