

HVB

HET VISSERIJBLAD



58 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 5 - 3 mei 1991 - 99,- BF - afgiftekantoor Oostende X

ESSO

Een sterke combinatie van ESSO kwaliteitsoliën en de Service van uw lokale handelaar.

Overal waar schepen varen, is smering nodig. Maar geen visserschip is gelijk. En elke visser stelt weer eigen eisen aan het gebruik ervan.

Esso's visie op smering geeft daarop het antwoord:

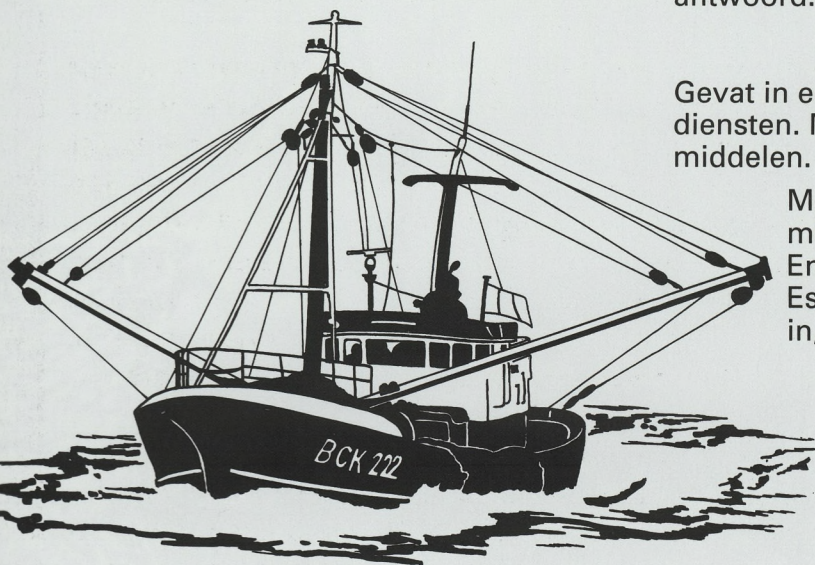
- top-prestaties van apparatuur,
- verlenging van de levensduur,
- optimaal rendement.

Gevat in een compleet pakket van produkten en diensten. Met de bijpassende organisatie en hulpmiddelen.

Met dit "Service Pakket" kunt u als ondernemer uw eigen noden en wensen formuleren. En gerealiseerd zien. Op maat.

Esso zet daarvoor al haar technische kennis in, gepaard gaande met:

- uitvoerig advies,
- heldere en ter zake kundige documentatie,
- aanbieding van nieuw ontwikkelde technieken om - efficiënt en economisch - de smering te vergemakkelijken en te perfectioneren.



De Esso-handelaren maken deze "Visie op Smering" tastbaar. Met prompte levering van diensten en produkten van de hoogste kwaliteit. U kunt erop vertrouwen dat de zorg voor en de verzorging van smering bij Esso in goede handen is.

Vraag daarom vandaag nog uw gratis smeerplan.

ESSO BELGIUM
MARINE EN INDUSTRIELE OLIE EN VETTEN
Postbus 100, 2060 Antwerpen 6
Gratis technisch advies: 03/226 27 74

n.v. North Sea Bunkers - Tel.: 050/34 12 47
Hoefijzerlaan 68, 8000 Brugge

A. Vandaele - Tel. en fax: 050/33 32 98
Werfstraat 43-45, 8000 Brugge



HVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove

REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Robert Depoorter (tekeningen), Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pöts, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters

FAKTURATIE: Sonja Vantorre
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemoers
tel: 059/32 55 59

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

ISSN: 0776-6912



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE

Tel: 059/32 55 59

Fax: 059/32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van Het Visserijblad
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- B.F.) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding: abo HVB. Steunabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.

Subscriptions (one year) in other countries:
Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: F 324; Germany DM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K.: £32.



Omslagfoto: Guido Walters

De nieuwe wereldorde

DE WERELD IS blijkbaar aan een nieuwe orde toe en alhoewel die term ons afschrikt, wil dit blad toch ook zijn steentje bijdragen tot de discussie die — naast de weerstoestand — één van de grote gespreksonderwerpen dreigt te worden.

De plannen voor een nieuwe orde staan overigens reeds voor de derde keer in een halve eeuw op de agenda: de nazi's probeerden in de jaren dertig en veertig een 'nieuwe orde' te scheppen, de ontwikkelingslanden hoopten in de jaren zeventig op een 'nieuwe economische orde' en nu, in de jaren negentig, horen we opnieuw praten over een 'nieuwe internationale orde'.

Maar in tegenstelling tot het weer, verandert de wereldorde blijkbaar niet zo vaak. Hoe het de Duitse variant in de jaren veertig vergaan is weten we allemaal, en over de verwachte nieuwe economische wereldorde zijn ze in de ontwikkelingslanden niet meer te spreken. Eigenlijk laat alles voorzien dat ook de nieuwste-nieuwe-wereldorde niet van de toestand van gisteren zal verschillen.

Er is een tijd geweest dat de godsdienst bepalend was voor de orde in de wereld. De theologie was de moeder van alle wetenschappen. Wanneer uit de bijbel af te leiden was dat de wereld zich in het centrum van het heelal bevond, dan werden alle geleerden dringend verzocht zich daarbij neer te leggen. Wanneer een rivier zwaar kronkelend zijn weg naar de zee zocht, dan was dat omdat god het zo gewild had en geen mens moest eraan denken die waterloop recht te trekken. De wereldorde was deze die god gewild had.

Die tijden liggen ver achter ons.

Vandaag is niet de theologie, maar de economie de moeder van alle wetenschappen, van alle handelen. Scholen worden gesloten omdat het niet langer *ekonomisch* verantwoord is ze open te houden. Er vloeien miljoenen vaten olie in zee omdat het *ekonomisch* verantwoord is de olie met mastodontschepen (waarmee onderweg ook vanalles kan gebeuren) naar ons land te brengen. Ondernemingen worden niet gestart omdat ze er nodig zijn, omdat ze nuttig zijn of aangenaam, maar omdat ze *ekonomisch* een kans op slagen hebben. In ons tijdperk is de wereldorde op economische pijlers gebouwd.

Het ziet er niet naar uit dat het de bedoeling is aan deze grondslagen te tornen en het ziet er dus niet naar uit dat er een nieuwe wereldorde komt. Wel zal vastgesteld worden welk land de spelregels zal bepalen, maar ook daar verwachten we geen nieuwigheden.

Flor Vandekerckhove

'Hulp In Nood' bijeen te Nieuwpoort

DE JAARLIJKSE ALGEMENE vergadering van de Coöperatieve Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen "Hulp in Nood" kon een beetje worden gezien als sluitstuk van het jubileumjaar van de maatschappij. "Hulp in Nood" vierde in mei vorig jaar haar vijftigjarig bestaan. Vorige vrijdag werden de zakelijke resultaten voorgelegd aan de coöperanten. Een bijeenkomst die traditioneel met een gezellig diner en avondavondfeest wordt afgesloten.

Na het succes drie jaar geleden koos de raad van bestuur opnieuw voor het statige kader van de "Jan Tulpin" in Nieuwpoort. Blijkbaar met succes want heel wat leden gingen op de uitnodiging in. Vooraleer de culinaire toer op te gaan legde de raad van bestuur de jaarresultaten voor. Directeur Billiau bekende onmiddellijk dat "Hulp in Nood" geen gemakkelijk jaar achter de rug had. De winst viel op de helft van het vorige boekjaar terug. Toch kon aan de leden een dividend worden uitbetaald.

De minder gunstige evolutie schreef Roland Billiau toe aan twee factoren. Eerst was er de verlaging van de premievoeten waardoor de leden acht miljoen frank minder premies betaalden. Hierdoor werd de vorig jaar reeds in het voortzicht gestelde kaap van 100 miljoen frank premie-ontvangsten nog niet gehaald. Naast dit geschenk aan de leden, een rechtstreeks gevolg van

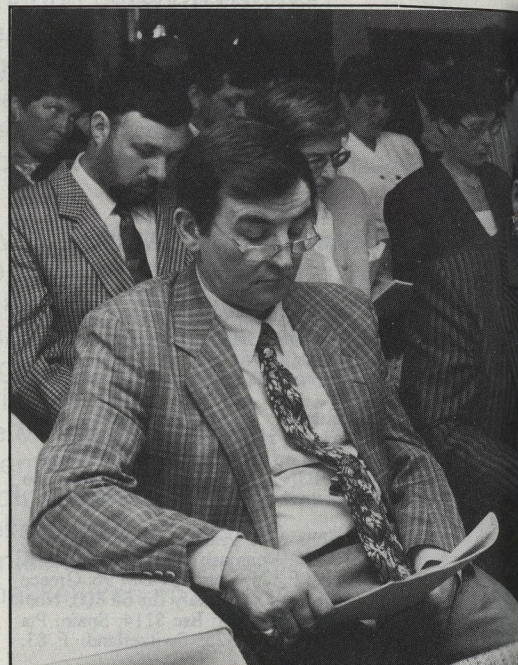
de gunstige resultaten in de voorbije jaren, zag de schadestatistiek voor 1990 er minder goed uit. Sinds het bestaan van de maatschappij werd vorig jaar het hoogste bedrag aan schadevergoedingen betaald. "Gelukkig opteerde de raad van bestuur voor een verstandig herververzekeringsprogramma waardoor de 'eigen schaden' en 'schaden aan derden' boven een bepaald bedrag grotendeel kunnen gerekupeerd worden" zei de directeur, besluitend dat de coöperatieve het jaar toch nog met een batig saldo kon afsluiten. De leden ontvingen een restorno van vijf procent, terwijl een gedeelte van de winst naar het reservefonds ging om beter gewapend te zijn mocht de ongunstige trend zich doorzetten.

"Hulp in Nood" blijft met 135 verzekerde casco's de grootste verzekeraar in de visserij. De totaal verzekerde waarde bedroeg vorig jaar 3,8 miljard. Meer dan de helft van de premie-ontvangsten (56%) werden vorig jaar besteed aan de uitkering van schadevergoedingen. Met de resterende inkomsten betaalde de maatschappij de herververzekeringspremies en de werkingskosten. "Het mag derhalve nog als een succes aanzien worden dat de raad van bestuur, ondanks de zware schadestatistiek, er alsnog in geslaagd is om een restorno voor te stellen" besloot directeur Billiau de het zakelijke gedeelte van de algemene ledenvergadering.

(Tekst en foto's: gw)



De raad van bestuur geeft



DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

- verhuring van diepvriesruimten, ook voor tijdelijke opslag

- mogelijkheid tot huren van handelsruimten

- voor groot- en kleinhandel

- centrale ligging (bij de vismijn)

- toezicht

H. Baelskaai 13, Oostende

Burelen: 8 - 12 u / 13 - 17 u, zaterdag en zondag gesloten

Tel: 059 / 321 791 — Fax : 059 / 323 397



Bij ons stockeren is geen kost, maar een financiële winst — Stel dus niet uit tot morgen wat u vandaag kunt bekomen.



tekst en uitleg aan de aandachtige luisteraars



Diepzinnige gesprekken tijdens de receptie



Ook de luimige noot ontbrak niet



En de vrouwen waren er deze keer ook bij

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

32.08.08



Bredene

Oostende

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 vissersij

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

n.v. **quintiens**

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE GROOTHANDEL ELECTRICITEIT

SIEMENS - BBC - TELEMECANIQUE - DANFOS - ELIN - RADIUM - BOSCH

KIELBANKSTRAAT 6, 8380 ZEEBRUGGE - (050) 54 41 72 „DAY AND NIGHT SERVICE“

INSTALLATIE / herstelling / onderhoud / elektrische- en elektronische schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren uit voorraad: el. motoren, kabel, onderdelen

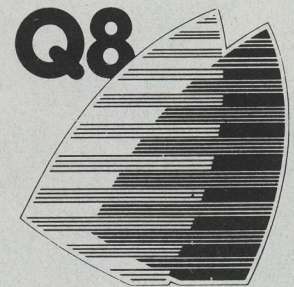
C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN
VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUgge BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE ☎ (059) 32 31 80
Bruggelaan 12, BREDENE

Kuwait Petroleum (Belgium)



- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

STATIONSPLEIN 4, INDUSTRIEPARK „TEN BRIELE“, 8000 BRUGGE - TEL. (050) 38 37 58 - 86

O.V.A.

Voor uw visveiling ... te Oostende
Voor uw koeltransporten... naar Oostende
Voor uw loonberekeningen en sociale wetten

Onderlinge Visafslag Oostende

Vismijn 71, 8400 Oostende. Tel: 059/32 21 73 Fax: 059/32 04 46

Dè coöperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

'Twee verhalen' van Eric de Preester

Een werkje dat duidelijk laat voelen dat er geen onoverschrijdbare grenzen zijn aan wat men de economische en sociale vooruitgang noemt. Er valt zelfs niet op goodwill en op afspraken te rekenen om de mens van de barbaarsheid te vrijwaren. En waar blijven evenwicht en maat? Romantiek is er voor de boeken en niet voor het huidige leven. Daarom is het goed deze verhalen, indringend natuurproza, te lezen. Er zijn de overtuigende natuurbeschrijvingen in een rustige taal die de stilte oproept, waarin persoonlijke ervaringen de grondtoon geven.

Een tijdsdokument dat binnen niet zolang tijd de verbazing zal opwekken van de lezer die geen andere wereld meer zal kennen dan deze van het geweld en het alles overheersende lawaai.

Een prachtige bundel, uitgegeven door VITA, Speelstraat 14, 9750 Zingem (waar ook alle verder inlichtingen kunnen ingewonnen worden).

Vier eeuwen Oostendse liederen

Het is er uiteindelijk van gekomen. Hoe ouder men wordt, hoe langer het duurt, zegt Jef Klausing en hiermee bedoelt hij de Oostendse liederen die hij uit zijn verzameling bijeengezocht heeft.

De uitgave begint met het beleg van Oostende in 1604 en eindigt in 1980 met liedjes van Lucy Loes. Jef zocht uit zijn verzameling alle liederen die betrekking hebben op Oostende, voorzag ze van commentaar (afkomst, feiten en gebeurtenissen die aanleiding gaven tot het maken en het zingen) en voor zover ze nog te vinden waren, de muzieknnotaties en passende illustraties.

Het boek wordt een kanjer van 700 bladzijden. Formaat 24,50 x 16,50 cm. Vollinnen band met goudopdruk en stofwikkels in vierkleuren. Het boek verschijnt in november. De verkoopprijs is voorzien op 2095 frank. Wie vòòr 1 september inschrijft betaalt slechts 1850 frank (+ 100 frank voor verpakking en port). Storten op rekening 001-0380026-56 van Uitgeverij Emiel Decock te 8211 Aartrijke.

Nieuw!

de lezersservice van Het Visserijblad

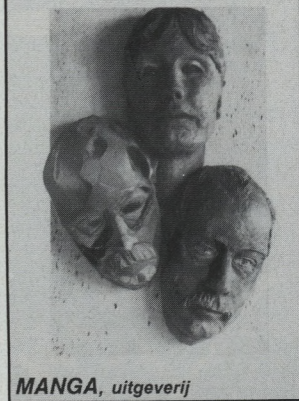
De lezersservice van Het Visserijblad biedt — i.s.m. verschillende uitgeverijen — de lezers van dit blad de mogelijkheid om Vlaamse boeken uit de voorraad van die uitgeverijen aan te kopen.

Wanneer u de bestelling plaatst betaalt u niets. U wacht tot wanneer het boek (de boeken), samen met de faktuur, bij u thuisbezorgd wordt (worden). Op de vermelde prijzen worden *geen* extra kosten berekend(*)

(*) Dit geldt uitsluitend voor leveringen in België. Voor wat betreft het buitenland worden de portkosten afzonderlijk verrekend.

TWEE BOKALEN

Roland Desnerck



MANGA, uitgeverij

De roman 'Twee bokalén' van Roland Desnerck, oud-medewerker aan dit blad kwam uit bij de uitgeverij Manga.

De auteur is voornamelijk bekend als de man van het 'Oostends Woordenboek', alias de Dikke Desnerck, een werk dat nu reeds voor de derde keer herdrukt werd. Verder waren er ook de twee delen van de 800 bladzijden tellende 'Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen' en het succeswerk 'De Oostendse Visserij.'

De debuutroman 'Twee bokalén' (117 ps) kan via onderstaande bon bij HVB besteld worden (bestelnummer 1) en kost 450,- B.F.

← 1

2 →

De auteur van deze verhalenbundel is reeds jaren medewerker aan HVB. In 'Het zout van de zee' (uitgeverij Nieuwsblad van de Kust) bundelde deze oud-loods een aantal van zijn beste verhalen uit 25 jaar schrijverschap.

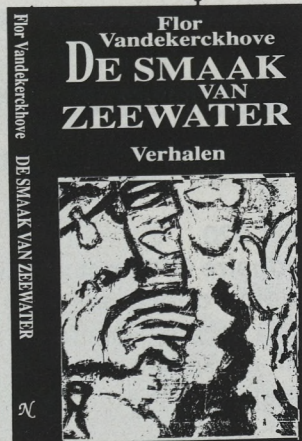
De verhalenbundel van Leon Inghelbrecht (116 ps) kan onder nummer 2 besteld worden bij HVB. Bij levering betaalt u 299,- B.F.



HET ZOUT VAN DE ZEE

door LEON INGHELBRECHT

↓ 3



Flor Vandekerckhove

DE SMAAK VAN ZEEWATER

N

Flor Vandekerckhove
**DE SMAAK
VAN
ZEEWATER**

Verhalen

De verhalenbundel 'De smaak van zeewater' van Flor Vandekerckhove, hoofdredacteur van HVB moest reeds begin maart verschenen zijn. Reeds meer dan honderd lezers van HVB hebben vooringetekend op dat boek. De uitgever (Nioba) verzekert ons dat het boek uiteindelijk vòòr juni e.k. op de markt zal zijn. Maar eigenlijk mag u dat geen zorg zijn. U kunt het boek hierbij bestellen. U betaalt niets en wacht tot wanneer u het thuisbezorgd krijgt. In deze vier verhalen, die alleen maar zijdelings met de zee te maken hebben, overheerst het 'fin-de-siècle-gevoel'. U kunt het boek bestellen onder nummer 3. Bij ontvangst betaalt u 595,- B.F.

