

HVB

60
HET VISSERIJBLAD

De Vlaamse banken
Visgronden der kustvisser

HVB sprak met
oud-visser
René Gheselle



Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE
REDERS TER VISSERIJ**

HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.

**DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werk- en beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor

HVB

60

HET VISSERBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys

DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels,

Willy Versluys

HOOFDREDAKTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDAKTIERAAD: Marc Loy,

Flor Vandekerckhove, Guido Walters

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock, Roger Decler,

Tony Depuydt, De Zetduivel, Norbert

Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing,

Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël

Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtoren-

wachter (De Laatste), Guido Walters

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redaktie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

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

© HVB. Artikels mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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

Vermelding: abo HVB.

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

Omslagfoto: Guido Walters

Machiavelli '93



MEN NEME EEN sektor waarvan een groep serieuze heren in dure maatpakken, bijvoorbeeld in de EG-gebouwen, meent dat ze moet verdwijnen. Men wacht geduldig tot die heren, door met geld te smijten en door te saneren, door te zalven en te slaan, door te zwaaien met wetenschappelijke studies en met demagogische argumenten, door de tijd zijn werk te laten doen en door de tijd een handje toe te steken, door te praten en door te zwijgen, door postjes weg te geven en door jobs te elimineren... men wacht dus tot die heren uiteindelijk verkrijgen wat ze willen en men gaat op weg, laat ons zeggen, men gaat aan het werk.

Men kijkt nu met het ene oog naar het desolate landschap dat daar achterblijft nu de sektor er verdwenen is en het andere oog laat men, haast terloops, vallen op de grote geldpot die weer andere heren, bijvoorbeeld in de verschillende regeringen, provincies en gemeenten hier te lande, vrijgemaakt hebben om in dat kale landschap nieuwe initiatieven te ontwikkelen.

Men gaat op zoek naar een supermanager (liefst een soort combinatie van de Franse Bernard Tapie, de Amerikaanse Ross Perot en de Vlaamse Jean- Pierre Van Rossem, maar veel minder is ook goed) om het gewone volk en ook wel de hogervermelde heren te charmeren met grootse plannen, prachtige schaalmodellen en vooral veel cijfers, liefst zogenaamd wetenschappelijke. Men betaalt die mens een goede pree en laat hem regelmatig in het nieuws komen. Teverden constateert men dat hij het in de publieke opinie goed begint te doen, waardoor de tegenstanders dan weer alle grond onder de voeten voelen wegzinken. Om het nog een beetje te bespoedigen zorgt men ervoor dat men zijn eigen mannetjes onder die malcontenten mengt. Men kijkt daarna glimlachend toe hoe de laatste twijfelaar, zeg maar Jan Bubbels, door de totale bevolking hoofdschuddend genegeerd wordt en in de journalistiek eindigt.

Maar al die inspanningen kosten dus veel tijd en geld (laat ons zeggen: verplaatsingskosten) en men laat ten gepaste tijde aan de heren weten dat men geen sinterklaas is en dat er nu dringend vers geld moet komen.

Men steekt dat geld natuurlijk in zijn zak!

Vervolgens doet men niets meer tot men ziet dat er weer ergens een sektor is waarvan een groep serieuze heren in maatpakken, bijvoorbeeld in de EG-gebouwen, meent dat ze moet verdwijnen...

(Misschien heeft bovenstaand recept iets met de gang van zaken in de Kempische Steenkoolmijnen te maken. Heeft het echter iets met de visserij te maken? We hopen van niet, we hopen van niet.)

Flor Vandekerckhove



ABB
ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen, Belgium
Tel.: 32 3 541 71 40 - Fax: 32 3 542 30 36
Telex: 31 646

Kustlaan 176,
B-8380 Zeebrugge, Belgium
Tel.: 32 50 55 01 60 - Fax: 32 50 55 07 79
Telex: 31 646

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

Opnieuw 28 aanvragen beëindigingspremie

volgt samengesteld:

182 eenheden	108.491 pk	25.375 bt
EG-norm 1996	79.554 pk	17.992 bt
Verschil	28.937 pk	7.383 bt

ER IS EEN nieuwe lijst bekend waarop niet minder dan 28 eigenaars van Belgische vissersvaartuigen de beëindigingspremie aanvragen. Het gaat om vijftien Zeebrugse vaartuigen, acht Oostendse en vijf Nieuwpoortse eenheden, samen goed voor bijna 10.000 pk. Ook de reders van de laatste twee ijslanders dienden opnieuw een aanvraag in.

De 'onderste grens' van 200 vaartuigen was begin dit jaar al ruimschoots overschreden. Het nieuwe jaar werd ingezet met 182 vaartuigen tegenover 205 het jaar voordien. Vorig jaar verdwenen als 24 vaartuigen uit de vloot, goed voor een geschrapt motorvermogen van 9.754 pk.

Als de nieuwe aanvragen ook effectief uitgevoerd worden dan betekent dit dat de Belgische zeevisserijvloot binnen afzienbare tijd nog amper 154 eenheden zal tellen. Kwantitief is dit minder dan de helft van het vlootgetal van twintig jaar geleden (319 vaartuigen op 1 januari 1972).

De 28 aanvragen slaan op twaalf plankenvissers, waaronder de twee overgebleven ijslanders, en

Zeebrugge			
15 vaartuigen	1.684 bt	5.895 pk	4.337 kW
Oostende			
8 vaartuigen	944 bt	2.939 pk	2.161 kW
Nieuwpoort			
5 vaartuigen	291 bt	1.160 pk	853 kW
Totaal			
28 vaartuigen	2.919 bt	9.994 pk	7.353 kW
% v.d. vloot	- 11.5 %	- 9.95 %	- 9.95 %

26 boomkorvaartuigen met een vermogen van 150 tot 750 pk. De onderverdeling van de aanvragen per thuishaven geeft ons het resultaat dat in de tabel hierboven afgedrukt wordt.

Weer 10% kleiner

Door de nieuwe golf van saneringsaanvragen vermindert de vlootcapaciteit met ongeveer tien procent. Uiteindelijk moet er 26 procent vermogen en 32 procent van de tonnemaat verdwijnen om de vloot in overeenstemming te brengen met het meerjarig oriëntatieprogramma (MOP) 1993-'96 van de EG dat theoretisch eind 1996 moet gerealiseerd zijn. Per 1 januari 93 was de vloot als

De capaciteit die nu weggesaneerd wordt, vertegenwoordigt nog maar één derde van van wat uiteindelijk wordt beoogd. Het is duidelijk dat er nog heel wat vaartuigen uit de vloot zouden moeten verdwijnen om de MOP-norm te halen. Een verder reductie betekent dat er nog een vloot van een honderdtal vaartuigen actief zou kunnen blijven. Ten allen kante rijst nu, terecht maar rijkelijk laat, verzet tegen deze opgelegde sanering omdat de economische en sociale gevolgen voor de sector zich nu voor iedereen zeer duidelijk aftekenen. (gw)



het taxibedrijf voor de visserij

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

LE LIS staalkabel

*Om onze klanten NOG beter te gerieven
"Lij wij vanaf heden eveneens geopend
aan de nieuwe vismijn te Zeebrugge
(Rechts van de parking achter de vismijn)*

*Ter gelegenheid van de opening
van de nieuwe vismijn hebben wij nog
SCHERPERE prijzen voor onze bekende
kwaliteitsprodukten staalkabel en netwerk*

Zeebrugge Stores

Tel.: 050 / 54 48 87

Rederskaai 23 - 24, 8380 Zeebrugge

Fax: 050 / 55 08 84

VAN BEELEN netwerk

Vorige maand berichtten we (HVB 4, 1993 pag. 46) over de afscheuring die zich aan het voltrekken was in de Rederscentrale en over de beslissing van een aantal Zeebrugse reders om een nieuwe belangenvereniging op te richten.

BART SCHILTZ DIE naar voren komt als woordvoeder van de nieuwe organisatie die luistert naar de naam Vlaamse Redersvereniging (VRV) verklaarde hierover het volgende: 'Het rommelt al enige tijd in rederskringen van de zeevisserij. Wanneer bepaalde beroepsverenigingen verdwijnen, wanneer rederijen met de regelmaat van een klok in buitenlandse (Nederlandse) handen overgaan, wanneer het

ren de redenen om voorwaarden te formuleren die samenwerking met de Rederscentrale moesten mogelijk maken. Tot vandaag (27 april NvdR) werd met de Rederscentrale nog geen overeenkomst bereikt, daar waar we nochtans billijke zaken vragen zoals het bijeenroepen van een bijzondere statutaire vergadering om bepaalde zaken aan te passen zoals het stemrecht, de opzegtermijn en de samenstelling van de raad van bestuur. Wij vragen ook het in dienst nemen van een nieuwe medewerker, een adjunct-direkteur, en het oprichten van een zetel met bestendig sekretariaat te Zeebrugge. We eisen de verkiezing van een nieuw bestuur en we vragen dat de Rederscentrale de nieuwe vereniging financiert. We vragen tenslotte ook nog dat er een commissie wordt opgericht die het overleg met de bevoegde openbare diensten voornamelijk inzake het quotabeleid verbetert.'

van de beslissende organen in de Rederscentrale,' zo meent Schiltz, 'wanneer het in de Rederscentrale op stemmen aankomt weegt dat gewicht niet genoeg door'. Hij vervolgt: 'Het is zeker niet de bedoeling de "kleinere" vaartuigen te verwaarlozen. Integendeel, het is veeleer de bedoeling de solidariteit te verbeteren zodat er toekomst is voor alle vaartuigen en bemanningen.'

Overigens zijn niet alle bruggen opgeblazen, aldus de zegsman van de VRV. 'De hoop op samenwerking is nog steeds aanwezig, maar een recente beslissing van de Raad van Bestuur van de Rederscentrale (waarbij deze besliste de nieuwe vereniging te negeren, NvdR) heeft de deur van overleg op een klein kiertje gezet. Het gevaar van afscheuring wordt hierdoor reëel.'

Nieuwe redersorganisatie

Vlaamse Redersvereniging

kontakt tussen reder en de enige nog overblijvende structuur — de Rederscentrale — om allerlei redenen stroef verloopt, wordt het hoog tijd om de krachten te bundelen.'

Dit althans was de mening van de reders van tweeëndertig schepen, volgens waarnemend voorzitter Bart Schiltz van de VRV 'alle in handen van familiebedrijven of mensen die jarenlang verankering hebben in de sektor.'

Er werd een voorlopig bestuur verkozen waarin naast hogervermelde Bart Schiltz nog zes mensen zitten: Freddy Depaep, Eric Dewaegenaere, Hubert Rappe, René Vlietinck, Emile Utterwulge en Urbain Wenten.

Kan er volgens de VRV dan niet meer via de bestaande Rederscentrale gewerkt worden. Schiltz: 'Het opeenstapelen van problemen, zonder er een oplossing aan te geven, het gemis aan onderling kontakt, de vertegenwoordiging in het bestuur die niet aan de realiteit beantwoordt, wa-

Grote reders

Volgens de VRV zouden er na sloop nog zo'n 150 vaartuigen in Belgische handen blijven. Een vijftigtal daarvan zorgen voor ongeveer 80% van de aanvoer. 'Vooral daar zit momenteel een wanverhouding in de samenstelling

De VRV gaat dus door. Schiltz: 'Nu reeds neemt de nieuwe vereniging de oprichting van een nieuwe producentenorganisatie in overweging. Bij het bestuur is men de mening toegedaan dat men voldoende sterk is om desnoods een eigen koers te varen.'

Een eigen producentenorganisatie betekent naar buiten komen met eigen standpunten, het opeisen van een eigen plaats in de overlegorganen, het innen van eigen lidgelden... Bart Schiltz: 'Men moet beseffen dat de tijd dat de reders het behartigen van al hun zaken overlieten aan derden voorbij is. Een nieuwe generatie vissers heeft zich gemanifesteerd. De mensen uit de sektor zijn mondig geworden, kennen hun problemen, weten waarover zij spreken en hebben ervaring uit de praktijk. Ook het onderwijs heeft hierin heel wat veranderd en moet omwille van zijn specifiek karakter verder gesteund worden.'

(dh)



Bart Schiltz van VRV: Samenwerken met de oude Rederscentrale onder welbepaalde voorwaarden (foto gw)

Veranderingen in de Officiële Lijst Belgische Vissersvaartuigen

MAART 93

Omvorming vennootschap:

N.52 SEA HUNTER en O.124 FIGHTER, eigendom Rederij Jami BVBA, Meeuwenlaan 18, bus 4, 8400 Oostende.

Adresverandering:

□ Z.568 VENUS, eigendom BVBA Rederij De Zeespiegel, Laurierstraat 9, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.19.81

□ Z.80 SILVERPIT, eigendom BVBA Rederij Silverpit, Lichterveldestraat 17, 8820 Torhout, tel. 050-22.02.93
Zeebrief: 02.03.93.

Verandering tonnemaat:

□ Z.92 LUNDY GANNET, eigendom Flitser BVBA Rederij, Essendreef 23, 8300 Knokke-Heist Gt. 286 - Nt. 85
Zeebrief: 11.03.93.

Inbouw nieuwe motor:

□ O.23 GEOFFREY WILLIAM, eigendom Devey François, St.-Franciscusstraat 30, 8400 Oostende. Motor Scania - 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1992.
Zeebrief: 12.03.93.

Inbouw andere motor:

□ A.9 STERN, eigendom A.9 Stern NV, Rozemaaveld 22, 2030 Antwerpen.

Motor Caterpillar - 221 kW - 300 pk., bouwjaar 1986. Zeebrief: 15.03.93.

Verandering van eigendom:

□ Z.76 ZEEJAGER, eigendom BVBA Rederij Zeejager, Achtmeilaan 20, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.44.73 en 050-51.19.23.

□ Z.580 POSEIDON, eigendom Vantorre Maurice, Molenstraat 5, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-51.32.86. Zeebrief: 18.03.93.

Verandering van tonnemaat en pk:

□ O.206 KRISJEAN-HENSON, eigendom BVBA Deckmyn-Lambrecht, Rederskaai 43, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Gt. 111 (*) - Nt. 33 - 219 kW - 297 pk. Zeebrief: 25.03.93.

Verandering van tonnemaat:

□ Z.15 STEPHANIE, eigendom Stephanie Rederij NV, Oudengemselaan 29, 8370 Blankenberge.

Gt. 236 (*) - Nt. 70. Zeebrief: 26.03.93
(*) Tonnemaat vastgesteld overeenkomstig de Konventie van 1969.

APS (ex-Seghers) bouwt nieuwe Z.28

Op de gewezen scheepswerf Seghers in Oostende, nu *Antwerpen-Ponjaert Shipyard* (APS), wordt wellicht binnen afzienbare tijd de kiel gelegd voor een nieuw Belgische vissersvaartuig. Het gaat om de vervanging van de BOU.28 *Annie*, 16,19 m., 120 pk) waarvoor een nieuwe kustvisser Z.28 in de plaats komt. Het nieuw vaartuig zal 19 m. lang worden en over een polyvalente uitrusting beschikken om zowel de garnaal- als de rondvisvisserij te bedrijven. Opdrachtgever is Michel Houzée uit Heist van de BVBA Solea, sinds eind vorig jaar ook eigenaar van de BOU.136 Hurricane (ex-Z.447 Hurricane), die hoop het dossier zo snel mogelijk rond te krijgen.

Het vaartuig dat uit de vaart gaat maakt deel uit van de Scheldevisserstvoot die alleen binnengaats mogen vissen. Normaal hebben deze vaartuigen geen zeebrief en ook geen licentie nodig. De BOU.28 en de R.21 vormen een uitzondering op die regel en beschikken toch over een vis-

vergunning. Hierdoor komen ze in aanmerking voor vervangings-nieuwbouw.

Frans vissersvaartuig opgebracht naar Oostende

Het visserijwachtschip van de Zee-macht bracht woensdag 14 april "*Le Rambo*" uit Duinkerke op naar Oostende. Het Franse vissersvaartuig werd opgemerkt toen het ter hoogte van de Buitenratel voor Nieuwpoort binnen de territoriale wateren de visserij met staande netten bedreef. In de loop van de namiddag werd het kleine vissersvaartuig naar Oostende afgeleid. De dagvangst bedroeg niet minder dan 800 kilogram tong en een kleine hoeveelheid diverse vis. De vangst werd in beslag genomen en 's anderendaags op de veiling gezet. De opbrengst van de verkoop van de aangeslagen vis bedroeg 200.000 frank. Het Duinkerke vaartuig mocht opnieuw vertrekken nadat een borgsom was betaald voor het vrijgeven van het vistuig.

Crevits

Louis Crevits & zonen b.v.b.a.

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

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



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

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

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

De visgronden van de Vlaamse vissers (I)

De vlaamse banken

(De visgronden van de kustvissers)

Het januarinumnummer van HVB bevatte een enquête, waarin we de lezers o.m. vroegen welke reeks zij graag in het blad geplaatst zouden zien.

Velen vroegen ons om het uitgebreid te hebben over de plaatsen in zee waar onze vissers op jacht gaan.

‘Wij gingen dus op zoek naar iemand die in staat is daarover te schrijven. En dat bleek niet gemakkelijk. Ten eerste worden de visgronden met de nodige geheimzinnigheid omgeven, ten tweede weet bijvoorbeeld een kustvisser niets af van de visvangst aan bijvoorbeeld de Witte Bank. Maar we zetten door en vonden iemand die onder het pseudoniem van ‘Zeedierenjager’ ons vertelt wat hij terzake heeft uitgezocht. We beginnen vlak voor onze deur.

Na gesprekken met vier schipper-re-
ders van de kustvisserij, *VanElslande*
(O.481), *F. Devey* (O.23), *J. Martony*
(Z.430), *A. Deramoudt* (N.555) en in-
dustrieel ingenieur van de geografische
dienst *VanCauwenbergh* heb ik
uiteindelijk een duidelijk en volledig
beeld gekregen van de Vlaamse ban-
ken, dit zijn de banken voor de kust
van *Frans Vlaanderen*, *Belgisch Vlaan-
deren* en *Zeeuws Vlaanderen*.

Dat geheel vormt het historische Vlaanderen dat door het politieke

schaakspel verdeeld werd. Het gebied zou 67.000 jaar geleden ontstaan zijn.

Vóór de laatste IJstijd zijn de rotskusten van *Dover* en *Kales* ontstaan, zo hebben enorme zandmassa's uit het *Kanaal* deze banken gevormd. Volgens de Nederlandse ingenieur *Van Veen* echter zouden de betreffende banken dan weer overstroomd duinenlandschap zijn.

Wat er ook van zij, het zand is er, en de Vlaamse banken werden op kaart

gezet. De eerste kaart dateert van 1866, werd uitgegeven door het *Ministerie van Buitenlandse Zaken*, toen nog uitsluitend in de Franse taal. In deze korte tijdspanne (1866 tot nu) kunnen we opmaken dat de banken het meest van vorm veranderen recht voor de scheldemonding.

Het plan van de Vlaamse Banken staat zo al wel een tijdje op papier, maar wat de hedendaagse vissers hierover te vertellen hebben volgt hieronder.

Praktijk

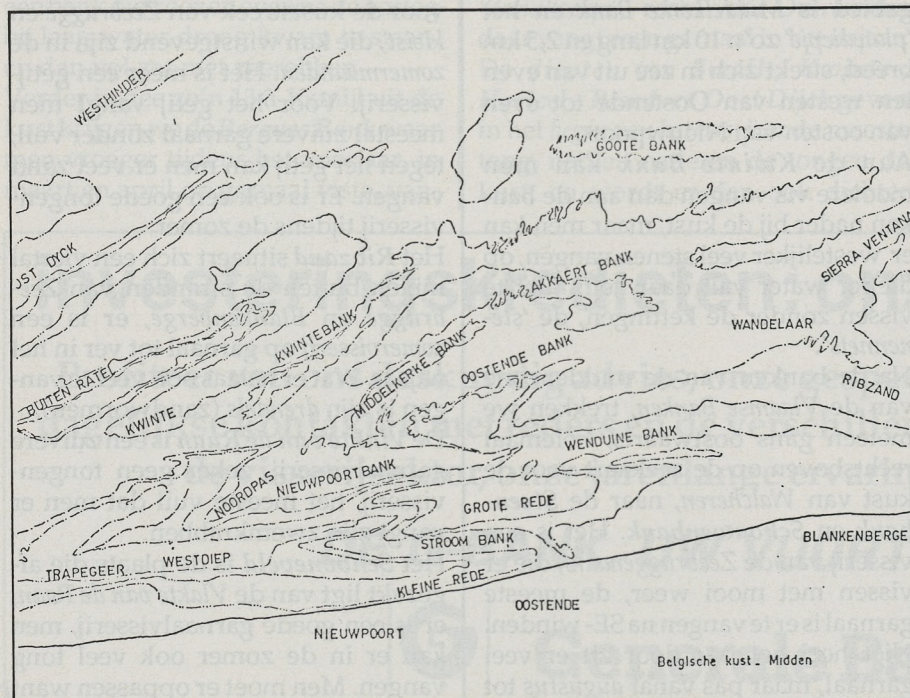
De *Oostendse* kustvisseren vissen uiteraard meer in de middenzone van de Vlaamse Banken, tot een 20 km buiten de kust. De *Zeebrugge*naars meer aan de oostkant, en de *Nieuwpoortse* kustvisseren hebben meer de westkant als werkterrein.

De verschillende *bankzones* worden al korrend verbonden. Voor het ebbegedij korrend kan men zodoende van voor *Oostende* tot tegen de *Franse li-mieten* korren en met vloed weerkeren, of andersom komt men tot voor *Zeebrugge* en terug.

Ofwel zoekt men plaats per plaats af, de tijd van een nacht, tot men een plaatsje rond één of andere bank vindt waar het die nacht krioelt van de garnaal of van de vis. Deze plaatsjes veranderen van dag op dag.

Bank per bank

Wenduine Bank — 't Zand voor de vissers — begint ter hoogte van *Oostende* en strekt zich uit tot voor *Blankenberge*, een visgebied is zo'n 12 kilometer lang en pakweg 2,5 km breed. Men kan er vissen zoals rond alle banken, binnen de bank, op de bank en buiten de bank. De meeste garnalen zitten er tijdens *het bloeien van de zee* in juni, maar ook in de nazomer, als er soms niets te vangen is westwaarts op de bank, dan zit de garnaal soms gans oostwaarts, op de 'staart van het zand'. In het voorjaar kan er tong zitten binnen de *Wenduine Bank* in de modder, als de grond er voldoende goed bij ligt zodat men er met de boelen doorkan. Men kan er soms ook aardig wat haar, schelpen en pijpjes vangen, vooral in een seizoen met zachte grond en tijdens lange warme periodes, dit tot bovenop de bank zelf. De *Stroombank* begint van voor *Oostende* en loopt door tot voor *Nieuwpoort*, is als visgebied zo'n 16 km lang en 2,5 tot 3 km breed. In april na een flinke buitenwind kan men de meeste garnaal verwachten aan de binnenkant van de bank. Westwaarts op

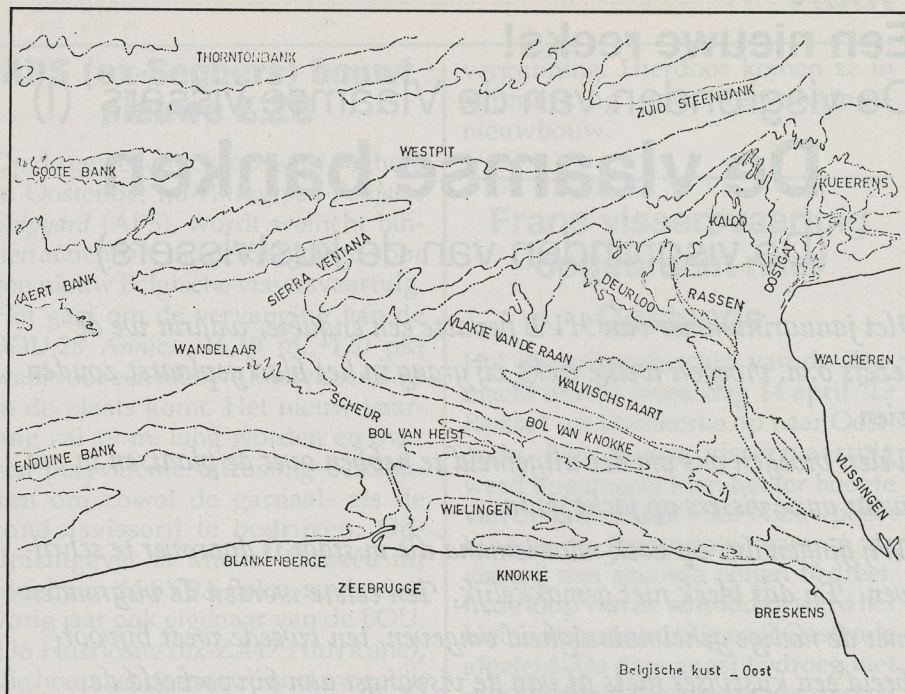


de *Stroombank* kan er garnaal gevangen worden bij troebel water, dan vooral tijdens het najaar. Rond en nabij de *buitenstroombankboei* (de 'sigarette' in visserstaal) — de boei ligt gans oostwaarts buiten de bank — zitten er in het naseizoen overal garnalen. Tongen kan men vangen in de slijkgronden binnen en buiten de eigenlijke *Stroombank*. Soms zijn er schelpen te vangen, binnen en buiten, en zelfs bovenop de bank.

De *Ravelingen* bevindt zich recht voor Oostende zo'n 7 km uit het land, het bevindt zich tussen Wenduine Bank, Oostende Bank en Nieuwpoort Bank, op de plaats waar deze banken elkaar bijna overlappen. Als visgebied beslaat de *Ravelingen*, als men de vlakte ten oosten van de *Ravelingen* erbij neemt (dit loopt dan uit tot tegen de *Al Bis Boei* voor Blankenberge) een oppervlakte van 16 à 17 km lang en op de meeste plaatsen 3 km breed. Daar kan men de meeste garnaal vangen na zware buitenwindstorm bij troebel water (veroorzaakt door de storm). Deze visplaats kan ook heel wat tong geven in het voorjaar en in de zomer. De visserij aan de *SW Wandelaar* geeft in het voorjaar niets, maar men kan er wel veel garnaal vangen in de zomer en nazomer. Het visgebied beslaat de oppervlakte van zo'n 7 km lang en 3 km breed en situeert zich voor Blankenberge.

Aan de *Balandbank* (voor de kust van Westende) kan er in het voorjaar garnaal gevangen worden, even binnen, op, en buiten het bankje.

Nieuwpoortbank begint ter hoogte van *Mariakerke* (Oostende) en loopt westwaards door tot voor de kuststreek van *Koksijde*, het strekt zich zo'n 20 km uit en is als visgebied 2,5 tot 3 km breed, met aan de buitenkant van de bank in de diepen de visplaats de 'geule'. Men kan er garnaal vangen in september, oktober en november, tijdens de zomermaanden kan men er vlak op de bank de meeste grijze schaaldiertjes strikken. In de 'geule', dus dieper buiten de bank tussen de massa's zee-sterren en zandige grond kan men vanaf april wat tong vangen. Westwaarts meer ter hoogte van *Westende* en nog westelijker kan soms veel pladijs en schar gevangen worden. Rond *Oostende Bank* kan men gans het jaar door iets vangen, zei *Francois Devey*. Tijdens de zomer geen garnaal, toch niet diep buiten de bank, wel droger langs de bank zelf, in het najaar verbetert deze situatie wel. Diep aan de buitenkant kan men veel



zeesterren (vijfhoeks) vangen, soms valt er niet te vissen vanwege het vuil. Droog op de bank zit er zelden tong, wel meer garnaal. Westwaarts buiten *Oostende Bank* in hetgeen de vissers kleurrijk als 'karkoolle geule' omschrijven kan men wel eens een pladijsje meer vangen dan elders buiten de bank. Het visgebied is 13 km lang met op de breedste plaatsen 5 km breed.

Buiten de *Middelkerke Bank* begint de visserij goed te worden in mei en duurt dan tot september, met tong en pladijs. Droog op de bank zit er niet veel. Om succesvolle slepen te doen moet men van de bank af vissen. In oktober kan men er garnaal vangen in troebel water na een harde buitenwind. Als visgebied is *Middelkerke Bank* en het 'platediepje' zo'n 10 km lang en 2,5 km breed, strekt zich in zee uit van even ten westen van *Oostende* tot even van oosten van *Nieuwpoort*.

Aan de *Kwinte Bank* kan men mooiere vis vangen dan aan de banken nader bij de kust, maar men kan er westelijker veel stenen vangen, op dieper water valt daar zelfs niet te vissen zonder de kettingen, de 'stenennets'.

Na de banken van de middenzone van de *Vlaamse Banken*, trekken we meteen gans oostwaarts, helemaal rechtsboven op de zeekaart voor de kust van *Walcheren*, naar de *Steenbank* en *Schouwenbank*. Het is een visserij van de *Zeebruggen*, die er vissen met mooi weer, de meeste garnaal is er te vangen na SE-winden. Niet heel het jaar door zit er veel garnaal, maar pas vanaf augustus tot

in maart, afhankelijk van het weer. Men kan er per tijden ook veel drijfzand en schelpen in de korren trekken.

De *NE-Akkaert bank* ligt 9 à 10-tal mijl in zee voor *Blankenberge*, de beste tijd voor garnaal is van augustus - september tot diep in de winter. De wijde plaats op zee tussen de *NE-Akkaert* en *Oostende Bank* is een goede visplaats voor garnaal vanaf maart.

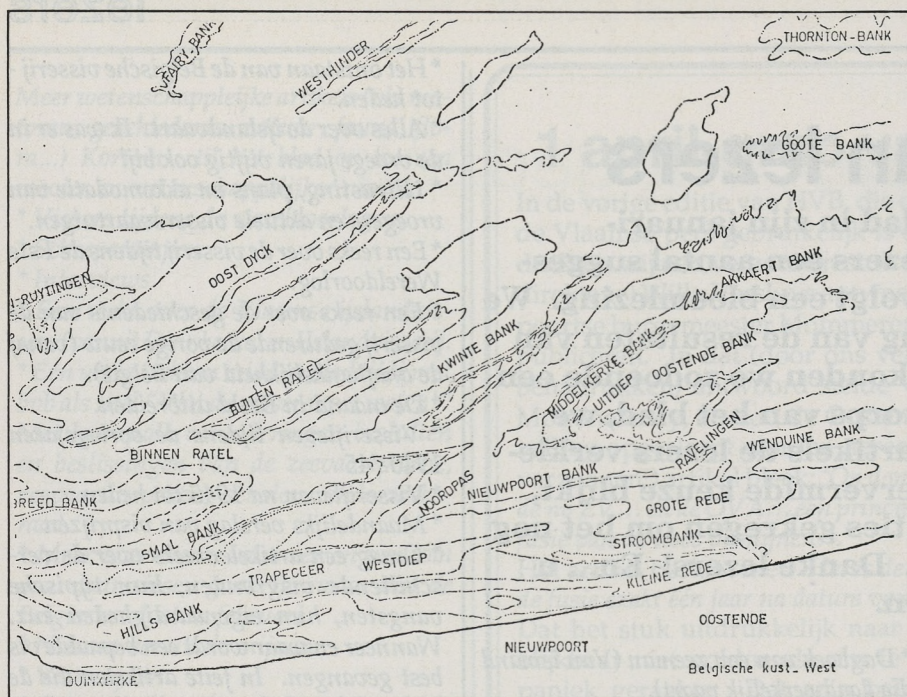
Aan de *Thornton Bank* verder in zee, vinden we oostelijk op de bank de visplaats die de vissers uit *Zeebrugge*, 't'hoekske van de Welkom' noemen, en die een goede wintervisserij geeft. Dieper in zee evenwel vallen veel vijfhoeks en sterretjes vangen.

De *Bol van Heist* is een kleine visserij voor de kuststreek van *Zeebrugge* en *Heist*, die kan winstgevend zijn in de zomermaanden. Het is meer een getijvisserij. Vóór het getij vangt men meestal zuivere garnaal zonder vuil, tegen het getij kan men er veel zand vangen. Er is ook een goede tongenvisserij tijdens de zomer.

Het *Ribzand* situeert zich een viertal mijlen buiten de stranden van *Zeebrugge* en *Blankenberge*, er is een zomervisserij op garnaal tot ver in het najaar. Wat er helaas ook veel te vangen is zijn drendels (zandwormen).

De *Vlakte van de Raan* is een zuivere garnaalvisserij, zeker geen tongenvisserij, het meeste vuil dat men er vangt zijn zwemkrabben.

Het *Schooneveld* is de plaats die afgezaakt ligt van de *Vlakte van de Raan*, er is een goede garnaalvisserij, men kan er in de zomer ook veel tong vangen. Men moet er oppassen want



men kan met de boelen in de grond blijven steken, men kan er soms veel *vijfhoeks* en *sterretjes* vangen, de laatste jaren ook veel *messen*.

De *Kalloobank* en *Rassen* geven jaarvisserijen op garnaal en tong. De *Deurlo*, evenals *Kaloo* en *Rassen* in de scheldemonding voor het eiland *Walcheren* heeft veel garnaal in de zomer en gedurende het *najaar*, men kan er ook een beetje tong en paling vangen.

De oostkant van de *Vlaamse Banken* is het visserijgebied van de Zeebrugse en Nederlandse kustvisseren, de *westkant* daarentegen is de visplaats van de *Nieuwpoortse* en gans westwaarts van de *Duinkerke* vissers.

De *Hillsbank* voor de Franse kust, is een bank die voor en even na de oorlog bij laag water droog kwam te staan, en dan vol zat met zeerobben.

Verder in zee zo'n 13 à 15 mijl uit de kust krijgen we de *Bergues Bank* waar men vroeger tijdens het voorjaar, in maart en april op garnaal viste, van-

daag wordt dit nog maar zelden geprobeerd.

Aan de *Oost Dijck Bank* hebben we ten westen de plaats die door de Nieuwpoortse vissers de '*Harteel*' genoemd wordt, wat verder krijgen we dan de '*inner harteel*', dit zijn plaatsen waar in het voorjaar op garnaal en tong wordt gevestigd.

In de maanden maart en april viste men vroeger ook veel op garnaal rond en op de *Breed Bank* en *Buiten - Ratel* voor de Noord-Franse kust.

Weinig garnaal vangt men in de zomer op *Small Bank*, maar dan kan men er wel aardig wat vis vangen, men vangt er de meeste garnaal in het najaar. Westelijk op de *Small Bank* hebben we het bij de vissers bekende '*Zwinhoekje*', recht voor Duinkerke, daar vangt men garnaal in het najaar. De diepten van *Small*-, *Kwinte*-, *Harteel*-, *Breed*- en *Oost Dijck* geven in het begin van het voorjaar de meeste tong, nadien naderen de tongen de kust, en wordt er dan ook dicht

tegen de kust jacht op gemaakt.

Westelijk op de *Nieuwpoort Bank* kan men boven op de bank en ook wel dieper buiten deze bank op een 5 mijl van het land in de *winter* wat garnaal vangen, vroeger echter meer dan nu. Dichter tegen het land een 2-tal mijlen voor *De Panne* krijgen we de *Trapegeer* die in de zomer en tijdens het najaar goed is om garnaal te vangen. In het voorjaar is er voor wat de garnaalvisserij betreft meer kans op succes op *Den Oever*.

Een diepte recht voor *De Panne*, niet ver buiten de strandzone, heet het *Potje*, het is een goede visserij voor tong en garnaal.

In het *Westdiep* kunnen we de meeste garnaal vangen bij zogenaamd *dik water* (troebel water), naast veel zand zijn er echter ook sterretjes en vijfhoeks te vangen.

Tussen al deze banken kunnen er gullen te vangen zijn als zij op de kust willen verschijnen tijdens het na- en voorjaar. Vroeger kon men in het najaar ook veel sprout en haring tegenkomen tussen de westelijke banken. Een verandering van de winden kan soms voor grote veranderingen zorgen in het vangstpatroon. Ook zit de kust op en rond de Vlaamse Banken vol met wrakken en andere belemmeringen, die vakkundig door de schippers ontweken worden.

Enne... houd er rekening mee dat de geheimen die de kustvisseren koesteren over prachtige plekjes, in deze reeks uiteraard niet aan bod komen. (Anders zouden het geen geheimen meer zijn.)

Zeedierenjager

**Volgende maand:
De
Kreeftenput**

investeringskredieten: onze specialiteit

Profiteer van ons deskundig advies, onze gespecialiseerde service, onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector, onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

Lezersenquête (III)

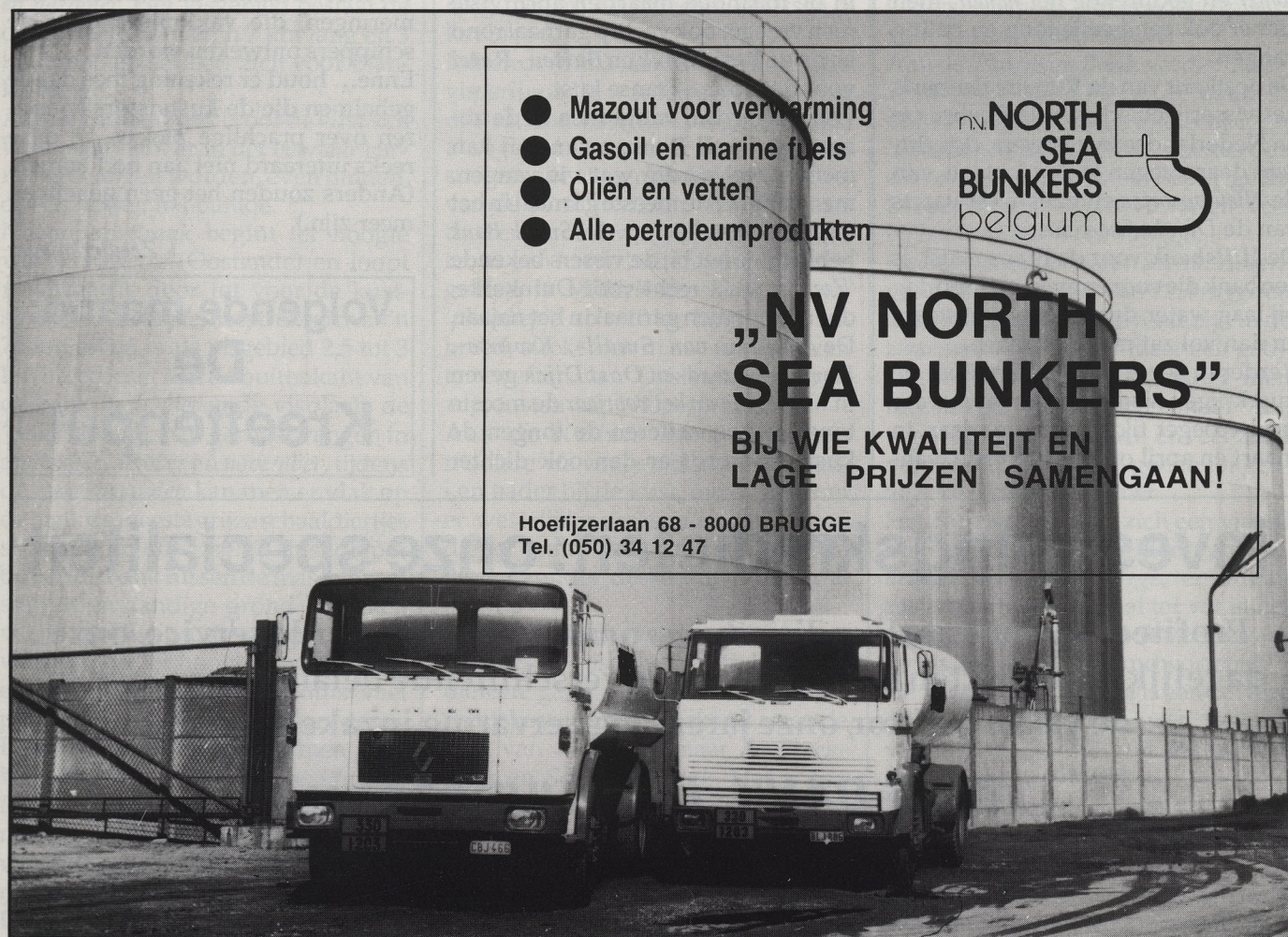
Vragen van lezers

In de lezersenquête die dit blad in zijn januari-nummer opnam konden de lezers een aantal suggesties formuleren. Hieronder volgt een bloemlezing. We sluiten hiermee de bespreking van de resultaten van deze enquête af. Niet alleen konden we zodoende een beeld krijgen van het lezerskorps van het blad, we mochten ook noteren welke artikels de lezers verkiezen. En zoals uit de hierondervermelde keuze blijkt, hebben we voldoende suggesties gekregen om het nog een tiental jaar uit te zingen. Danke lezers! En... u zult zien dat we eraan werken.

- * Als grote liefhebber van de ijslandvisserij had ik graag meer reisverslagen gelezen over de schepen van die rederijen met meer foto's van die oude schepen.
- * Vreemde waargebeurde zeemannsverhalen van toen en nu.
- * Rubriek over alle mogelijke soorten vissersboten + plans + foto's.
- * Visserijmethoden uit het buitenland
- * Reportages over bezoeken aan werven, motorfabrieken...

- * Dagboek van een zeeman (Van iemand die daadwerkelijk vaart).
- * Een jobwijzer: bob. reder van dit schip vraagt matroos of machinist zoekt vaart op euronorotter...
- * Voordat de te slopen vaartuigen verdwijnen zou een reportage over elk daarvan op zijn plaats kunnen zijn in uw blad. Tenslotte, houten vaartuigen zijn na al een rariteit, binnen 10 jaar kunnen ze alle verdwenen zijn.

- * Het ontstaan van de Belgische visserij - tot heden.
- * Alles over de ijslandvaart. Ik was er in de vroege jaren vijftig ook bij!
- * Uitrusting, plans en akkomodatie van vroegere en aktuele vissersvaartuigen.
- * Een reeks over de visserij tijdens de 1 ste Wereldoorlog.
- * Een reeks over de geschiedenis van de visserij gedurende de vorige eeuw (vanaf de onafhankelijkheid van België).
- * De maand in Beeld uitbreiden.
- * Visserijleven tijdens de oorlogsjaren 1940- '45
- * Visserijleven na 1945 tot heden
- * Maandelijks verslag van visprijzen
- * Graag een artikelenreeks over de verschillende visgronden, hun typische vangsten, hun eigenaardigheden enz. Wanneer en waar wordt een bepaalde vis best gevangen. In feite artikelen die de vishandelaar de kans geven zijn produkt beter te kennen voor zijn werk in de vismijn.
- * Nieuwe technieken in de visserij.
- * Vaartuig van de maand moet terug in HVB komen.
- * Meer foto's of illustraties over vaartuigen plaatsen.
- * Nog meer waar gebeurde verhalen.
- * Het blad plaatst teveel "Faits divers".



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

NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium

**„NV NORTH
SEA BUNKERS“**

**BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

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

Meer wetenschappelijke artikels (vb: motoren, geschiedenis, natuur, fauna, flora,...) Kortom : til het blad op tot een mooier en wetenschappelijker niveau.

* Visserij tijdens de wereldoorlogen.

* Scheepsrampen.

* Interviews.

* Een reeks over de Vlaamse ijslandvisserij (vanuit Duinkerke) en IJslandvisserij.

* Een uit te trekken midden bladzijde met bob als titel "Wat de visser moet weten!"

Met daarop alle veranderingen, besluiten en beslissingen van de zeevaartpolitie, zeevaartinspektie, scholen, onderzoeksrada.

* Meer over waar, wanneer en waarom men daar vissen gaat. Bv. waar vist de Belgische vloot in februari.

* Nieuws vanuit de mijnen.

* Visrecepten.

* Ik zou willen dat er meer over oude vissersschepen in HVB geschreven wordt, zodat de jonge vissers kunnen zien welke schepen er in onze tijd en vroeger waren.

* Visbereidingen.

* Meer interviews van de vissers zelf.

* Meer foto's van het leven aan boord.

* Meer over Zeebrugge en Nieuwpoort.

* Serie over de nevenbedrijven in de visserij.

* Gezegden/spreekwoorden in de visserij

* De "gouden" tijd van Grimsby. De voormalige Engelse ijslandvisserij.

* Levenswijze en visserij van vissers uit vreemde en verre landen.

* Interessant is de geschiedenis van de scheepsmotoren. Misschien is het mogelijk hetzelfde te doen over elektriciteit en de lieren aan boord of vaartuigen.

* Artikels over de soorten visserijen in de wereld.

* Artikels i.v.m de handel en de nevenindustrie.

* De bouw en de geschiedenis van de O81 "John" van Pintelon en van Van Lul, daar ik daarop gevaren heb toen ik jong was (eventueel met fotot's).

* Visrecepten.

* De vangst en de bemanning van de vaartuigen.

* Indien mogelijk: geschiedenis van de vishandel tot en met vandaag.



We hopen dat de lezers beseffen dat we niet alles tegelijk kunnen aanpakken, maar wie oplet zal ook zien dat er nu reeds suggesties uitgevoerd worden. Overigens is het zo dat een aantal voorstellen vroeger reeds uitgebreid aan bod kwamen in dit blad (d.i. o.m. het geval met de oude ijslandvaart).

1 april-grap van HVB: paniek!

In de vorige editie van HVB, die op 2 april verscheen, werd zoals dat in de Vlaamse pers gebruikelijk is een aprilgrap ingelast. Op pagina 27 drukten wij een verzonnen stuk af waarin O.V.A.-voorzitter (en HVB-direkteur) Willy Versluys antwoordde op een lezersbrief die de Nieuwpoortse burgemeester Mommerency in het maartnummer van HVB liet publiceren. In dat (door ons verzonnen, wij kunnen het niet genoeg benadrukken) antwoord stelde Versluys dat de verdachtmaking van Mommerency, als zou de Oostendse visafslag door de Zeebrugse Visveiling opgeslorpt worden, terecht is. Meer zelfs, uit het (verzonnen, verzonnen!) artikel bleek: *'Op donderdag 1 april werd tussen de directie van de nv ZV... en de OVA... een principiële overeenkomst getekend betreffende de fusie van de twee vismijnen...'*

Het artikel besloot met: *'Het is de bedoeling dat de praktische realisatie van de fusie exakt één jaar na datum van deze officiële mededeling van start gaat'*. Dat het stuk uitdrukkelijk naar 1 april (1993 én 1994!) verwees was blijkbaar niet voldoende om te voorkomen dat een aantal lezers in paniek geraakte. Dat zo'n belangrijke zaak als de fusie van twee visveilingen niet zomaar, 'in het zwart' als het ware, bedisseld kan worden, ontsnapte ook al aan het bevattingsvermogen van een aantal mensen... Maar is dat alles niet de bedoeling van dat soort artikelen dat op 1 april verschijnt? Daarbij kwam dat de humoristische toon van dat artikel ook al aan een aantal mensen voorbijging. *'Tussen de twee vismijnen werd reeds een verregaande taakverdeling afgesproken... alle platvis wordt geveild in de Zeebrugse achterhaven en de rondvis zou uitsluitend een zaak zijn voor de Oostendse vismijn...'* Dat ook Nieuwpoort niet van de fusie gespaard zou worden moest blijken uit volgende passage: *'...Van zodra duidelijk wordt wie het in Nieuwpoort voor het zeggen heeft zullen terzake onderhandelingen geopend worden.'* (Wij herhalen dat het hier uittreksels uit een verzonnen artikel betreft.)

Maar sommigen hebben geen zin voor humor. Op maandag 5 april bleek een pamflet verdeeld te zijn waarin OVA-voorzitter Versluys aangevalen werd omwille van het akkoord dat hij zou afgesloten hebben met de ZV. Het pamflet was ondertekend met 'De Oostendse Havengemeenschap', een bestaande organisatie die zich evenwel binnen de kortste keren distancieerde van het vlugschrift. De tekstschrijver was dus niet alleen te laf om het brouwsel te signeren, hij pleegde ook nog een persmisdrijf door het artikel met iemand anders naam te ondertekenen. Vergeefse moeite echter: zeg me hoe je schrijft en ik zeg je wie je bent. De stijl (of de afwezigheid ervan) heeft de pamfletschrijver verraden. We weten dus al lang wie het artikel geschreven heeft en zodoende weten we dat er maar één goeie reactie gewettigd is. We kunnen alleen maar antwoorden: arm Vlaanderen! (fv)

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge
 industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie
 Facom kwaliteitsgereedschappen
**SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-
 AFDICHTINGEN**

Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13

Privé: 050 / 41 76 19 — Fax: 050 / 54 68 02

Uitvoer visserijprodukten:

tien procent gedaald

Samenstelling invoer vis- en visserijprodukten in 1992

	INVOER IN TON	% VAN TOT.	WAARDE Miljoen fr.	% VAN TOT.
Levende vis	6.663	3.2 %	978	3.8 %
Verse of gekoelde vis (andere dan visfilets)	35.013	16.6 %	5.434	21.0 %
Bevroren vis (andere dan visfilets)	11.163	5.3 %	892	3.4 %
Visfilets	17.949	8.5 %	2.630	10.2 %
Bewerkte vis	3.194	1.5 %	906	3.5 %
Schaaldieren	16.363	7.7 %	4.132	16.0 %
Weekdieren	29.692	14.1 %	2.933	11.3 %
Bereiding. en konserv.	34.452	16.3 %	4.096	15.8 %
Bereiding. en konserv. schaal- en weekdieren	11.173	5.3 %	3.027	11.7 %
TOTAAL	165.662	78.5 %	25.029	96.8 %
Vismeel	45.500	21.5 %	829	3.2 %
ALGEMEEN TOT. 92	211.162	100 %	25.858	100 %
ALGEMEEN TOT. 91	209.227		26.076	
VERSCHIL 92-91	+ 1 %		- 0.8 %	
ALGEMEEN TOT. 90	214.197		24.711	
VERSCHIL 92-90	- 1.4 %		+ 4.6 %	

□Bron: Nationaal Instituut voor de Statistiek

Samenstelling uitvoer vis en visserijprodukten in 1992

	UITVOER IN TON	% VAN TOTAAL	WAARDE miljoen fr.	% VAN TOT.
Levende vis	1.507	3.5 %	221	3.2 %
Verse of gekoelde vis (andere dan visfilets)	13.339	31.2	492	21.6 %
Bevroren vis (andere dan visfilets)	3.200	7.5 %	304	4.4 %
Visfilets	3.078	7.2 %	553	8.0 %
Bewerkte vis	995	2.3 %	351	5.1 %
Schaaldieren	5.197	12.1 %	1.530	22.2 %
Weekdieren	900	2.1 %	126	1.8 %
Bereiding. en conserven	6.683	15.6 %	963	14.0 %
Bereidingen en conserven van schaal- en weekdier.	6.022	14.1 %	1.319	19.1
TOTAAL	40.921	95.6 %	6.860	99.5 %
Vismeel	1.878	4.4 %	33	0.5 %
ALGEMEEN TOT. 92	42.799	100 %	6.893	100 %
ALGEMEEN TOT. 91	48.009		7.722	
VERSCHIL 92-91	- 10.9 %		- 10.7 %	
ALGEMEEN TOT. 90	53.232		7.551	
VERSCHIL 92-90	- 19.6 %		- 10.7 %	

□ BRON: Nationaal Instituut voor Statistiek

DE BIJZONDERE RAADGEVENDE Commissie voor de Visserij zette de in- en uitvoercijfers van visserijprodukten vorig jaar op een rijtje. Daaruit blijkt dat de invoer op hetzelfde peil blijft van 1991, maar dat de uitvoer met ruim tien procent is afgenomen. De internationale handel is voor de sektor geen onbelangrijke bezigheid. Ons land voert immers voor 26 miljard frank aan visserijprodukten in en voor bijna zeven miljard uit.