INVULLEN IN BLOKLETTERS

(en opsturen naar HVB, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende)

NAAM:

STRAAT & NR:

GEMEENTE & POSTNR:

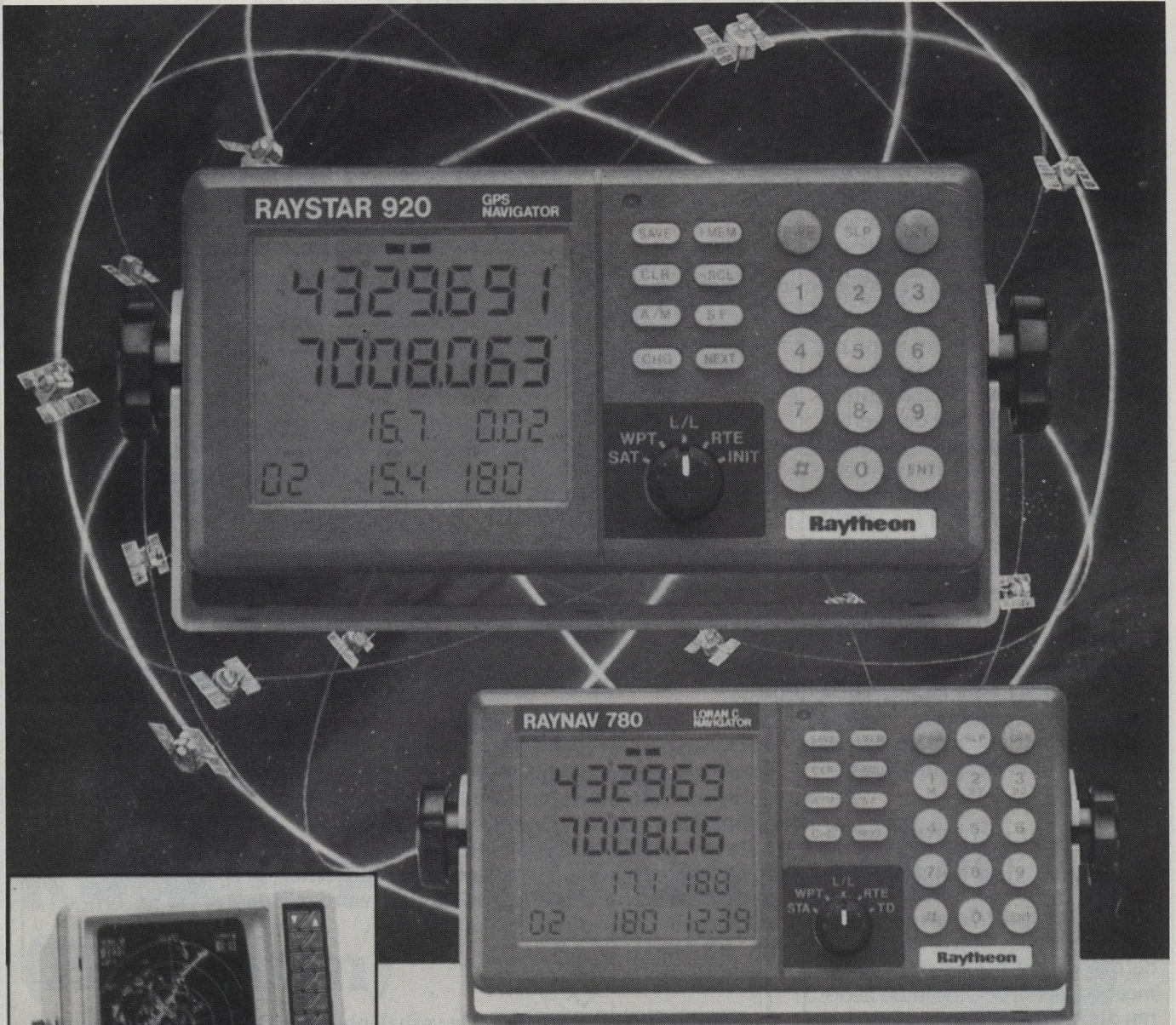
IK BESTEL 1 EXEMPLAAR VAN HET BOEK (*)

1

2

3

(*) omcirkel het nummer (de nummers) van het boek (de boeken) die u thuisbezorgd wenst te krijgen.



RAYTHEON NAVIGATIE ELECTRONICA brengt U dicht(er)er waar U wenst te zijn

RAYSTAR 920
 Revolutionaire GPS met snelle
 meervoudige ontvanger.

Breed LCD scherm. Interface
 met Loran-C, Satnav of
 Decca mogelijk.

RAYNAV 780
 De gemakkelijkst-te-gebruiken
 hoge-prestatie Loran C.

Mogelijke tweeketen verkrijging
 en koersbepaling ter verbetering
 van LOP hoeken en
 bestrijingsgebied.

RADAR R-41X
 Bereiken 1/8 - 48 NM

Twee variabele range markers.
 Twee electronic bearing lines.
 Waypunten van de navigator op
 het radar scherm.

INES

N.V. ——— S.A.

INES telefoonnummers

050/544755

059/323401

Aktiviteitenkalender voor vissers

MEI

- 4-5 5de Groot Nieuwpoorts Zeevruchtenfestijn (Paviljoen)
- 5-7 2de Belgische Vakbeurs voor de internationale vishandel in Hasselt (Grenslandhallen)
- 9-12 "Fishing & hunting", beurs voor sportvissers en jagers in Flanders Expo te Gent
- 9-11 Folkloristische Havenfeesten in Blankenberge
- 11 Visserijdag in Lauwersoog(NI)
- 12 "Vissersbedevaart" van Uitkerke naar O.L.V. van Meetkerke
- 12 Bloemenhulde aan het monument der vissers en "Vissersstoet" in Blankenberge
- 12 Jaarlijkse bedevaart naar het Visserskapelletje van Bredene
- 13 Voordracht met dia's over de Belgische Zeemacht in de Golf door A. Laureys, protestants aalmoezenier in het St.-Andreaslyceum, Kerkstraat 17 Oostende (20 u., gratis toegang)
- 13-15 2de "World Tuna Trade Conference" in Bali (Indonesië)
- 14-17 "Polfish '91", internationale vakbeurs in Gdansk (Polen)
- 16 Opening van de "Week van de Landbouw en de Visserij" in de feestzaal van de vismijn (20 u.)
- 17 Doop "Seastar" in Nieuwpoort (14 u. 30)
- 17-20 "Week van de Landbouw en de Visserij" in Nieuwpoort
- 18 "Vlaggetjesdag" in Scheveningen (NI)
- 18 Bezoek Vriendenkring Noordzee-aquarium Oostende aan Scheveningen (Volboekt)
- 18-20 "Palingsfeesten" in gewezen vissersdorp Mariekerke (Bornem)
- 20 Zeewijding en processie in Wenduine
- 20 Vissermis en bloemenhulde aan het monument der vissers in Nieuwpoort, gevolgd door huldiging van verdienstelijkste rederers
- 21 Verkoop eerste aanvoer nieuwe haring
- 23-26 51ste "International Fishing Fair" en 10de "Mariculture Exhibition" in Ancona (It.)
- 24 Doop van RMT-jumboferry "Prins Filip" op Boelwerf in Temse
- 28-02 "Boulogne Fisheries 91" en "Boulogne Seafood 91", internationale vakbeurzen voor visserij en seafood in Boulogne-sur-Mer (Fr.), tot 2 juni.
- 28-31 Visserijdagen in Harlingen (NI)
- 30-31 "Euraqua '92", EG-seminarie over Europese aquacultuur in Brussel

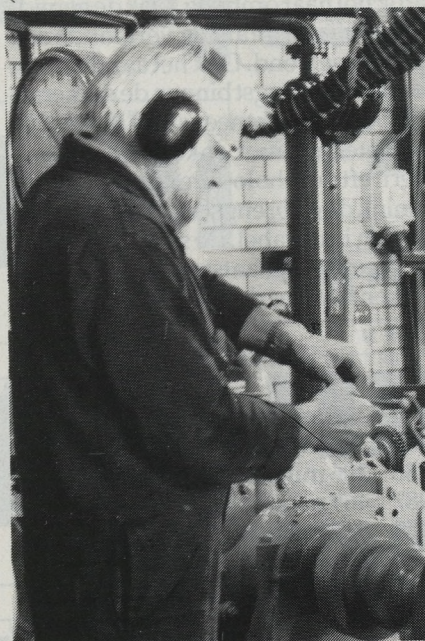
JUNI

- 1-2 "Boulogne Fisheries 91 en "Boulogne Seafood 91", internationale vakbeurzen voor visserij en seafood in Boulogne-sur-Mer (Fr.)
- 2 Zeewijding in De Panne
- 8 Folkloristisch vissersfeest in Koksijde
- 9 6de Festival van het Visserslied in Knokke-Heist
- 10-12 "Aquaculture Europe '91" in Dublin (Ierland)
- 11 Officiële ingebruikstelling van de walradarketen in Vlissingen
- 21-23 Vlootdagen bij de Koninklijke Marine in Den Helder (Ned.)

VAN RUILEN TOT REVISIE

Als uw Mitsubishi hoofd- of hulpmotor in onderhoud moet, komt dat eigenlijk altijd ongelegen. Het unieke Padmos reparatiesysteem kan in zo'n geval de tijd dat de dieselmotor buiten werking is, tot een absoluut minimum beperken. Uw onderdelen en gehele motoren kunnen door Padmos vervangen worden door volledig gereviseerde Mitsubishi onderdelen en dieselmotoren: een systeem dat tijd en geld bespaart. De onderdelen worden altijd eerst ultrasoon gereinigd. De Padmos service-monteurs verzorgen ook uw andere reparatiewerkzaamheden. Uiteraard is vervanging door nieuwe Mitsubishi onderdelen en motoren eveneens mogelijk.

Het leveringsprogramma van Machinefabriek Padmos omvat: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, aggregaten, generator- en haven-sets.



Het magazijn heeft maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, uit voorraad leverbaar voor de motortypes: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN.

De speciaal opgeleide monteurs van Padmos staan borg voor elke-dag-service van Duinkerken tot aan Denemarken.

voor razend-snel
onderhoud



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

Stellendam: Postbus 23, 3250 AA
Deltahaven 18. Tel.: 01879-1766/1792
Fax: 01879-1623. Dok tel.: 01879-1933
Bruinisse: Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12. Tel.: 01113-1551/1488
Fax: 01113-1317.



MITSUBISHI
DIESELMOTOREN

Visserij: een overzicht

Vissen op dezelfde soort (II)

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ staat of valt met de opbrengst van drie vissoorten stond hier vorige maand (HVB 4, 5 april 91 ps 14 - 17) te lezen. Die tekst was toegespitst op het aanvoergewicht. Aansluitend op onze vorige bijdrage bekijken we in dit artikel de **financiële opbrengst per soort**. Ook hier springt bij het aanschouwen van de grafische voorstelling van de besommingen (zie volgende bladzijde) het belang van drie soorten in het oog. Het zal niemand ontgaan dat bij de drie hoofdsoorten de tongopbrengst een veelvoud is van de opbrengst van schol en kabeljauw.

De opbrengstverhoudingen lagen vroeger toch enigszins anders. Het blijkt dat de demersale vangsten steeds aan belang hebben gewonnen, ten nadele van de pelagische soorten, vooral haring. Om de cijfers echter op hun volle waarde te interpreteren moet wel rekening worden gehouden met andere factoren. De samenstelling van de vloot, de kenmerken van de vaartuigen, het aantal zeedagen, de opbrengst per zeedag enz. In het bestek van deze bijdrage laten we die aspecten echter buiten beschouwing. Wat ons bezighoudt is het grote economisch belang van bepaalde soorten. En dat zijn zonder twijfel tong, schol en kabeljauw. De opbrengst van de pelagische visserij is van marginaal belang. Dat kan niet gezegd worden van de visserij op schaal- en weekdieren. Ook omdat de opbrengst van deze soorten - op de eerste plaats garnaal - het substantieel inkomen uitmaakt van een herkenbare categorie vissers. De opbrengst van schaal- en weekdieren in verhouding met de totale besomming bleef in de voorbije veertig jaar vrij stabiel, niettegenstaande het grootste gedeelte van die vangsten van de kleinste en oudste vaartuigen afkomstig is.

Demersale soorten

De financiële vergoeding voor re-

der én visser komt dus grotendeels van de demersale vissoorten. Het aandeel van de tong in de totale opbrengst is zeer groot. In de jaren vijftig bedroeg de opbrengst reeds één derde van de totale besomming. In de topjaren 1987 en '88 was de tongbesomming zelfs goed voor de helft van de opbrengst van de demersale soorten. Het belang van de tongvisserij gaat echter nog verder omdat het grootste gedeelte voor export bestemd is. Betreurenswaardig is dan ook dat aan onze kust geen echte verwerkingsindustrie tot stand kwam zoals in onze buurlanden, waardoor een grote meerwaarde verloren gaat.

De tongopbrengsten
(tussen haakjes gemiddelde prijs):

1984	748 miljoen	(224,68)
1985	1.094 miljoen	(265,80)
1986	1.448 miljoen	(320,55)
1987	1.504 miljoen	(346,96)
1988	1.044 miljoen	(312,16)
1989	1.255 miljoen	(325,42)
1990	1.106 miljoen	(252,69)

Schol

De lonende pladijvisserij van de laatste jaren dreef de globale besomming van schol naar omhoog. Ook de gemiddelde prijs op de afslag vertoonde een opwaartse trend. Ook het aandeel van de scholopbrengst binnen de demersale groep won eveneens aan belang. In tegenstelling met enkele jaren terug overtreft de scholopbrengst reeds aanzienlijk de opbrengst van de "andere" soorten in de tabel. De scholopbrengst evolueerde de laatste jaren als volgt (tussen haakjes de gemiddelde prijs):

Scholopbrengst

1984	336 miljoen	(43,58)
1985	376 miljoen	(44,01)
1986	306 miljoen	(43,12)
1987	469 miljoen	(51,88)
1988	562 miljoen	(49,87)
1989	461 miljoen	(44,76)
1990	661 miljoen	(53,00)

Kabeljauw

De derde belangrijke soort binnen de demersale groep is de kabeljauw, een vissoort die de visserij momenteel grote zorgen baart. Vijf jaar terug nog goed voor een aanvoer van 6.585 ton vielen de aanlandingen vorig jaar tot 3.168 ton terug, een vermindering met 52 procent. De populaire rondvis wordt wel duur betaald, maar dat lost de aanvoerproblemen niet op. De opbrengst van kabeljauw boert dan ook achteruit en binnen de groep demersale soorten neemt het procentueel belang af. De opbrengsten van de laatste jaren (tussen haakjes de gemiddelde prijs):

Kabeljauwprijs

1984	303 miljoen	(56,34)
1985	312 miljoen	(63,77)
1986	360 miljoen	(54,73)
1987	401 miljoen	(56,25)
1988	389 miljoen	(68,47)
1989	310 miljoen	(77,68)
1990	276 miljoen	(87,23)

Andere soorten

Tenslotte resten nog de "andere" soorten. Hieronder verstaan we een aantal demersale vissoorten die omwille van hun geringe aanwezigheid niet de hoofd bezig van onze vissers uitmaken. Omwille van de goede opbrengst staat tarbot hoog aangeschreven. Op de markt is er echter niet zoveel te koop. De jaaropbrengst van de edele vissoort schommelt rond de honderd miljoen frank. Vorig jaar was zelfs een uitschieter met 128 miljoen voor een aanvoer van 354 ton. Buiten zeeduivel is er geen enkele "andere" soort die een dergelijk opbrengstcijfer benadert. In het totale aanvoerpakket is de opbrengst van de "andere" soorten echter niet te versmaden. Het gaat toch elk jaar om een opbrengst voor uiteenlopende soorten die 600 tot 700 miljoen belooft. (gw)

Eerste kwartaal '91: 9,3% minder aanvoer en 13% minder opbrengst



De Belgische vismijnen kregen in de eerste drie maanden van het jaar heel wat minder vis te verwerken dan de voorbije jaren. (foto gw)

DE GEKUMULEERDE vergelijkende cijfers over opbrengst en aanvoer (1) in de Belgische visveilingen over de eerste drie maanden van dit jaar vertonen een aanzienlijke achteruitgang ten opzichte van vorig jaar. Het totale aanvoergewicht in eigen havens viel met 834 ton terug (-9,3 %). Ook de opbrengstcijfers hadden te lijden onder de lagere aanvoer. Van januari tot en met maart werd 106 miljoen minder besomming gemaakt, wat een niet onaanzienlijke terugval van 13 procent betekent.

In januari liep de aanvoer van demersale vissoorten fel terug. Vooral de la-

ge scholaanlandingen (-485 ton) lieten zich voelen. Ook de aanvoer van tong- en kabeljauwvangsten verzwakten in januari, wat gedeeltelijk wordt toegeschreven aan de aantrekkingskracht van vreemde vismijnen. Er was ook een lagere aanvoer van schaal- en weekdieren waardoor de totale aanvoer in de nieuwjaarsmaand 745 ton beneden het aanvoergewicht van vorig jaar kwam te liggen. In februari liepen de zaken iets beter. Behalve voor kabeljauw werd voor de belangrijkste demersale soorten een aanvoertoe name genoteerd. Niettegenstaande de afname van het aanvoervolume

van schaal- en weekdieren werd februari afgesloten met een hoger aanvoergewicht van 147 ton. In maart volgde opnieuw een negatieve reactie. Minder tong en vooral minder kabeljauw (-155 ton) drukten op de aanlandingscijfers, niettegenstaande er 200 ton meer schol op de markt kwam. Ook het aanbod van schaal- en weekdieren was schaars, bij een gehalveerde garnaalproductie. Maart werd dan ook afgesloten met 238 ton minder aanvoer dan vorig jaar. Behalve voor de pelagische soorten waren de aanvoercijfers voor het eerste kwartaal over heel de lijn negatief. Blijkt dat er 123 ton minder tong was, 262 ton minder schol, 213 ton minder kabeljauw en 139 ton minder schaal- en weekdieren. Opeen totale aanvoer van 8.109 ton betekent dit een globale aanvoerdaling van 9,3 procent. Meteen het laagste aanvoercijfer van de jaren tachtig. Het aanvoergewicht bedraagt nog 68 procent van de aangevoerde hoeveelheid vis in 1982

De opgehouden en afgekeurde hoeveelheid visserijproducten beliep tijdens het eerste kwartaal 130 ton (1,6 % van de aanvoer) tegenover 184 ton vorig jaar (2 % van de aanvoer) ter waarde van 2,2 miljoen frank. De grootste hoeveelheden opgehouden vis waren haring (36 ton), wijting (21 ton), schol (34 ton) en rog (15 ton).

Brutobesomming

Onder druk van een algemene daling van de visprijzen en een extreem lage tongopbrengst werd voor het eerste kwartaal van dit jaar een aanzienlijk besommingsverlies geboekt ten opzichte van vorig jaar. Met 63 miljoen lag dit het hoogst in januari waarbij

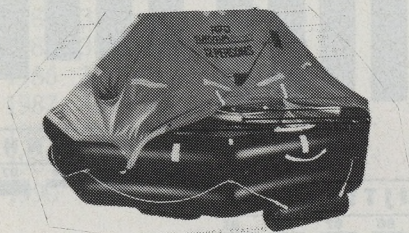
LIFERAFT SERVICE CENTER

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 5765

reddingsvasten - reddingsboeien -
drijvende toestellen -
valschermsignalen - stakellichten -
man. o. boordlichten
noodzenders LOCAT - RADIO
BEACON

S.K.B.



ERKENND SERVICE STATION

AFDELING KUST

HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48

reddingsvloten: R.F.D. - ELLIOT -
VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG
- BOMBARD - AVON -
CALLEGARI - SERVAUX -
MITSUBISHI - SONIFORM
nazicht brandblusapparaten

VOOR VEILIGHEID OP ZEE: DE SERVICE S.K.B.

Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79) & J.P. Van Waeleghem (058/23 69 70)

B.V.B.A. VISLOSSERSBOND G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende - tel 059 / 32 34 91 - fax 059 / 33 05 50

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

Zaakvoerders :

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

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

Ploegbazen-sorteerders:

Koen Baert, Ringlaan Noord 39, 8420 De Haan Tel: 059 / 23.56.45

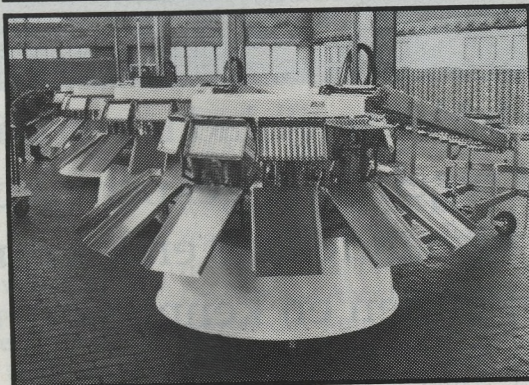
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene Tel: 059 / 32 13 74

JAAR AANVOER BESOM.
..... IN TON x 1.000 fr.