Invoer

Na jaren van min of meer belangrijke aangroei daalde het invoerpakket van vis- en visserijprodukten (met inbegrip van zoetwatervis) in 1991. Dit gebeurde voor het eerst sinds zes jaar. De daling zette zich in 1992 niet verder door. Ook de invoerwaarde stagneerde. Het is duidelijk dat het hier gaat over meer dan de vissoorten die door de eigen vloot worden aan-gevoerd.

Het prijs-gemiddelde van alle inge-voerde vissoorten (exklusief vismeel) daalde van 157 frank in 1991 tot 151 frank vorig jaar. Op basis van de ge-middelde prijzen werden enkel de verse en bewerkte visduurder. In alle andere categorieën (zie tabel) trad een prijsdaling op.

Behalve de invoer van vis- en visse-rijprodukten voor menselijke kon-sumptie werd ook nog een belangrij-ke hoeveelheid vismeel uit het bui-tenland betrokken.

Met inbegrip van vismeel steeg de totale Belgische invoer van vis- en visserijprodukten vorig jaar tot 211.162 ton (+ 1 %) voor een globale waarde van 25, 8 miljard frank (- 0,8 %).

Uitvoer

Niet alleen goedkopere invoer, ook de prijs voor de uitgevoerde produkten lag doorgaans lager. Alleen bevroren vis, visfilets en weekdieren noteerden hoger. Het algemeen prijs-gemiddelde bleef behouden op 161 frank per ki-logram. Het uitvoervolume daalde tot 42.799 ton (- 10,9 %) en de uitvoer-waarde, 6,9 miljard frank, moest on-geveer evenveel naar omlaag (-10,7 %).

De gemiddelde prijs van de uitge-

voerde produkten ligt hoger dan de gemiddelde invoerprijs omdat het Belgische uitvoerpakket grotendeels fijnere visserijprodukten van hoge kwaliteit omvat, waarvoor in het buitenland nog steeds veel belangstelling bestaat.

Uit bijgaande cijfergegevens (zie nogmaals tabel) blijkt dat de categorie verse en bevroren vis verreweg de belangrijkste exportcomponent is (32 % van het volume). Ruim twee derden van de uitvoer binnen deze twee categorieën bestaat uit schol en tong. De uitgevoerde hoeveelheid vismeel is beperkt omdat de binnenlandse produktie van vismeel gering is. Het vermelde cijfer omvat bovendien hoofdzakelijk vismeel in transit. Onze export is voor negentig procent gericht op EG-lidstaten, waarbij Nederland en Frankrijk onze belangrijkste handelspartners zijn. (gw)

Bristol Kanaal ook dicht voor tong

Nadat het Bristol Kanaal en de visgrond zuidoost-Ierland (Icesgebied VIIh,j,k) in maart als gesloten werd voor de visserij op scholging het gebied nu ook dicht voor de tongvisserij. Wegens uitputting van het tongkwotum (60 ton) is de visserij op tong er vanaf 7 april tot het einde van het jaar verboden voor Belgische vissersvaartuigen.

Aanbesteding derde fase renovatie Oostendse vismijn

Het Oostendse stadsbestuur schreef de prijsaanvraag uit van de werken die deel uitmaken van de derde fase van de modernisering van de Oostendse vismijn.

Lot 1 omvat algemene bouwwerken en wegeniswerken, o.a. renoveren van een gedeelte van de loskaai en de overdekte rijweg over de volle lengte van de vismijn, ruwbouwwerkzaamheden voor een gedeelte van de vloerbekleding in de veilingshalle. Lot 2 behelst de aanleg van de industriële vloer, betonreparaties en schilderwerkzaamheden.

De opening van de inschrijvingen is voorzien op donderdag 3 juni

In- en uitvoer van visprodukten in cijfers

(met inbegrip van zoetwatervis en vismeel)

	INVOER		UITVOER	
	Gewicht (X 1.000 t.)	Waarde (miljoen fr.)	Gewicht (X 1.000 t.)	Waarde (miljoen fr.)
1979	152	10.683	34	2.052
1980	155	11.507	43	2.288
1981	156	12.428	52	2.691
1982	173	14.089	53	3.304
1983	162	15.721	74	4.424
1984	171	16.261	82	5.018
1985	170	16.912	52	4.952
1986	174	18.584	37	5.607
1987	176	19.366	42	6.255
1988	176	20.817	42	6.335
1989	201	23.230	46	7.213
1990	214	24.711	53	7.551
1991	209	26.076	48	7.722
1992	211	25.858	43	6.893
INDEX	%	%	%	%
1979	100	100	100	100
1990	141	231	156	368
1991	137	244	141	376
1992	139	242	126	336

BRON: Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, BRC voor de visserij

Verdienstelijkse reders in Nieuwpoort

TIJDENS DE JONGSTE vergadering van de Nieuwpoortse Vissers-havenkommissie werden de namen van de verdienstelijkste reders van het dienstjaar 1992 bekend gemaakt. Zij worden door het stadsbestuur gehuldigd na de jaarlijkse plechtigheid aan het vissersmonument op Pinkstermaandag 30 mei.

De laureaten

□ de N.555 Valentino van Rederij Dawenda (Albert Deramoudt en Hugo Mollet) behaalde net als het vorige jaar de hoogste gesomming in de categorie garnaalvissers.

□ de N.95 Jonas van Rederij Vanderbeken-Louagie (Luc Louagie en Gerry Vanderbeken) in de categorie vaartuigen van minder dan 250 pk.

□ de N.408 Speranza van Rederij Colette (Noël Kiekens) in de categorie vaartuigen van 251 tot 299 pk.

□ de N.723 Pallieter van Rederij Gerard en Puystiens, nu NV Pallieter (Alain Aesaert en Arnel Vanthuyne) in de categorie 300 pk.

□ N.75 Sarvy van reder Alain Rathé werd net als de vorige drie jaren met de grootste jaarbesomming in Nieuwpoort uitgeroepen tot algemeen laurcaat 1992.

SES-ferry van Polyship Oostende

een snelle catamaran op

HET EERSTE Surface Effect Ship (SES) Manto, ontworpen en gebouwd door de Oostendse scheepswerf Béliard-Polyship, een gefilialeerde dochter van Mercantile-Béliard, ging twee weken geleden te water. De tewaterlating gebeurde zonder genodigden. Op 2 juni wordt de Manto officieel gedoopt.

De Manto is de eerste en kleinste catamaran met luchtkussen-effekt in een reeks van vijf, te bouwen in opdracht van de Belgisch-Griekse joint-venture Sea Flight International NV, waarin Polyship, Gimvindus en het Griekse ATS ieder voor één derde aandeelhouder zijn. Na afwerking worden de vaartuigen gecharterd door de Griekse scheepvaartmaatschappij Advanced Technology Cruises (ATS) uit Piraeus om ze in te zetten tussen de Italiaanse havenstad Brindisi en de de Griekse eilanden Patras, Kefalonia, Paxoi en Corfu.

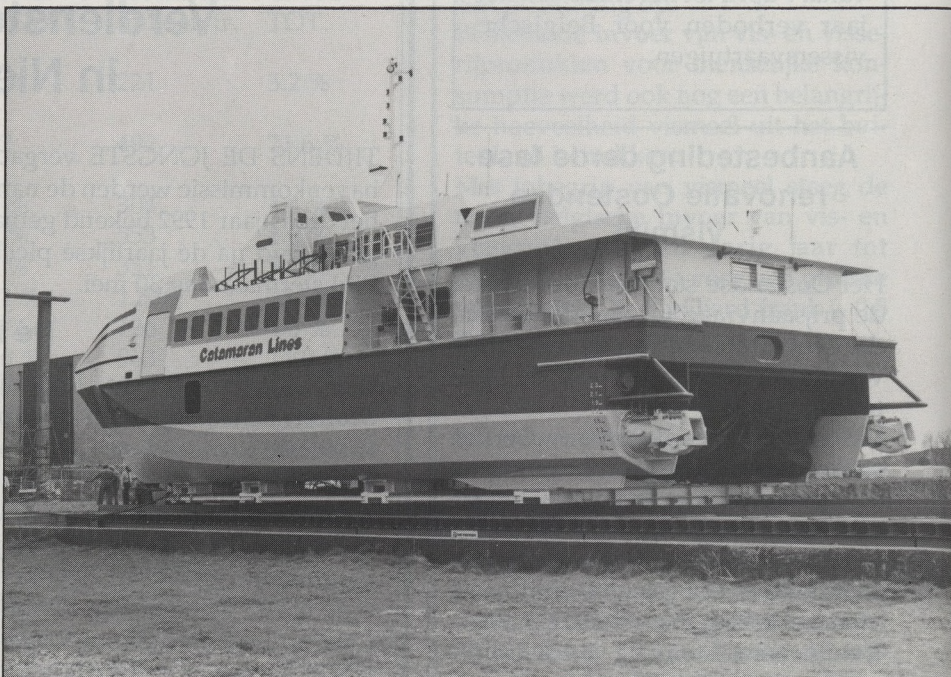
Polyship ontwikkelde de voorbije drie jaren de plannen voor de bouw van een reeks snelle luchtkussenvaartuigen in komposietmaterialen (met glasvezels versterkt polyester). Met dit materiaal werd ruimschoots ervaring opgedaan tijdens de bouw van de tien polyesterrompen voor de nieuwe tripartite mijnenvegers van de Belgische Zeemacht. Oorspronkelijk ging Polyship scheep met de Britse groep Cowes Express, een maatschappij die een veerdienst tussen het eiland Wight en het vasteland uitbaat, maar de samenwerking ging niet door. Het heeft dan ook wat tijd gevergd vooraleer nieuwe investeerders, letterlijk en figuurlijk, in de boot stapten.

Scheepskrediet

Het eerste exemplaar, de Manto, is net geen 30 meter lang en biedt plaats aan 199 passagiers in een volledige geklimatiseerde ruimte. Twee Deutz-MWM dieselmotoren van 1.680 kW (2.285 pk) en een set hulpmotoren



Vooraanzicht van de Manto tijdens de tewaterlating op vrijdag 23 april. (Foto gw)



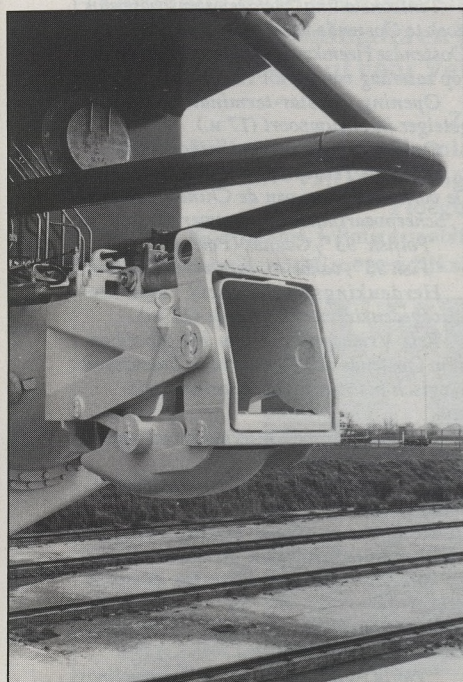
Achteraanzicht van de Manta. Eenmaal te water zijn de twee waterjets niet meer zichtbaar. (Foto gw)



luchtkussens

leveren de energie voor de vorming van een luchtkussen in de ruimte tussen de twee rompen en de voeding van de waterjets die het vaartuig voortstuwen. De Manto haalt een snelheid van 45 knopen (ca 85 km/u.) in beschermde waters als de Straat van Otrante en zal ongeveer 250 miljoen kosten. De konstruktie is te licht en te kort voor gebruik op de Noordzee. Toch staan enkele proefvaarten op zee op het programma en uiteindelijk zal het vaartuig op eigen kracht naar Griekenland varen.

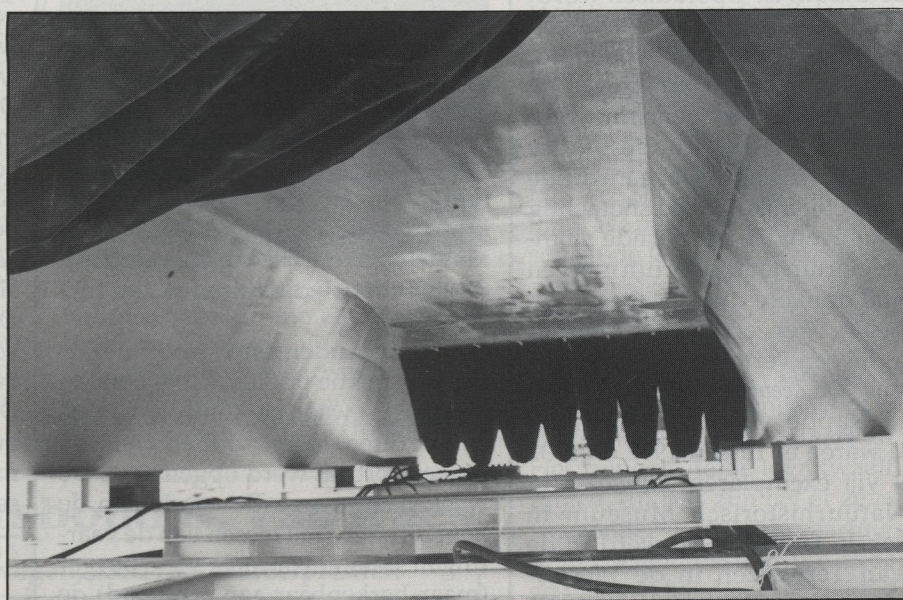
Momenteel worden de eerste proefvaarten in het zwaardok en op het Kanaal Brugge-Oostende uitgevoerd. Ondertussen is in de konstruktiehal van Polyship reeds gestart met de bouw van het casco voor een tweede SES-ferry, de Alexandros, die enkele meters langer wordt dan de eerste. De levering van de eerste twee vaartuigen is gepland voor juni en december. Polyship bouwt alvast nog een derde exemplaar. Wat de vierde en de vijfde SES-betreft stelt zich nog een probleem rond de financiering. Voor de bouw van de vaartuigen wordt immers beroeps gedaan op scheepskrediet. (gw)



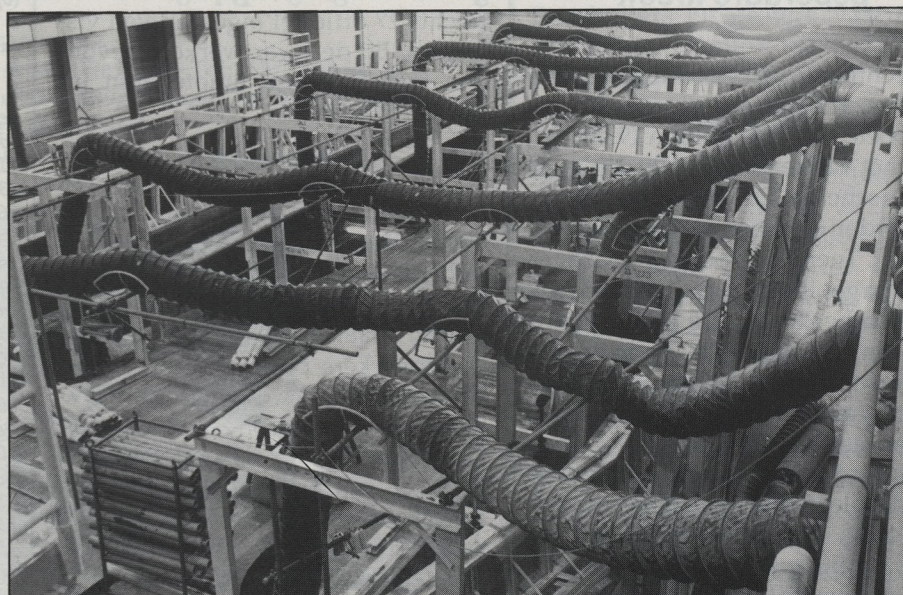
Een van de beweegbare waterjets die de SES-ferry voortstuwen en richting geven. (Foto gw)

TECHNISCHE KENMERKEN

- Lengte o.a.	29.6 m.
- Breedte	10.8 m.
- Passagiers	199
- Bemanning	6
- Brandstoftank	10.000 l.
- Drinkwatertank	1.200 l.
- Motoren (2)	1.680 kW
- Waterjets	3.360 kW



De ruimte tussen de twee rompen van de catamarankonstruktie, afgesloten met rubberen schorten, waarin een luchtkussen ontstaat dat het vaartuig een hovercraft-effekt geeft. (Foto gw)



De opstelling waarin het casco voor de tweede SES-ferry Alexandros in aanbouw is. (Foto gw)

Zeldzame gehoornde slijmvis gevangen

Danny Gevaert, ex-eigenaar van de de Z.519 en O.32, ving als sportvisser een *gehoornde slijmvis* ter hoogte van de nieuwe strekdam in Zeebrugge. Het zeldzame visje, amper 12 centimeter lang, werd zaterdag 17 april gevangen in een fuik overgebracht naar een zeeaquarium van de hengelsportwinkel Eria in Zeebrugge. De gehoornde slijmvis (*parablennius gattorugine*) is een rotskustbewoner die tot 30 cm lang wordt en bij ons zeer zeldzaam is. Sporadisch wordt wel eens een exemplaar gevangen rond een golfbreker of havenhoofd. De vis behoort tot de familie van de slijm(kop)vissen, zo genoemd omwille van de talrijke onderhuidse slijmkanalen in kop en lichaam die de weinig apetijtelijke vis een snotachtig uitzicht geven. De gehoornde slijmvis is geelbruin tot roodbruin met een zevental donkere dwarsstrepen. Boven beide ogen en op het neusgat draagt hij een vertakte tentakel. Volgens "De Zeevissen van België" van Guido Rappé en Eddy Enneman (1988) waren er tussen 1912 en 1937 slecht vijf exemplaren aanwezig in het Natuurhistorisch Museum in Brussel. In januari 1990 werd in de Pas van Terneuzen in de Westerschelde ook een gevangen gehoornde slijmvis gesignaleerd.

Belgische sportduiker vangt peperdure kreeft

De rechtbank van Zierikzee veroordeelde een Belgische sportduiker tot een boete van 500 gulden (9.000 fr.) voor het vangen van een kreeft in de Oosterschelde. De duiker en zijn gezin werden door een politiepatrouille betrapt. Toen ze de politieboot zagen naderen gooide de duiker neten kreeft terug in het water. De politie stelde toch een proces-verbaal op en de duiker moest voor de kantonrechter verschijnen. Aanvankelijk was tegen beiden een boete van 2.000 gulden gevorderd, maar de rechter veroordeelde alleen de sportduiker voor de verboden kreeftenvisserij tot een boete van 500 gulden. De overige 1.500 gulden blijven echter verschuldigd als de sportduiker zich nogmaals aan gelijkaardige feiten schuldig maakt.

43 zwartwerkers betrapt in vismijnen

Een aktie van de Arbeidsinspektie in de Oostendse vismijnin de nacht van zondag op maandag 5 april bleef niet zonder resultaat. Niet minder dan 28 aanwezigen zullen zich moeten verantwoorden voor sluikwerk. De week voordien leverde een gelijkaardige aktie in de Zeebrugse vismijn 15 illegale werkers op.

Het is een publiek geheim dat er in de vismijnen *wat bijverdiend* wordt. Door de teruggelopen aanvoer laat de werkloosheid bij de erkende vislossers zich echter steeds sterker voelen. Dat de zwartwerkers ongestoord hun gang kunnen gaan zet al een tijdje kwaad bloed. Een vorige aktie van de arbeidsinspektie in november vorig jaar leverde weinig resultaat op omdat de meeste illegale arbeidskrachten zich tijdig uit de voeten konden maken. Het lag voor de hand dat het niet bij dit optreden zou blijven.

Enkele maanden later sloeg de arbeidsinspektie opnieuw toe. Eerst in Zeebrugge waar na controle van de aanwezigen tegen vijftien mensen proces verbaal werd opgemaakt. De week daarop was Oostende aan de beurt. Tijdens het lossen van de vaartuigen sloten rijkswachters in burger (maar herkenbaar aan armband) de vismijn hermetisch af. De arbeidsinspektors kontroleerden alle aanwezigen en stelden vast dat 28 mensen niet in orde waren met de arbeidsreglementering, daartegenover stonden slechts 27 officieel ingeschreven vislossers. Bij de zwartwerkers bevonden zich heel wat ambtenaren uit openbare besturen.

Menens

De Sociale Inspektie, de Inspektie der Sociale Wetten en de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening van het distrikt Brugge zijn de laatste tijd bijzonder actief, waarbij de opsporing van zwartwerkers centraal staat. Zowel de persoon in kwestie als de werkgever riskeren hierbij zware sankties. De opdrachtgever riskeert een geldboete en een forfaitaire aanslag van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid van 60.000 frank. Werklozen of genieters van andere sociale vergoedingen lopen een schroving op en de zullen wellicht aan de terugvordering van bepaalde vergoedingen wegens sociale fraude niet ontkomen. Gaat

het om de tewerkstelling van illegaal in het land verbijvende vreemdelingen, dan worden verzachtende omstandigheden voor illegale arbeid uitgesloten. De bestraffing voor de werkgever bedraagt dan minimaal 600.000 fr. en hij moet eveneens de repatriëringskosten van de illegale vreemde werknemer betalen. De mogelijkheid tot sluiting van het bedrijf, staking van de werkzaamheden en het in beslag nemen van goederen betrokken bij het misdrijf kunnen volgens het onlangs goedgekeurde wetsvoorstel eveneens weerhouden worden.

De regering heeft onlangs strenge maatregelen aangekondigd voor de beteugeling van het zwartwerk. De Arbeidsinspektie krijgt bijkomend personeel — zestien 'vliegende ploegen' — dat ze enkel mogen houden als ze ook effectief resultaten boeken. Opmerkelijk is dat de regering nu al voorziet dat er dit jaar minstens 10.000 zwartwerkers 'gepakt' zullen worden. De versterking van de controles op zwartwerk kadert in de besparingsmaatregelen in de werkloosheidssektor.

Aktiviteitenkalender voor Vissers

MEI 1993

- 1-15 Tentoonstelling "Het zeewetenschappelijk onderzoek te Oostende van 1843 tot heden", museum Oostendse Heemkring De Plate, Wapenplein (open op zaterdag van 10 tot 12 u.)
- 6 Opening Seastar-terminal en nieuwe aanlegsteiger in Nieuwpoort (17 u.)
- 8 Opendeurdag Zeevisserijschool Heist
- 8 Opening Tentoonstelling "Scheve schepen. De vormenrijkdom van de Chinese scheepsbouw", Scheepvaartmuseum, Antwerpen
- 11-14 "Polfish '93", Gdansk (Polen)
- 13-16 "Fish 93", vakbeurs voor vis in Helsinki
- 16 Herdenkingsplechtigheid aan het Vindictivegedenkteken in Oostende (11 u.)
- 16 Reis Vriendenkring van het Noordzee-aquarium Oostende naar Aquarium Dubuisson en Zoologisch Instituut van de universiteit van Luik
- 16-18 "Seafood Europe", internationaal seafood salon in Utrecht (Nederland)
- 20-22 1ste Oost-West Visserijkonferentie in St.-Petersburg (Rusland)
- 20-23 53ste "International Fishing Fair" en 12de "Mariculture Exhibition" in Ancona (Italië)
- 21-23 Folkloristische Havenfeesten Blankenberge
- 25 Aankomst eerste vaatje 'Hollandse Nieuwe' in Scheveningen (Ned.)
- 26-28 "World Aquaculture '93" in Torremolinos
- 27 Officiële opening "Weekend Landbouw & Visserij", Feestzaal vismijn (17 u.)
- 28-31 Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort

Rijkspolitie legt tiental vaartuigen uitvaart- en visverbod op

Verdrag uit 1843 houdt Scheldevissersvloot binnen

De Scheldevissersvloot mag in de Westerschelde geen enkele tong meer vangen. Voor dat visverbod beroept de Nederlandse overheid zich op een oud verdrag uit 1843.

De problemen met de Rijkspolitie begonnen enkele weken geleden toen een verdrag uit 1843 over de bevissing van de Westerschelde werd opgediept. Dit verdrag bepaalt dat een Belgische riviervisser enkel spiering, ansjovis, kreukels en garnalen mag ophalen.

Breskens

De thuishaven van het grootste deel van de Scheldevissersvloot is Breskens waar doorgaans ook verkocht wordt. Het gaat om circa anderhalf dozijn kleine vaartuigen waarvan het registratienummer verwijst naar Antwerpen, Boekhoute, Kieldrecht of Rupelmonde (voordien ook uit Doel, Lillo en Zandvliet). De echte Boekhou-



De BOU 11 Exodus van Patrick Vantorre uit Damme en de BOU 31 Heidi van Erik Hooft uit Torhout, twee vaartuigen waarvan reeds verschillende keren de vangsten in beslag genomen werden. (foto gw)

tenaars zijn de laatste jaren in de minderheid geraakt. Steeds meer vaartuigen kwamen in handen van vissers en gewezen sportvissers uit de kustprovincie en worden in Nederland als *semi-beroepsvissers* omschreven.

Bij de hervorming van de Europese visserijvloot werd een onderscheid gemaakt tussen de *zeevisserij* en de *riviervisserij*. Een gedeelte van de Belgische vloot, vooral Boekhoute vaartuigen, kreeg van Nederland toelating om onder Belgische vlag onbeperkt op de Westerschelde op tong en garnaal te vissen.

Voor de Scheldevloot bestaat een onderscheid tussen vaartuigen die *van Antwerpen tot aan de oude buitengaatslijn (het Schelde-estuarium, tot aan de lijn Cadzand-Westkapelle)* mogen vissen en de later door Verkeerswezen geregistreerde *Schelde-vaartuigen die niet verder mogen lopen dan de nieuwe buitengaatslijn (Breskens-Vlissingen)*. De indeling van de vaartuigen in een categorie die binnengaats of buitengaats mogen vissen dateert uit 1988. Het "vlootje" telde toen twaalf vaartuigen, dit jaar zijn het er zeventien, waaronder slechts drie vaartuigen die in het Schelde-estuarium actief mogen zijn. Het dient gezegd dat de vissers de scheidingslijnen niet altijd respekterden, een situatie die de Nederlandse autoriteiten stilzwijgend gedoogden. De jongste tijd is daar echter verandering in gekomen. Zelfs Eurokotters en grotere vaartuigen worden nu resoluut uit de Scheldemonding geweerd.

Spanning

Enkele weken geleden begonnen de problemen. Niet met de AID, maar met de Nederlandse Rijkspolitie te water. Eerste slachtoffer was de BOU.11 Exodus van Patrick Vantorre uit Damme. Zaterdag 25 april werd opnieuw een vaartuig aan de kant gehouden waarvan de vangst in beslag genomen werd. Toen kwam het bewuste verdrag uit 1843 boven water en het Antwerpse Bestuur van het Zeewezen kon het bestaan ervan niet weerleggen (de Dienst voor Zeevisserij is hier geen betrokken partij). Intussen is de spanning nog toegenomen nadat ook de vangsten van enkele andere vaartuigen in beslag werden genomen en enkele netten waarvan

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 3234 91 - Fax 059 / 33 05 50

Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

Ploegbazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Pourquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07

Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



40

40

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

Foto onder: Reeds twee weken liggen een tiental Belgische vaartuigen in Breskens aan de kant. We herkennen v.l.n.r. BOU 11 Exodus, BOU 4 Astrid, BOU 139 Bolleke, A 149 Jim, BOU 132 Fransje en BOU 151 Serena (foto gw)



de mazen te klein waren, althans volgens de Rijkspolitie, werden door-gesneden.

Aanleiding voor het open konflikt is wellicht te zoeken in de vrijheid die de Belgische vaartuigen op de Schelde genieten. De Nederlandse vissers moeten ofwel over een *garnaalvergunning* of een *visvergunning* beschikken. Zij moeten zich aan hun *individueel vangstkwtum voor gekwoteerde vissoorten* houden en een logboek bijhouden.

Interpretatie

Volgens de Rijkspolitie te Water van Terneuzen trachten de Belgische vissers de Nederlandse visserijwetgeving te omzeilen. De Belgische vissers van hun kant voeren aan dat de Westerschelde internationaal water is waar geen kwotabeperkingen van kracht zijn. Ook zij baseren zich op een Belgische-Nederlandse traktaat uit 1843. Volgens de Nederlanders slaat dit verdrag alleen op goedkopere vissoorten als ansjovis, bot, garnalen, schar en sprout en verbiedt het het gebruik van boomkorren. Tong en kabeljauw vallen buiten het traktaat, waarin bovendien expliciet staat dat de Belgen zich aan de Nederlandse regels moeten houden.

Volgens de Rijkspolitie behoort de Westerschelde tot de Nederlandse kustwateren. Bij controle bleek dat

sommige Belgische vaartuigen niet eens beschikken over een vergunning voor het uitoefenen van de kustvisserij.

Broodroof

De garnaalvisserij op de Westerschelde is in deze periode van het jaar niet rendabel. De Scheldevisseren jagen dan ook vanaf februari-maart op tong. Wanneer het verbod gehandhaafd blijft, betekent dit gewoon het einde van de Belgische Scheldevisserij. Intussen liggen een tiental vaartuigen met algemeen visverbod aan de ketting in de haven van Breskens, waardoor vijftientig tot dertig mensen hun werk en broodwinning verliezen. Niemand weet hoe lang de Rijkspolitie het been stijf zal houden. Als overleg geen oplossing biedt, ziet de toekomst er erg somber uit voor deze vissers. Hun categorie vaartuigen komen, op twee uitzonderingen na, niet in aanmerking om de zeevisserij te bedrijven. Het blijft dan ook uitkijken hoe de zaak verder evolueert. De Boekhoutenaars zijn ervan overtuigd dat het er de Nederlanders om te doen is de Belgen uit de Westerschelde te verdrijven. De eigenaars van de BOU.136 en de nagelnieuwe A.149 hebben hun vaartuig, ondanks het uitvaarverbod, in het holst van de nacht naar Zeebrugge overgebracht. Een juridische adviseur moet nu een

uitweg zoeken voor de moeilijke situatie waarin de Scheldevloot verkeert. (gw)

"Andere" vaartuigen

Naast vaartuigen ingeschreven onder de registratieletter van Zeebrugge, Oostende, Nieuwpoort of Blankenberge zijn er ook nog zeven "andere" vaartuigen die tot de Belgische zeevisserijvloot behoren.

Het gaat om de BOU.24 Beatrix (275 pk), BOU.201 Adriana-Maria (299 pk) en de BOU.319 Zeldenrust (1.200 pk). Deze vaartuigen hebben helemaal geen uitstaans met de zogenaamde Boekhoutse of Scheldevloot. Het zijn zeewaardige vaartuigen die over de nodige vergunningen en licenties beschikken om de zeevisserij te bedrijven. Twee van de drie genoemde vaartuigen zijn eigendom van Belgische (postbus)rederijen, varen dus onder Belgische vlag en vissen op onze kwota. In werkelijkheid zitten de eigendomstitels goed vergrendeld in Nederland.

Ook de A.2 Nancy (290 pk) en de A.9 Stern, de laatste tijd regelmatig in Oostende of Zeebrugge aan de afslag, en de K.13 Morgenster (296 pk) zijn eveneens ondergebracht in de categorie "anderen" waarin onlangs ook de K.8 Aquarius (299 pk) werd opgenomen.

De Scheldevisserstvloot

(toestand einde maart 1993)

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

NR	NAAM	BOUW- JAAR	LENGTE O.A.	TONNE- MAAT	PK	
BOEKHOUTE						
BOU.4	Astrid (T. Van Wijnsberghe, Assenede-Boekhoute)	1982	13.85	15.67	108	staal
BOU.6	Anja (NV Amodytes, Knokke-Heist)	1930	16.62	29.79	140	staal
BOU.7	De Enige Zoon (K. Verschraegen, Assenede-Boekhoute)	1985	16.67	57.00	298	staal

KIELDRECHT

K.8	Aquarius (K. Praet, Kieldrecht-Beveren)	1967	21.91	56.00	299	staal
-----	--	------	-------	-------	-----	-------

(05.02.93 overgegaan van Scheldevloot naar zeevisserijvloot)

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

ANTWERPEN

A.17	Snip (Visserij Stern NV, Antwerpen)	1930	9.78	5.00	96	staal
A.18	Ingrid Olovia (R. de Raeymaekers, Borgerhout)	1957	15.11	29.00	160	hout
A.140	Hagar (M. Lauwers, Aartselaar)	1957	18.50	38.25	230	hout
A.147	Tuimelaar (E. Van Raemdonck, Tielrode)	1991	9.36	6.00	120	staal
A.149	Jim (R. Claeys, Zeebrugge)	1992	12.15	24.00	155	staal

BOEKHOUTE

BOU.11	Exodus (BVBA Exodus, Boekhoute/Patrick Vantorre, Damme)	1931	18.62	32.00	240	staal
BOU.28	Annie (H. Buysse, Blankenberge)	1932	16.19	28.67	120	staal
BOU.31	Heidi (ex-B.601 Van Maerlant) (BVBA Zeevisserij Hooft, Torhout)	1962	17.00	28.00	135	hout
BOU.132	Fransje (H. Buysse, Blankenberge)	1984	9.99	7.00	60	staal
BOU.133	Saetinge (J. Quintelier, Waasmunster)	1975	13.29	14.00	125	staal
BOU.136	Hurricane (ex-Z.447 Hurricane)	1968	17.12	42.25	195	hout
BOU.139	Bolleke (D. Van Der Veen, Blankenberge)	1987	9.80	13.00	155	staal
BOU.151	Serena (ex-BOU.10 Serena)	1984	10.85	17.00	185	hout

RUPELMONDE

R.21	Twee Gebroeders (U. Vanden Troost, Kruibeke)	1932	12.84	23.21	160	staal
------	---	------	-------	-------	-----	-------

TELEX - TELEX - TELEX - TEL

□ De Z.123 Eldorado is een trouwe klant geworden in de Oostendse vismijn. De plankenvisser, die zich de voorbije jaren niet in Oostende liet zien, kwam er dit jaar al vijf keer verkopen. □ De werkzaamheden aan de nieuwe Z.54 De Bounty, in aanbouw bij De Graeve in Zeebrugge, gaan op een laagpitje door. □ Renaud Diesel reviseerde de ABC-driecilinder van de N.723 Pallieter. Ook de keerkoppeling en schroefas van de N.58 Pascin werd onder handen genomen. □ Hetzelfde Oostendse bedrijf zorgde voor een volledige revisie van de zestrommellier Brusselle op de Z.207 Permeke. □ BSM in Breskens voerde reparaties uit aan de N.22 Zeester. □ Padmos in Bruinisse haalde de schroefas van de Z.548 Flamingo uit de koker om aan een grondige controle te onderwerpen. □ Op de scheepwerf Valcke in Zeebrugge kreeg de Z.76 Zeejager een onderhoudsbeurt en een nieuwe verflaag, terwijl ook herstellingen werden uitgevoerd aan schroef en roer. □ B.601 Van Maerlant en Z.34 Northern-Sky, twee "Belgische" vaartuigen, verkochten naar gewoonte in Nederlandse afslagen. De voorbije weken was dat o.m. in IJmuiden en Scheveningen. □ Hetzelfde geldt voor de BOU.201 Adriana-Maria en de O.229 Liberty die doorgaans in Colijnsplaat markten. □ Ook de O.349 Wilma mogen we aan het lijst van "Belgen in Nederland" toevoegen. De kleine hektreiler verkocht opnieuw in IJmuiden. □ Belgische vaartuigen waren er in Lauwersoog. □ In Breskens zorgden vaartuigjes uit Boekhoute, Nieuwpoort en Zeebrugge voor garnaalaanvoer. □



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

*samen mikken
op de markt
van morgen!*

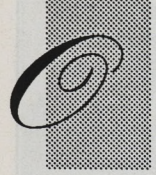
**ZV-koeltransport: vanuit 10 Europese
havens aan redervriendelijke condities**

nv Zeebrugse Visveiling

Vismijnstraat 12 te B-8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 41 20 — telex: 82120 Afslag B — Fax 050 / 54 50 18

Dringend gevraagd: havenmanager

Vlaamse regering komt met geld over de brug voor renovatie Oostendse haven

FFICIEEL IS ER nu ook geld beschikbaar voor de renovatie van de Oostendse haven. In eerste instantie voor de werken in de voorhaven, een supplementaire roro-terminal aan de Diepwaterkaai en de onteigening op de wijk Sas-Slijkens. De Vlaamse regering verklaarde zich ook principieel akkoord met de bouw van een nieuwe zeesluis in het kader van een tienjarenplan. Niet onvoorwaardelijkechter, Oostende moet zo snel mogelijk een *havenmanager* aanstellen en een *managementteam* op de been brengen.

DE TOEGEZEGDE CENTEN moeten in de eerst plaats dienen voor de uitvoering van werken die niet ter discussie staan. De uitbouw van de voorhaven en de verplaatsing van de RYCO-jachthaven naar de *Halve Maan* vallen onder die noemer. Tegen de aanleg van een zeesluis (voor schepen tot 10.000 ton?) weerhoudt de Vlaamse regering geen principiële bezwaren meer. Andere onderdelen van het renovatieplan moeten nog nader bekeken worden. Het gaat om de ontwikkeling van de achterhaven, het uitdiepen van het Kanaal Oostende-Brugge tussen Oostende en Zandvoorde, het (gedeeltelijk) dempen van twee handelsdokken en het verplaatsen van de Slijkensesteenweg. De oplossing voor de problematische verkeerssituatie door de aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen het Kennedyrondpunt (autosnelweg) en het kruispunt De Bolle wordt nu bij het havendossier gevoegd.

Omstreden

De regering heeft blijkbaar de sociaal-ekonomische impact van de renovatie van de haven aanvaard en/of geeft toe dat de Oostendse haven te lang verstoken bleef van overheidssteun

en nu recht heeft op een inhaalbeweging. De haven- en maritieme sektor is de belangrijkste werkverschaffer in Oostende. In de haven zijn tweeduizend mensen rechtstreeks tewerkgesteld en onrechtstreeks komen daar nog eens zeventienhonderd werkplaatsen bij. De goedkeuring van het havendossier liep echter niet van een leien dakje. De *Vlaamse Havenkommissie* had maanden nodig om een advies te formuleren. Dat gebeurde zonder de instemming van de vertegenwoordigers van de werkgeversfederatie VEV. Deze ging akkoord met de renovatie van de voorhaven, maar de miljardeninvestering in een nieuwe zeesluis (kostprijs vier miljard) werd als een geldverspilling afgewezen.

De VEV-krant *De Financieel Economische Tijd* zorgde in haar editoriaal dat daags voor de beslissing moest vallen verscheen, voor stemmingmakkerij. Liep de beslissing hierdoor een week vertraging op? Onder de titel *Miljarden voor Oostende* volgde een niet mis te begrijpen aanval op de geldstroom naar Oostende. Wij citeren: "Op papier is met dat meerjarenplan een totale investering gemoeid van 7.205 miljoen fr. Maar dat zal nog moeten blijken." En verder: "Van de genoemde 7,2 miljard fr. gaat evenwel meer dan 6,3 miljard op 87,5 procent, naar de achterhaven: 3,9 miljard voor een sluis, 1.205 miljoen fr. voor ontwikkeling van een achterhaven en 1,2 miljard voor wegenaanleg. Alle deskundigen buiten Oostende zijn het erover eens dat een achterhaven in Oostende als maritiem gebied nauwelijks een toekomst heeft. Zeker niet met meer variabele alternatieven bij de hand als Zeebrugge, Gent en Antwerpen." Nog even verder: "De zeesluis wordt gebouwd voor schepen die geladen een diepgang hebben van minimaal 9 meter. De op dit ogenblik in Oostende toegestane diepte is hooguit 7,4 m bij hoogwater. Om desluis ophaar volle capaciteit te benutten zal met andere woorden in zee fors gebaggerd moeten worden. In de voorziene

7,2 miljard is nergens sprake van baggerkosten."

"Na het precedent 'Zeebrugge' komt er aan de kust een nieuw project, dat indruist tegen elk gezond verstand" . . . "Het zal wel geen toeval zijn dat de beslissing omtrent zowel Zeebrugge (ten tijde van de Kommissie-Verschaeve) als Oostende genomen wordt door een minister van openbare werken (nvdr: Kelchtermans) van dezelfde politieke partij. De conclusie kan dan ook alleen maar zijn dat het renovatieplan voor Oostende niets meer dan louter elektorale motieven moet dienen." Einde citaat.

Havenbestuur

De Vlaamse regering zette wel het licht op groen voor de uitvoering van het renovatieprogramma, maar blijft op de vlakte over de uitbouw van de achterhaven. Wat de verbinding tussen de voor- en achterhaven/hinterland betreft, met name de kostelijke sluis, is de regeringsmededeling minder duidelijk. Gesteld wordt dat zo snel mogelijk de optimale technische en ekonomische capaciteit moet bepaald worden. Precieze cijfers over de omvang en de kostprijs van de sluis vielen dus niet te noteren. Uit het dossier van de *Vlaamse Havenkommissie* is bekend dat het om een totale investering van ruim zeven miljard gaat, waarvan meer dan zes miljard niet voor investeringen in de voorhaven bestemd is. Over de noodzaak van een zeesluis en de mogelijkheden van de achterhaven bestaat geen eensgezindheid.

Duidelijker was het standpunt van de Vlaamse regering inzake het havenbeheer waarvoor duidelijke voorwaarden gesteld worden. Er moet een *managementteam* en een *havenmanager* aangesteld worden. Deze laatste krijgt de opdracht om zowel de technische uitwerking als de commerciële strategie van het renovatieplan uit te werken. Het managementteam moet werk maken van de oriëntering van de renovatieplannen en een concept ontwerpen voor de ontwikkeling van de achterhaven.

Weerwerk

De slag voor de verantwoorde modernisering van de Oostendse haveninfrastructuur is dus nog niet gewonnen. Zowel burgemeester Goekint, die zijn schouders onder het dossier zette, als de vakbondsorganisatie ACV zijn verheugd over de positieve beslissing

van de Vlaamse regering. Maar de beslissing zal niet overal in goede aarde vallen. Antwerpen en Gent vinden dat er teveel geld naar de verlieslatende haven van Oostende gaat en dat zij hierdoor prioritaire werken moeten uitstellen. De regeringsbeslissing om een belangrijke financiële tussenkomst te voorzien vanuit de budgetten van Economie (20 %), waardoor de investeringen niet volledig ten laste vallen van de *begrotingspost haveninvesteringen* zal de kritiek niet stelpen. De *Vlaamse Havenvereniging* (een groepering van de privé-sektor die drie zetels heeft in de Vlaamse Havenkommissie) vond voor de cruciale beslissing van de Vlaamse regering al dat de omschakeling van de haven van Oostende tot een autonoom en rendabel bedrijf ernstige problemen kan opleveren omdat er zoveel instanties bij betrokken zijn die wellicht allemaal een vinger in de pap willen behouden. Bovendien is de toekomst van Oostende nauw verbonden met het lot van de RMT. Negatieve resultaten moeten niet noodzakelijk de omschakeling naar een onafhankelijk havenbedrijf

in de weg staan. De privé-sektor is wel bevreesd voor dirigisme en bureaucrativering van de haven-economie.

Ook uit Antwerpse hoek kwam al heftige kritiek los. De promotoren van de haven van Oostende moeten dus nog niet op hun lauweren rusten. Er valt vast en zeker nog jarenlang weerwerk te leveren tegen ervaren lobbyisten uit de traditionele haven-middens. (gw)

**Het
eerstvolgende
nummer
van HVB
ligt in de
krantenwinkel
op
vrijdag 4 juni**

Trofee Jantje Geirnoaze

Door de *Nationale Dienst voor de Afzet van de Land- en de Tuinbouwprodukten (NDALTP)* werd voor de derde keer de trofee 'Jantje Geirnoaze' uitgedeeld. Deze trofee gaat dit jaar naar videocineast *Roger Claeys*, visventer *Louis Fryns*, viskweker *Robert Gabriël* en RTBF-journalist *Louis Willems*.

PVO: onderste grens

De vereniging die de promotie van de Oostendse vismijn organiseert (Promotie Visserishaven Oostende) heeft in een brief aan de Rederscentrale verklaard voorstander te zijn van het vastleggen van een onderste grens van 200 Belgische vissersvaartuigen

Op 15 april 11. overleed *Ben Gryson*, medepastoor te Heist. Hij was geen onbekende in de visserij. Van '61 tot '66 gaf hij les aan de visserijschool te Nieuwpoort, ook was hij verantwoordelijk voor het dopen van verschillende vissersvaartuigen.



Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

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



de maand in beeld



De Z.123 Eldorado vond de weg naar Oostende. De Zeebrugse plankenvisser verkocht intussen reeds een vijftal keer in de Oostendse afslag. Reder Daniel De Groot, reeds een viertal jaar eigenaar van het vaartuig, liet ook een onderhoudsbeurt uitvoeren bij de werf Industrielle

European Fish Centre Zeebrugge in gebruik

Vrijdag 30 mei werd voor het laatst geveild in de oude vismijn van Zeebrugge (foto omslag). Er zijn al konkrete plannen om de in 1948 opgetrokken gebouwen een toeristische nabestemming te geven. Op maandag 3 mei volgde de langverwachte ingebruikneming van de nieuwe veilhal in de achterhaven. Er was veel vis en er daagden ook veel kopers op, ondanks de talrijke moeilijkheden die aan de opening vooraf gingen. Het officieel gedeelte bleef beperkt door een korte toespraak. Meteen kon de eerste veiling van start gaan. De reders van de Z.99 en O.206 schonken de opbrengst van hun eerste kist tong en kreeftjes aan de Heistse visserij school De Golfbreker. Vishandelaar Christaens klokte af aan een prijs die een aardige financiële opsteker is voor de school. Na enige aarzelingen van de mobiele klok kon de veiling zonder problemen doorgaan. Naast de twee genoemde vaartuigen was er nog aanvoer van acht andere eenheden: Z.15, Z.48, Z.63, Z.97, Z.105, Z.127, Z.509 en Z.583. Daarnaast was er nog een ruim aanbod van buitenlandse aanvoer. In totaal 140 ton vis die een besomming van bijna 14 miljoen opleverde.

Voor het eerst kon iedereen de nieuwe vismijn in werking zien. Veel aandacht ging uit naar de nieuwe sorteermachine waarmee al tachtig procent van de scholaanvoer werd verwerkt. De vrijgekomen mankracht wordt ingeschakeld in de distributie.

In het visserijpark hebben zich al verschillende bedrijven gevestigd. Multinet opende haar deuren op 23 april (zie foto). De Vishandel André bouwde is vollop bezig aan de bouw van een nieuw bedrijfspand. Vishandel Gerrit volgt, net als het bedrijf Delille uit Maldegem en Daniels Visbedrijf. Ook toeleveringsbedrijven als Crevits, Fish Equipment, Zeebrugge Stores nemen binnen afzienbare tijd hun intrek in het European Fish Centre.



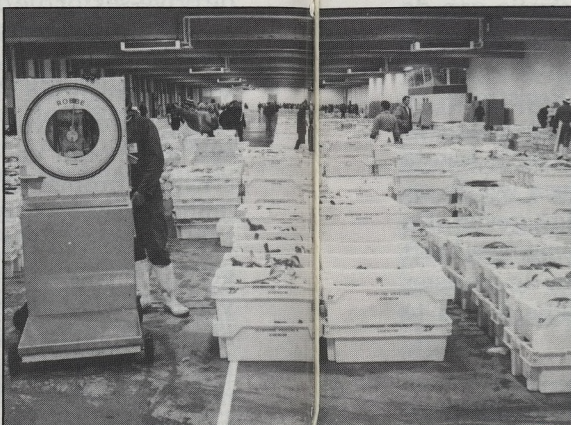
De Moby Clock liet het even afweten maar even later kon de eerste veiling ongestoord doorgaan.



De garnaalvangst van de Z.403, Z.474, Z.544 en Z.586 werden voor het eerst met de klok geveild.



Ook veel drukte aan de laadkaaien.



Waar de kisten machinaal gereinigd worden.



Multinet uit Oostende was een van de eerste bedrijven om in het EFC haar poorten te openen.

De Beroepsvereniging Hand in Hand Oostende vierde het 60-jarige bestaan van de organisatie die op 3 mei 1933 werd opgericht ter bescherming van de garnaalvisserij. Nu funktioneert Hand in Hand als sociaal- en boekhoudkundigkantoor voor de 32 aangesloten reders. Heel wat leden en hun partner woonden het gezellig samen zijn bij in het clubhuis van de RYCO.