1991	8.109	703.729
1990	8.943	809.488
1989	8.771	785.576
1988	9.579	824.418
1987	10.968	966.958
1986	8.854	914.377
1985	9.012	616.262
1984	8.798	562.755
1983	9.424	583.749
1982	11.879	549.808

de verminderde tongopbrengst reeds 37 miljoen bedroeg. De februaribesomming lag 15 miljoen lager ondanks de ruime tongaanvoer. Onder druk van de grote aanvoer zakte de tongprijs als een pudding in elkaar en haalde nog een gemiddelde van 212 frank het kilogram (- 80 fr.). De scholprijzen gingen echter de andere richting uit en leverden een besommingstoename op van 11 miljoen. Ook in maart scoorde de schol goed met een opbrengstaangroei van 29 miljoen. De totale brutobesomming lag desondanks nog 28 miljoen beneden het cijfer van vorig jaar. Uiteindelijk werd het eerste kwartaal afgesloten met een besommingsvermindering van 106 miljoen frank. De tongopbrengst tuimelde 76 miljoen omlaag en kabeljauw bracht 21 miljoen minder in het bakje. De opbrengst van schol steeg met 37 miljoen wat de minderopbrengst van de demersale vissoorten op 94 miljoen bracht. De 11 miljoen besommingsvermindering voor schaal- en weekdieren bracht met zich mee dat de aanvoerwaarde uiteindelijk 106 miljoen beneden het niveau van vorig jaar lag en meteen het laagste cijfer sinds 1985 betekent. (gw)

(1) Bron: Dienst voor Zeevisserij



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

Seaprint: 059 / 32 55 59

**b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU
CAFMEYER & C^o**



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE



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 58 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:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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

GRIMSBY: nieuwe groei tot Europese vissers- haven

Foto onder: De bij ons bekende kreeftenvisser SY 86 'Diana' uit Stornoway voor onderhoud op de slipway te Grimsby. Ook onze Zeebrugse ex-reder Raymond 'de droaier'. Claey's heeft nu met zijn te Grimsby geregistreerde garnaaltreiler 'Viking' een vaste plek te Grimsby.



GRIMSBY — De stad ontleent zijn naam aan Vikingenhoofdman 'Grim' die een millennium geleden in een baai een kamp opsloeg waaruit een nederzetting ontstond. Grimsby is gelegen in het graafschap Humberside (Groot-Brittannië) aan de monding van de majestueuse, naar zee kronkelende Humber-rivier. Grimsby is altijd een stad geweest van zeevaarders en heeft daardoor een eeuwenlange relatie met de zee opgebouwd. Het heeft daarbij zijn banden met het vasteland steeds bewaard. De vissershaven bestaat uit twee kleine en één zeer groot dok, aan de westkant omzoomd door vijf vismijnen en aan de oostzijde pakhuizen, werkplaatsen, magazijnen. Aan de zuidkant bevindt zich een slipway met plaats voor een tiental vaartuigen. Aan een verlaten kade liggen oude en afgeschreven vaartuigen, waaronder onze ex-N.750, opgetuigd als lijnvisser.

IJslandhaven

TOEN DE IJSLAND-VAART nog vrij en voor iedereen lonend was, werden onze IJslandvissers regelmatig door hun reders of maatschappijen naar Grimsby (en Aberdeen) verwezen om hun vangst te verkopen. Ze kenden de schoonheid van de omgeving niet maar wel het gevaar van die Humbermonding met zijn hevige stromingen en zijn, bij laag tij, vele zandbanken. Afzakend vanuit het Noorden en eens Flamborough Head voorbij, rondten ze Spurn Head en zochten hun weg tot ter hoogte van Cleethorpes. Bij laag tij lieten ze hun anker vallen. Bij wassend tij schoven ze op naar de sluis waar ze een 'kopende' pakten om bij hoog water de sluis in te varen. Som-

mige van onze schepen mochten niet overladen zijn of ze schuurden door het slijk en raakten moeilijk aangemeerd.

Tot 1978 was Grimsby een zeer drukke haven met meer dan honderd grote diepzeetrelers die het ganse noordelijk halfron van onze aarde bevisten. Zijn er heden weinig treilers ingeschreven dan waren er bijvoorbeeld in 1929 meer dan duizend, van alle slag en soort, geregistreerd.

Na verkoop van de vangst konden de vaartuigen een plaats zoeken aan de Noordkade. Oudere Grimsbyvissers vertellen dat er dikwijls 65 treilers aangemeerd lagen en dat je soms over de treilers heen kon stappen om het dok over te steken. Anderen vertellen dat wanneer

men er links nog een treiler tussen propte er rechts één uitsprong. Sociaal gezien hadden de vissersgezinnen het niet altijd gemakkelijk. Vertoonde, na verkoop van de vangst, de eindafrekening een zwart cijfer, dan was iedereen gelukkig. Vertoonde het een rood cijfer dan zag men op Fish Dock Road angstige gezichten en wisten moeders dat het moeilijk zou worden om de volgende weken hun dreumesen te voeden. De vissersgemeenschap kreeg meer dan eens rake klappen. Tijdens de periode 1914 - 1919 verloor Grimsby 71 treilers met 606 vissers en kwamen 429 vissers om op mijnenvegers. Tussen 1919 en 1975 verloor Grimsby 102 treilers en tientallen omgebouwde mijnenvegers waarbij samen 1.750

vissers verdronken; 31 vaartuigen vergingen met man en muis. De tijd van de grote treilers is echter tot een herinnering herleid en wordt tijdens epische verhalen omschreven als zijnde de 'good old days'.

Verval

Na 1978 lagen honderden treilers werkloos naast elkaar. De beste konden terecht in Zuid-Afrika, Nieuw-Zeeland, Australië en de oliesektor. Voor de rest waren de reders al blij als ze hun vaartuig voor een appel en een ei kwijtraakten aan een schrootwerf. Grimsby kende als vissershaven een dieptepunt. Enkel een Deense kolonie die met Deens geregistreerde seine- en wrakkenvissers vanuit de haven opereerde bracht leven in de brouwerij. De haat tegen de IJlsan-

ders was zo groot dat de treilers die probeerden vis te verkopen werden teruggestuurd door boycottende vissers en vislossers. De vissershaven kon echter niet leeg blijven! In de omgeving was een uitgebreide visverwerkende industrie uitgebouwd die schreeuwde om vis. Deze kon niet te loor gaan. Onder druk van

die industrie werd de IJslandse aanvoer stilaan gedoogd. De autoriteiten beseffen dat Grimsby nog altijd een grote rol kan spelen. De streek is nog steeds het Britse centrum voor visverwerking en —industrie. Er moet echter geld worden geïnvesteerd en de mentaliteit



De handelshaven van Grimsby, Royal Dock, met zijn kenmerkende naaldtoren.

ALL ROUND UNDERWRITING

B.D.M. n.v.

BRACHT, DECKERS & MACKELBERT n.v.

LEADING MARINE AND NON-MARINE INSURERS

Your partner for
cargo and hull coverage
p and i, C.M.R.,
fire, motor and accident insurance
plus miscellaneous risks

LANGE NIEUWSTRAAT 17 FAX 03 / 233 76 18
2000 ANTWERPEN Tx 34.917

Tel. 03 / 233 78 38

van de plaatselijke gebruikers moet veranderd wil men voldoen aan de E.E.G.-normen van 1992. Een wandeling in de vissershaven van Grimsby om vier uur in de middag toonde aan dat men het niet nauw neemt met de hygiënische voorschriften. De vismijn op de Doughtykaai, waar Fylkir (1) 200.000 pond investeerde om hun vismijn, met koelkamers voor 150 ton vis, te moderniseren, was proper. De andere vismijnen boden een troosteloze aanblik. In de mijnen en omgeving waar 's morgens werd verkocht lagen bergen dozen, afvalpapier, piepschuim en visafval in alle staten van ontbinding. Op de kades stroomde hier en daar een vette brij vanuit de mijnen in het dok. In

een hoek van een dok dreef onvoorstelbaar veel houten en piepschuimen afval. Tussen de kade en de beschermingsbalken zat het vol half tot gedroogde visafval en verroeste bier— en limonadeblikjes. Aan oude legervrachtwagens en bestelwagens, gebruikt om vis over te brengen naar pakhuizen en bedrijven, hing een centimeterdikke korst vischubben. De handelshaven, het Royal Dock, waar de grote hektreilers hun (diepvries)vangst lossen, gaf in tegendeel een nette indruk.

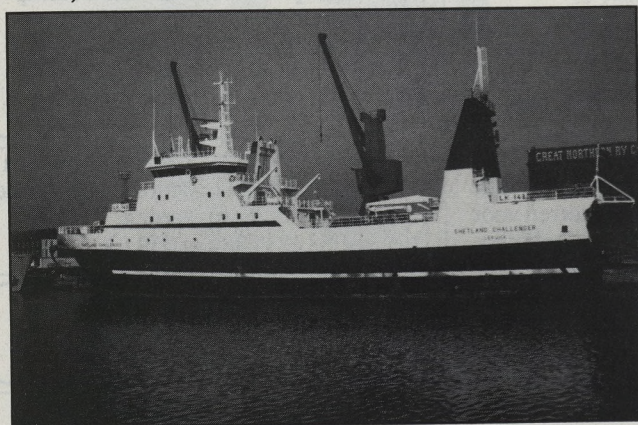
Investeren

Er is de laatste jaren evenwel een groei waar te nemen. Wegens het gebrek aan ronde Noordzeevis trekt men meer buitenlandse treilers aan. Momenteel landen wettelijk enkele IJslandse, Duitse en Deense vissers-

scheper hun vangst. Ze worden aangetrokken door hoge prijzen en verwezenlijken soms ontzaglijke besommingen. Wegens de aanwezigheid van verwerkende industrieën kan er veel vis terecht. Het agentschap Fylkir gaat er prat op dat ze treilers met 4.000 kisten vis lossen in één nacht. Omdat platvis (nog) niet onder druk staat wordt die hevig bevestigd door Grimsby-treilers. Typische visgronden voor de eigen vaartuigen zijn de Noordzee (Doggerbank) en de zuidwestelijke visserijen. Er is een toename van ankerseiners, moderne longliners, krabben- en kreeften-vissers. Boomkorvaartuigen zijn nog niet ingeburgerd, alhoewel Danbrit's interesse stijgt. De nu te Grimsby geregistreerde Deense kolonie breidt verder uit en Grimsby is voor veel Deense vissers een tweede thuishaven. Om het probleem met de te verouderde ijsfabrieken op te lossen bouwen veel reders een schilferijsinstallatie in hun vaartuig. Sprak men in augustus 1990 nog om de haven van Grimsby aan te passen voor 13,5 miljoen pond dan diende Associated British Ports in februari 1991 een renovatieplan in van 16 miljoen pond. Het afbreken van een oude vismijn, een nieuwe vismijn op de Westkade, het opvullen van

een klein dok om het in te richten als parking, het opvullen van het honderd jaar oude Number Two-dok om plaats te bieden aan visverwerkende bedrijven en het renoveren van de vroegere IJslandkaden staan op het verlanglijstje. Grimsby wordt algemeen aanzien als een haven met een groot economisch potentieel. Na jarenlang gebukt te gaan onder een IJslandtrauma proberen de autoriteiten iedereen te mobiliseren en kapitaal aan te trekken om de haven van Grimsby en Europees niveau naar een hoogtepunt te voeren.

Tekst en foto's:
Daniël Pots



De grote hektreiler 'Shetland Challenger' uit Lerwick, Shetland, was een vaste klant in Royal Dock, Grimsby. Wegens tekort aan quota werd het vaartuig begin 1991 verkocht aan een Canadese firma.

(1) Mijnen in een Britse haven kan slechts bij bemiddeling van erkende agentschappen, zoals Fylkir en Danbrit in Grimsby, die een gedeelte van de verkooprechten en vismijnen in konsessie hebben. Verder doen ze gevraagde aankopen en de boekhouding. Door te investeren in vissersvaartuigen proberen ze zoveel mogelijk vissers aan zich te binden. Sommige agentschappen ontstaan uit belangengroepen: Fylkir trekt buitenlandse, hoofdzakelijk IJslandse vaartuigen aan. Danbrit is ontstaan uit Deense interesses.

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

ABB

ASEA BROWN BOVERI

Uw

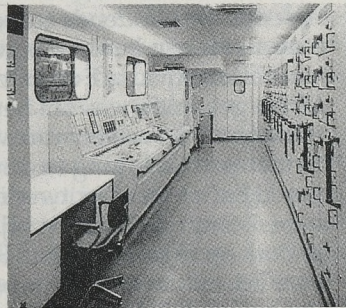
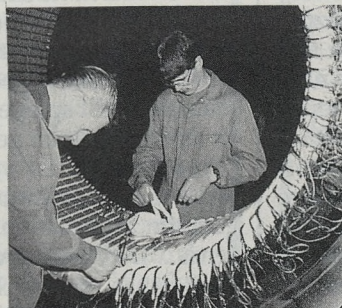
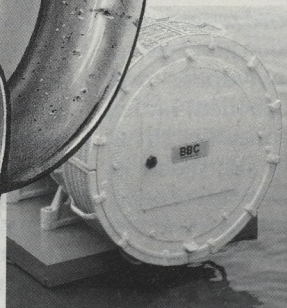
met de Belgische havens

ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

- Herstellen en herwikkelen van elektrische machines tot 10.000 kW;
- Fabrikage van spoelen voor gelijkstroom en wisselstroom tot 12 kV;
- Herstellen en leveren van wisselstukken voor automatiseringssystemen;
- Nazicht, herstellen en leveren van wisselstukken voor BBC® turbocompressoren;
- Service station voor scheepsuitrustingen van Asea Brown Boveri, Strömberg, Hagglund Denison, Infracore, BBC York, NEBB, EB, SACE enz.



en met de scheepsbouw

- Advies, ontwerp en opbouw van volledige elektrische scheepsinstallaties, automatisering- en koelsystemen;
- Leveren van alle onderdelen;
- Eigen ABB-team voor de opbouw aan boord;
- Testen en in dienst stellen.



s.a. ASEA BROWN BOVERI ETAMO n.v.

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

Tel.: 03/541 71 40
Telex: 31646
Fax: 03/542 30 36

Van schepen, van mensen en van de zee

(waarin Leon Inghelbrecht in feuilletonvorm een eigen geschiedenis over de trek naar Afrika schrijft)

WANNEER DE DRIE vissers van de Ibisekspeditie doorheen Kongo reizen, juichend van nieuwe verten, leven er welgeteld tweeduizend blanken, maar er wordt hard gevaren met de meer dan honderd stoomschepen ingeschreven onder de naam "Ville de Bruxelles", "Pionier", "Ville de Gand", "Roi des Belges", enz. In Oostende vaart een treiler onder de naam "Pionier" rond dezelfde tijd, het is de 0.100 die tijdens de orkaan van Oostende kermis, de grote foor, zou vergaan samen met nog een aantal andere schepen waaronder de loodskotter aan de Akkaertbank. Het voortstuwingsmechanisme van de schepen gaat van het scheprad tot enkele schroef en twinschroeven. De sternwheeler zal nog heel lange tijd in gebruik blijven, een nostalgisch souvenir.

Er dolen heel wat kurieuze kwasten onder de verblindende tropenzon, waaronder een baron die zijn fortuin verloren had in Europa en naar Afrika gekomen was om het terug te winnen! Het was een rare vrijbuiters met een radde tong en een schitterend Enfieldgeweer, twee nuttige wapens om rijkdommen bij de inlanders op te scharrelen... Het geweer ademt dood en verwoesting. Onze mensen weten weinig van de gebeurtenissen in "de Kongo", wie zou het hen verteld hebben? En zou kennis ervan hen belet hebben hun koers te veranderen? Van 1878 tot 1908 was Centraal Afrika een hel, stank en smeerlapperij en moord vullen de verhalen van de oude vertellers, verhalen waarin de blanken de haaien waren. De mensen waren er niet danig ziek van de tropische kwalen maar van de menselijke konditie, net zoals in Europa, zo simpel is dat.

Mark Twain, die andere loods, Amerikaans schrijver, loods op de Mississippi en schrijver van "Leven op de Mississippi" schat in 1880 het aantal inwoners van Kongo op 25 miljoen, maar in 1908 telt hij er nog amper 15 miljoen. Een formidabele ontvolking, een tragedie van hon-

ger, bloed en geweld, holocaust avant la lettre.

En er is nooit een openbaar proces gekomen!

Maar och, waarom zouden arme visserslui, niet van ellende gespaard in hun eigen nest, zich over het lot van de zwarten buigen? Aangenomen dat zulks mogelijk zou zijn geweest. Afrika is een belofte.

Maar de goede tijd van de avonturiers loopt op haar laatste pootjes, een nieuw tijdperk is in aantocht, het Belgische parlement zal toezicht houden op de overzeese gebeurtenissen. Eindelijk trekken ook de "goede Belgen" naar de tropen. Onder hen de Oostendenaars Labeke, Schoolmeesters en Vanhyfte, Vlaamse koloniale die algauw door de negers zullen worden gekatalogeerd als "bwana godverdomme", doordat ze hun gesprekken en bevelen verluchten met vlaamse vloeken. De Walen worden dan meteen "bwana nondedieu".

De mannen van de Noordzee zijn naar de tropen gereisd met een goed geweten. Zij hebben geen wapens mee maar wellicht spiegels, bellen, kralen en lepels! In ieder geval zullen zij het Grote Beroep, dat van alle tijden is, onderrichten aan hun zwarte beroeps-genoten, zij zullen eens tonen wat visen is... De Vlaamse vlijt tegenover de Afrikaanse onverschilligheid, twee kulturen. Vonken die uit twee verschillende denkwijzen vliegen. De eenvoudige openhartigheid en de geestdrift van onze mensen schijnt de zwarten dikwijls verdacht toe na de treurige ervaringen waarvan zij nooit zullen herstellen. Zij hebben geleerd wantrouwig te zijn, kruiperig, onbetrouwbaar, onbetrouwbaar en zonder zin voor onderneming. Men zou voor minder deze trekken ontwikkelen.

Als de blanke spreekt zwijgt de neger en luistert, doet zijn hoed en zijn schoenen en zijn broek af! De blanken zijn goed; die onder een mast het tegendeel beweert zal zien dat de bliksem de mast zal splijten", zei Kourouma. De grote ontmoeting, de neger vadsig door zijn voorouderlijke bestaan zal zonder overgang zwaar werk moeten verzetten en zal zich anders moeten gaan voeden. Want de blanke denkt

aan opbrengst terwijl de zwarte visser helemaal geen noodzaak kent. De beschaving is geld laten winnen door alle vissers, de nieuwe tijd is deze van het geld. En in het hart van de neger slaat altijd tamtam.

Hijgend van dadendrang komen onze drie Oostendse vissers aan in Lokandu in de streek waar van 1892 tot 1898 de oorlog tegen de Araben werd uitgevochten. Een oorlog die toch niet heeft kunnen beletten dat in 1901 nog een konvooi slaven bestemd voor Amerika werd onderschept.

Daar op de Lualaba niet meer zo ver af van Pweto hun eindbestemming — wat betekent duizend kilometer in een land waar men niet telt in cijfers — sterft de negenenveertigjarige stuurman Labeke aan de gevolgen van dysenterie, buikloop.

Voor de inlanders is schipper Labeke twee keer gestorven, hij heeft zich even getoond, heeft helemaal niks gepresteerd. En een ding was zeker, dat hadden de geesten hem gelapt! Daarmee was aan al het goede in het leven van Labeke een einde gekomen. De dode blanke had geen eten meer, hij moest ze zien vliegen. Hij had geen kleren en zou nu nog koude lijden ook. Al laat de dood van de blanke die tenslotte geen "nduku", geen broer uit de klan is, hem koud toch is de neger overtuigd dat de watergeesten hem wat voedsel, zullen meegeven, men weigert toch nooit iets aan een overledene? Zijn leven in twee werelden tegelijk de mannen van het water, deze van iedere dag met haar realiteiten en deze van de geest, werelden die in mekaar overvloeien. En in deze wereld kan geen blanke binnendringen. "Wie verschil maakt tussen droom en werkelijkheid is nog niet helemaal wakker geworden...", zei Jean de Boisson. En dat was een blanke.

(Wordt vervolgd)

LIN

Drie dagen feesten van de zee te Paimpol (Frankrijk)

In 1989 ging te Paimpol een eerste feest van de zee door waar 120 oude zeilschepen, 35 traditionele muziekgroepen en verschillende stands met oude ambachten in verband met de zee, de visserij en de zeilvaart aan deelnamen.

Dit jaar wil men het nog eens doen en wel op vrijdag 9, zaterdag 10 en zondag 11 augustus.