De eerste vangst van de nieuwe Z.519 Rachel Sarah wordt vandaag vrijdag 7 mei in Zeebrugge verkocht. De voorbije weken maakte de nieuwe Eurokotter (lengte 22 meter, 300 pk) de nodige proefvaarten. Intussen is het vaartuig van Rederij White Horse BVBA (Adriaan Roose uit Brugge) met zijn Nederlandse bemanning vertrokken om vis te halen in de "noord".



In onderaanneming voor de Zeebrugse Scheepswerven NV wordt op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp het casco afgewerkt voor de nieuwe Z.474 (24 m.), een vervangingsvaartuig voor de Eurokotter Z.474 Argo van de groep Pauwaert uit Knokke-Heist. Intussen werd ook de kiel gelegd voor een gelijkaardig nieuw vaartuig voor reder Noël Kiekens, dit ter vervanging van de N.350 Colette die in juli 1991 aan de kade in Nieuwpoort zonk en intussen als ST.10 naar het Friese Stavoren verhuisde voor de visserij op garnaal en spiering op het IJsselmeer.

Voorzitter Charles Crops, Afg.-Beheerder Luc Decrop, Alg. Dir. Ostend Textiles Group Pierre Tack en William Lanssens van de nieuwe afdeling

Nieuw: de zonnewering aan de Oostendse vistrap, maar om de zonnestralen volledig weg te houden komen er nog parasols bij de pas.



Kleine visserij gestoord

Uit rapporten blijkt dat de kleine vissers op het IJsselmeer het minder goed stellen. Er komt in het meer minder vis voor, de spieringteelt is er vorig jaar mislukt en steeds maar groter wordende kolonies aalscholvers (op vis jagende vogels) kapen steeds meer vis weg voor de neus van de vissers weg.

De vissers willen de kolonies beperken, milieuorganisaties willen de vogels ongemoeid laten.

Rond het waddeneiland Terschelling stoort zandwinning de garnalenvangers. Daarbij komt nog dat seismografisch onderzoek in de Waddenzee de kleine visserij — en binnenkort de mosselvisserij die aan hun nieuw mosselseizoen beginnen — hindert. De *Nederlandse Aardolie Maatschappij* (NAM) voert van begin april seismisch onderzoek uit in de Waddenzee. De werken zullen 8 maanden duren. Tijdens het onderzoek worden de onderliggende steenlagen in kaart gebracht. Zo krijgt de NAM een beeld van de plaatsen waar aardolie of aardgas kan aanwezig zijn. Het opwekken van ondergrondse trillingen gebeurt o.m. via lichte springladingen. De door de verschillende aardlagen teruggekaatste trillingen worden geregistreerd door mikrofoonjes die vestigd zijn aan 4 kabels die met een tussenruimte van 300 meter op de zeebodem worden gevierd. De kabels zijn zo'n 2,5 km lang. De gebruikers van de Waddenzee (zowel visserij maar ook pleziervaart) worden aangemaand uit het werkgebied te blijven. (dp)

Vissersvaartuigen in aanvaring

De TX.1 *Cornelia* uit Texel kwam in aanvaring met de GO.31 *Morgenster* uit Goedereede. Door snelle tussenkomst van enkele andere vaartuigen kon verhinderd worden dat de TX.1 onmiddellijk zonk. Het schip liep drie scheuren op aan SB-zijde en kreeg veel water binnen. Door inklemming tussen twee kotters en voortdurende pompen kon het zwaar beschadigde vaartuig enkele uren drijvende worden gehouden maar zonk uiteindelijk toch. Bergers van *Smit Tak* deden er drie dagen over om het vaartuig met een taklift te lichten en over te brengen naar een droogdok van Maaskant in Stellendam.

Minister Bukman: zeedagen boven kwota

Op de *Nationale Visserijkonferentie* in Urk maakte minister *Bukman* duidelijk dat de verhouding tussen de visserij en de overheid er beter voor staat dan een paar jaar geleden. Toch is er nog geen volledige tevredenheid over het nieuwe beleid waarin de vissers zelf meer verantwoordelijkheid kregen door de opgelegde groepsvorming. Intussen is het aantal vastgestelde overtredingen tijdens het voorbije halfjaar opvallend verminderd. Volgens *Bukman* blijft het werken in groepen evenwel een delikaat proces.

Minister van landbouw, natuurbehoud en visserij *P. Bukman* kwam de achtergronden van zijn beleid persoonlijk toelichten. Hij verklaarde onomwonden dat het beleid van de laatste jaren geen goed beleid geweest was, omdat de verantwoordelijkheid voor het beheer van de kwota te nadrukkelijk bij de overheid lag. De betrokkenheid van de vissers was niet bijzonder groot, zodat de controle onevenredig zwaar moest worden opgevoerd. Hierdoor stonden overheid en vissers tegenover elkaar in plaats van naast elkaar. Hij wil de balans dan ook terug in evenwicht brengen door een betere samenwerking. Volgens *Bukman* volstaat het niet de vissers te betrekken bij het opstellen van de regels, zij moeten ook verantwoordelijkheid dragen bij de uitvoering ervan. Hij gaf toe dat dit van de overheid een opstelling vereist waarbij de signalen uit de visserij ernstig worden genomen en waarbij ze bereid moet zijn de regelgeving bij te sturen.

Hieruit besluiten dat de verhouding tussen de overheid en de visserij nu rimpelloos verloopt in de waarheid geweld aan doen. *Bukman* stelt zich nog enigszins gereserveerd op. De minister wil eerst zien of de vissers de gemaakte afspraken naleven.

Hij verklaarde een voorstander te zijn van een zeedagenregeling waarin de vissers in de hun toebedeelde dagen alles wat gevangen is mogen aantanden. Hierdoor wordt vermeden dat grote hoeveelheden dode vis overboord gezet worden. Dit zou een gunstig effect hebben op het ecosysteem waarop de visserij vrij fors ingrijpt, maar het zou ook het imago van de visserij ten goede ko-

men. Parallel moeten ook maatregelen worden genomen om op een verantwoorde wijze de visserij te bedrijven. Volgens de minister kan dit door de visserij vooral te richten op het vangen van oudere jaarklassen. Overheid en bedrijfsleven moeten dan ook meer investeren in onderzoek naar selectief vistuig.

Tenslotte pleitte *Bukman* voor een aangepast en flexibel EG-beleid: meer hoofdlijnen en minder details luidde de samenvatting van zijn advies.

Een punt waarover nog geen overeenstemming is bereikt, is de inzage van de reders in registratie van de benutting van de individuele contingent. Het gaat met name over het *Viris-systeem* (*Visserij Registratie- en Informatiesysteem*) waarmee de opvolging van de individuele kwota gebeurt. Minister *Bukman* wil de reders alsnog geen inzage geven. De *Federatie van Visserijverenigingen* heeft reeds stappen gezet om de minister tot meer inschikkelijkheid aan te sporen.

Scheepswerf Visser volledig in handen van Groep Damen

De *Damen Shipyard Group* uit Gorinchem heeft de *Scheepswerf Visser* uit Den Helder volledig opgeslorpt. De werf blijft verder werken als een zelfstandige werkmaatschappij van *Damen*. Bij *Visser* werken 75 mensen. De werf haalde vorig jaar een omzet van 30 miljoen gulden (540 miljoen frank). De jaaromzet van het scheepsbouw- en reparatieconcern *Damen* bedraagt 600 miljoen gulden (11 miljard frank). Ook de vestigingen van *Maaskant Shipyards* in Stellendam en Bruinisse zijn dochterondernemingen van *Damen*.

Bouw nieuwe visafslag Den Helder gestart

Binnen twee jaar moet de coöperatieve visafslag van Den Helder over een volledig nieuwe vismijn en aanlegkade van 140 meter beschikken. De bestaande afslag werd in 1963 in gebruik genomen en zal met de grond gelijk gemaakt worden. De nieuwe visafslag komt in de onmiddellijke omgeving van het bestaande

ZEEBRUGGE

Archeologische vondsten in Vlaamse kustwateren

In de marinebasis te Zeebrugge kan men op zaterdag 15 mei 1993 om 14 uur kennis maken met de archeologische vondsten in de Vlaamse kustwateren. Historicus *Jan Parmentier* en ingenieur *Martin Van Dromme* zijn er gastsprekers en behandelen er de opgravingen voor onze kust en de bewaring van deze vondsten. De lezingen worden opgeluisterd met korte filmfragmenten en dia's. De toegang bedraagt 250 frank.

Nadien is er gelegenheid tot een bezoek aan de mess van de officieren waar een 100-tal gevonden en geres-taureerde voorwerpen worden tentoongesteld, terwijl een videofilm doorlopend toont hoe de vondsten worden gelocaliseerd en naar de oppervlakte worden gebracht. Organisatie: vzw Maritieme Archeologie i.s.m. de Lions Club Brugge-Maritime. (dh)

ANTWERPEN

Marineschilders

De vzw Mercator organiseert de 4de Internationale Prijs voor Marineschilderen. Het thema is vrij voor zover er een relatie te vinden is met de zee, de Schelde, de haven, de scheepvaart, het zeemansleven... Deelnemers kunnen maximaal drie werken indienen die gemaakt moeten zijn in de periode van drie jaar voor het uitschrijven van de prijs. De voorselectie gebeurt op basis van ingezonden kleur-dia's.

Prijzen: 150 000,- frank, 50 000 frank en 5 x 10 000 frank en tentoonstelling in de KASKA. Wie wil deelnemen kan een formulier aanvragen bij vzw Mercator, Doggeweg 59 te 1930 Zaventem. Er kan ingeschreven worden tot 1 augustus 1993.

Scheve Schepen

Op 7 mei wordt in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen

de tentoonstelling 'Scheve Schepen, de vormenrijkdom van de Chinese scheepsbouw' met als blikvanger de eigen kollektie scheepsmodellen van Chinese jonken. Ter begeleiding is een katalogus in het Nederlands en in het Engels verschenen.

De tentoonstelling vormt een onderdeel van een totale inrichting van het museum met in 1993 de opening van het vernieuwde Maritieme Park en de opening van een Schelde- en videozaal.

HARLINGEN

Brits vaartuig opgebracht

De Algemeen Inspektiedienst (AID) bracht vrijdag 12 maart, in samenwerking met de Nederlandse kustwacht en de douane, een Brits vis-

Verenigingen die hun activiteiten via onze **Aktiviteitenkalender voor Vissers** willen bekend maken, delen dat mee (adres, zie colofon) vòòr de 20ste van elke maand.

sersvaartuig op naar de haven van Harlingen. Het vaartuig werd 's middags door een vliegtuig van de Rijksluchtvaartdienst bij de Waddeneilanden opgemerkt toen het zich binnen de 12-mijlszone bevond. De 3.000 kg vis ter waarde van ongeveer een half miljoen frank die zich aan boord bevond werd in beslag genomen. Het is eerder uitzonderlijk dat de Nederlandse autoriteiten een buit-lands vaartuig opleiden.

O.V.A.

ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

- * het veilen van UW vis... te Oostende
- * het verzorgen van UW koeltransport... naar Oostende
- * de berekening van UW lonen en sociale wetten, zowel voor reders als voor bedrijven... in en buiten Oostende
- * een coöperatieve aangepast aan UW noden

VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46

RRRRR!



WORDT HET NIET EENS TIJD VOOR 'N MITSUBISHI MOTOR?
BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!

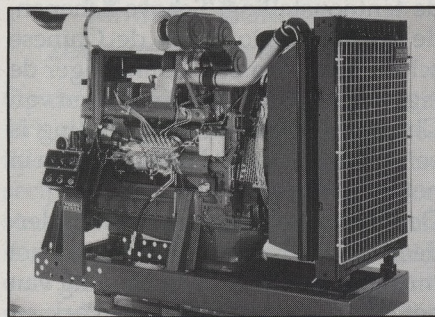


MORUBEL EN LA COURONNE

Oostendse bedrijven dragen bij tot groepswinst

De Oostendse visverwerkende bedrijven *Morubel* en *La Couronne* maken sinds enige tijd deel uit van de seafood-divisie van de Britse *Albert Fisher Group*. Ook het mossel- en schelpdierenbedrijf *Roem Van Yerseke* en het Britse *Vassallo Seafoods* en *Sea Products International* zitten in dezelfde divisie. Uit het pas gepubliceerde halfjaarlijkse resultaat blijkt dat de visafdeling een belangrijk aandeel heeft in de winststijging van de groep. Tijdens de periode september 92-februari 93 bedroeg de brutowinst van alle afdelingen 1,3 miljard frank of 47 procent meer dan het vorige halfjaar op een omzetcijfer van 31 miljard frank. Het goede resultaat wordt gedeeltelijk toegeschreven aan de goede resultaten van de visbranche, momenteel de best renderende afdeling van de groep. De andere afdelingen, vooral verse en diepvriesgroenten en fruit, hebben nog steeds te lijden onder de algemene recessie en het overaanbod van vers fruit.

Voor de toekomst wordt veel verwacht van de nieuwe vestiging van *Morubel* in Oostende. De investering moet niet alleen leiden tot een verhoogde efficiëntie maar ook tot uitbreiding van het produktgamma en een versterking van de marktpositie.

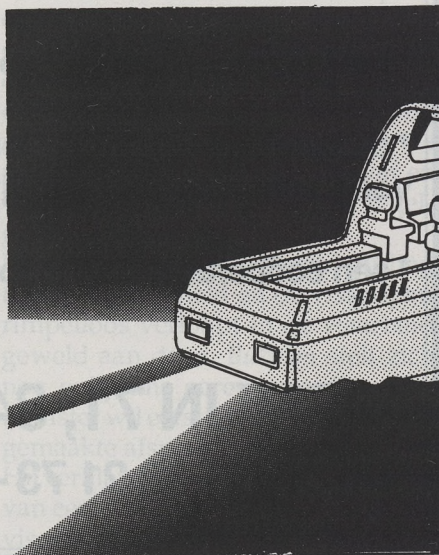


vermogen voor een ongelimiteerd aantal draai-uren of als standby, klaar om het vermogen te leveren wanneer de stroomtoevoer het af laat weten. Ze kunnen aan generatorsetbouwers in basisvorm geleverd worden om in hun eigen sets verwerkt te worden of als onderdeel van een totaalpakket waarbij de motor is gemonteerd op een frame.

JABSCO

Voor sportvissers

Jabsco heeft een nieuwe schijnwerper met halogeenvlamp op de markt gebracht. De waterdichte eenheid is leverbaar met twee straalpatronen voor specifieke doeleinden. Er is een model dat bedoeld is om om het dek te schijnen om daar gemakkelijker te werken en een ander dat vooral gebruikt kan worden om in het donker op het water te schijnen om, bijvoorbeeld gemakkelijker aan te meren.



VOLVO PENTA

Nieuwe motoren voor generatoraandrijving

Op basis van de laatste generatie vrachtwagenmotoren heeft Volvo Penta een reeks van vijf eenheden voor generatoraandrijving ontwikkeld, alsook vijf modellen voor stationaire toepassingen.

De motoren (7, 10, 12, 16 liter en voor de stationaire motoren is ook nog eens een versie van 6 liter voorzien) kunnen gebruikt worden voor continu-

Vismeelvergoeding lager

De wederafstandsprijs voor opgevangen vis voor verwerking tot vismeel door de firma *Animalia* uit Denderleeuw werd verlaagd van 0,75 frank of 37,5 frank per ben van 50 kg tot 0,60 frank of 30 frank per ben. De prijsverlaging is een gevolg van de prijsdaling van het vismeel op de internationale markt.

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van **Albert Verstrael**, zaakvoerder op rust van de zeevisgroothandel **Willems & Verschelde**. De overledene werd geboren te Londen op 2 januari 1917 en stierf te Oostende op 16 april 1993, hij werd begraven op 22 april.

Ook stelde men ons op de hoogte van het overlijden van **Henriette Lenaers**, schoonzuster van de Oostendse havenkapitein-Direkteur **Rafaël Ghys**. Zij werd geboren te Milford-Haven op 4 december 1941 en overleed te Leuven op 5 april 1993. Tijdens haar leven was zij als licenciat Handels- en Consulaire Wetenschappen verbonden als lesgever aan het Sint-Willebrordcollege te Antwerpen. De uitvaartdienst greep te Oostende plaats op dinsdag 13 april. Na de crematie werd de asse bijgezet in de familiegrafkelder te De Panne.

Te Leuven overleed op 78-jarige leeftijd **Oscar Vermeulen**, gewezen hoofd waterschout van de kust.

Wij werden ook op de hoogte gebracht van het overlijden van **Robert Demulder**, motorist ter zeevisserij op rust, weduwnaar van mevrouw **Regina Serlez**. Hij werd te Oostende geboren op 22 maart 1914 en stierf er op 4 april 1993. Zijn asse werd verstrooid op de Oostendse begraafplaats Stuiverstraat.

PFFFFFFFFFFF.....

VOORKOM DIT! LAAT UW MOTOR TIJDIG REPAREREN OF REVISEREN. BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMII
STELLEDAM
(0)1879-1766/1792

Van zeeziek lavertje tot volwaardig visser

De veelzijdige loopbaan van kapitein René Gheselle

IN HEIST VERTELT René Gheselle over zijn loopbaan: of hoe een zeeziek lavertje een volwaardige visser wordt. Hij wordt in de Heistse gemeenschap bedacht met twee *lapnamen*, voor de ouderen zal het *'René van Pikkerules'* zijn, voor de jongere generatie *'De kapitein'*. De eerste lapnaam is een erfenis van zijn vader die getrouwd was met *'Alice van den artiest'* (Vandierendonck). De tweede lapnaam kreeg René van *Berten Cousens (Slabbinck)* in de periode dat hij als kapitein de baas was op het jacht van de grote baas van de scheepswerf Boel in Temse. René heeft een veelzijdige loopbaan achter de rug: van scheepsjongen tot reder. Een loopbaan met veel vreugde maar ook met veel tegenslagen.

IN DE FAMILIE Gheselle waren er zes kinderen. Vader verdronk op zee tijdens de visvangst. Een stalen kabel die brak, sloeg rond zijn been en zwierde hem in zee. Zijn lichaam werd weken later voor de *Hoek van Holland* opgevisst door een vaartuig van de rederij *Debra* en naar Zeebrugge gebracht. Moeder hertrouwde met *'Kamiel van de Loeftens'* (Verpoorter) en het gezin werd nog uitgebreid met drie kinderen. Op Drie maanden tijd verloor moeder haar man, zuster en een broer. Als weduwe opende ze een winkeltje van knopen, garen, kloefen en snoep. Als René veertien jaar is en het achtste studiejaar in de gemeenteschool tot het verleden behoort, wil hij graag timmerman worden.

Thuis moet er echter geld binnenkomen en René kan op 20 juli 1933 aanmonsteren als leerling-scheepsjongen op de Z.1 bij schipper *'René van den artiest'* (Vandierendonck). De Z.1 was een Engelse *Smac* met een *Kromhout-motor* van 60 pk (45 kw). *Maurice Vandierendonck*, René's broer Jan zijn de



René Gheselle: 'Van een brug op een schip was nauwelijks sprake en de kooien hadden hun naam niet gestolen.' (fotogw)

matrozen.

René verdiende als leerjongen wat aan de *'meyers'* (kleine pladijsjes) die op de kaai verkocht werden in mandjes van 25 kg. Op zes dagen visvangst betekende dat ongeveer 10 mandjes. Soms was de scheepsjongen zeeziek. Dan kon hij zijn werk niet goed doen. Een goede bemanning hielp het zeeziek lavertje, zodat hij toch wat verdiend had. 'Ik ben drie jaar ziek geweest, moest toch alle werkjes opknappen en de bemanning wilde mij zeker niet sparen en verwennen. Als bijvoorbeeld de vis voor hun maaltijd niet goed gebraden was, werd de inhoud over boord gekieperd en kon ik het nog eens proberen. Het was de beste leerschool', aldus René. De bemanning was voor het lavertje heel belangrijk. Zij maken er een goede visser van maar ook een goed mens en het spijtige is dat heel wat vissers hun tijd als scheepsjongen vergeten zijn.

Mijn beste herinnering is *'Constant van de Bels'* (Vantorre). Hij had het geduld om je zaken te leren zoals netten vermaken, knopen leggen, het kompas interpreteren... Ik leerde *Constant*

kennen in 1934 op de H.551 *'Navis Maria'* eigendom van reder *Louis van Bubbels (Desmedt)* met schipper *Leon van Bubbels, Constant van de Bels, Kamiel van Loeftens (Verpoorter)* en *Jozef Rotsaert*.

Sukkelaar

'Alhoewel het een nieuw vaartuig was, kon men nog niet van een scheepsbrug spreken. Het roer werd bediend door een helmstok en het kompas stond in een kastje tegen de mast.

Een visser was toen een sukkelaar. De brug was een hokje juist groot genoeg om de stuurman tegen het gure weer te beschutten en het verblijf voor de bemanning waren echt kooien.

Ik volgde een beetje de sporen van mijn stiefvader die in 1935 aan boord van de Z.9 als schipper gaat varen. De reder was Ko of Medard Dysers...

René blijft er niet aan boord, hij monstert aan als lavertje op de H.12 met schipper *'Pévan Cogels'*. 'Deze was snel de afwezigheden van matroos *Constant Rappé* beu en liet mij als matroos varen.' Als *Pol Vandierendonck* van boord gaat en schipper wordt op de H.34 *'Antoinette'* neemt hij René mee als matroos. *Pol* had in de Ibissschool zijn brevet van aspirant-schipper behaald en ging nu een jaar op proef varen om dan zijn brevet van schipper te behalen. René was gelukkig, zijn zeeziekte was voor een groot part overwonnen. Hij mocht wacht lopen aan het roer en kreeg verantwoordelijkheid...

De basis die hij gekregen had als 12-jarige van *Piet Vantorre* (praktijk dek), *Frans Vantorre* (praktijk machine) en *Pastoor Masschelein* (zeekaart en kompas) in de vrije visserijschool die toen nog lokalen had in de gemeenteschool, elke zaterdag van 15 tot 16 uur, deed hem deugd. Zijn examen van lavertje heeft hij afgelegd in de zeevaartschool van Oostende en in het stadhuis van Heist. Het was toen ook de gewoonte tijdens de dagen met men in de haven lag, in de visserijschool binnen te gaan en de lessen te volgen.

Op de H.34 verdient René gedurende



René Gheselle: 'we moesten tussen de mijnen doorvaren.' (foto gw)

twee jaar goed zijn brood. In 1938 volgt hij zijn broer Jan naar de Z.7 met Louis Haerinck als reder, aan boord een ABC-gloeikopmotor traagloper. Zijn broer Jan geraakt in paniek als hij deze trage gang van de motor hoort, dat wasz.i. niet in orde.

Zij lopen terug naar de haven en de mecanici van ABC heeft heel wat moeite om de schipper te overtuigen dat dit een normale motor is.

Blanche

In 1939 leert René zijn vrouw Blanche Snauwaert kennen. Zij was de dochter van 'Jerom van Kloeftje'. De kennismaking gebeurde in het café 'Groen en Wit' bij Valerie Neyts waar Blanche als dienstster werkte. In 1939 gaat René als matroos varen op de Z.4 'Buffalo Bill' met Jan Gheselle als schipper, motorist Oscar Creyf en matroos Eugene Van Beveren.

Oorlog

Op zaterdag 10 mei 1940 om 16 uur verlaat de Z.4 de haven van Zeebrugge met aan boord de familie Haerinck en schipper Kamiel Verpoorter met zijn familie. Het werd de vluchtroute over Duinkerke, Fécamp en St.-Vaast waar de familie van boord moet. Kamiel, René drie Franse matrozen en een Franse officier varen dan naar Dover om munitie en voedsel te halen voor de troepen in Duinkerke. Deze reis doen ze tweemaal. Op de terugweg naar Dover kunnen ze voor Ramsgate nog 80 drenkelingen opvissen.

Terug in St.-Vaast, helpen ze aan de evacuatie van de Le Havre over de Seinemonding naar Honfleur. Het werd toen reeds een hachelijke onderneming want in deze monding dreven reeds heel wat mijnen. 'De haven van St.-Vaast is een getijhaven en bij laag water lag men op het slijk. De

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:

Royerssluikaai 48

B - 2030 Antwerpen

Tel.: 03 / 231 36 48

Fax: 03 / 231 57 65



Afdeling Kust

H. Baelskaai 8A

B - 8400 Oostende

Tel.: 059 / 32 28 25

Fax: 059 / 33 01 48

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

— Erkend servicestation —

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

schepen die toen op de rede lagen konden nog vluchten en toen wij van de Fransen de toelating kregen om te vluchten was het te laat, want de Duitsers waren te snel en wij lagen voor goed vast.'

'Gedurende twee maanden zijn we dan nog aan boord gebleven, maar de drang naar huis was te sterk en de fietsen die we aan boord hadden waren een uitdaging om te vluchten. Samen met Pol van den Ibis (Martony), de gebroeders Leon en Gerard Jonckheere slaagden we er in de 600 km lange terugweg over Le Havre en Abbeville in een recordtijd van drie dagen af te leggen. En toen we aankwamen... Bij ons was er niemand thuis, de familie was maar terug bijeen op het einde van de maand augustus.'

Kruien

'Om de tijd nuttig te gebruiken, had ik met mijn broer een systeem gevonden om tussen de strandhoofden op garnalen ter kruien. Wij hadden een kaapstander geplaatst op het ene hoofd, ik droeg het kruinet naar het andere strandhoofd en met de kaapstander kon het gemakkelijk getrokken worden. Het bracht een beetje geld op. Na twee maanden werd deze activiteit door de Duitsers verboden.'