Vaartuigen uit alle Franse havens, en uit Engeland, Ierland, Nederland worden verwacht in de "Vieux Bassin" waar, zoals in de tijd van de zeilvaart op IJsland schoeners, brikken, kotters en sloepen te bekijken zullen zijn. Demonstraties van de manoeuvres met het zeil en de kaapstaander worden er onafgebroken gehouden, waarbij de bekende Stan Hugill de toon en het ritme zal aangeven.

Naast de oude zeilschepen zullen muziekgroepen uit Frankrijk, België, Engeland, Ierland, Italië, Rusland, Nederland en Zweden, zowel als groepen uit Amerika, Australië en IJsland de liedjes van de zee, de visser en de zeeman van hun land brengen. De dag door zullen spelen op het water doorgaan, evenals demonstraties van oude ambachten in verband met de zee.

Naast de tentoonstelling over de visserij op IJsland en New Foundland, zullen marine-schilders er hun werken tonen stellen en zal een tentoonstelling gewijd zijn aan het "maritieme antikwariaat".

En intussen zullen overal zeeliederen uit alle landen weerklinken, zowel op de verschillende podiums als in de herbergen en langs de waterkant.

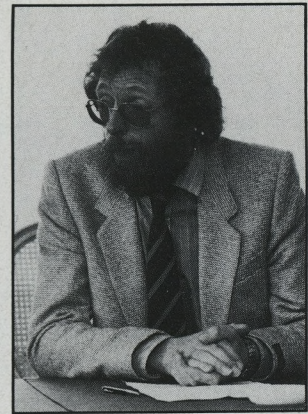
Een buitenkansje voor wie van de zee houdt!

Rustend reder Miel Dobbelaere overleed op 5 april in Brugge op 79-jarige leeftijd. Hij werd geboren in Heist op 30 juli 1912 en was gehuwd met wijlen Ester Dhondt, vader van reder Daniël Dobbelaere en schoonvader van de reders Stanley en Amedé Vantorre. De plechtige uitvaart greep plaats op 11 april in de St.-Donaaskerk in Zeebrugge.

Reeds voor de oorlog was Emiel Dobbelaere eigenaar van de Z.56 Op Hoop van Zegen (ex-H.21) die na de oorlog als Z.494 ingeschreven stond. In de na-oorlogsjaren werd hij samen met F. De Groot eigenaar van de Z.209 Toni (ex-O.209) en de Z.777 Credo (ex-N.777). Met Gerard Vantorre bezat hij de Z.171 Zeester en met Léon Savels de Z.504 Golfbreker en Z.222 Edwin. Hij was ook enige tijd eigenaar van de Z.455 Nirwana, O.108 Adriatic, Z.775 Zinnia, Z.425 Sonny Boy, Z.295 Apollo VIII, Z.437 Raphaël en de Z.331 Sonny Boy II waarmee hij tot in 1985 actief reder bleef. Met het heengaan van Miel Dobbelaere verloor de Zeebrugse visserijwereld een bekend figuur.

Ook vernamen wij het overlijden van reder Raymond Vandieren-donck, eigenaar van de Z.79 'Thorn'. Hij werd geboren op 6 augustus 1927 te Heist en overleed er op 18 april ll. De begrafenis had plaats op 23 april. De asurne van de overledene werd bijgezet in het columbarium van de parkbegraafplaats van Westkappelle. Het Visserijblad houdt eraan hierbij de familie haar oprechte gevoelens van medeleven aan te bieden.

Walter Corveleyn (43) overleden



Op donderdagavond 18 april bezweek Walter Corveleyn op 43-jarige leeftijd aan een meedogeloze ziekte die hij het voorbije jaar met bewonderenswaardige moed heeft gedragen. Een vriend van de visserij in het algemeen en *Het Visserijblad* in het bijzonder ging veel te vroeg heen. Walter was een van de eersten die klaar stonden toen de huidige redactieploeg drie jaar geleden het plan opvatte om de publicatie van het uitgebluste *Het Visserijblad* een nieuw elan te geven. Als persmedewerker was hij door de jaren heen steeds geboeid door het visserijgebeuren. Het was dan ook geen toeval dat hij eerst bij de Rederscentrale verzeilde vooraleer zich definitief in de perssector in te graven. Als oprichter en hoofdredakteur bouwde Walter *Noordzeemagazine* uit tot een luxueus tijdschrift waarin de visserij regelmatig én kleurrijk de kop opstak. In zijn werk met pen en camera dreef zijn genegenheid voor zijn geboortestad Oostende, de Noordzee en de natuur voortdurend aan de oppervlakte. Als vriend en kollega werd Walter hoog aangeslagen. Zijn dood kwam dan ook veel te vroeg. Maar het was een ongelijke strijd die een mens niet kan winnen.

Familie en vrienden namen vorige dinsdag afscheid van Walter in het St.-Annakerkje van zijn geliefd Stene. Hij had het zelf allemaal tot in de puntjes voorbereid. Ook de muziekkeuze, waarbij de uitvoering van "Ne me quitte pas" van Brel een aangrijpende dimensie kreeg.

Aan zijn lieve echtgenote Fabienne Schockaert, zijn kinderen Joachim en Fleur en zijn familie biedt de redactie van *Het Visserijblad* haar diepste gevoelens van medeleven aan.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01



In de leer... op de O.29

10 april. Een superlentedag. Bijna geen wind en een heerlijk stralend zonnetje. Het is de gewoonte dat het opleidingsschip voor de zeevisserij O.29 'Broodwinner' tijdens de paasvakantie 24-uren-zeereizen onderneemt voor de leerlingen van de visserijscholen.

Acht leerlingen van de dekadefening van de lbisschool hebben zich gemeld. Leerling Steve mag van de schipper roerganger spelen. Steve is geen buitenstaander want vader is reder van twee schepen waarop de twee broers van Steve meevaren. De andere leerlingen mogen ook naar de brug komen.

Op het voordek liggen de twee netten reeds klaar. We gaan vandaag vissen in de omgeving van de Kwintebank. Wat er allemaal van pas komt bij het overboord zetten van de netten wordt door de leerlingen aandachtig gevolgd.

Terwijl de netten rustig over de bodem slepen wordt het voordek in gereedheid gebracht. Loospoorten moeten gesloten worden, de planken op de plaats gebracht, de mandjes in gereed-

heid en de waterpomp aangezet. Een bak wordt gevuld met zeewater want straks komen daarin enkele levende vissen of ander zeegedierte bestemd voor het Noordzee-Aquarium aan de visserskaai te Oostende.

Ondertussen heeft de motorist koffie gezet en kan er een babbeltje van af. Het weer is bijzonder goed en niemand heeft last van zeeziekte. De knapzak wordt even aangesproken terwijl de schipper op de brug langs de radio een babbel slaat met een kollega die klaagt over zijn magere vangst. En er mag zeker niet vergeten worden de diabolo of de twee kegels met punt naar elkaar aan de achtermast op het bootdek te hijsen want dit is het verplichtend dagmerk van een vissend vaartuig. Onlangs nog moet een schipper zich komen verantwoorden voor de onderzoeksraad om die nalatigheid.

Na een uurtje korren wordt het tijd om het net eens op te halen. Traditiegetrouw zijn alle hens aan dek in beschermende kledij. Twee mannen vatten post bij de vislier en de korretouwen worden gewonden. Tegen-

De O.29 als schakel tussen theorie en praktijk in de opleiding van de vissers.

gehouden door de bakloper zwaait de nu dikke kuil aan boord. Een karrevracht zeesterren met daartussen spartelende vissen wriemelen op het dek nadat de fameuze kuilknoop gelost werd. De vissers in wording mogen helpen de vissen uitzoeken en de kleine of ondermaatse visjes zo vlug mogelijk terug over boord werpen want het jonge broed moet zeker in leven gehouden worden om kans te krijgen verder te groeien en zo de toekomst van de visserij te verzekeren. Opgelet, jongens, daar wriemelt een 'pukkel' of een kleine pieterman en die heeft aan de rugvin een giftige stekel. En watsoort visjes zijn dat? Politieventen, maar de juiste naam is pitvissen. De mannelijke pitvissen zijn mooi gekleurd. We hebben er een twaalfstal zo rap mogelijk in de grote zeewaterbak gebracht met de hoop dat we ze levend kunnen overbrengen naar het Noordzee-Aquarium. En nu maar uitzoeken, jongens, de pladijsjes, de scharren, de tongen, de wijtingen en de schaarse knorhaantjes, geen enkel kabeljauwtje in het net. De leraar haalt een bakje boven met messen en scharen en nu moet er geleerd worden hoe de platvissen moeten gegut of gestript worden. Bij de tweede sleep komt aan de horizon een helikopter opdagen. Zou die het om ons gemunt hebben? Ja, toch want hij komt aan bakboord aangevlogen bijna boven onze masten. Een gehelmde man in de open deur van de helikopter toont een bord met daarop cijfer 8. Dit betekent dat ze met ons in verbinding willen komen op kanaal 8 van de radiopost. Terwijl de schipper een gesprek voert langs de radio met de helikopter-piloot kijken we toe van

op het bootdek en door de hevige wind van de hefschroef waait de pet van Steve het water in. De helikoptermannen hebben dat gezien en volgen de drijvende pet in het kielzog. Een duiker van de helikopter haalt de pet uit het water en komt hem even later aan boord brengen tot groot jolijt van Steve die nu kan pronken met zijn legendarische pet.

Bij de derde sleep wordt bij het ophalen een grote scheur vastgesteld in het bakboordnet. Alle hens aan dek, nu niet om vis te rapen maar om het net te herstellen. De leerlingen vullen de breïnaalden met groen en wit nylongaren en zien toe hoe ervaren handen dit probleem rap oplossen.

Na de laatste sleep moet er schoon schip gemaakt worden. De gevangen vis wordt verdeeld en iedereen krijgt een zootje mee. Straks komt de jonge pekbreek heel fier thuis met zijn zelf gevangen vis en misschien heeft moeder al de braadpan klaar.

De schoolbanken, het krijtbord, de lessen, de schriften, de didactische toestellen tot gesofisticeerde simulators toe zijn allemaal middelen om de poort te openen tot het werkelijk uitvoeren van het vak. Zonder het toetsen van de schoolse kennis in de praktijk zou een belangrijke schakel in de opleiding ontbreken. De 0.29 is die belangrijke schakel in de opleiding van onze vissers, want zoals het spreekwoord zegt is de ervaring nog altijd de beste leermeester.

R. Coelus

Bij de foto's.

Rechtsboven: het kuiltouw wordt ingehaald.

Rechtsmidden: een scheur in het net dient vlug hersteld.

Rechtsonder: niet alleen de leerlingen van de visserij-school zijn aan het oefenen.



"Zeedagenregeling: je reinste waanzin"

EG-minister gekant tegen vervanging viskwota door een zeedagenregeling

DE MEESTE EG-landen wijzen de vervanging van de Europese viskwota-regeling door een zeedagenregeling (waarbij wordt bepaald hoeveel dagen per jaar vissers - zonder vangstbeperkingen - op zee mogen) van de hand. Het voorstel van de Nederlandse visserijminister Bukman kreeg in EG-kringen in Luxemburg dan ook weinig steun. De Europese Gemeenschap houdt vast aan de regeling die pas op het einde van het jaar 2002 verstrijkt.

In Luxemburg werden de uitspraken van Bukman onder kritiek bedolven door zijn Britse, Duitse, Franse en Deense kollega's. De visserijministers spraken zich vierkant uit tegen het loslaten van de kwotaregeling zoals die nu bestaat en waarbij per vissoort een hoeveelheid wordt bepaald die elke lidstaat mag opvissen.

De Franse visserijminister Mellick is ronduit tegen een zeedagenregeling omdat dit de Europese wateren zou herscheppen in een jungle waar iedere visser zijn gang gaat. Volgens Mellick speelt dat in het voordeel van de grootste en meest efficiënte vissersvaartuigen, waarmee hij verwees naar de capaciteit van de grote boomkorvaartuigen waartegen de kleinere franse vaartuigen niet kunnen optornen. De Duitse staatssecretaris voor visserij Kittel noemde de zeedagenregeling je reinste waanzin. De zeedagenregeling is blijkbaar niet het ei van Columbus dat met een pennetrek een einde kan stellen aan wat door sommigen wordt omschreven als *de grootschalige verplichtingspraktijken in de visserij*.

In Luxemburg heeft Bukman zijn elf kollega's en de Europese Commissie in elk geval (nog) niet kunnen overtuigen dat het gemeenschappelijk visserijbeleid op de helling moet. Erg veel tijd kreeg hij daar trouwens niet voor. Hij was amper uitgesproken toen de voorzitter al op weg was naar de lunchroom. Op 1 juli zit Nederland echter zelf in de voorzittersstoel van de minister-raad en kan Bukman meteen uitgewerkt voorstel uitpakken.

De visserijministers hebben nog de tijd tot eind 1992 om het ultieme middel te vinden. Zij stellen nu reeds dat ze bij de invoering van een zeedagenregeling niet langer zullen kunnen verhinderen dat ook de Spaanse en Portugese vissers in de Europese wateren opereren. Als het zover komt houdt iedereen natuurlijk zijn hart vast. Door de bestaande toestand te handhaven kunnen de zuiderlingen alsnog tot eind 2002 uit de EG-viswateren worden gehouden zoals het in de Europese visserijakkoorden werd vastgelegd. Het Europese visserijbeleid stoelt immers op twee tienjarenplannen waarvan het eerste eind 1992 afloopt. In 1993 gaat de tweede tienjarige periode in. Bijsturing van het tot op heden gevoerde beleid in het vooruitzicht van de afschaffing van alle voorbehouden zones zal de EG-kommissie de volgende jaren voor de nodige problemen plaatsen. Ze zullen die tijd hard nodig hebben om een nieuwe, betere regeling uit te werken om de overbevissing van de Europese wateren in te dijken. Vanaf het jaar 2003 moeten de EG-wateren toeganke-

lijk zijn voor alle vissers van de Europese lidstaten. Spanje staat nu al te trappelen om "volwaardig" lid te worden van de Gemeenschap.

Neemt EG visserijkontrolle in eigen handen?

Uit de mond van de Deense visserijminister Kent Kirk werden tijdens het "Celebration of Fish"-diner in Londen enkele merkwaardige uitspraken opgetekend in verband met de visserijtoezicht in de EG-wateren. Kirk, een gewezen visser met een gezaghebbende stem in het visserijdebat, sprak zich uit voor een gecentraliseerde visserijkontrolle. De lidstaten zouden dan alleen nog mogen toezien op het doen en laten van de één-dagsvissers.

Kirk wees op de voordelen van een Europese kontroledienst in Brussel. Een centrale kontroledienst die zou instaan voor het verzamelen van de gegevens zowel te water als uit de lucht. De nationale overheden zouden volgens de Deense minister alleen nog het toezicht over de dagvisserij behouden. Alle andere vaartuigen die voor visaanvoer uit EG-wateren instaan zouden door de Europese kontroledienst worden gevolgd. Kirk zei dat deze bedenkingen waren ingegeven door het feit dat nog steeds vangsten in het logboek worden geboekt die uit totaal andere vangstzones afkomstig zijn zonder dat daar iets aan gedaan wordt. Kirk sprak zich niet uit over de te gebruiken technische maatregelen zoals inschakelen van satellieten die elke beweging kunnen volgen of de verplichte montage van zwarte dozen aan boord zoals EG-kommissaris Marin zich reeds liet ontvallen. Vooral de landen met grote vissersvloeden zoals Denemarken, Groot-Brittannië, Frankrijk en Spanje zullen zich daar niet goedschiks bij neerleggen. De euforie over de technologische innovaties lijkt nu al sterk afgenomen aan de EG-top.

Volgens Kirk zou een centrale kontrolle de sterk ingeburgerde logboekvervalsingen doelmatig kunnen beteugelen. Volgens Kirk is dat een bijkomende mogelijkheid om de visgronden in de

DELTA FLEX BELGIUM N.V.

**Kielbankstraat 1 A,
8380 Zeebrugge**

* industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie * Facom kwaliteitsgereedschappen * Lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels
SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN

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

Privé: 050/41 76 19

Fax: 050/54 68 02

Noordzee efficiënt te beheren. Volgens Kirk moet ook werk worden gemaakt van een reeks technische maatregelen zoals een grotere netmaaswijdte. "Tachtig procent van de kabeljauw die nu gevangen wordt haalt amper meer dan de minimumlengte en dat kan zo niet doorgaan" zei Kirk, erop wijzend dat de voorraad schelvis en kabeljauw in de Noordzee sinds 1983 (jaar van de invoering van de kwota-regeling) op de helft tot een derde teruggelief. Hij stelde dat de technische beperkingen slechts vruchten zullen afwerpen wanneer de vissers aanvaarden dat de conserveringsmaatregelen op termijn in hun voordeel uitdraaien.

Raad heeft daarom een verordening vastgesteld (EEG nr. 2930/86) waarbij de kenmerken van de vissersvaartuigen, waaronder de tonnage en het motorvermogen, worden gedefinieerd.

De bepalingen van die verordening gelden voor de vaartuigen die op of na 1 december 1986 aan de vloot van een lidstaat zijn of worden toegevoegd, terwijl ze pas vanaf 18 juli 1994 zullen worden toegepast voor de kenmerken van vaartuigen die in dienst zijn genomen voor 1 december 1986, behalve wanneer dergelijke vaartuigen tussen die datum en 18 juli 1994 zijn of worden omgebouwd.

dan 10 meter lengte, die in de periode van 1 januari 1989 - 30 juni 1990, meer dan 100 ton kabeljauw en schelvis uit de zones Noordzee en ten westen van Schotland aan land gebracht hebben en waarvan de hoeveelheid kabeljauw en schelvis uit bovenvermelde zones, meer bedraagt dan 40 % in gewicht van de totaal aangebrachte hoeveelheid vis, in 1991 per kalendermaand ten minste acht opeenvolgende dagen in de haven moeten blijven.

Vermits er slechts een zeer gering aantal Belgische vissersvaartuigen in bovenvermelde situatie verkeert en er een grote kans bestaat dat het Belgische kwotum kabeljauw en schelvis in de zones Noordzee en ten westen van Schotland in 1991 niet zal uitgeput worden, heeft de Commissie, op mijn verzoek, aan België ontheffing verleend van bovengenoemde beperking op het aantal dagen uitvaren.

□ NOTA VAN DE REDAKTIE: Het bericht dat ons land onder de uitzonderingsbepaling in de Europese vangstverordening valt die het mogelijk maakt dat lidstaten opteren voor een ontheffing verscheen reeds in HVB van 1 maart 90. De ontheffing kan wanneer voor de Europese Commissie kan worden bewezen dat de lidstaat door toepassing van de achtdagenregel niet in staat zal zijn om dit jaar haar kabeljauw- en schelviskwotum op te vissen. *Het volstaat de aanvoercijfers in het kwartaaloverzicht (elders in dit nummer) te vergelijken met de toegekende rondviskwota om tot de vaststelling te komen dat de plankenvissers hun rondviskwota nooit kunnen opvissen. Eind maart was nog maar 20 % van de totale hoeveelheid kabeljauw aangevoerd en amper 3 % van het schelviskwotum.*

Zagen en antwoorden in het Europees verband

SCHRIFTELIJKE VRAAG AAN de Commissie van de Europese Gemeenschappen over de berekening van de tonnage van vissersvaartuigen.

□ VRAAG: De Ierse vissers beweren dat de tonnage van de Ierse vissersschepen niet op dezelfde manier wordt berekend als in de overige Lidstaten. Is de Commissie zeker dat de berekening van tonnages en paardekracht en dus van de totale vlootcapaciteit aan de hand van een uniforme berekeningsmethode gebeurt?

□ ANTWOORD: In het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid zijn de kenmerken van vissersvaartuigen een criterium. Het is daarom van wezenlijk belang dat bij de meting van deze kenmerken, lengte, breedte, tonnage en motorvermogen in heel de Gemeenschap gelijke regels worden toegepast. De

MAATREGELEN TER VERMINDERING van de visvangst door EG-vissers. Vraag van senator Fernand Ghesquière (Oostende) aan staatssecretaris voor Europese zaken en landbouw.

□ VRAAG: De Europese Commissie werkt maatregelen uit met het oog op een drastische vermindering van de visvangst door vissers behorend tot de EG-lidstaten. Mag ik vernemen welke voorstellen de goedkeuring wegdragen van de minister verantwoordelijk voor de visserij? (ingekort)

□ ANTWOORD: Teneinde vooral de visbestanden van kabeljauw en schelvis in de Noordzee beter te beschermen heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen op 3 augustus 1990 een reeks technische maatregelen aan de Raad voorgelegd. Tot op heden werd geen enkele van de toen voorgestelde maatregelen aangenomen.

Tijdens de visserijraad van 19 en 20 december 1990 evenwel, werd in het kader van de Verordening betreffende de TAC en kwota 1991 (nr. 3926/90), de zogenaamde achtdagenregeling aangenomen. Deze maatregel heeft voor gevolg dat vaartuigen van meer



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN**

**ZV-koeltransport '91: vanuit 10 Europese havens
aan redervriendelijke condities**

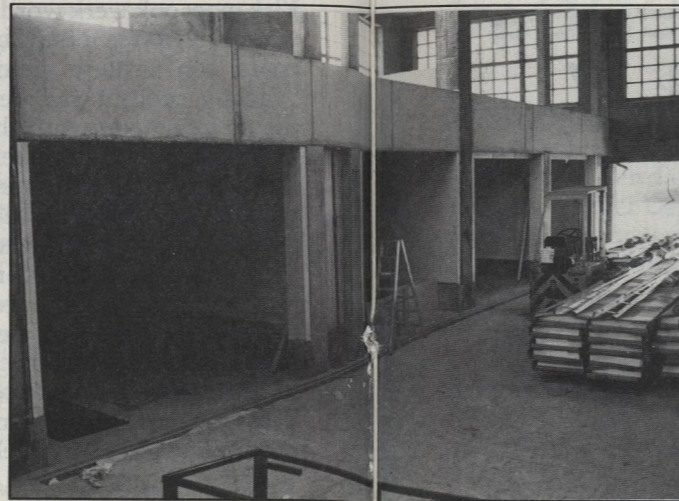
n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

Vismijnstraat 12 - B-8380 Zeebrugge - tel: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18

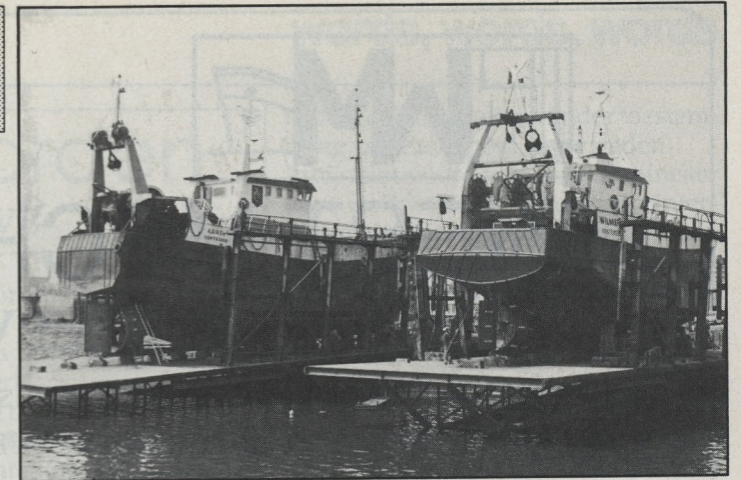


Tijdens de jaarlijkse algemene vergadering van de coöperatieve vennootschap "Oostendse Visafslag" (O.V.A.) stond de samenstelling van de nieuwe raad van bestuur op de agenda. De uittreedende leden Edgar Eerebout, Norbert Hennaert, Gilbert Lebluy en Willy Versluys werden herkozen waardoor geen nieuwe bestuursleden hun intrede maken. Een groepsfoto met de reders Hertsens, Pieters, Rammeloo, Verleene en mevrouw Lepeire-Nollet en de dames Verhaeghe, Verleene, Vermote en Sailliau die als stemopnemers fungeerden mocht er na de vergadering wel af.

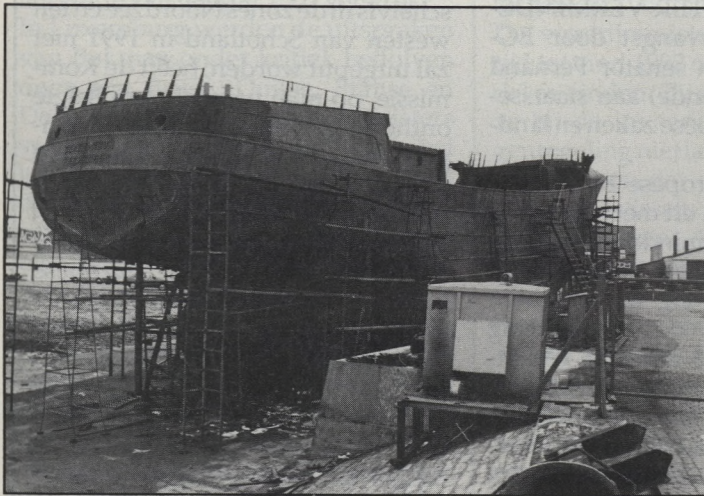
de maand in beeld



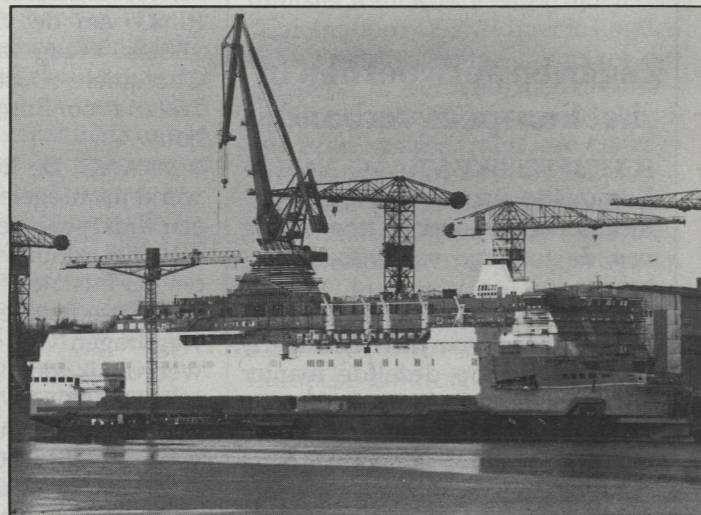
Weldra beschikt de Oostendse vismijn ook over koelcellen. De werken zijn volop aan de gang in het kader van de renovatie van de vismijn. Ondertussen werden aan de kant van de kaai ook al de nieuwe poorten geplaatst.



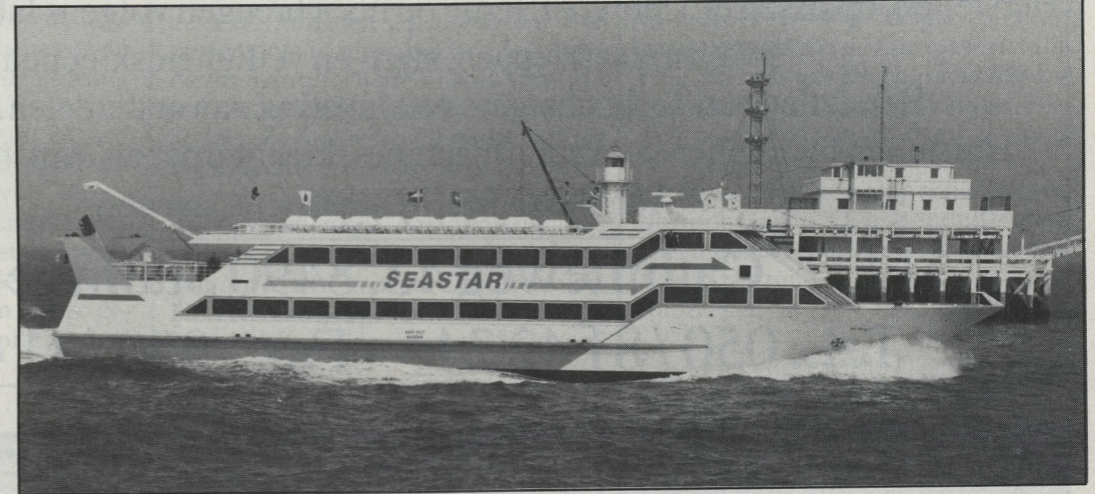
Het toeval wilde dat de twee hekreilers waarover onze zeevisserijvloot nog kan beschikken samen op de slipway lagen. Links de O.316 Aegir (bouwjaar 1987, 799 pk) van reder Louis Pieters en rechts de O.154 Wilmar (bouwjaar 1988, 705 pk) van Willy Lepeire en Marina Nollet.



De stapelloop van de nieuwe Z.99 Terra Nova in Zeebrugge wordt verwacht in juni. Het zusterschip van Z.321 Westhinder, allebei grote boomkorteilers van 41 meter, wordt voor eigen rekening gebouwd door scheepsbouwer De Graeve in Zeebrugge.



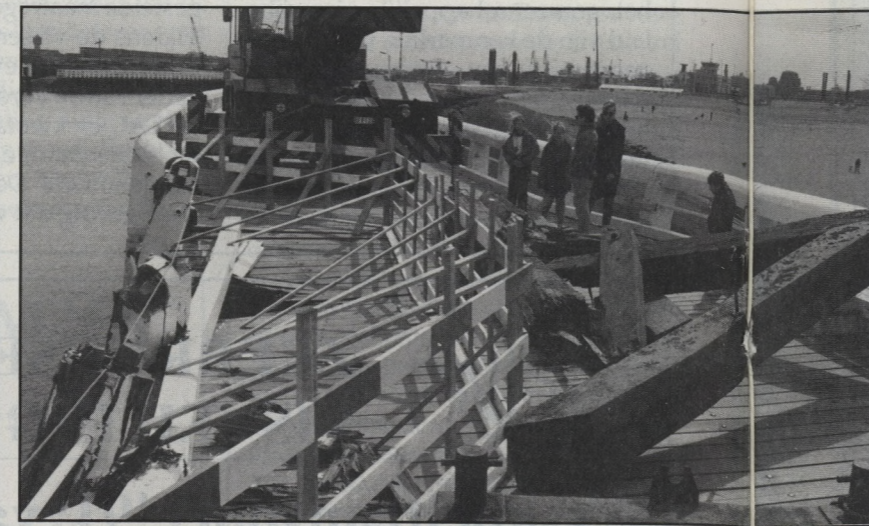
Niet tegenstaande er alle haast gezet wordt achter het uitdiepen en verbreden van de Oostendse havengeul voor de komst van de eerste jumboferry van de RMT zal het schip niet tijdig kunnen geleverd worden. Op de Boelwerf in Temse wordt gewag gemaakt van een vertraging van zes weken zodat de Prins Filip ten vroegste in augustus moet verwacht worden in de thuishaven.



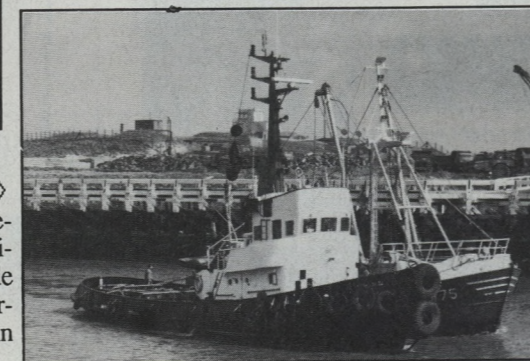
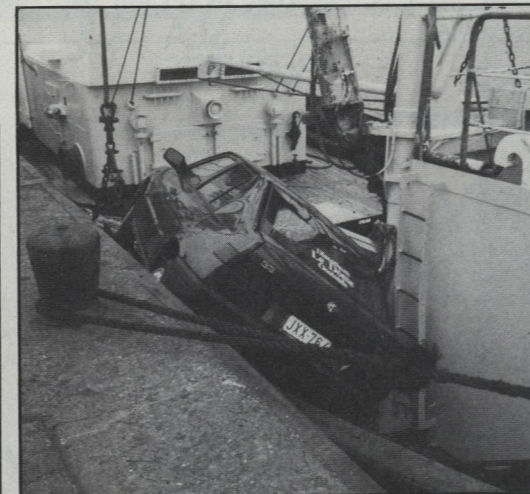
De "Seastar" is een nieuwkomer die weldra dagelijks in de kustwateren te zien is. De toeristische boot van 45 meter lengte en 10,5 meter breedte maakt trips voor de kust en brengt havenbezoeken aan Nieuwpoort, Zeebrugge en Oostende. Het luxeschip kan 400 passagiers opnemen. De "Seastar" wordt aangedreven door twee motoren van 1.000 pk, haalt een kruissnelheid van 15 knopen en kan uitvaren tot windkracht 7. Het schip werd gebouwd op de Scheepswerven van Zelzate en voldoet aan de normen van de zeevaartinspektie en het klassifikatiebureau Veritas.



Aan de Z.98 Op Hoop van Zegen voor reder Stanley Vantorre, gebouwd bij Seghers in Oostende en afgewerkt bij De Graeve in Zeebrugge, verkeert in de afwerkingsfase. De werken zijn dermate gevorderd dat de dooplechtigheid en de overdracht in de loop van de maand mei zal plaats grijpen.



De "Schiaffino" kwam begin deze maand vrij onzacht in aanvaring met het Oostendse westerstaketsel. De uit koers geraakte ferry ramde de constructie zo'n 150 meter voor de kop van het havenhoofd. De aanwezige wandelaars kwamen er met de schrik vanaf en de schade aan het schip is beperkt. De kosten voor het herstel van het staketsel zullen wel in de miljoenen lopen.



In de Oostendse havengeul geraakte de N.75 Sarvy in moeilijkheden. De sleepboot Schelde III nam het Nieuwpoortse vaartuig langs zij en bracht het in veiligheid.



Johan Vande Lanotte, kabinetschef van minister Tobback, jongste lid van het partijbureau en SP-lijsttrekker in Oostende voor de volgende parlementaire verkiezingen maakte kennis met de visserij. In het gezelschap van de reders Versluys en Hennaert en mr. Crabeels (lid van de Oostendse Havengemeenschap) bracht hij een bezoek aan de vismijn, de OVA, de Vislossersbond Van Waes en de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood.



WEST MECHANICS N.V.

SCHEEPVAART

Herstellen van inspuitscomponenten, zoals verstuivers en brandstofpompen voor scheepsvoortstuwings- en hulpmotoren. BURMEISTER EN WEIN, DEUTZ, MAN, SULZER, MAK, MWM,...

Onderhoud en herstelling van scheepsvoortstuwings- en hulpmotoren

Eigen fabricatie van naald- en pompelementen volgens opgave.

Herstellen, oplossen en steliteren, terug op maat brengen volgens fabriekgegevens van in- en uitlaatkleppen, start- en veiligheidskleppen.

Herstellen van Turbochargers met levering van onderdelen. B&B, e.a.

Herstellen hydraulica voor stuurmachines, krachtgroepen, winches, kranen, e.a.

Aanmaken van hydraulische slangen

Cathilleweg 43, 8490 Stalhille

Tel.: 050 / 81 42 24 — Fax.: 050 / 81 42 19

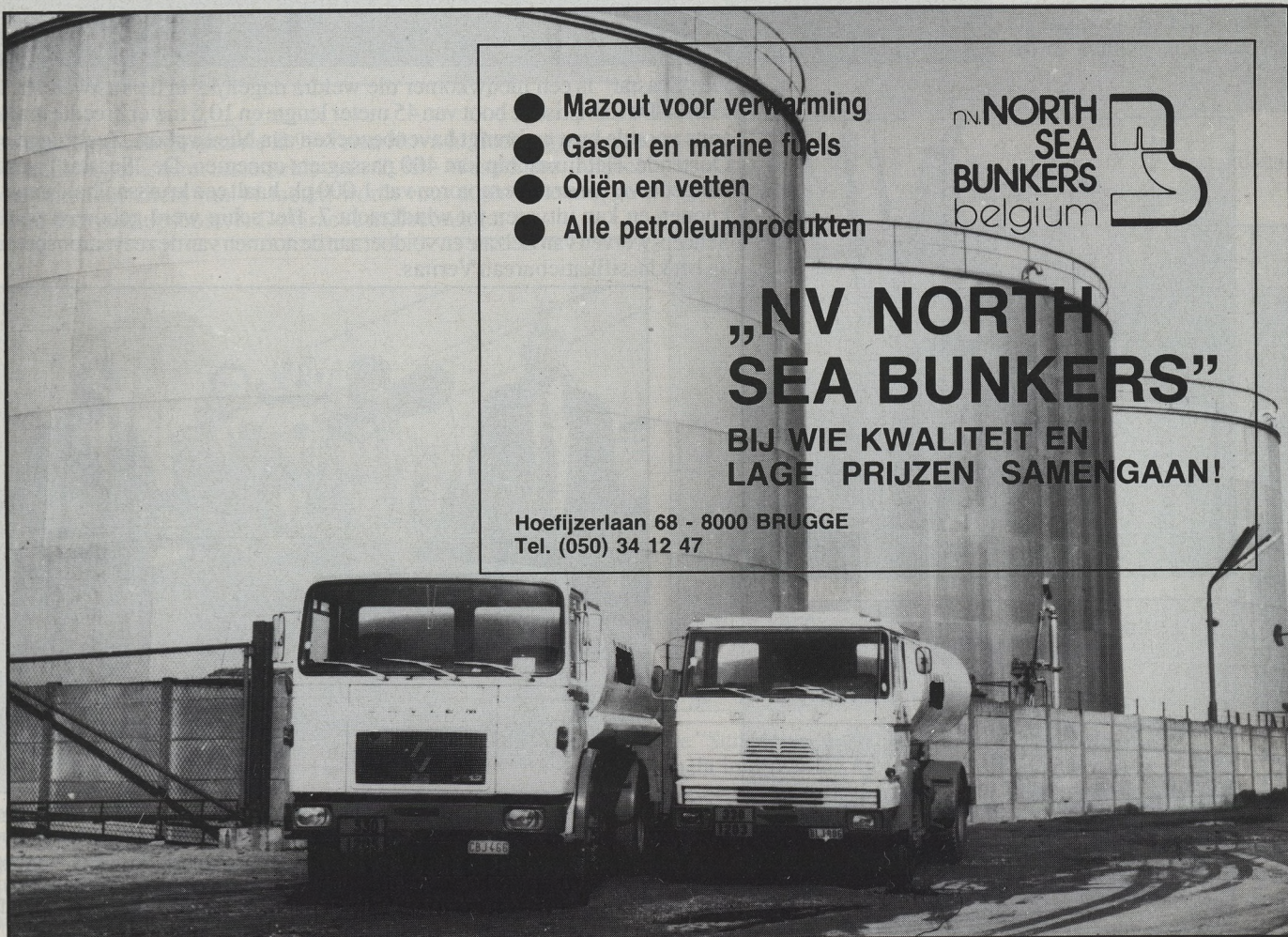
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumproducten

n.v. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium 

„NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



Zagen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

Sommige parlementairen laten de visserij niet los. Eén daarvan is volksvertegenwoordiger Desutter. Hij laat de regering niet rusten vooraleer hij voldoende antwoorden krijgt op al zijn vragen.

In de plenaire vergadering van 10 januari beklom Desutter het bekende spreekgestoelte om minister van landsverdediging Coëme uitleg te vragen over een operatie waarbij, volgens de mening van het parlementslid, omwille van bureaukratische verplichtingen de helikopter van de basis van Koksijde te laat kwam bij de redding van een Frans vissersschip.

Aanstootgevend was, aldus het parlementslid, dat Frankrijk eerst het 'Rescue Coordination Center' van Zaventem moest kontakteren. In het hierboven vermelde geval hadden de Franse autoriteiten eerst het 'Sea Rescue Center' van Koksijde om hulp gevraagd, maar deze kon niet anders

doen dan de coördinaten van Zaventem doorgeven. Vanuit Zaventem kwam het fiat in Koksijde vijf uur en vijf minuten later!