'Na eerst matten gevlochten te hebben

voor de Duitsers, kon ik als machinist aan de slag op een sleper van Decloedt. Ik moest de stoomketel stoken met steenkolen, daarvoor kreeg ik 6,9 fr. per uur.'

'In december 1943 vraagt Kamiel van Fox (Vantorre) om mee in te schepen op een visvanger naar Duinkerke. De haring zat er dik en er was geld en voedsel te verdienen. De bemanning bestond uit Kamiel De Vent, Philip Lapeire en Gerard van Fox die als zoon van de schipper de scheepsjongen was. Gerard schreef reeds als scheepsjongen alles op: de ligging van de wrakken, hoeveel en wat we gevangen hadden en alles wat hem kon dienen om een goede visser te worden.'

Reder

René Gheselle spreekt nog altijd met veel respect over Kamiel Van Fox; het was een schipper zoals hij hoort te zijn: geduldig, met kennis die hij wilde overdragen en vooral een goed mens. René volgde van drie maanden de cursus in Oostende voor het bekomen van het brevet van schipper tweede klasse wat hij met succes deed en zijn vriend Oscar Creyf wordt schipper eerste klasse. Hij wordt schipper bij reder Staf Van Waes en vier maanden later krijgt hij de kans de Z.406

'Gustaaf' van de gebroeders Haerinck te voeren.

In 1953 krijgt hij de kans om de H.511 te kopen. Het was eigendom van Stien van de Zwartens (Vandierendonck). 'Ik moest 400.000 frank op tafel leggen. Ik ging steun zoeken bij boer Doorn Coornaert, die was juist aan het eten en zijn antwoord was: "maar René toch, ge ziet zelf dat ik maar wat spek en boterhammen kan eten".' René kreeg 100.000 fr. van beenhouwer Van Belleghem. De rest mocht hij aan Stien afbetalen naargelang zijn inkomsten. Het was een prachtige koop. Omdat René van de garnaalvangst niet veel kende, koos hij Kamiel en Victor Verpoorter als bemanning. Het waren specialisten die hun ogen gebruikten, het dieptelood geloofden en vooral veel ervaring hadden en dat had de nieuwe schipper-reder nodig.

Schipbreuk

In 1954 komt de eerste ontgoocheling. Hij heeft samen met Oscar Creyf de spanvisserij beoefend en hun vangst van 1.000 kg sprot in Nieuwpoort tegen een goede prijs verkocht. Zijn part van de opbrengst heeft hij in zijn portefeuille laten zitten in zijn werk-

INVESTERINGSKREDIET IN HET VOLSTE VERTROUWEN

De aankoop van een gebouw, materieel, bedrijfsvoertuigen, overname van handelsfonds, kosten van onderzoek en ontwikkeling, wedersamenstelling van het bedrijfskapitaal... Uw bedrijf wil z'n investeringen financieren. In het volste vertrouwen.

Momenteel verkiezen meer dan 6.000 ondernemingen - zowel KMO's als coördinatiecentra van multinationals - het investeringskrediet van het KREDIET AAN DE NIJVERHEID. Terecht.

Het KREDIET AAN DE NIJVERHEID adviseert u als een heuse partner. Zijn specialisten beheersen perfect de economische expansiesteun en de fiscale wetgeving. Zij bestuderen elk project afzonderlijk en vinden er een gepaste oplossing voor. Soepel en realistisch. En met de bedoeling bij te dragen tot steeds betere prestaties voor uw bedrijf.

Aarzel dus niet. **Treed vandaag nog binnen in de wereld van het vertrouwen.** Voor meer inlichtingen neem contact op met het Netwerk van Ondernemingen van het KREDIET AAN DE NIJVERHEID.



vest. Als ze samen terug naar de visgrond tussen Duinkerke en Grevelingen varen, beukt René met zijn vaarttuig tegeneen wrak en het water loopt snel door een onderwateropening het schip binnen. René springt naar beneden, denkt dat het geld en zijn papieren in de beste jas zitten en die neemt hij dan ook mee als hij overstapt op het vaartuig van *Oscar Creyf*, de werkvest echter heeft reeds met het vaartuig het diepe water verkozen. Dit alles gebeurde in vijf minuten. Aan boord stelt hij dan vast dat alles verloren is.

Het was een ramp, hij moest het schip verder afbetalen en ook zijn gezin met zes kinderen laten leven. Gelukkig was hij verzekerd bij *'Hulp in Nood'* en de verkoper kreeg dan ook zijn geld. René ging terug varen op de Z.605. In '57 koopt hij de Z.38 van *'Georges van Boertjes' (De Groote)*. De bemanning bestond uit *Miel Elias*, *Fernand Elias* en *Georges Baert*. Het loopt weer mis als na één jaar vaart de kruk van de motor breekt.

Samen met zijn schoonbroer *Raymond Rabadoe (Snauwaert)* probeert hij in Nederland goedkoop bediend te geraken, maar hij moet langs een agent in Antwerpen de aankoop regelen en dat kost hem 100.000 frank die hij weer moet lenen. *Staf De Witte* heeft toen voor René gratis het vervoer gedaan vanuit Antwerpen.

In 1959 stopt René met de garnaalvangst omdat ze niet genoeg meer opbrengt en ligt drie maanden met het vaartuig tegen de kaai tot hij het kan verkopen aan *Etienne Desmidt*. Die had er geen geluk mee, want één maand later werd het vaartuig overvaren en verging.

Europa

In 1959 hangt er in de jachtclub van

Zeebrugge een briefje uit met de vraag naar een schipper. Kamiel vertelt dit aan René die zich meldt en ook aanvaardt wordt.

Het jacht was eigendom van *Vandamme*, een textielbaas uit Eeklo, die getrouwd was met de dochter van de eigenaar van de scheepswerf Boel in Temse. René werd kapitein aan boord van een zeil-motorjacht met een motor van 132 kw (180 pk), een lengte van 24 m, een voormast van 28 m en een achtermast van 20 m. Er waren vijf tweepersoons-kajuiten voor de passagiers en de vier bemanningsleden: een matroos, een kok, een machinist en de kapitein. Het personeel droeg een blauw uniform en zwarte blinkende banden om de rang aan te duiden, de gouden knopen voor de kapitein en de zilveren knopen voor de bemanning. In het zuiden werden blauwe *shorts* en wit hemd gedragen. Wanneer de bemanning aan wal ging, moest dit steeds in uniform gebeuren.

Het waren volgens René goede bazen, die *de puntjes op de i* plaatsten, want het vaartuig moest steeds in orde en vaarklaar zijn. De kapitein kon aldus reizen over heel Europa maken met heerlijke herinneringen die hij ons allemaal kan tonen in de vele foto albums.

'Ik verdiende toen 15.000 frank per maand en wat mij altijd bijgebleven is, was dat rijke mensen niet zomaar hovaardige mensen zijn met grillen en grollen' aldus René.

Onuitwisbaar blijft het bezoek van het koningspaar aan boord van het jacht in Zeebrugge. *'Op het menu stond tarbot geleverd door Max Desutter en uitgezocht door meestergast Marcel Meyeres. De ganse jachtclub was afgesloten, want niemand mocht van dit bezoek weten. Ik had voordien aan mevrouw*

gevraagd hoe ik de Koning en Koningin moest antwoorden als hij bij de rondleiding aan boord iets zou vragen. Ik sloeg alles door elkaar en sprak hem aan met koning, mijnheer of sire. Hij stelde mij enigszins op mijn gemak door mij aan te spreken met mijn voornaam. Als wij in een vreemde haven aan wal gingen kregen wij van de baas altijd genoeg geld mee.'

De mooiste reis blijft — naast deze naar de Middellandse zee — de trip naar Zweden. In 1965 wordt het jacht verhuurd aan Grieken en kort nadien is het volledig uitgebrand.

René kreeg dan het aanbod om als walkapitein op de scheepswerf van Boel te blijven. Hij kreeg een woning ter beschikking, maar de kinderen wilden uit Heist niet weg en René nam in vriendschap afscheid van de baas en de bemanning.

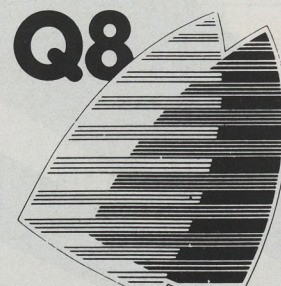
Hij werd dan vislosser. Tot 1969 werkte hij nog bij de firma Decloedt als stuurman en gaat in 1971 op de ferrydiensten werken om dan in 1975 op rust te gaan.

Vrije tijd

Hij is veertig jaar bestuurslid van de vriendenkring *'De Zeemeermin'* die de Heistse voetbalploeg steunt. Hij sleutelt graag aan fietsen en wanneer het enigszins kan doet hij nog zijn kilometers. Hij heeft steeds graag gewandeld en praktisch elke zaterdagmorgen zit hij in het lokaal *'Albatros'* rond de stamtafel met de vrienden *Oscar*, *Norbert* en *Juul* en maakt plannen voor de wekelijkse zwembeurt, fietstocht...

De kapitein is een figuur die graag vertelt over de visserij, maar vooral over zijn tijd op het jacht en de sprookjesreizen die hij daarop mocht maken. (dh)

Kuwait Petroleum (Belgium)



Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Werfkaai 25 b te 8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 77 27

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge — Tel: 050 / 31 76 66 en 67

Fax: 050/ 31 82 90

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Eén der meest gelezen rubrieken in HVB. Vollediger dan in om het even welke krant, maar wel minder spektakulair. Zoals de vissers het willen hebben.

Verkeersscheidingsstelsel

Schipper *Marc Verleene* van de O.135 *Maria Duyne* liep een schorsing van vijf dagen op om op 30 juni 1990 en ook op 3 augustus 1990 tegen de algemene richting van de NE - verkeersbaan gevaren te hebben.

Schipper *Achiel Huyghebaert* van de O.500 *Viking* kruiste de SW-lane op 25 november 1991 niet onder een rechte hoek, wat een overtreding betekent op voorschrift 10c van het IAR. Tevens verklaarde de schipper dat *Dover Coast Guard* de toelating gaf om de scheidslijn van de zone voor kustverkeer te volgen, wat ook niet kan omdat de O.500 een lengte heeft van 22,6 meter en alleen vaartuigen van minder dan 20 meter lengte de zone voor kustverkeer mogen volgen.

De Raad bestrafte de schipper met vijf dagen schorsing.

Op 24 februari 1992 werd schipper *Jan Desmidt* van de Z.526 *Flamingo* door de Nederlandse kustwacht in overtreding genomen omdat hij met zijn vaartuig tegen de algemene richting voer van de SW gaande verkeersbaan van Noordhinder Zuid. De Raad bestrafte de schipper met drie dagen schorsing.

O.431 Judith

De O.431 verliet op 8 juni 1990 de thuishaven om de bokkenvisserij te bedrijven in visvakken 101 en 212 en stond onder het bevel van schipper *Johnny Steyaert*.

Op 10 juni bevond het vaartuig zich in de omgeving van het boorplatform 4829 C van *Hewett Field*.

De schipper werd op kanaal 16 VHF door de *surveyor* verwittigd dat hij binnen de 500 meter veiligheidszone aan het varen was. Schipper *Steyaert* antwoordde dat hij zijn netten aan het herstellen was en dat hij daarna verder zou gaan vissen.

Dezelfde avond is de O.431 nogmaals binnen de 500 meter veiligheidszone geweest tijdens de wacht van matroos *Pascal Dooms*.

Het vaartuig werd opnieuw opgevoerd, maar matroos *Dooms* rea-

geerde niet, omdat de VHF volgens hem te veel kraakte en hij uit het gesprek niets kon opmaken.

De Raad acht schuld van beide betrokkenen bewezen.

Schipper *Steyaert* en matroos *Dooms* krijgen elk een vermaning, maar de raad legt er de nadruk op dat dergelijke overtredingen in de toekomst strenger zullen beteugeld worden.

Z.324 Wielingen

De volledige bemanning werd op 7 november 1991 door schipper *Jean-Pierre Duyck* verzocht om op 9 november om 9 uur aan boord te zijn voor de afvaart.

De volledige bemanning was op het gestelde uur aan boord, behalve *Samuel Lenaers*.

De schipper was op de morgen van de afvaart nog bij hem thuis geweest om hem met zijn wagen mee te nemen naar Zeebrugge, doch betrokkene liet over de parafoon weten dat hij met een taxi naar Zeebrugge zou komen.

Om 11 uur is hij dan aan boord gekomen. Omstreeks 13.15 u. is hij echter terug van boord gegaan op een pull te kopen en is niet meer teruggekeerd.

De bemanning is nog tot 20.00 u. aan boord gebleven en is daarna naar huis teruggekeerd.

De schipper is nog verschillende keren bij hem aan huis geweest, maar hij weigerde de deur te openen.

Zowel reder als bemanning hebben door het onverantwoord gedrag van betrokkene financieel verlies geleden. De raad bestrafte *Lenaers* met 20 dagen schorsing om in gelijk welke hoedanigheid aan boord van vissersvaartuigen te varen.

Z.67 Rubens

De Z.67 verliet op 4 oktober 1991 de thuishaven om een dubbele reis in de Noordzee te maken.

Op 16 oktober liep het vaartuig de Deense haven *Hantsholm* binnen om er zijn vangst te verkopen.

Stuurman *Robby Moens* werd daar afgemonsterd wegens een kwetsuur aan de rechterhand, opgelopen bij een arbeidsongeval op zee. Schipper *Johnny Moens* bracht *Robert Ghezelle*, reder van het vaartuig, op de hoogte en vroeg hem het waterschoutambt te verwittigen.

De reder gaf hem de raad af te varen met 5 man i.p.v. de voorgeschreven 6 man en matroos *Verbeke* werd door de schipper vermonsterd van matroos naar stuurman.

De Raad stelt vast dat schipper *Johnny Moens* de reder had verzocht om de bevoegde diensten op de hoogte te brengen van het afmonsteren van *Robby Moens*, alsook van het vermonsteren van *Verbeke*, waardoor de bemanning van 6 naar 5 man werd gereduceerd.

De Raad neemt bijgevolg aan dat schipper *Moens* ter goeder trouw heeft gehandeld, en stelt hem buiten de zaak.

Z.573 La Paloma

Op 22 mei 1990 had schipper *René Verbouw* de volledige bemanning verwittigd dat ze op 23 mei rond 10 uur aan boord dienden te zijn voor de afvaart ter visserij.

Iedereen was op het gestelde uur aanwezig, behalve *Mario Martony*. De schipper had nog naar verschillende plaatsen getelefoneerd, waar hij regelmatig verbleef en bezocht ook enkele herbergen, in de hoop hem daar aan te treffen.

Martony werd daarop afgemonsterd. Omdat niet onmiddellijk een andere stuurman kon gevonden worden, heeft het vaartuig drie dagen visverlet opgelopen.

Betrokkene gaf tijdens het verhoor toe dat hij op de hoogte was van het uur van afvaart, maar verklaarde dat zich gewoon had overslapen. Achteraf heeft hij echter niets ondernomen om zijn foutief gedrag recht te zetten.

Hij werd bestraft met 14 dagen schorsing.

Z.122 Noordster

De Z.122 was op 10 maart 1991 uit Zeebrugge vertrokken met bestemming de visgronden van de Falls.

De bemanning bestond uit schipper *Henri Vlietinck*, matroos-motorist *Jan Vlietinck*, matroos *Tom Vlietinck* en scheepsjongen *Nico De Neve*.

Op 12 maart waren *Henri* en *Tom Vlietinck* samen met *De Neve* bezig met het klaarmaken van wekkers. Om de kettingen op de juiste lengte af te snijden werd gebruik gemaakt van een snijbrander, waarbij een ontploffing gebeurde.

Hierbij werden de drie bemanningsleden zeer zwaar gewond. *Henri Vlietinck* en *Nico De Neve* bezweken enkele ogenblikken na de ontploffing.

aan de opgelopen verwondingen. *Tom Vlietinck* die eveneens zwaar gewond was, werd met een helikopter van de Britse kustwacht overgevlogen naar het hospitaal van *Hastings*. Later werd hij gerepatriëerd naar het universitair ziekenhuis van Leuven. *Jan Vlietinck* liep geen verwondingen op omdat hij op het ogenblik van de feiten niet aan dek was.

Met de hulp van bemanningsleden van de reddingsboot van *Hastings* en een Britse schipper kon de Z.122 de haven van Newhaven invaren. Na het onderzoek werden de stoffelijke overschotten vrijgegeven en met de Z.122 overgebracht naar België.

Uit de verklaringen van *Tom* en *Jan Vlietinck* blijkt dat de ontplofing zich een vijftal minuten na aanvang van de werkzaamheden heeft voorgedaan.

Louis Vlietinck, vader van het slachtoffer en reder van het vaartuig, verklaarde dat er op 18 februari een nieuwe zuurstoffles aan boord was gebracht met de bijbehorende regelaar en dat hij persoonlijk nog mede gewerkt had.

Uit de weinig overblijvende bewijsstukken die onderzocht konden

worden, kan volgens de experts van de Britse *Marine Accident Investigation Board* de ontplofing als volgt verklaard worden: de zuurstoffles heeft normaal een druk van 200 bar, terwijl de propaanfles onder een druk staat van 17 bar. Beide flessen zijn voorzien van drukregelaars, zodat de zuurstof en propaan via twee afzonderlijke leidingen, onder de gelijke druk in de branderkop komen.

De leidingen zijn voorzien van terugslagkleppen, of zouden met dergelijke kleppen moeten voorzien zijn.

Indien om een of andere reden het gasmengsel in de branderkop niet verbruikt wordt, moeten deze kleppen verhinderen dat het mengsel terugvloeit naar een van de flessen.

In dit geval moet het de propaanfles zijn geweest, vermits de zuurstoffles intact is gebleven, bovendien is de druk in de zuurstoffles veel hoger.

Volgens de experts zijn er gevallen bekend, waar de kleppen door de aanwezigheid van minuscule deeltjes vuil niet behoorlijk werkten, zodat het gasmengsel kon terugvloeien, waardoor een ontplofing ontstond en dit zeker wanneer de vlam terug slaat.

Om volledige zekerheid te hebben dat dit hier ook het geval is geweest, zou men moeten kunnen beschikken over de branderkop en de delen van de leidingen, waar de terugslagkleppen zijn aangebracht.

Deze stukken konden echter niet onderzocht worden, omdat *Jan Vlietinck* na de ontplofing, in een diepe shocktoestand, het volledige dek grondig had gereinigd en daarbij de brander en de slangen overboord heeft gooid.

De Raad kan bijgevolg enkel vaststellen dat de brander aanvankelijk goed heeft gewerkt en dat de propaangasfles tot ontplofing is gekomen.

Dat uit het ontbreken van andere oorzakelijke aanwijzingen met een hoge graad van waarschijnlijkheid mag aangenomen worden, dat de ontplofing zich heeft voorgedaan door een verstopping in de branderkop, waardoor het gasmengsel in de propaangasfles is kunnen terugvloeien via de terugslagklep, waardoor de propaangasfles tot ontplofing is gekomen.

Uit het onderzoek is ook gebleken dat er geen beroepsfouten weerhouden kunnen worden. (Robert Coelus)

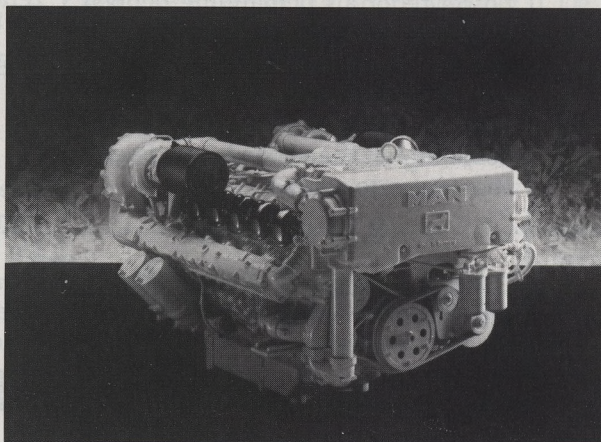
VALCKE

INDUSTRIES

N.V.



Dieselmotoren voor marine & industrie



- Agent van Mercedes-Benz, **mtu**, **vw**, MAN
- Revisie - onderhoud - herstelling van alle merken dieselmotoren o.a. Deutz, MWM, A.B.C., MAN, enz...
- Inbouw scheepsmotoren, keerkoppelingen, scheepsaggregaten
- Konstruktie van stroomaggregaten, pompgroepen
- Mechanische konstrukties, plaatwerken, laswerken, draai- en freeswerken.

Victorialaan 3B - 8400 Oostende — Tel.: (059) 32 18 14 — Fax: (059) 32 11 35

CV Dobbelaere Bij Diane & Walter

Algemene voeding - Groenten & fruit - Dranken

Dagelijks vers brood, pistolets en boterkoeken

Alle dagen open

Levering aan

vissersvaartuigen

Heiststraat 103,

8380 Zeebrugge

Tel 050 / 54 67 06

Krijgt visserijreder prijs van verdienste te Knokke-Heist?

Knokke-Heist - De persclub van het casino te Knokke-Heist reikt jaarlijks een prijs van verdienste uit aan een persoon of instelling die zich heeft ingezet om aan Knokke-Heist uitstraling te geven. Op het lijstje van de kandidaten prijkt dit jaar ook de naam van reder Gilbert Derudder. De prijs wordt uitgereikt tijdens de gala-avond op zaterdag 3 juli in het casino van Knokke-Heist. Deze avond wordt georganiseerd in samenwerking met de F.O.A.N.-serviceclub. Tijdens deze gala treden ook Leyers Michiels & Soulsister op. Op de lijst van de kandidaten staat ook de naam van meester-kok Roland Gaelens uit Knokke-Heist. Deze gewezen leerling van de Oostendse hotel-school en de ceria-school van Brussel had voor de lezers van HVB een eenvoudige visbereiding klaar, op basis van grietbot, artisjokken en venkel.

Grietbot

Neem een filet van 160 gram, laat een varkensnetje weken in water na het gewassen te hebben. Een tomatenfondue maakt men van versgeplette tomaten, olijfolie, koriander, basilicum, zout en peper. Dit laat men reduceren en afkoelen op ijs. De grietbotfilet wordt nu ingestreken met deze tapenade en in het varkensnetje gewikkeld. Opeen beboterde bakplaat laat men dit gedurende 8 minuten op 200° bakken. De groenten worden als volgt klaargemaakt: De kleine artisjokken worden gereinigd en met het staartje gekookt in water, olijfolie en witte wijn. De venkel wordt op dezelfde wijze gekookt om er daarna safran aan toe te voegen. De groeten laat men uitlekken om ze daarna lichtjes te fruiten. Bij deze bereiding heeft men geen saus nodig omdat de tapenade voldoende smaak heeft. Inlichtingen voor de gala-avond zijn te bekomen op het telefoonnummer : 050/60.60.10 (dh)

De uitgeweken Oostendse visser Eugeen Gonsales vertelt zijn levensverhaal

Reeds in het HVB nr 1 van 1991 lieten we onze lezers proeven van het avontuurlijk leven van Eugeen Gonsales via een bijdrage over diens reizen zeilen in het buitenland.

Omdat er maar weinig mensen zijn die zoveel actie, avontuur en hoogzeedrama's overleefden, besloot Eugeen zijn autobiografie op papier te zetten. Het werd een manuscript van 1100 bladzijden. De uitgevers aan beide zijden van de oceaan zagen het niet zitten om zo'n kanjer uit te geven. Het manuscript werd daarom herwerkt tot minder dan 300 bladzijden, zonder evenwel afbreuk te doen aan het geheel.

Als wereldburger stelde Gonsales zich de vraag in welke taal het boek het best zou verschijnen. Hij kon kiezen tussen het Spaans (voor Zuid-Amerika waar het grootste gedeelte van zijn akties plaatsvond), het Engels (internationaal publiek) en het Nederlands ('roots', vrienden en familie). De Nederlandse talengemeenschap voorziet echter maar een beperkte afname; de distributie in Zuid-Amerika is moeilijk te controleren en onvoorspelbaar. Het werd dus een Engelstalige uitgave.

Het eindprodukt resulteerde in een prachtig verzorgd produkt van 275 bladzijden kwaliteitspapier van 17 op 24 cm. Het boek bevat 71 foto's. Het Engels is vlot en gemakkelijk leesbaar. Doordat de verschillende Oostendse en Bredense wijken (Hazegras, Sas-Slykens), de namen (Rycx, Allary) en lapnamen (Ploem, Galle) van de grote zeekapiteins en bepaalde typische uitspraken in het Vlaams voorkomen, doet het geheel erg vertrouwd aan. Het verhaal begint met de jeugd van de visser te Oostende en te Bredene. We

volgen zijn oorlogsjaren te Brixham, Swansea en Londen. Na de uitwijking volgen we de verschillende episoden in zijn tocht van Chili tot Canada. Het boek eindigt met een ontroerend gesprek met het op stapel staand vaartuig de 'Memling' van zijn in 1990 overleden zoon Brian. (genoemd naar de eerste ijslandtreiler van Crop's waarmee Eugeen scheep ging) te San Antonio, .