In zijn antwoord bevestigt de minister gedeeltelijk die feiten. In Zaventem zat men te wachten op de hulpvraag van Cherbourg, maar deze kwam niet binnen. Intussen werd de helikopter in Koksijde paraat gehouden, maar omdat er geen officiële vraag was mocht deze niet vertrekken. Maar, zo zegt de minister, er is iets dat het parlementslid niet weet (of niet zegt): de Franse autoriteiten hadden intussen beroep gedaan op een Britse helikopter die dichterbij in de buurt was en het is slechts op het ogenblik dat deze, na een vergeefse zoektocht, elders opgeroepen werd dat opnieuw om hulp van Koksijde gevraagd werd. Dat antwoord voldoet Desutter niet. Hetgeen er moet gebeuren, zo vervolgt hij, is dat Koksijde volmacht krijgt om

in dergelijke gevallen zonder toestemming van Zaventem, op te treden. In zijn slotwoord verwerpt de minister deze werkwijze. Er zijn terzake internationale afspraken, zo zegt hij. Deze procedures zijn algemeen bekend en ze hebben de reddingsoperatie *niet* in de weg gestaan. Waarop het incident gesloten wordt.

Hetzelfde parlementslid wilde op 3 januari duidelijk meer kwijt dan hij wilde zeggen toen hij staatssecretaris De Keersmaecker langs zijn neus weg interpelleerde over de veroordeling die Griekenland, Italië en Ierland oplepen omdat ze de EG niet alle noodzakelijke prijs- en marktgegevens medegedeeld hadden. België volgt terzake steeds strikt de Europese richtlijnen, *wat zelfs van een buurland niet kan gezegd worden*, zo zegde Desutter. Wat zal ons land daartegen doen, zo vroeg hij de regering.

De staatssecretaris ging echter niet op de uitdaging in. Over de houding van *een buurland* repte hij met geen woord. België zal zijn plicht blijven doen, zo luidde het.

Op 14 februari wilde Desutter weten wie ons land zou vertegenwoordigen op de Internationale walvisvaartcommissie (IWC) te Reikjavik.

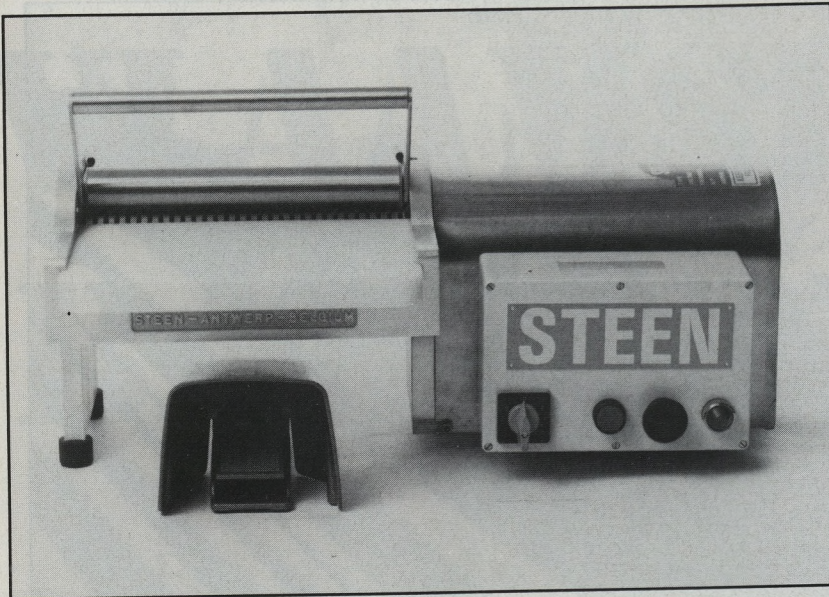
Niemand, zo antwoordde de staatssecretaris. België is de mening toegedaan dat de EG daarin een gemeenschappelijk standpunt moet innemen en dat onze vertegenwoordiging op de IWC door de EEG kan gebeuren.

En omdat heel deze rubriek niet helemaal aan het kamerlid Desutter zou besteed worden vermelden wij nog de vragen van volksvertegenwoordiger Loones i.v.m. de reorganisatie van de zeevaartpolitie.

Is het waar, zo wilde Loones weten, of er personeel overgeplaatst zal worden van de kust naar Antwerpen. Neen, zo luidde het antwoord, dergelijke overplaatsingen zijn niet aan de orde. Wordt het waterschoutsambt van Nieuwpoort opgeheven, zo vroeg het raadslid vervolgens en hij haastte zich daarbij te vermelden dat Nieuwpoort niet alleen een vissershaven heeft maar ook een jachthaven met 2 000 ligplaatsen. Het antwoord van de regering was duidelijk: voor het betreffende kantoor worden aanpassingen in de personeelsformatie overwogen (er zal daar dus minder volk werken NvdR), maar het is geenszins de bedoeling het waterschoutskantoor te Nieuwpoort te sluiten.

STEEN[®] WORLDWIDE

ONTHUIDMACHINE - SKINNING MACHINE
ECORCHEUSE - ENTHÄUTEMACHINE



De STEEN ST. 111 is de ideale machine voor de groothandel, horeca en detailhandel. Zelfs ongeschoold personeel kan op een snelle en efficiënte manier grote hoeveelheden vis onthuiden.

Voor meer informatie

F.P.M. International, Heidestraat 111, 2950 Kapellen — België
Tel: 03.665.04.00 — Fax: 03.665.34.58

naacht & ontij

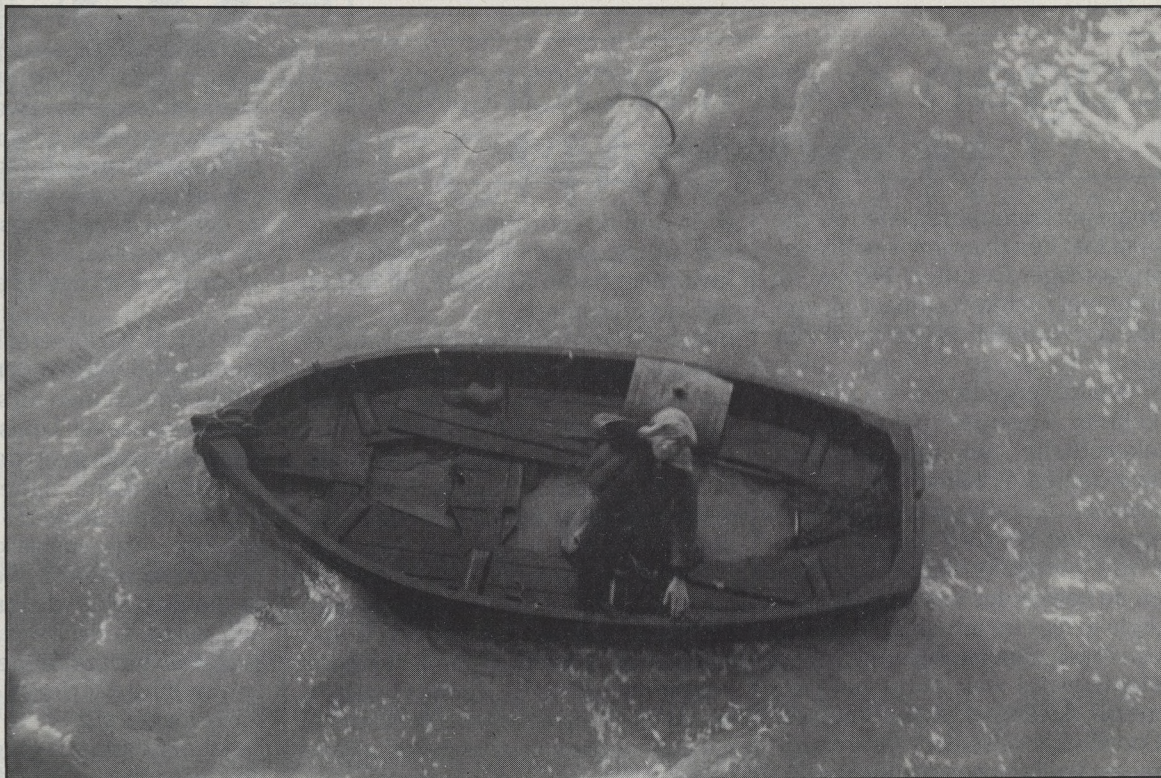


Foto boven: Remi zet zijn hoosvat opzij en probeert het lijntje van de 'Prince Baudouin' te vangen.

Foto onder: Drie matrozen van de pakketboot begeleiden de totaal verzwakte Remi Lambrecht naar boven. Eens het hozen gestaakt zakt de boot snel in het water. De klompen getuigen van de verdwenen vissers.



René Lambrecht getuigt van zijn redding

DRAMA OP DE VLAAMSE BANKEN

Een verhaal waarin elke
vorm van romantiek
ontbreekt

Als lid van de grote vissersfamilie krijg je schrik bij elke jaarwisseling: er gebeurt altijd iets. Ook de jaarwende van 1954 blijft niet gespaard van onheil. Zinkt op 27 november 1953 de 0.65 met drie vissers op het wad ergens rond Texel, dan lijden de eerste dagen van 1954 onder verschrikkelijke stormen.

Stormweer

Op woensdag 30 december 1953 vaart de westvisser 0.137 'Sainte Thérèse de Jésus' om 11u30 uit Oostende en wendt zijn steven naar de visgrond 'Sandettie' in het Nauw van Kales. Vanop een woelige zee vissen ze in een paar dagen 175 bennen vis op. Zaterdagochtend 2 januari 1954 wordt het weer te guur om verder te vissen. Schipper Karel 'Neuze' Haelewyck, die reeds 44 jaar op zee zijn welgevulde boterham verdient, besluit te schuilen in de haven van Calais, Frankrijk. Na 24 uur storm weet de schipper dat zijn reis gebroken is en dat hij best zijn reeds gevangen vis vers op de markt brengt. Menend dat de wind zal afnemen verlaat de 0.137 de kade van Calais. Buitengaats wordt het schip een speelbal van de elementen en het vaartuig loopt Calais terug binnen.

Het spookt over de Noordzee en het Kanaal

Verschillende schepen kennen moeilijkheden. De N.807 'Suzette' van Engel Verleene loopt tussen de banken voor Duinkerke half onder water en bereikt met moeite de haven. 18 mijl uit de kust van Nederland krijgt de 130 ton metende en in 1930 gebouwde 0.87 'Gaby' van Frans Verhaeghe een grondzee waarbij de baaanmast, de helft van de brug en een gedeelte van het dek wegspoelt. De visplanken versplinteren en het net vliegt van bak- naar stuurboord. Het water vernielt alle apparatuur, de motorkamer loopt gedeeltelijk onder. Zonder drijfkracht slaat het schip op drift. Gelukkig is de Z.443 'Mercator' in de buurt. Het komt van de Witte Bank (1) en loopt naar huis. Schipper Leopold Desmidt uit Heist slaagde erin een sleeptros over te brengen. Na een bewogen sleep van 30 uur brengt de Z.443 de 0.87 met schipper-medede-

eigenaar **Henri Desaever**, **Frans Verhaeghe** en **Fernand Desaever** uit Oostende, motorist **Michel Desaever** uit Koksijde en **Lucien Vilain** uit Oostduinkerke veilig de middenkusthaven binnen.

Maandagavond 4 januari is de storm grotendeels gevallen. Rond 23 uur kiest de 0.137 zee, richting Oostende. **Remi Lambrecht** en **Oscar Vanslebrouck** lopen wacht. Op 5 januari om 5 uur worden ze afgelost door **Karel Haelewyck** en zoon **Robert**. Rond 7 uur voelt **Remi** een hevige schok, wipt uit zijn kooi en klimt naar boven. Is het vaartuig uit koers geraakt of door wind en stroming afgedreven? Wat er ook van zij het schip zit vast aan de rand van de Stroombank ter hoogte van Middelkerke. Het eb met zeer harde oostenwind zorgt voor extra laag water. De tijstroom trekt het vaartuig scheef. Aanrollende golven lichten het schip op en slaan het steeds verder de bank op. Het zand is er zeer hard. Een eerste inspectie toont een flink beschadigde boeg die flink wat water binnen laat. **Karel** en **Oscar** besluiten alles te doen om het vissersvaartuig te redden. Als voorzorgsmaatregel moet de boot over boord. De vijf mannen proberen hem uit zijn stoel te lichten maar het lukt niet. Een overslaande golf licht de reddingsboot op, slaat hem tegen de verschansing en schuift hem over boord. Gelukkig is de boot met een touw aan het vastgelopen vaartuig bevestigd zodat ze hem langs zij kunnen trekken. De matrozen **Robert Haelewyck**, **Emiel Houcke** en **Remi** nemen erin plaats. Door de deining van de zee staat er te veel spanning op de koord en de vissersgooien nog een versteviging over. Vooraleer **Oscar Vanslebrouck** het touw kan grijpen slaat een golf over het achterschip.

Oscar verdwijnt in het kolkende water. Bij iedere golf smakt de 0.137 verder de bank op. Plots komt het vaartuig boven een geul en zinkt als een steen, schipper **Karel** met zich mee sleurend. In deroeiboort is de konsternatie groot maar geschreeuw en gertier baten niet. Door het zinken

van het vissersschip hangt de reddingsboot met zijn neus onder water. **Robert** en **Emiel** verdwijnen in de golven. **Remi** kan zich vastklampen aan een bankplank. De jol slaat op drift. **Emiel Houcke** is een goed zwemmer. **Remi** hoort hem nog enige tijd roepen maar ziet hem niet meer. **Remi Lambrecht** drijft met zijn half ondergelopen jol langs de Zuidstroombankboei, hoort wel de bel, maar ziet geen licht branden. De defekte boei en de verkeerde interpretatie van de andere lichten kan een oorzaak zijn van het vastlopen. Onder een bank vindt **Remi** een vat. Hij slaat het gat er uit en begint te hopen. Dan pas ziet hij dat de reddingsboot tijdens de slag tegen de reling lek geslagen is en slechts blijft drijven door twee luchtledige tanks die in de boot zijn verwerkt. Samen met zijn twee vrienden zijn ook de roeiriemen weggeslagen. Alleen hun klompen drijven in de boot rond. Het tij neemt de boot mee naar open zee, richting Duinkerke. Stuurloos zwalpt **Remi** rond in een ijskoude en woelige zee. Na een tijdje ziet hij een stoomschip. **Remi** zwaait wat hij kan, maar het 'koftje' verdwijnt aan de einder. Eenzaam en verkleumd weert hij zich, hozend, tegen het overslaand en binnenkomend water.

Prins Boudewijn

Om 9u45 verlaat de pakketboot 'Prins Baudouin' de Oostendse haven voor zijn vaste dienst op Dover. Normaal volgen de mailboten een rechte lijn over de Noordzee. Het stormachtige weer doet kommandant **Frans De Ceuninck** besluiten de veilige kustroute te volgen tot Duinkerke om pas dan de oversteek aan te vangen. Om

10u10 bemerkt de uitkijk op slecht 1,8 mijl uit de kust, nabij de Zuidstroombankboei, twee masten van een vissersschip uitsteken. De machines worden gestopt en het wrak indringend bekeken. Er is geen drenkeling te bekennen. Markonist **Marchand** verwittigt het zeewezen en de mailboot begint een zoekactie met het tij mee. Het Zeewezen stuurt bij middel van kommandant **Roets** een loodsboot en een sleepboot in zee om te helpen zoeken naar vermisten. Verschillende vissersvaartuigen die moeten varen zoeken mee.

Ter hoogte van De Panne bemerken de ogende verrekijkers van de 'Prince Baudouin' een jol nabij de Trapegeerbank. Een man zwaait, blijkbaar met zijn laatste krachten, een neusdoek. De mailboot verandert van koersen nadert de reddingsboot **Remi Lambrecht**. Het passagiersschip moet oppassen zelf niet op de Trapegeer vast te komen. Na een behendig maneuver krijgt kommandant **De Ceuninck** de reddingsboot aan de lijzijde, zodat **Remi** naar zijn redders drijft. Een touw ladder zakt. Drie aan elkaar gebonden zeelui dalen af. Een golf trekt een matroos van de touw ladder in zee. Dankzij het touw vissen zijn kollega's hem gemakkelijk terug op. **Remi** is te verzwakt om naar boven te klauteren. Met een riem om zijn middel wordt hij omhooggetakeld. Op het dek verliest hij het bewustzijn. De boot laten de redders achter op zee. **Remi Lambrecht** heeft vier uur geploeterd, half onder water, in zijn gammel verblijf.

Een toevallig aanwezige geneesheer laat hem onder brengen in een warme kajuit en flink toestoppen. Spuiten peniciline moeten longaandoeningen

voorkomen en het hart aktiveren. Te Dover wordt **Remi** overgebracht naar een hospitaal. Op zee gaat het zoeken verder.

Drenkelingen worden die dag niet meer gevonden, wel wrakstukken. De 0.276 'Lucienne-Christiane' van reder **Henri Calcoen** pikt wrakhout op. De 0.186 vist het stuurhuis op, een vlot en neemt nabij het lichtschip West-



De 0.137 'Sainte Thérèse de Jésus' van reder **Emiel Lambrecht** (gebouwd 1929, motor 150 pk, 65 ton) gezonken op 5 jan. 1954 voor Middelkerke op 51°12'02" NB en 02°46'14" OL. In 1951 strandde het vaartuig reeds op het strand nabij Oostende.

Hinder de reddingsboot aan boord. Al deze dingen worden voor onderzoek afgezet op de kade van Duinkerke. Te Westende en Nieuwpoort spoelen nog meer wrakstukken aan. Een vier meter lang stuk reling met registratienummer belandt op het strand te Koksijde.

In het hospitaal te Dover knapt Remi razendsnel op. 's Avonds komt hij met dezelfde pakketboot terug mee. Hij wordt in het zee-station opgevangen door zijn familie die blij is hem terug te zien maar ook door de beproefde families van zijn nog niet gevonden kollega's. Na een volle dag zoeken verwacht niemand nog devolgende opvarenden nog levend terug te vinden: **Karel Haelewyck**, 56 jaar, uit De Panne en zijn zoon **Robert Haelewyck**, matroos, 32 jaar, uit De Panne en **Emiel Houcke**, matroos, 35 jaar uit Oostende-Vuurtorenwijk en schoonbroer van **Oscar Vanslebrouck**, motorist, 41 jaar uit Oostende-Stene

Kort na het drama vinden wandelaars het lichaam van **Emiel Houcke** op het strand te Cazand, Nederland. Twee en een halve maand later vindt men **Oscar Vanslebrouck** op het strand te **Leffrinckhoucke-Zuydcoote**, Frankrijk. 's Anderdaags spoelt het lichaam van **Robert Haelewyck** aan te Middelkerke. Omdat **Karel** onvindbaar blijft, neemt men aan dat hij geprangd zit tussen wrakstukken. Zowat zes maand na de ramp spoelt **Karel Haelewyck**, na een noordwestenstorm die twee dagen duurt, aan op het strand te Middelkerke.

Eens het drama verwerkt rijpt jarenlang bij de familie **Vanslebrouck** de gedachte om hun omgekomen familielid te herdenken. In 1989 trekken dochter **Rita Vanslebrouck** en de toen tachtigjarige zuster van **Oscar** hun stoute schoenen aan en stappen bij **Remi Lambrecht** binnen. Tijdens de daaropvolgende koffienamiddag haalt de familie herinneringen op aan **Oscar**, samen met de man met wie hij zijn laatste uren beleefde.

Daniël Pots

(1) De Witte Bank is een visgrond grosso modo omgeven door de kust van Noord-Nederland, Duitsland en Denemarken. Bij de huidige vissers ligt de naam **Monkey Bank** en **Lemon Bank** beter in de mond.

CREVITS Louis & 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
Tijdokstraat 3,
ZEEBRUGGE
Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,
OOSTENDE
Tel: 059/32 50 13
vanuit Nederland
09.32.50.54.48.33
Fax: 050/ 54 79 11



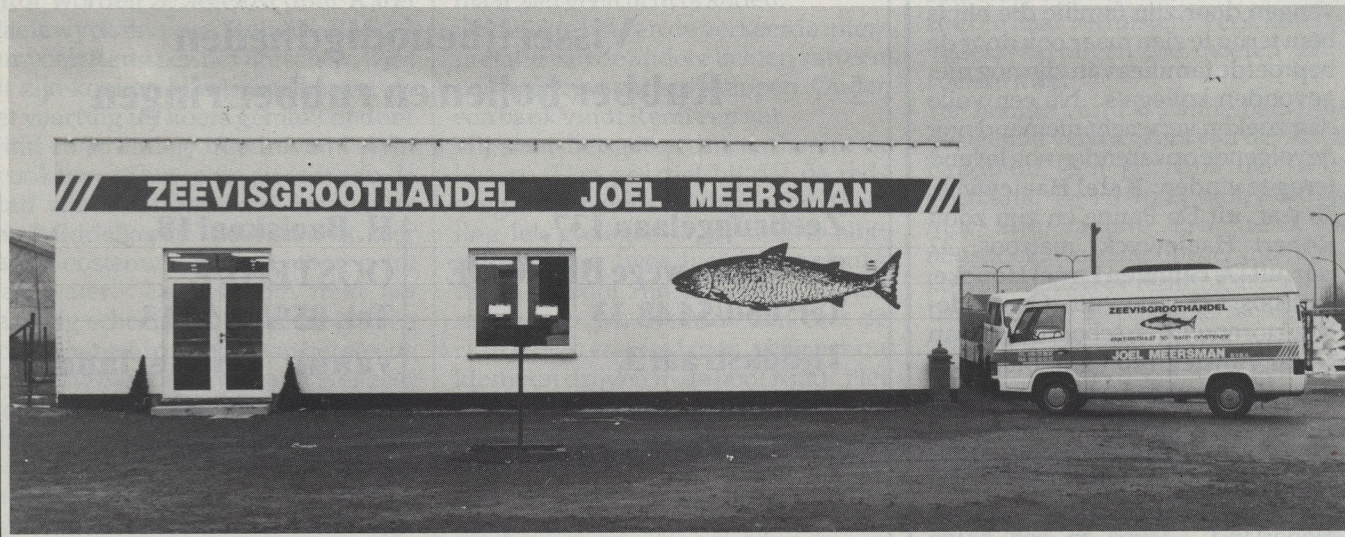
BBL

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

tel: 059 / 32 39 37 — fax: 059 / 32 53 22.



2e BELGISCHE VAKBEURS VOOR DE INTERNATIONALE VISHANDEL op 5-7.5.1991

O.B.K.

NIEUWSTRAAT 196

3590 DIEPENBEEK

TEL: 011/33.20.65

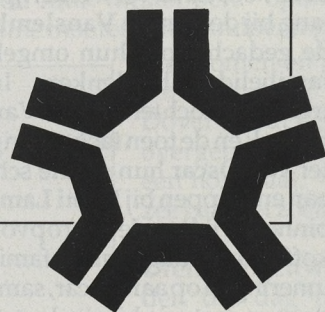
FAX: 011/32.42.73

- GRENSLANDHALLEN -

GOUVERNEUR VERWILGHENSINGEL

3500 HASSELT

BELGIE



**2e belgische vakbeurs voor de
internationale vishandel**

GRENSLANDHALLEN Hasselt (België) 5-6-7 mei 1991

Deze 2de Beurs wordt georganiseerd door O.B.K. Diepenbeek, en richt zich op de visgroot- en kleinhandel, restaurants en grootkeukens met vismenu in een straal van circa 200 km rond HASSELT : Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk, Duitsland, Nederland.

Franse zeevaartpolitie mocht Z.596 De Zwerver niet enteren

De grote Oostense bokkentreiler Z.596 De Zwerver van de Oostendse reder Roger Casier werd in april vorig jaar ten onrechte geënterd en aan de ketting gelegd in Les Sables d'Olonne door de Franse zeevaartpolitie. De korrektionele rechtbank van het bad- en vissersstadje in de Vendée stelde vrijdag 19 april de zeevaartpolitie in het ongelijk. De bemanning van de Z.596 werd ervan beticht in de Golf van Biscaye binnen de voor buitenlandse vaartuigen verboden 12-mijlszone te hebben gevist.

De Zwerver (1.197 pk) werd op donderdagavond 19 april door het Franse visserijwachtschip *Mercure* opgeleid ter hoogte van St.-Nazaire. Dat gebeurde drie weken na de ernstige incidenten met de Z.54 De Bounty. Schipper Ronny Snauwaert heeft de betichtingen van meetaf aan betwist. Aan de hand van het logboek en computergegevens hield hij staande dat de Franse autoriteiten zijn bemanning niets ten laste konden leggen. Door de uitspraak van de rechtbank werd die stelling bekrachtigd. De Z.596 werd dan ookeen vijftal dagen onrechtmatig vast gehouden en pas vrijgegeven na betaling van een borgsom van één miljoen Belgische frank. Tijdens het proces kon schipper Snauwaert en zijn advocaat het hof overtuigen van de dwaling van de Franse zeevaartpolitie. Voor de rechtbank werd de door de boordapparatuur geregistreerde gevolgde vaarroute aangetoond, hiermee het bewijs leverend dat het schip niet binnen de 12-mijlszone door-drong.

De eis van het openbaar ministerie dat een geldboete van 230.000 Franse frank (1,38 miljoen B. fr.) vorderde, werd dan ook afgewezen. Evenmin werd beroep aangetekend. De B.V.B.A. De Zwerver eist nu ook de borgsom terug en een schadevergoeding voor het onrechtmatig vasthouden en het opgelopen visverlet van het vaartuig.

Nu bom voor O.575 Boreas

De onlangs van eigenaar veranderde O.575 Boreas (ex-N.575) van reder Robert Goudsmit kreeg precies op Paaszondag een springtuig als ongewenst paasgeschenk in de netten. Het oorlogstuig van 1.000 kg werd opgevisst

in de buurt van de Schouwenbank voor de Nederlandse kust. Net als de O.187 vorige maand werd ook de O.575 verplicht rechtomkeer te maken naar Oostende om het tuig uit de tweede wereldoorlog aan de ontmijningsdienst over te dragen. Het stopzetten van de visserij door de gedwongen terugkeer kostte de Eurokter ettelijke visuren. De driedaagse reis leverde slechts een tiental bennen vis en enkele honderden kilogram tong op die wegens gebrek aan een veiling op Paasmaandag pas op dinsdag 2 april konden geveild worden.

In tegenstelling met de Nederlandse vissers die 1.000 gulden krijgen voor melding van een gevangen oorlogstuig kunnen de Belgische vissers geen aanspraak maken op enige vergoeding.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

MAART 1991

Inbouw nieuwe motor, omvorming tot B.V.B.A. en nieuw telefoonnummer: □ N.58 PASCIN, eigendom B.V.B.A. Rederij Pascin, Oude Veurnestraat 45, 8620 Nieuwpoort, tel. 058-23.57.32 Motor Cummins, 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1991. Zeebrief: 07.03.91

Verandering van eigendom, naam en inbouw nieuwe motor: □ Z.207 ADAMTJE wordt Z.207 PERMEKE. Eigendom: B.V.B.A. Rederij Permeke, Heiststraat 59, 8380 Zeebrugge, tel. 050-54.41.37 en 050-54.44.65 Motor: Mitsubishi, 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1991 Zeebrief: 07.03.91

Verandering vermogen: □ O.431 JUDITH, eigendom B.V.B.A. Alfrijhofra, VanHemdenstraat 16, 8400 Oostende Motor: 375 kW - 510 pk Zeebrief: 11.03.91

Verandering van eigendom, thuishaven en naam: □ N.575 Francine wordt O.575 BOREAS Eigendom: N.V. Roma, Nieuwe Dokstraat 25, 8400 Oostende, tel. 059-80.82.06 Zeebrief: 13.03.91

Verandering tonnage en inbouw nieuwe motor: □ O.148 SNIPE, eigendom: Jaak Bogaert, Lijndraaiersstraat 27, 8400 Oostende Gt. 50 - Nt. 15, motor ABC 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1991 Zeebrief: 13.03.91

Verandering van eigendom: □ Z.596 MERMAID, eigendom: Bossier Rachel en kinderen, Schorrevelde 11, 8370 Blankenberge, tel. 050-41.85.59 Zeebrief: 15.03.91

Inbouw nieuwe motor: □ Z.67 RUBENS, eigendom B.V.B.A. Rubens, Kustlaan 116, 8380 Zeebrugge-Brugge 5 Motor: ABC, 883 kW - 1.200 pk, bouwjaar 1991 Zeebrief: 23.03.91

Telex - telex - telex - tele

□ Nog voor het verstrijken van het eerste kwartaal hadden de Z.89 Sandra en de Z.96 Jan Van Gent reeds de maximaal toegelaten hoeveelheid van 90 ton schol en/of 30 ton tong opgevist in de Noordzee. Beide vaartuigen mochten tot 31 maart niet meer vissen op deze platvis, noch tong of schol aan boord houden, verladen of aanvoeren. □ Door de beperkte garnaalaanvoer in eigen havens trekken Belgische handelaars naar de garnaalafslag van Colijnsplaats waar 22 tot 24 gulden per kilo wordt betaald. □ De BOU.319 Zeldenrust onderging op de scheepswerf Maaskant in Stellendam een schroefwissel. □ De Z.470 Odin lag bij Padmos in Bruinisse voor inbouw van een nieuwe Mitsubishi 300 pk-motor. □ Bij Padmos in Stellendam kreeg de Z.54 De Bounty en dokbeurt. □ Begin april liep de Z.41 Pieterjan met averijaan de schroef de haven van IJmuiden binnen. □ De Z.41 verkocht in de plaatselijke afslag, evenals de onlangs van eigenaar gewisselde Z.207 Permeke. □ De N.126 Skylight liep met zijn vangst in Scheveningen binnen. □ Op 2 april verkochten ook twee Belgische vaartuigen in Lauwersoog en de volgende week waren ze met drie. Ook in Den helder kwamen Belgische vaartuigen aan de afslag. □ De O.705 Morning Star onderging reparaties aan het roer bij BSM in Breskens. □ BSM stond ook in voor de motorrevisie van de Z.196 Zeeduivel. □ BSM nam onlangs een tweede droogdok van 70 meter in gebruik. □ Maandag 15 april zorgde de ZV voor een diverse aanvoer van 16.500 kg kabeljauw, leng, dorade en zeeduivel. □ Twee dagen later kreeg de markt 10.000 kg IJslandse doraden en 3.500 koolvis te verwerken. □ Deense vissers verwijten Belgische vaartuigen schade te berokkenen aan hun honderden meters lange staande netten. Belgische vissers zeggen dat deze netten niet steeds duidelijk afgebakend zijn. □

Oostendse havengemeenschap wil ernstig genomen worden

DE VZW OOSTENDSE Havengemeenschap (OHG) heeft zich bij de oprichting in april 1988 tot doel gesteld de belangen van de Oostendse havens te verdedigen en het groeipotentieel te stimuleren. De vereniging telt 46 leden die bedrijvig zijn in diverse haven- en luchthavengebonden economische sectoren en subsectoren in de regio Oostende.

Op de jongste algemene vergadering van de OHG bracht de raad van bestuur verslag uit. Omdat voorzitter André Maenhout niet kon aanwezig zijn nam ondervoorzitter Georges Allaert zijn taak over. Hij stelde nogmaals dat de OHG voorstander is van een nieuwe beheersstructuur voor de Oostendse havens (zee- én luchthaven) onder de vorm van een managementvennootschap (een N.V) met inbreng van zowel de openbare als de private sektor volgens het PPP-principe (Public Private Partnership). Volgens het OHG-bestuur is de oprichting van die beheersstructuur prioritair. De OHG heeft in die zin suggesties aan de plaatselijke, gewestelijk en nationale overheid overgemaakt maar de zienswijze van de vzw werd niet overal entoesiast onthaald. Volgens Allaert bracht 1990 niet wat er van werd verwacht, niettegenstaande de talrijke vergaderingen op diverse niveaus waaraan vertegenwoordigers van de OHG deelnamen.

Vertegenwoordiging

De vertegenwoordiging in de Vlaamse Havenvereniging (VHV) - niet te verwarren met de Vlaamse Havenkommissie (zie kaderstuk) - leverde geen problemen op. OHG-voorzitter Maenhout werd tot een van de ondervoor-

zitters aangesteld, wat hem toeliet de zaken van dichtbij te volgen. De eensgezindheid binnen de VHV resulteerde in een gemeenschappelijk tienjarig masterplan voor investeringen in de Vlaamse havens waarin Oostende (op papier) 8 van 80 miljard werd toebedeeld.

In de Vlaamse Havenkommissie - opgericht in opdracht van de Vlaamse Executieve als overleg- en adviesorgaan - is de Oostendse bedrijfswereld niet rechtstreeks vertegenwoordigd. De OHG kon toch haar stem toch laten horen in de diverse werkgroepen die o.a. de masterplannen die voor de diverse havens werden ontworpen moeten onderzoeken. André Maenhout en Georges Allaert woonden in dit verband verschillende vergaderingen bij.

De OHG voerde vorig jaar meerdere gesprekken met de Oostendse beleidsverantwoordelijken, in casu burgemeester Goekint, en met de sociale partners over de beheersstructuur, de aanstelling van een managementteam en de noodzakelijke infrastructuurwerken voor de Oostendse havens, zonder dat hierover een consensus werd bereikt. Ook de brieven gericht aan de Dienst der Kust, waarin wijzigingen werden voorgesteld in het renovatieplan voor de haven van Oostende, bleven onbeantwoord.

Impaktanalyse

Twee leden van de OHG namen deel aan de besprekingen van de stuurgroep die onder leiding van prof. G. Blauwens de kosten-batenanalyse voor de Oostendse haven opmaakt in opdracht van Gemeenschapsminister

Sauwens. De resultaten van de kosten-batenstudie werden reeds in maart verwacht maar uiteindelijk zal het toch mei zijn voor de studie kant en klaar is. Deze analyse moest er komen om de uitgaven (3 tot 4 miljard) voor de bouw van de nieuwe sluis in de achterhaven te verantwoorden in functie van de ontsluiting van dezelfde achterhaven. Het staat nu al vast dat vele honderden tonnen door de sluis zullen moeten om de investering te rendabiliseren.

Bij het stadsbestuur zat de vrees er diep in dat de kosten-batenanalyse negatieve rendabiliteitscijfers zou opleveren. Het ligt immers voor de hand dat de grootste baten van de Oostendse haven in de voorhaven te vinden zijn. Het stadsbestuur gaf dan ook opdracht aan een werkgroep, o.l.v. prof. Verbeke, om een economische impaktanalyse uit de werken. Een dergelijke studie bekijkt vooral de effecten van de investeringen. De studie ging pas van start en zal vermoedelijk omstreeks september klaar komen. De vraag stelt zich of men er niet zal op aansturen de resultaten van het kosten-batenonderzoek tot die tijd te bevriezen. Daarmee zitten we al in de werking voor dit jaar. De OHG wil verder meewerken aan de verbetering van de economische dynamiek en de slagkracht van de Oostendse regio. In dit verband is sprake van lobby-acties in samenwerking met de Kamer voor Handel en Nijverheid van het arrondissement Oostende. Hierbij is de medewerking aan een strategisch plan voor Oostende en het stimuleren van de plaatselijke politiekers aan de orde.

Bestuur

De statutaire algemene vergadering moest ook nog drie bestuursmandaten vernieuwen. Aangezien er geen nieu-

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

we kandidaturen binnenliepen werden de uittreedende bestuursleden D. Crabeels, H. Demol en A. Vermoortel unaniem herkozen. De raad van bestuur is samengesteld uit A. Maenhout (voorzitter), G. Allaert (ondervoorzitter), C. Mortelmans (sekretaris-generaal), P. Heylen (penningmeester), J. Seghers, J. Van Paemel, N. Hennaert, R. Fierens, A. Vermoortel, D. Crabeels en H. Demol.

Het administratief sekretariaat is voortaan gevestigd in het Bedrijvencentrum regio Oostende aan de Archimedesstraat 15 (tel. 059-80.70.80) waar Bart Vansevenant als administratief sekretaris optreedt. (gw)



Op de foto: de leden van de raad van bestuur van de v.z.w. Oostendse Havengemeenschap die voortaan de dienstuitmaken. (foto gw)

De Vlaamse Havenvereniging

De privébedrijven van de vier Vlaamse zeehavens Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge verenigden zich in de v.z.w. Vlaamse havenvereniging (VHV). De VHV wil zich in de eerste plaats opwerpen als de representatieve gesprekspartner van de Vlaamse regionale overheid. De vereniging eist ook inspraak in de pas later opgerichte Vlaamse Havenkommissie (VHK).

De oprichting van de VHV was een gezamenlijk initiatief van de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven (AGHA), de Association Port of Zeebrugge Interests (APZI), de Gentse Havengemeenschap (afdeling bedrijfsleven) en de Oostendse Havengemeenschap. Tot voorzitter werd AGHA-voorzitter Maurice Velghe benoemd. Daarnaast kreeg elke haven een ondervoorzitter en nog een werden nog vier gewone leden in de raad van bestuur opgenomen, waarvan twee voor Antwerpen en één voor Gent en Zeebrugge maar niet voor Oostende.

De oprichters vinden het noodzakelijk dat de privésector in de havens over een structuur beschikt om gezamenlijk standpunten te bepalen in verband met de optimalisering van het Vlaamse havenpotentieel. Dit moet ook de goede verstandhouding en efficiënte samenwerking tussen de beroepsverenigingen en de bedrijven in de Vlaamse zeehavens bevorderen.

De vier Vlaamse zeehavens vertegenwoordigden bij de oprichting een trafiek van meer dan 140 miljoen ton per, een toegevoegde waarde van 310 miljard frank en 110.000 arbeidsplaatsen. Onder de vorm van belastingen levert deze havenbedrijvigheid 140 miljard belastingen op.

De Vlaamse Havenkommissie

De Vlaamse Havenkommissie werd opgericht in de schoot van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) in opdracht van de Vlaamse Regering. De commissie kreeg als opdracht mee beleidsadviezen uit te werken over infrastructuur en exploitatie van de Vlaamse havens. In de kommissie zetelen vertegenwoordigers van de werkgevers, werknemers, de overheid en instellingen betrokken bij de vervoerssector. Konkreet houdt dat voor de laatste groep in dat er vier vertegenwoordigers zijn van de havenbesturen (Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge), drie vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering en één vertegenwoordiger van het spoor-, de weg- en de binnenscheepvaartvervoer. In totaal zijn er 24 stemgerechtigde leden die vergaderen onder voorzitterschap van prof. Willy Winkelmans, een specialist in transportekonomie. De Zeebrugse haven wordt vertegenwoordigd door MBZ-voorzitter Traen en Oostende door burgemeester Goekint.

*Voor alle herstellingen
aan uw scheepsschroef*



LIPS n.v.

ANTWERPEN

scheepsschroeven herstellingen

- alle voorkomende reparaties en merken
- nieuwe schroeven
- deskundig advies
- eigen expeditie
- meer als 50 jaar ervaring

Werkplaats:

KERKSTRAAT 46,

2720 ZWIJNDRECHT-BURCHT

Tel. 03/252.73.42

Fax. 03/252.92.12



MARCEL POPPE

VAN MANNEN EN DE ZEE

**Een eeuw
Vlaamse Zeevisserij**

„Van Mannen en de Zee”

door Marcel Poppe

kan men bekomen voor de prijs van 200 fr.
+ 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten
door overschrijving op pcr 000-0418987-44.

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE

A. DE BOCK



Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 35 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 90 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.