'My Ghost Ship to Freedom (Mijn spookschip naar de vrijheid) is te verkrijgen via het telefoonnummer 059/32.40.75 (na 19u00). Het kost 950 frank en is beslist een aanrader.(d.p.)

MY "GHOST SHIP" TO FREEDOM



AN AUTOBIOGRAPHY
BY
EUGEN GONSALES



VERHEYE JOEL N.V.

* Scheepsherstellingen

* Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen

* Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud

* Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines

* Draai-, frees- en schaaftwerk

* Alle las- en konstruktiewerken

* Verhuring van telescopische kranen

Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij

Burelen en werkplaats: Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11 /

Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304

8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37

Vissen onder militaire begeleiding

In HVB nr 4, 1993 op pag. 43 gaven we u het relaas van de tweede kabeljauwoorlog. Wat dat konkreet voor de vissers — en voor het vissen in-hield, vindt u hieronder in een reeks angstaanjagende verslagen.

Aanvankelijk waren de Engelse fregatten op de visgronden daar aanwezig om de treilers in bescherming te nemen en de IJslandse visserijwachtschepen af te schrikken. De ondersteuningsschepen (omgebouwde treilers) hadden dan weer tot taak de vissersvloot begeleiden. De Britse vissersschepen konden in nood immers geen beroep doen op IJslandse diensten in de havens. IJsland zou de schepen immers niet meer laten gaan. Daarom moest elk probleem op zee worden opgelost. De 'Othello', de 'Ranger Briseis' en de 'Miranda' hadden duikersploegen, lassers, motordeskundigen, een doktersploeg en hospitaalbedden aan boord. Zieke en gewonde bemanningsleden werden aan boord genomen; alle herstellingen werden op zee uitgevoerd. Een net of een kabel in de schroef? Dat euvel werd verholpen vanuit dinghy's. Slechts éénmaal kwam het voor dat een schip naar huis gesleept moest worden.

Sleepboten in de strijd

Met hun trawlcutter begonnen de IJslanders al snel netten door te knippen: de H.103 'Peter Scott' verloor als eerste zijn visgerief, gevolgd door de H. 291 'Brucella', de H. 194 'Westella', de H. 290 'Lancella' en de FD.137 'Boston Blenheim' op 12 jan. 1973 en de FD. 134 'Lunedá' en de H. 49 'Kongston Emerald' op 22 jan. 1973. De pesterijen werden agressiever en de fregatten dreigden te actief betrokken in het konflikt te geraken. De vier sleepboten werden nu geharterd om op te treden als bumpers. Handelden de meeste fregatkommandanten volgens het boekje, een aantal onder hen lieten niet na de rol van de sleepboten over te nemen als het te druk werd. Zo was de HMS 'galatea' overal te vinden waar het te heet werd. Naast het opjagen en hinderen van de

visserijwachtschepen vertoefden de sleepboten steeds tussen de treilers en de IJslanders. In nood voeren ook zij boven de netten. Tijdens een gekoncentreerde aanval kon 1 sleepboot natuurlijk slechts 1 treiler beschermen. Een tweede kustwachter kon het een andere treiler moeilijk maken. Meestal waakten 2 sleepboten, 2 fregatten en 1 ondersteuningsschip over een vloot van 15 tot 40 vissende schepen die een gebied bevisten van 15 tot 30 mijlen breed. De visserijwachtschepen vertoefden soms tussen de treilers met hun trawlcutter zodat niemand durfde vissen. Ongeduldige schippers verlieten dan de bescherming van de vloot om het alleen te proberen, soms in hun voordeel, soms in hun nadeel. In nood kon een helikopter van een fregat bijspringen en voor de boeg van een visserijwachtschip blijven hangen tot een sleepboot te hulp schoot. Iedere verdediger die niet tot de navy behoorde had een afgevaardigde (*Defence Commander*) aan boord die toezag dat de opgedragen spelregels, *the rules of the road*, door iedereen werden gerespekteerd.

De 'Englishman'

De sleepboot 'Englishman' bevond zich in de Baltische Zee met twee

kleine ferries uit Zweden op sleeptouw die hij moest afleveren in het Schotse *Ullapool*. De kapitein kreeg op 19 januari 1973 opdracht zijn ferries in een Noorse haven achter te laten en op te stomen naar de visgrond 'Whaleback' (NO-Kust) om zijn beschermingstaak aan te vatten. Toen de sleepbootkapitein zich voor het eerst tussen treilers bevond vroeg hij zich af waarom de VHF-Kanalen altijd bevolkt waren met stemmen. De Britse schippers konden geen radiostilte in acht nemen. Ze verraadden daarmee echter steeds zowel hun positie als die van de sleepboten. Eén kanaal werd voorbehouden om te praten over het werk (vis vangen dus) en noodoproepen. Twee andere werden voorbehouden voor muziek. Op de andere kanalen vertelden ze elkaar sterke verhalen. De markonist van de sleepboot, een ex-visser, verklaarde dat de eenzaamste man op een treiler de schipper was, omdat hij, zeker nu, bijna 24 uur aan één stuk de visserij in de gaten hield en enkel vlugge kontakten had met zijn radio-man of kok. Het enige wat de schipper had om de tijd te verdrijven, wakker en geestelijk gezond te blijven was praten (en opscheppen) over de radio met kollega's: over sex, hobbies, het gezin, vakanties, slippertjes, politiek



De Britse treiler op de achtergrond probeert zijn net vliegensvlug binnen te halen. Het IJslandse visserijwachtschip Oinn (voorgond) vaart langs zij in een poging (zie kabel) het net af te knippen.

Op 18 november 1972 bewezen de IJslanders dat ze niet haatdragend waren. November is rond IJsland de moeilijkste maand om er te vissen. Er zijn veel stormen en de treilers verbruiken soms meer mazout door heen en weer te varen dan dat er vis aan boord komt.

Het vaartuig met de langste naam van Europa, nml. de FD. 155 'Soldiers, Sailors and Airmens Families Association', in de vissersmond gewoon SSAFA, belandde in een vliegende storm in nood: kapotte brugruiten en patrijspoorten, verwrongen staal en inslaand water waren zijn deel en noodzaakten bijstand. De kanonneerboot 'Aegir' kwam de SSAFA uit Fleetwood te hulp. Schipper Joh, Dunne verklaarde achteraf: 'Kabeljauwoorlog of niet, in nood hebben zeelui elkaar nodig. Ik ben de IJslanders dankbaar!' De gemeenteraad van Fleetwood zond een brief naar IJsland waarin ze bemanning van de 'Aegir' bedankte voor haar tussenkomst.

en religie. Het werkkanaal werd gebruikt om te liegen, d.w.z. de schipper gaf altijd een kleinere vangst door dan hij werkelijk ving om andere treilers weg te houden, tot een andere schipper zag wat er werkelijk werd bovengehaald. Daarna troepten de treilers samen.

De treilers moesten van de navy in groep vissen. Indien een treiler toelating vroeg om het ergens anders te proberen kreeg hij meestal de boodschap dat ze hun plan moesten trekken. Volgens NAVO-voorschriften moesten de dieselloletanks van de fregatten steeds voor driekwart vol zijn. Ze waren dan ook veel onderweg naar tankers, die buiten de betwiste limieten ankerden, om bij te vullen. De schippers profiteerden van die perioden om zich te verspreiden. De fregatten hadden daarna soms een week nodig om de vissersschepen terug in groep te krijgen.

De sleepboten waren tijdens de zomer maar half gebunkerd. Ze voeren dan bijna allemaal 2 knopen sneller. Tijdens de winter werden de schepen volgeladen met dieselolie, drinkwater en bevoorrading. Zo lagen ze zwaarder in het water en werden handelbaar in het ruwe weer. Britse schepen liepen soms havens op de Fär Öer binnen voor herstelling. De inwoners van de eilanden stonden

aan de zijde van de IJslanders. Thorshavn (de hoofdstad) moesten ze dus niet aandoen. Enkel het eilandje Skaula ontving de Britten vriendelijk. Ze bezorgden er heel wat werk aan de plaatselijke smeden en scheepswerf.

En soms moesten Britse fregatten of sleepboten een IJslandse treiler in bescherming nemen tegen al te opdringerige Britten.

Soms werd de kabeljauwoorlog stilgelegd. Begin februari 1973 was een IJslandse treiler vermist; waarschijnlijk gezonken met man en muis. Twee Britse fregatten, 2 ondersteuningsschepen en 2 sleepboten zochten onder leiding van de 'Aegir' een week lang achter de treiler, wrakstukken, overlevenden, lijken ... dag en nacht. Ze vonden enkel een vlot met 1 dode matroos. In ruil lieten de IJslanders de Britten twee weken met rust. Daarna ging het konflikt overdroten door.

De 'Lloydsman'

Op 21 juni 1973 probeerde een moegetergde visserijwachtschip 'Odinn' de Engelse sleepboot 'Lloydsman' midscheeps te rammen. De 'Lloydsman' zwaaide snel zijn versterkte achtersteven naar de 'Odinn'. De boeg van deze laatste scheurde open als ware het een sardieneblik. Het schip was voor weken uit de vaart. Een spant van de verschansing boorde zich in een dieselloletank van de sleepboot. De kapitein liet de olie overpompen in een lege tank en pompte de beschadigde tank vol water om het schip terug in evenwicht te krijgen. Het zette vervolgens zijn opdracht verder.

Midden augustus 1973 visten een 30-tal treilers in een vierkant van 20 mijl ter hoogte van Fairy River (Hunaflói).

Twee fregatten beschermden de vloot. Twee visserijwachtschepen geraakten tussen de vloot en riepen voortdurend over de UHF: 'Stop fishing. You are in Icelantic territorial waters'. Ze lieten de treilers verder met rust. Sommige Britse schippers begonnen, zij het argwanend, te vissen. Telkens een wachtschip dichtbij kwam kortten ze hun sleepkabels in. De kustwachters bevonden zich reeds 2 dagen en 1 nacht tussen de treilers. De schippers werden drierster en visten nu allemaal. Gedurende de tweede nacht, tijdens het schemerduister van de middernachtzon dat 2 uur duurt, gooiden de IJslanders hun 'trawlcutter' overboord en knipten in 30 minuten vijf Britse netten naar de verdoemenis onder de neus van de verbaasde fregatkapiteins.

Op 23 oktober 1973 bevonden zich een 50-tal treilers aan Kaap Noord in een vierkant van ongeveer 30 mijl. De 'Lloydsman' en de 'Statesman' hielden elk de helft van de vloot in de gaten. Het ondersteuningsschip 'Miranda' lag stand-by en twee fregatten voeren in een cirkel omheen de vloot. Penetrerende kustwachters kregen die keer geen schijn van kans zich tussen de vissende treilers te begeven.

Begin november 1973 bevonden de 'Lloydsman' en een fregat zich op 50 mijl ten noorden van Kaap Noord toen een black-frost hen overviel. Beide gezagvoerders besloten naar het zuiden te vluchten, de 'Lloydsman' met 7 man en het fregat met 60 man op dek om ijs te kappen en overboord te gooien.

Op 13 november werden alle bij de strijd betrokken schepen naar Engeland teruggeroepen. De Britse vissers legden zich neer bij de gesloten overeenkomst. De tweede kabeljauwoorlog was afgelopen. (dp)

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

Het onderzoeksschip Belgica

Het oceanografisch schip, de A 962, is voor de vissers geen onbekende. Voor de kust en ook in verre waters hebben zij al meermaals dit onderzoeksschip opgemerkt.

Tijdens het werkjaar 1993 worden de meetcampagnes van de *Belgica* voornamelijk uitgevoerd in het Kanaal, in de Zuidelijke Bocht van de Noordzee en het Schelde-estuarium. Deze campagnes hebben een dubbel doel: enerzijds de opdrachten van openbaar nut met betrekking tot de monitoring van de kwaliteit van de mariene wateren en het Schelde-estuarium; anderzijds fundamenteel en toegepast wetenschappelijk onderzoek.

De monitoringcampagnes worden uitgevoerd in het kader van het Joint Monitoring Program van de Conventies van Oslo en Parijs. Ze hebben betrekking op de gevolgen van kustlozingen, zand- en grint-exploitaties, stortingen van baggerspecie...

De campagnes worden georganiseerd door de Beheerseenheid Materieel Model Noordzee en Schelde-estuarium o.l.v. Dr. Ir. G. Pichot.

De 27 programma's zijn als volgt ingedeeld: 1. Toezicht op de kwaliteit van het marien milieu (4), 2. Werking van het ecosysteemgedrag van de pollutanten (10), 3. Geologie (3), 4. Visserij (6), 5. Diversen (4)

Wat de visserij betreft worden de programma's uitgevoerd door het Rijksstation voor Zeevisserij: Programma 18 Studie van het effect van de bijvangst op de selektiviteit en van het effect van de sleepsnelheid op de aanwezigheid van rondvis bij boomkorvistuig. Uittesten van de toepassingsmogelijkheden van de overkuil met hoepels in de boomkorvisserij.

Programma 19 Studie van het effect van boomkorvistuig op de zeebodem en op de benthos populaties.

Programma 20 Internationale boomkorre campagne op de adulte fraktie van platvisbestanden in de Noordzee en het Engels Kanaal.

Belgische bijdrage aan de International Beamtrawl Survey met mede-

werking van Nederland en Engeland.

Programma 21 Deelname aan het 1993 ICES staalnameprogramma in de Noordzee (impakt van ziekten en parasieten op de stocks)

De bepaling van de bloedparameters bij schar en schol.

Programma 22 Bepalen van de zoögrafische verspreiding van de parasieten van grondelsoorten in de Belgische kustwateren en een inzicht verwerven in het belang van deze grondelsoorten als intermediaire en eindgastheren voor parasitaire helminten.

Programma 23 Verzamelen van levende vissen en ongewervelden ter aanvulling van de aquariumverzameling van de Zoo te Antwerpen.

Het ware natuurlijk interessant om de resultaten van de onderzoeksprogramma's te kennen.

Er is in ons land een gebrekkige communicatie tussen de wetenschappers, niet alleen onderling maar vooral naar het grote publiek toe en naar de mensen die er rechtstreeks bij betrokken zijn.

Zo bv. wanneer de *Belgica* in programma 18 de toepassingsmogelijkheden van de overkuil met hoepels in de boomkorvisserij uittest zou het toch wel wenselijk zijn dat de resultaten daarvan doorgespeeld worden naar alle schippers die de boomkorvisserij bedrijven.

Naar mijn mening moeten neerslag en resultaat van onderzoek wat betreft visserij ook aan reders en schippers doorgespeeld worden en daarbij ge vulgariseerd of liever vertaald worden van de wetenschapstaal naar een taal die verstaanbaar is voor de leek, en wat niet mag gebeuren is dat de onderzoeksrapporten in de bibliotheekkast onder het stof verdwijnen.

We zien uit naar de resultaten en hopen ze dan ook te kunnen publiceren in het HVB.

R. Coelus

Vuurtorens op Waddeneilanden blijven tot eind 1998 bemand

De vuurtorens op de Nederlandse Waddeneilanden Ameland, Schiermonnikoog, Texel en Vlieland blijven tot eind 1998 bemand. Nadien verdwijnen de elf vuurtorenwachters. De Brandaris op Terschelling met zeven personeelsleden blijft wel bemand. Aanvankelijk was Minister van Waterstaat Maij van plan de elf vuurtorenwachters reeds eind dit jaar te ontslaan. Onder druk van de plaatselijke bevolking heeft zij de termijn verlengd.

Het werk van de vuurtorenwachters is volgens een onderzoek nog nauwelijks van belang voor de scheepvaart. De vuurtorens zijn al voor een stuk geautomatiseerd en de Kustwacht nam reeds een aantal taken van de torenwachters over. Na 1998 is in de scheepvaart het gebruik van de modernste kommunikatietechnologie verplicht, waardoor het toezicht vanuit de vuurtorens overbodig wordt. De betrokken gemeenten willen echter de vuurtorens bemand houden. De burgemeesters hebben voorgesteld om de vuurtorenwachters te betalen uit de opbrengst van de toekomstige vaarbelasting.

Smit Tak werkt mee aan projekt Grote Belt

Het Rotterdamse bergingsbedrijf *Smit Tak* wordt ingeschakeld voor de bouw van de brug-tunnel-verbinding over de Grote Belt tussen de Deense eilanden Funen en Seeland. De verbinding is de laatste schakel in de vastoververbinding tussen de Deense hoofdstad Kopenhagen en het Europese vasteland. *Smit Tak* moet achttien pierschachten en evenveel caissons aanvoeren en plaatsen, een opdracht die het bedrijf zowat 400 miljoen frank oplevert. Het wereldvermaarde bergingsbedrijf probeert steeds meer civiele opdrachten binnen te halen. Om de opdracht uit te voeren laat *Smit Tak* de 'Taklift 8' bouwen, een drijvende bok die met een hefvermogen van 3.000 ton meteen de grootste ter wereld wordt. Ook de 'Taklift 4' en 'Taklift 7' worden in Denemarken ingezet naast twee zeesleepboten, een transportponton en 50 gespecialiseerde arbeidskrachten.

De geschiedenis van het watervliegtuig (slot)

Het gevecht verloren

Het einde van de dertiger jaren. De oorlog nadert. Zware wolken stapelen zich op boven de politieke horizon. De militaire grootmachten spoeden zich om hun luchtmacht op punt te stellen.

Tijdens de lente van 1937 maakt de onrust plaats voor angst. In september 1939 valt Duitsland Polen binnen en verplettert het in de Blitzkrieg. Nog kan men niet spreken van een totale oorlog, maar devolgende zeven maanden zullen de potentiële tegenstanders zich klaar maken voor een totale konfrontatie.

Gedurende al die tijd heeft men weinig oog voor het watervliegtuig. Het aantal jagers, bommenwerpers en verkenningsovervliegtuigen daarentegen neemt stormenderhand toe.

Op 3 september 1939, dag van de oorlogsverklaring van Frankrijk aan Duitsland, bezit Duitsland 5100 toestellen, ongeveer vijfmaal zoveel als de geallieerden.

De hel breekt los op 10 mei 1940. De Franse hemel krioelt van zwarte kruisen.

Het is onze taak niet om hier het verloop van WO II, waarin het vliegtuig een uitermate belangrijke rol speelde, te bepreken, maar wel de bescheiden rol van het watervliegtuig te belichten. In 1939 beschikt de Franse zeemacht (Aéronavale) slechts over 353 toestellen. Vliegdekschepen waren nagenoeg onbestaand. De Béarn was te oud en te traag om op het toneel te verschijnen. Twee moderne vliegdekschepen stonden op de werf van Penhoët: de Joffre en de Painlevé. Met te weinig vliegtuigen en zonder vliegdekschepen

slaagde de Aéronavale er nochtans in haar opdracht op zee te vervullen en bovendien steun te verlenen aan het leger te land.

Gedurende de ganse winterperiode zal de aéronavale de kusten bewaken en strijd voeren tegen de onderzeeërs.

Eén van de grote viermotorige Farmans, oorspronkelijk bestemd voor Air-France, nam deel aan de zoektocht naar de Duitse kruiser Admiraal-Graf-Spee die als piraat de geallieerde konvooien tussen Canada en Engeland onveilig maakte. Het vliegtuig, de Camille-Flamarion was een belangrijke hulp bij het opsporen van het spookschip en was later, samen met de drie andere Farmans, van groot nut bij de verkenning over zee en het ontdekken van vijandige magnetische mijnen.

Ook de Engelse Royal Navy had haar luchtmacht. Ze bestond uit vliegdekschepen, vliegtuigen aan boord van schepen en een luchtmacht aan land. Bovendien richtte men de Coastal Command op met als taak de kusten en konvooien te beveiligen.

Een ongelofelijke verscheidenheid aan vliegtuigen wordt ontworpen gedurende WO II, maar slechts een bescheiden aantal daarvan zijn watervliegtuigen. Uitgezonderd voor zeer gespecialiseerde taken heeft het watervliegtuig plaats moeten ruimen voor de vliegdekschepen. Het gaat hier vooral om opdrachten van verkenning op grote afstand, de strijd tegen duikboten, het opsporen van mijnenvelden en reddingsopdrachten voor piloten of bemanningsleden die in zee terecht gekomen zijn; de zogenaamde search en rescue. In het begin zal men hiervoor de watervliegtuigen gebruiken die in de dertiger jaren gebouwd werden voor het

overbruggen van grote afstanden. Later zal men nieuwe toestellen bouwen, meer geschikt voor militaire doeleinden. Ook gedurende de oorlog in Korea zullen die watervliegtuigen voor dergelijke doeleinden gebruikt worden.

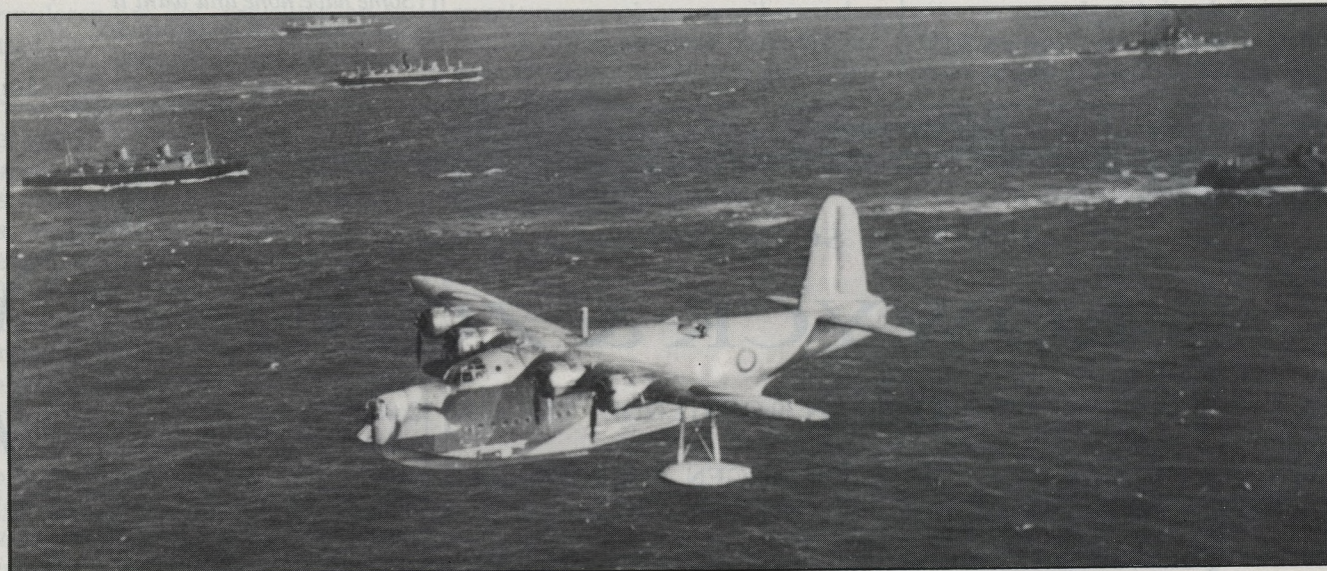
Maar aan alles komt een einde. Het einde van die oorlogen betekent ook de dood van het grote watervliegtuig.

Epiloog

Wat blijft er nog over van het watervliegtuig behalve de enorme nostalgie die we ervoor koesteren?

Na de oorlogen heeft één bepaald type nog grote diensten bewezen bij de strijd tegen bosbranden. De beroemde *Pompiers du Ciel*, met als basis Marseille, waren tot aan de opkomst van moderner materiaal, zoals helikopters, uitgerust met tweemotorige watervliegtuigen van het type Catalina. Het was gevaarlijk werk en de motoren lieten hen vaak in de steek. Enkele proefnemingen werden gedaan om de oudere zuigermotoren te vervangen door modernere turboprops, maar de rol van het watervliegtuig als groter vliegtuig was uitgespeeld. Zijn laatste verschijning was wellicht bij de expeditie van Kommandant Cousteau tot aan het tragisch ongeval op de Nijl waarbij de zoon van de kommandant het leven verloor. Er bestaan nog heel wat watervliegtuigen, meestal onder de vorm van amfibietoestellen, die dagelijks een hoop nuttig werk verrichten. Het zijn kleinere machines die gebruikt worden in streken waar veel rivieren en meren voorkomen, vooral in het hoge noorden, zoals Alaska en Canada.

Tony Depuydt
Slot



van schepen

Waar zullen nu eens naartoe reizen, iedereen trekt toch de wijde wereld in? Of zou dit een reden kunnen zijn om nu eens niet de roeispanten op te nemen?

We zijn niet alleen op de wereld — voorbeelden trekken — en hoe dan ook, wij zijn meegesleept, in de war gebracht door al de drukte rondom, door de terugkeer van de zon en het licht, door de geestdrift van de massa, de aanlokkelijke prentjes, de verleidelijke uitnodigingen van de reisburo's, we blijven solidair met de massa. Fataal.

Zo, ondanks alle bedenkingen, twijfels, kosten en betwistingen doen we toch maar mee, het kost zelfoverwinning, maar we zullen zelf eens uitzoeken waar we naartoe willen, in ieder geval een vlucht uit de sombere eentonigheid van ons broze bestaan aan de zee.

Niet dat we het hier zo slecht zouden hebben, daarvan niet, we genieten van ons ontbijt met haar die d'r lot aan het onze gebonden heeft, onze hemdjes zijn gestreken, we hebben koud en warm stromend water en in de middag genieten we vredig ons kopje koffie thuis. Niet dat we tegen het drinken zijn van een pintje op een rustig terrasje ergens aan zee maar dat zit er niet meer in. De onverbidelijke barbaarsheid van het straatlawaaiachtervolgt ons overal. Het eindeloze tapijt van een grijze Noordzee voor ons, zelfs het vredige zilver van de uitrollende golfslag met de silhouetten van de wandelaars wordt erdoor bedreigd.

Een mens is eigenlijk nooit content, poogt alsmäär boven zichzelf uit te stijgen en te grijpen naar hetgeen waarvan hij denkt dat het beter en aangenameer moet zijn en de rest laat hij opzij liggen. We leren maar nooit hoe dikwijls we van een kale reis terugkeren.

Iedereen gaat op reis, iedereen trekt naar het zuiden. Zoals de vogels. Waar

van mensen

wij eens zouden henen varen, weg zoals alle anderen?

Wij zouden aanmonsteren op een superhektreiler hoog als een vijfsterrenhotel, met geruisloze machines, nu eens niet als volmatroos maar als admiraal, met vele gouden nelsonbanden op de mouwen, een schip dat maandenlang gaat vissen in rustige, blauwe tropische zeeën, zonder mist noch wind, op vreemde vissoorten. Nu eens niet korren op butts, poers en garnaalschulletjes maar op pollak, grenadiersvis, zilverdegenvis en tilapia, rode poon en meervallen. Aan boord van een schip met allemaal decimetersdikke tapijten, liefst Perzische, en een gedempte admiraalsroom vol fluwelen zetels. Op een minste wenk van ons zouden allemaal gestyleerde beschaafd fluisterende stewards klaar staan om in te gaan op onze kleinste wensen. We zouden een dame van ons hart uitnodigen om in het purperen schemerduister van de tropische nacht met haar zachte handje in onze eeltige zeemanshand te kijken naar de reusachtige kor die de machtige winches langs de rampe aan boord zouden slepen, een korspartelde, glimmende juwelen recht uit de geheimzinnige diepten. Volle zakken.

Niet de eerste de beste trunte noch cocotte uit de slaperige buurt zou ons mogen vergezellen, maar minstens een blond-ambition met zijdige pijpekrullen en appelblauwzeegroene kijkers rond als schoteltjes en ze zou bovendien liefst primus moeten zijn in de schone letteren. Geen dolle mina, geen scheldende etter, maar een zachte dame waarmee op het sentimentele vlak zaken kunnen worden gedaan en die ons eeuwige zeemanstrouw zou zweren op haar maagdelijke zieltje. Dat zou nu eens reizen zijn zeg. Blauwe

& van de zee

dromen zijn nog geen roze illusies.

Ge kunt gerust zijn, we hebben niet nodig méér te zijn dan een ander, ons bootje niet gebouwd om indruk te maken, het geurt naar vis en zeewater, hoe goed we ook het dek wassen en spoelen en plakt vol schubben van het laatste haringtrekje. De uitlaat van onze viertakt spuwt gemene zwarte rookwolken en de winch moeten we een handje helpen bij het binnenzetten van de kuil vol slabberaaien, gras en andere beestigheden. Maar de zwijgende gezellen van onze bedrijvigheid op de grote vlakke zijn ons liever dan de dodelijke stank en het oorverdovende lawaai van het straatgeweld. Met de boot over de Vlaamse Banken dreggen lijkt ons veiliger dan rond te hangen in een moordkuil. Zo zijn wij.

Iedereen gaat op reis, zoals de vogels.

Wij hebben de meertouwen om de bollaard gelegd en een plastic zakje aan de hand met enkele tongen en wat garnaal, de wandeling gemaakt naar de broze veiligheid van ons eigen echtelijke dak en we hebben onze geliefde van jaren, de wettelijke dame, verwoegd, wij drijven altijd in het zog van haar zeemanstrouw.

Zoals Grace of Robert Burns het uitdrukte:

Some have meat and cannot eat
Some have none and want it
But I have meat and I can eat
That let the lord be thanked.

Lin

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Vragen & Antwoorden

De politieke rubriek van HVB

Zenders op containers

Senator *Desutter* vroeg de regering de internationale projekten te steunen die ijveren voor het aanbrengen van een zender op containers met gevaarlijke goederen die over zee vervoerd worden.

Daarop zouden zowel een *radiobaken* als een *akoustisch baken* aangebracht worden. Tijdens de reis kan de container via de *satelliet* gevolgd worden, wanneer deze dan desgevallend overboord gaat, raakt de *satelliet* het kontakt kwijt, hetgeen betekent dat men de juiste plaats weet waar hij is verdwenen. Op dat ogenblik neemt het *akoustische baken* het over. Dat gaat een signaal uitzenden van zodra het met zeewater in kontakt komt. Omdat men weet waar de container overboord ging kan men gericht op zoek gaan.

Van regeringszijde was men de mening toegedaan dat de moeilijkheden bij de uitvoering van zo'n plan niet mogen onderschat worden. Het gaat over miljoenen containers die per *satelliet* moeten gevolgd worden. Bovendien is het zoeken naar verdwenen containers uiterst moeilijk, zelfs indien ze met *akoustische bakens* uitgerust zijn. Studies hebben aangetoond dat containers die op de bodem gezonken zijn er door golven verreden en verplaatst worden volgens moeilijk te voorspellen projekten. Dat alles betekent niet dat België principieel de voorstellen kan ondersteunen die internationale organisaties formuleren om dgl. projekten op te zetten.

Discriminatie BTW

Het was dezelfde senator die aan de minister van financiën vroeg om de discriminatie op te heffen waaraan viskleinhandelaars sinds het openstellen van de EG-grenzen (1 januari '93) z.i. onderhevig zijn. In België dienen oesters, kreeften en schaaldieren verkocht te worden met een toeslag van 19,5%, in de ons omringende landen moet daar slechts 6% BTW op betaald worden. De senator merkt op: 'Een Nederlandse marktkramer kan bijgevolg op een Belgische markt zijn waren een stuk goedkoper aanbieden dan zijn Belgische collega's.'

Neen hoor, zo antwoordde de minister. '...in tegenstelling tot wat uit de vraag van het geachte Lid blijkt, vinden de verkopen die de Nederlandse marktkramer op een Belgische markt verricht in België plaats en is op die verkopen de Belgische BTW (19,5%) verschuldigd.'

Vuurtorendok Oostende

Raadslid *Jean Vandecasteele* vroeg het Oostendse stadsbestuur grotere inspanningen te doen om de vervuiling van het Vuurtorendok aldaar tegen te gaan. Uit het antwoord van het schepencollege bleek dat daar bijvoorbeeld in de periode van 4 augustus '92 tot 23 maart ll. 42 kleine containers vuil werden uitgehaald. 'Om het Vuurtorendok optimaal netjes te kunnen houden zou men er moeten beschikken over een vlot... Er werd op de begroting 1993 krediet voorzien voor de aankoop van hout, waarmee het dokpersoneel dan zelf een vlot zou maken.'

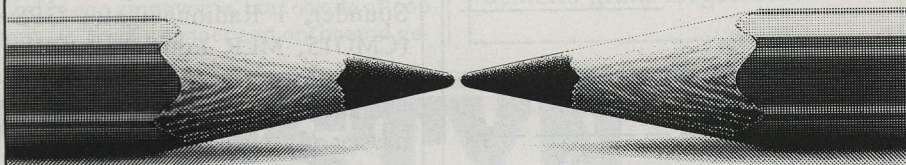
Zwarte vis

Hoeveel zwarte vis wordt er zoal gevonden in en rond de vismijnen, dat was de kern van een vraag die *Michiel Maertens* in de senaat stelde aan verschillende ministers. Welke ontwikkende antwoorden de minister van arbeid en deze van landbouw daarop gaven drukten we reeds vroeger af (HVB ", 5 maart '93, pag. 35). Het antwoord van de minister van financiën was ons toen nog onbekend.

Deze minister antwoordde echter wel degelijk. Tijdens de laatste twee jaar werden ongeveer 100 controles uitgevoerd, gespreid over de drie Belgische vismijnen. 'In 20 gevallen werd daarbij vastgesteld dat er illegaal vis werd aangevoerd. Niet in alle gevallen kon de vis in beslag genomen worden omdat sommige vaststellingen gebeurden nadat de vis reeds in het economisch circuit werd opgenomen.'

'Tijdens de betrokken periode werd vastgesteld dat dat in totaal ongeveer 45 ton vis op fiscaal vlak onregelmatig werd aangevoerd. De totale waarde van die vis bedroeg ongeveer 8.700.000 frank...', aldus de minister van financiën.

Een bank moet
een duidelijke dialoog hebben
met haar cliënten.



BBL

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

42

Het nieuwe boek van Vandekerckhove

De Trein

In het nieuwe boek, de novelle 'De Trein', van HVB-hoofdredakteur Flor Vandekerckhove neemt de ik-figuur, een schrijver-journalist ('journalist om den brode, schrijver uitroeping') ons mee naar zijn werk. Hij moet die dag voor zijn krant de inhuldiging van de allereerste flitstreinverbinding (TGV voor de Vlamingen) verslaan. Dat dit niet zonder slag of stoot verloopt weet de lezer die vroeger werk (1) van Vandekerckhove gelezen heeft. Zoals dat in zijn boeken steeds het geval is worden we ook nu weer gekonfronteerd met de uitzichtloosheid van menselijke relaties en met het gevoel van onbehagen dat het einde van de eeuw markeert. Dit keer echter ligt de nadruk op de (steeds weer falende) pogingen die mensen ondernemen om hun leven zin te geven.

Deel van een cyclus

In zijn roman 'Het Kasteel' beloofde Vandekerckhove reeds dit vervolg (2). *Het Kasteel* was niets anders dan een literair spel rond het thema van De Liefde en alles wat daar (niet) mee samenhangt. *Het Kasteel* was de metafoor voor Het Huwelijk, waarin, in ruil voor seks, geborgenheid (zeg maar eten en onderhoudsgeld) gegeven wordt. Het kasteel uit het boek wordt natuurlijk bewoond door de gewenste sprookjesprins(es) op het bekende witte paard (in het geval van Vandekerckhove wordt dat dan wel een vamp in een dure BMW). Dat Het Huwelijks Geluk helaas door de harde werkelijkheid doorbroken wordt, werd in het boek duidelijk op het moment dat een terrorist zijn intrek in het kasteel kwam nemen. Bleek opeens dat de prinses-op-het witte-paard eveneens een heuse terroriste bleek te zijn (hetgeen in veel huwelijken eveneens het geval blijkt te zijn). Die roman heeft evenwel een open einde. Heeft de ik-figuur op het einde de Ware Liefde ontdekt? Hij slaagt er wel dege-

lijk in uit het kasteel te ontsnappen (en laat dus de beklemming van Het Huwelijk achter zich) maar de wereld waarin hij zich nu weer bevindt ziet er alles bij elkaar toch weer niet erg rooskleurig uit.

Ook op een ander gebied is er een open einde aan dat boek. De slotzin luidt immers: 'En zoals Louis het zei (of was het Jeanneke?): enzovoort, enzovoort.' (3). Deze knipoog naar L.-P. Boon en zijn echtgenote maakte meteen duidelijk dat we ons nog aan één en ander mochten verwachten.

Het geloof als zingevoer

Na De Liefde komt nu in de novelle 'De Trein' Het Geloof aan de beurt. De flitstrein wordt meteen het symbool voor het Vooruitgangsgeloof dat hier te lande andere godsdiensten verdrongen heeft. Maar op die trein wordt de journalist ook betrokken in een aantal avonturen die hem meteen een reis laten maken door de wereld van heidense (en andere) rituelen, hij wordt er gekonfronteerd met mensen die het menselijk tekort proberen te overstijgen door overvloedig alcoholverbruik, hij ontmoet er kunstenaars die het op hun eigen manier doen. En er is meer. Op deze simpele treinreis slaagt Vandekerckhove erin de lezer te konfronteren met de afgang van het stalinisme in de oude USSR (Het Geloof der Kameraden), hij geeft een nauwkeurig, maar zeer gekleurd, verslag van de Golfoorlog (z.i. een godsdienstoorlog op het einde van de 20ste eeuw). We zijn zelfs getuige van een putsch in het Vaticaan, want, zo zegt Vandekerckhove langs zijn neus weg, als we een boek over het geloof schrijven dan kunnen we helaas niet om de katholieke kerk heen.

En ook nu weer vinden we geen oplossing voor het probleem. Na de open vraag (in de roman *Het Kasteel*) of De Liefde een zingevoer is, laat ook de afloop van *De Trein* ons met een ontheemd ge-

voel achter. Wat is daar nu eigenlijk gebeurd in dat station?

De Trein is een novelle van 136 bladzijden. Het is een bibliofiele uitgave, prachtig gedrukt en uitgegeven op de beperkte oplage van 300, genummerde en ondertekende, exemplaren. Erwerd een frontispice in afgedrukt, speciaal daarvoor ontworpen door de kunstschilder Luc Martinsen. U kunt het boek uitsluitend bestellen via intekening. U schrijft daarvoor 599,- BEF over op rekening 384-0596581-18 van HVB. U vermeldt: 'De Trein'.

Edmond Volk

(1) *De Smaak van Zeewater* (verhalen), uitgeverij Manga & *Het Kasteel* (roman) uitgeverij Manga.

(2) *Het Kasteel is het eerste boek in een reeks van drie, waarin de auteur achtereenvolgens via een benadering van de thema's liefde, geloof en kunst, de zin van het leven probeert te achterhalen.* (achterflap *Het Kasteel*)

(3) *Het Kasteel*, pag 144.



U wordt vriendelijk uitgenodigd op de publieke voorstelling van de novelle 'De Trein'.

Deze voorstelling gaat door op zondag 6 juni om 11 uur in de zaal van ASLK-Oostende Centrum in de Kapellestraat 3 te Oostende.

Het boek wordt er voor u ingeleid door Etienne Vercarre.

Voorintekenaars kunnen er hun exemplaar afhalen. Indien ze afwezig zijn wordt het boek hen achteraf gratis toegestuurd.

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

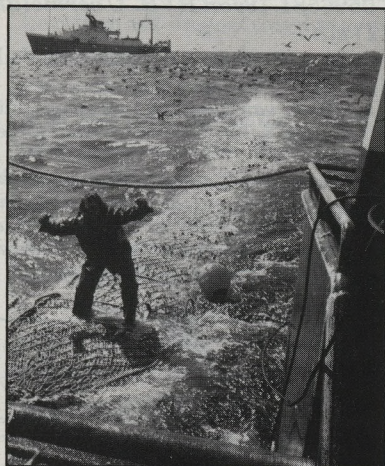
Fortstraat 27, Oostende — Bruggeluan 12, Bredene

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

De Laatste Vuurtorenwachter

De aprilgrap die HVB verleden maand publiceerde is bij vele mensen — terecht! — in het verkeerde keelgat geschoten. Deze delen ongetwijfeld mijn stelling dat de redactie van dit blad een ziekelijk gevoel voor humor heeft. Dat Vandekerckhove uiteindelijk *ongeslacht* is om hoofdredakteur van deze prachtcourant te zijn, heeft hij m.i. met die zogenoemde aprilgrap weer eens bewezen. Er zijn grenzen man, ER ZIJN GRENZEN!

Dat mag ons echter niet uit het oog doen verliezen dat ook dat andere redaktielid, de heer Marc Loy, niet in staat is zich van zijn taak te kwijten. Deze mens, met een ziekelijke



Een visser uit zijn ongenoegen over de aprilgrap van HVB

neiging tot het cumuleren van werk, is niet alleen, zij het ongewild, een steunpilaar voor Vandekerckhove (op deredactievergaderingen dommelt Loy namelijk voortdurend in, dat knikkebollen wordt door Vandekerckhove steevast als instemmend knikken geïnterpreteerd), hij schrijft ook nog in het weekblad Trends, in De Zeewacht en in het



bekende tijdschrift 't Korreltje. Hij geeft les in verschillende vakken gaande van Studie over Deetefouten tot theologie. Hij gidst toeristen op de Beneluxboten te Zeebrugge, langs de kroegen in Brugge en — en nu komt het — langs de laatste bemande vuurtoren die onze kust rijk is. Verleden week zondag zag ik hem hier nog langskomen met in zijn zog

een kleine honderd zieken van de Christelijke Mutualiteiten (Aan 100 ballen de man: rekent en telt!).

Besluiten wij tenslotte met terloops (en traditiegetrouw) te verwijzen naar de derde man van de redactie, de heer Guido Walters, waarover welhaast niets bekend is.

Via deze weg maak ik aan de hardwerkende heer Willy Versluys (voorzitter OVA, directeur HVB, voorzitter Hulp in Nood, afgevaardigde bestuurder Seaprint, schepen van bossen te Bredene, demokraat vande VLD, reder van een hoop schepen en bestuurder van onnoemlijk veel vennootschappen) de verontschuldiging over van de medewerkers van dit blad voor het onrecht dat de hoofdredakteur hem, middels deze zgn. aprilgrap, heeft aangedaan. Ondank is 's werelds loon, zo blijkt nu ook weer.

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsproducten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Schilders aan zee :

Felix en Alfons Cogen



Felix Cogen, Het Sinistere Wrak (Foto Delro)

Félix Cogen (Sint-Niklaas, 1838 - Brussel, 1907) ontving zijn schildersopleiding aan de Gentse Akademie bij Th. Canneel en F. Devigne. Zijn artistieke loopbaan situeert zich voornamelijk op 3 plaatsen: Gent, Brussel en Sint-Martens-Latem, het bloeiende kunstenaarsdorp aan de Leie, even buiten Gent.

Te Gent woonde Cogen omstreeks 1865 in de Zuivelsteeg, 8. Te Brussel had Cogen later een atelier in de Orteliusstraat, 12. Daar gaf hij privélessen tekenen en schilderen aan adolescenten uit begoede families. Cogen was een degelijk portrettist en schilder van historische taferelen en genrestukken.

Bij de genrestukken rekenen we ook zijn taferelen met vissers en vissersvrouwen. Daarmee genoot hij de meeste populariteit.

Eén van zijn bekendste werken in dat verband is het monumentale olieverfschilderij uit de Stedelijke Musea Brugge: *"Brooduitdeling aan de weduwen en wezen te Katwijk"*. Het schilderij werd in 1890-91 tentoont-

gesteld in het Dalon van de Brugse Kunstkring en daar aangekocht voor het Museum. Nabij een gebouw gelegen langs het strand deelt een man, bijgestaan door een vrouw, broden uit aan een groep wachtende vissersvrouwen en kinderen in traditionele volksdracht. Katwijk was geen tijdelijk fenomeen in Cogens thematiek. In het Salon 1894 te Oostende toonde hij *"De armen - Katwijk"* en *"Strand te Katwijk - Avond"*.

Maar ook andere vissersplaatsen hadden zijn interesse zoals blijkt uit *"Oude visser - eiland Marken"* en *"Vissersdochter - Volendam"*, twee pastels die hij toonde in de Tentoonstelling van waterverfschilderingen, pastels en etsen te Antwerpen in 1903.

Hierbij beelden we een hyperromantisch werk van hem af *"Het sinistere wrak"*, reuzegroot en bewaard in het Museum te Sint-Niklaas. Vissers doen een akelige ontdekking van drenkelingen in een scheepswrak.

Alfons Cogen (Sint-Niklaas, 1842 - Gent, 1921) was leerling van de Academie te Gent (bij F. De Vigne) en van zijn broer Félix Cogen.

Net als zijn oudere broer had Alfons Cogen een voorliefde voor taferelen ivm. rivieren en de zee. Hij nam deel aan heel wat Salons: de traditionele Driejaarlijkse Salons te Brussel, Gent en Antwerpen, maar ook aan Salons te Lyon, Parijs...

In 1908 had hij een individuele tentoonstelling te Brussen. In het Salon 1899 te Gent toonde hij *"Schelde en Breskens"*.

Alfons Cogen woonde en werkte in de Gentse Scharenslijperstraat, 59. In 1909 werd hij blind. Hij herstelde echter na een operatie en in 1911 kon hij opnieuw schilderen.

Het museum van Gent kocht in 1909 een schilderij van hem aan: *"Einde van het onweer te Heist"*.

Norbert Hostyn



Alfons Cogen, Marine

FRANKRIJK

Jean Puech nieuwe visserijminister

Ter elfder uur werd Jean Puech (UDF) als minister van landbouw en visserij opgenomen in de nieuwe Franse regering. Hij was geen eerste keuze want voordien had Charles Millon tot drie keer toe bedankt voor het aanbod van regeringsleider Edouard Balladur. Hij gaf de portefeuille uiteindelijk aan de 51-jarige burgemeester-senator uit Rignac Jean Puech. Deze is afkomstig uit een landbouwstreek (Gascogne) en is goed vertrouwd met de landbouwproblematiek. In visserijmiddens wordt Puech met enig scepsis onthaald omdat hij bekend staat als een woordvoeder van de traditionale rechterzijde en een overtuigd verdediger van de Europese akkoorden van Maastricht.

DENEMARKEN

staking beëindigd

De Deense vissers hebben halfweg april hun 18 dagen oude staking stopgezet nadat een akkoord was bereikt tussen de overheid en de vakbonden. Over de inhoud van het moeizaam bereikte akkoord heerste echter verdeeldheid onder de vissers. Aanleiding voor de staking waren de dalende inkomsten van de visserij die voortvloeiden uit de Europese kwotaregeling.

Na langdurige onderhandelingen tussen de twee belangrijkste vissersbonden en de regering kwamen een reeks redingsmaatregelen ten bate van de visserijsector uit de bus. Het akkoord belooft de 6.000 vissers hogere kwota, goedkope leningen, verhoogde slooppremies en betere pensioenen bij vervroegde opruiming.

Tijdens de stakingsactie, waaraan 3.000

hoofdzakelijk kleine vaartuigen deelnamen, werd de toegang tot de havens en de visverwerkende bedrijven geblokkeerd en werden geladen vrachtwagen opgehouden. De exportverliezen ten gevolge van de staking worden door de *Danish Fisheries Export Association* op vijf miljard frank geraamd.

POLEN

vissers staken

Poolse vissers legden begin april de twaalf belangrijkste havens van het land volledig of gedeeltelijk lam. De aktievoerders wilden op die manier ruchtbaarheid geven aan de lamentabele toestand van de Poolse visserij die sterk te lijden heeft onder de goedkope import uit ondermeer de GOS-landen. De vissers maakten bekend dat meer dan 300 vaartuigen van partikuliere en overheidsbedrijven alle havens langs de Baltische kust lam legden. De actie duurde bijna een hele dag. De aktievoerders lieten ook weten dat bij uitblijven van maatregelen om de Poolse visserij te steunen, ze opnieuw tot een staking zullen overgaan. De vissers vragen taksvrije brandstof, een ban op de invoer van gesubsidieerde importvis en goedkope kredieten.

GROOT BRITTANNIE

Vlaggeschepen eisen schadevergoeding

De eigenaars van een aantal naar Engeland omgevlade vissersvaartuigen eisen van de Britse overheid een schadevergoeding voor gederfde inkomsten. De schadeclaims lopen op tot 400 à 500 miljoen frank. Het gaat om een tachtigtal rederijen die hun omgevlade

schepen op Britse kwota lieten vissen. In een poging om de kwota voor eigen vissers te reserveren werden de vlaggeschepen uit de registers geschrapt op basis van de betwiste *Merchant Shipping Act* die ook door het Europees Hof van Justitie werd afgewezen. De rederijen die door de wet schade leden vorderen het geleden verlies nu terug van de Britse overheid.

IJSLAND

IJsland koopt Duitse rederij

Twee jaar geleden saneerde de Treuhandgesellschaft (de maatschappij die de Oostduitse staatsbedrijven privatiseert) de rederij Mecklenberger Hochseefischerei uit Rostock. Begin april heeft een belangrijke IJslandse rederij zich in het bedrijf ingekocht. In het koopcontract staat dat de acht zeventig meter lange trailers de visserij rond IJsland kunnen bedrijven. Dan moeten ze wel hun vangst in IJsland aanlanden en kunnen ze daar genieten van alle plaatselijke faciliteiten. Wanneer ze andere visgronden opzoeken kunnen ze gebruik maken van de haven te Rostock. De IJslandse rederij nam 60 % van de aandelen, de deelstaat Mecklenburg 25 %, de uitbaters van de haven van Rostock 10 % en de stad Rostock zelf 5 %.

CHILI

Brand

Een reusachtige brand vernietigde in de haven van San Vicente, Chili, 8 visfabrieken, 9 purse-seiners en 13 kustvissersvaartuigen. Dat gebeurde op 6 maart laatstleden. De getroffen rederijen zijn in Noord-Europa op zoek naar goede tweedehandse purse-seiners om hun vaartuigen te vervangen.

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 60 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

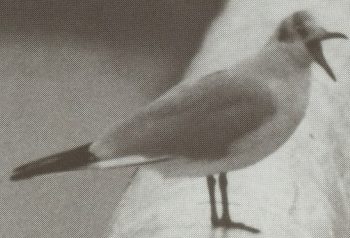
Firmanaam:

Straaten nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar Seaprint c.v., H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

HVB
60
HET VISSERIJBLAD



Yes, we can beat the feeling!