De Laatste Vuurtorenwachter

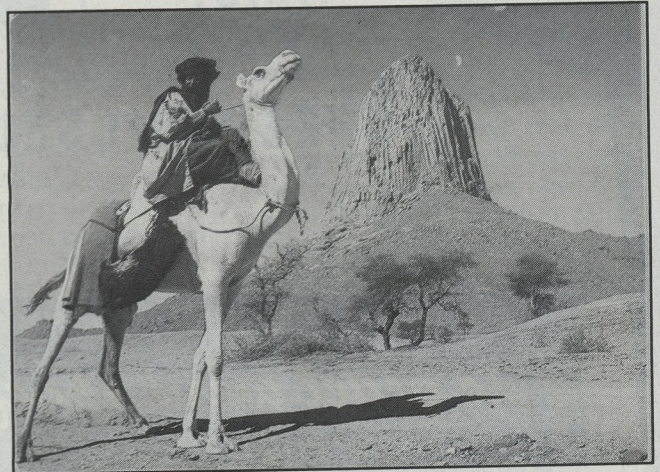
DAT DIT BLAD tijdens de voorbije Golfoorlog aan de verkeerde kant gestaan heeft zal voor iedereen duidelijk zijn. Men hoeft er maar de editoriaalen inde jongste nummers van HVB op na te lezen om tot die konklusie te komen.

Hetgeen de lezers nu nog niet weten — maar straks wel, omdat ik het hier zal onthullen — is dat het direktielid Crabeels van HVB enkele weken vòòr het uitbreken van de Golfoorlog nog in de woestijn gesignaleerd werd. Dat kàn geen toeval zijn!

Een zogenaamde gunstige (woestijn)wind waaide de hiernaast afgedrukte foto tot in onze toren. Duidelijker bewijs van de aanwezigheid van Crabeels in het betwiste gebied kunnen we ons niet voorstellen.

Niemand weet met zekerheid wat de bekende Oostendse (en nu ook Zeebrugse) advokaat daar uitvoerde. Wel is zeker dat de onderhandelingen tussen Irak en de beschaafde wereld kort daarna stroever begonnen verlopen. Ook is het een feit dat, niet zolang na dat bezoek, het oorlogsgeweld losgebroken is.

Ons is het daarmee duidelijk geworden dat Crabeels ter plekke bepaalde instructies is gaan ophalen en dat de hoofdredakteur van dit blad onder druk van de direktie overstag gegaan is en zijn defaitistische artikels de wereld (nu ja) ingestuurd heeft.



Op de hierbij afgedrukte foto ziet u direktielid Danny Crabeels (boven, laat ons duidelijk zijn) op het woestijnschip Prunella (onder), terwijl zij samen de toestand in de woestijn onder ogen nemen.

Hetgeen u op de achtergrond ontwaart is geen fallusymbool, maar wel een der laatste typische woestijnvuurtorens. (foto: niet g.w.)

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service!

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt





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 | - vakkundig reinigen van turbo's door geschoold personeel |

Aanbesteding renovatiewerken Oostendse vismijn

Het Oostendse stadsbestuur schreef een algemene offerteaanvraag uit voor de verder renovatiewerkzaamheden in de Oostendse vismijn. Het gaat in het totaal om vijf loten van de tweede fase. De opening der inschrijvingen en de toewijzing der werken is voorzien op donderdag 27 juni. De aanbesteding omvat volgende werkzaamheden:

LOT 1:

- de ruwbouwwerkzaamheden, infrastructuur en nutsleidingen in andere aannemingen.

- de ruwbouwwerkzaamheden voor de renovatie van een gedeelte van de loskaai.

- de inrichting van de sanitaire lokalen naast de pakhuizen 13 en 33.

LOT 2:

- leveren en plaatsen plafondpalen, bestaande uit isolerende sandwichpanelen in de transportzone van de vismijn, kantafwerkingen en verwijderen van bestaande afdichtingsplaten.

LOT 3:

- renovatie van de bevloering in de sorteer- en verkoophal door het aanleggen van een tweekomponenten kunststofvloer, het uitvoeren van betonreparaties en schilderwerken.

LOT 4:

- afbraak van de bestaande verlichtingsinstallatie in de transportzone (overdekte rijweg) en voorzien van een voorlopige verlichting.

- leveren en plaatsen van de definitieve verlichtingstoestellen in voornoemde zone en in de sanitaire lokalen.

LOT 5:

- leveren en plaatsen van een meergelagde dakbedekking na verwijdering van de bestaande dakhuid. Uitvoeren van bijhorende werkzaamheden aan dakrandprofielen, afvoerleidingen, taphuizen en dilatatievoegen.

De kostenraming voor de tweede fase werd op 54 miljoen becijferd. De totale kostprijs van de volledige renovatie (in vier fasen) die tegen eind 1992 moet voltooid zijn zal meer dan 200 miljoen kosten. De Vlaamse Gemeenschap en de EG nemen respectievelijk 30 en 20 procent van de kosten voor hun rekening.

Stad Oostende verkoopt grond aan de Baelskaai

Het stadsbestuur van Oostende wil een gedeelte van haar onroerend patrimonium te gelde maken. Op de lijst staat een perceel grond aan de H. Baelskaai 47 (A.T.S. Zeekust) met een oppervlakte van 2.262m². De grond is gedeeltelijk bebouwd en sinds 1987 in huur gegeven voor een periode van 27 jaar die verstrijkt op 31 december 2014. De gebouwen zijn eigendom van de huurder en dus niet in de verkoop opgenomen. De prijs van de grond werd vastgesteld op 2.735.000 frank. Belangstellende die wensen eenzelfde of een hoger bod te doen worden verzocht een aangetekende offerte te sturen naar het Kollege van burgemeester en schepenen van de stad Oostende of tegen afgifte van ontvangstbewijs te bezorgen aan de stadssekretaris op het stadhuis. In beide gevallen moet de offerte uiterlijk op 15 mei 1991 ter bestemming zijn. Het stadsbestuur zal indien nodig overgaan tot een opbod onder de gegadigden. Meer inlichtingen zijn te bekomen bij het Stedelijk Bedrijf voor Grond- en Bouwbeleid (kantoor 415) op het stadhuis, tel. 059-50.09.35. Ook de verkoop van industriegrond aan de Sloepenstraat in de achterhaven moet wat vers geld in de stadskas brengen.

Kunstschilder Labisse was ooit reder

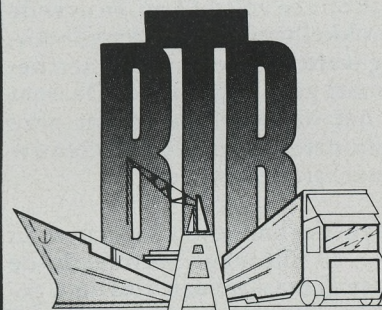
In Oostende lopen een tweetal tentoonstellingen met werk van de bekende surrealistische schilder Felix Labisse (1905-1982). De Fransman sleet het mooiste deel van zijn leven in Oostende en Knokke. Minder bekend is dat vooraleer de kunstenaar zich in Oostende vestigde (1927) hij reeds school liep aan de Oostendse visserijschool in 1922. In 1923 trok hij met zijn gezin naar Heist waar hij een rederij startte die hij enkele jaren later reeds opgaf.

Vis voor 85-jarige Karel Jonckheere

Auteur Karel Jonckheere vierde op 9 april zijn 85ste verjaardag. Twee dagen later bracht een Oostendse delegatie een bezoek aan de schrijver in zijn woonplaats Rijmenam (nabij Meche-

len). Als attentie overhandigde mevrouw Nicole Christiaens, voorzitter van de Vrienden van het PMMK, een vispakket met langoustines en tong aan de in Oostende geboren schrijver die nog steeds lekkerd is op verse Noordzeevis. Het bezoek hield verband met de hulding van Karel Jonckheere door enkele Oostendse verenigingen op vrijdag 3 mei in het Provinciaal Museum voor Moderne Kunst.

**VOOR AL UW
PROBLEMEN
met betrekking tot
kinderbijslag, pensioen,
belastingen, loon en
arbeidsvoorwaarden,
WENDT U TOT DE
BELGISCHE
TRANSPORTARBEIDERS-
EN ZEEMANSBOND**



BRUGGE - OOSTENDE

**SEKRETARIS:
IVAN VICTOR**

Jules Peurquaetstraat
27,
8400 Oostende.
059 / 70 27 41

Tijdokstraat 36A,
8380 Zeebrugge.
050 / 54 47 15

Aangesloten bij het Algemeen
Belgisch Vakverbond (A.B.V.V.) en
bij de Internationale
Transportarbeiders Federatie
(I.T.F.)

De visserij tijdens de tweede wereldoorlog (I)

Causerie gehouden door Jef Verbanck, gewezen vismijnbestuurder van Nieuwpoort, op vrijdag 12 januari 1990 in café De Peerdevisscher op het binnenplein van het visserijmuseum, lokaal van de modelbouwclub De Dissel.

De herkomst van de spreker, de functie die hij uitgeoefend heeft en de plaats waar de voordracht plaatsgreep, brengen met zich mee dat de gegevens vooral Nieuwpoort betreffen.

De tekst verscheen, na bewerking door Willem Lanszweert, in het maandelijks ledenblad 'Het disseltje' jg 13 nrs 10, 11, 12.

Tijdens de zomermaanden mocht absoluut niet gevaren worden. De Duitse overheid begon schepen in beslag te nemen. De inbeslag-neming werd uitgevoerd door een officier van de marine en door officieren van de organisatie TOD. Deze organisatie kan men vergelijken met onze genietroepen. De officieren gingen aan boord van een vaartuig maten het schip op, namen heel wat nota's en het schip was aangeslagen. De reder van een in beslag genomen schip ontving 15 mark vergoeding per dag. Om te kunnen genieten van deze vergoedingen gingen enkele reders vragen of hun schip niet in aanmerking kwam voor een inbeslag-neming.

Mijn vader hoopte evenwel dat we ons vaartuig zouden kunnen houden. "Er komt een tijd, jongen" zo zei hij, "dat we terug zullen mogen varen." Om ons schip te kunnen behouden heb ik toen 'een toer' uitgehaald.

Ons schip lag in de Brugse vaart ter hoogte van de pannenfabriek en het was mij al opgevallen dat de groep officieren telkens om negen uur toekwam. Ik heb dan maar de zeekraan afgekoppeld en water in het schip laten lopen tot op een hoogte dat het net niet in de keerkoppeling van de motor liep. Dan heb ik de kraan terug dichtgemaakt. Om over een grote put voor het bergen van de haring-beeg te beschikken was de visput bij ons vaartuig achteraan gebouwd. Ik heb de planken van de put uitgebroken en alles wanordelijk op het dek gegooid. Door het openstaande luik kon men bijgevolg een grote hoeveelheid water zien. Ik zorgde er voor aan boord te zijn vòòr negen uur en toen ik de auto's met de officieren zag toekomen begon ik met pompen. En toen gebeurde het. Een Duits officier vroeg me wat er aan de hand was. Ik stamelde "helemaal kapot... langs onder... bomme". Door het openstaande luik zag de man de grote water-massa en hij dacht waarschijnlijk dat het schip half vol water stond. "Schaden für die schöne viskotter", was zijn antwoord. Indien die mijnheer er zo over dacht dan was ik, als ik mijn truuk niet gebruikt had, ongetwijfeld mijn schip kwijtgeraakt.

De vaartuigen die opgeëist werden ondergingen een kleine verandering. Zowel langs stuurboord- als langs bakboordzijde werd een gat gekapt in de

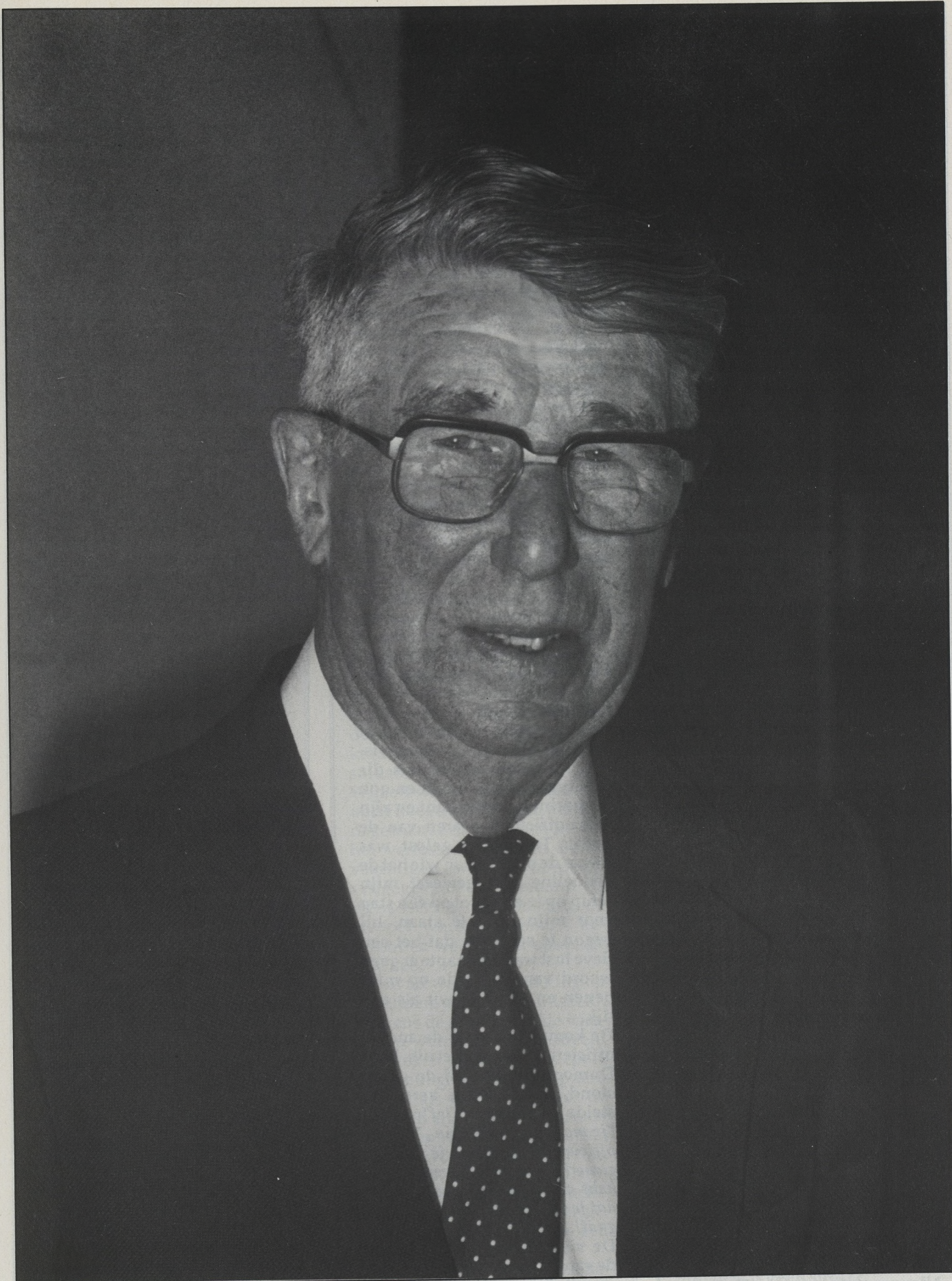
Er is niet veel geschreven over de visserij tijdens de tweede wereldoorlog. Men leest zeer weinig over de schepen die 'gebleven' zijn. Men heeft nog niet veel op papier gezet over de drama's die zich op zee voltrokken, en over de smokkelhandel die tijdens de oorlog werd beoefend vindt men helemaal geen informatie. Daarom is het wellicht interessant deze gebeurtenissen, zo getrouw mogelijk, te vertellen.

Toen de bange oorlogsjaren in mei '40 uitbraken werd er in de visserij massaal aan vluchten gedacht. De enen spraken over Engeland doch de meerderheid had zijn zinnen op Frankrijk gezet. In dat buurland, meer bepaald te Dieppe, Boulogne had men tijdens de eerste wereldoorlog de visserij op een rustige manier kunnen bedrijven. Anderen waren nog verder gevlucht zoals bijvoorbeeld naar Sint. Vaast en naar La Rochelle. De vlucht naar Frankrijk zou wellicht ook nu de beste oplossing zijn; zo dacht men ten minste. Niemand kon immers vermoeden dat de Duitse troepen nog voor ze te Nieuwpoort aankwamen eerst Boulogne zouden innemen.

Nieuwpoort heeft een viertal erge bombardementen doorstaan. Niet alleen de stad maar ook het barakkenkwartier en de kaai werden erg getroffen. Schepen werden de grond in geboord.

Toen de Duitsers in Nieuwpoort kwamen dreven nog zestien wraken in de haven. Bij de ene waren de masten afgeknakt, andere hadden hun stuurhuis verloren en bij nog andere was de verschansing ingedrukt omdat bepaalde vaartuigen de lucht waren ingevlogen en tegen elkaar waren gebotst. Een zestal vaartuigen waren zeer erg getroffen... gezonken.

De Duitsers gaven ons bevel onze vaartuigen in de vlotkom te verzamelen. Onder de vloot bevonden zich een paar smaks; ondermeer het schip van Henry Vanhoutte en dit van Louis Calcoen bijgenaamd "Louis van Kotjes". Al deze vaartuigen bleven een maand in de vlotkom drijven. Wanneer de vissers door het plaats van 'pinnekesdraad' rondom de kom niet meer bij hun vaartuigen konden en hierover opmerkingen maakten werd het bevel gegeven de schepen in de vaarten te leggen. Zo kwamen de vissersschepen terecht op de IJzer, in de Veurnsen en in de Brugse vaart. Beide smacks hadden een te grote diepgang om over de drempel van het sas te kunnen. De sasmeesters weigerden dus het versassen. Om het probleem eenvoudig uit de wereld te helpen hebben de Duitsers dan maar opdracht gegeven beide vaartuigen op de schorre van Lombardsijde op het zand te trekken.



Jef Verbanck: "Toen alles gelost was kwam de officier, die mijn schip had willen opeisen, tot op één stap voor mij staan. Hij begon zo erg te schelden dat het niet mooi meer was. Ik snapte er geen woord van. Ik stond te beven op mijn benen en werd krijtwit."



verschansing. Door beide gaten werd een telefoonpaal geschoven.

De gaten waren zo gepland dat de telefoonpaal vlak voor de mastvoorbij schoof. De paalstak langs beide zijden twee meter buiten het vaartuig uit. Met scharnieren werd langs beide zijden een 'plankier' aan de paal bevestigd. Aan de achterkant van dit 'plankier' was een oog bevestigd. Op beide 'plankieren' werd een rubberboot geplaatst waarop 7 tot 10 soldaten plaats konden nemen. Wanneer men nu de takel loste kwamen beide 'plankieren' onder een helling te staan zodat de rubberboten in zee gleden. Bedoeling was om op deze wijze een troepenmacht in de onmiddellijke omgeving van de Engelse kust te ontschepen. De operatie zou uiteraard niet uit zeven of tien vaartuigen bestaan doch de ontschepingsvloot zou wellicht honderden vaartuigen omvatten. Er zijn 100 of 200-ik durf het getal niet juist te stellen vaartuigen, die van Denemarken kwamen, langs de Brugse vaart te Nieuwpoort aangekomen. Ik geloof dat ze de gehele Deense vloot hadden opgeëist. Vanuit de Brugse vaart werden de vaartuigen in de Duinkerke vaart versast om zo verder naar Duinkerke en naar Grevelingen te varen om dicht bij de Engelse kust te komen.

In de maand december kwamen er berichten dat de visserij terug zou toegelaten worden.

De bezetters hadden afgezien van de invasie zoals hierboven beschreven. De Duitse overheid wilde evenwel een bond zien ontstaan zodat onderhandelen met de vissers, via deze bond, mogelijk zou worden. Fons Dumon kreeg de opdracht dergelijke bond op te richten. Gust Legein en Maurice Legein werden respectievelijk eerste secretaris en eerste voorzitter. De Westkustcentrale was geboren. Er waren evenwel niet veel schepen meer voorhanden die de visserij konden bedrijven. Veel in beslag genomen vaartuigen waren vernietigd. Er waren ook vaartuigen te Nieuwpoort gezonken. De Duitsers hadden deze laatste doodgewoon terug in de vlotkom gelegd en aan de steigers, of "barcadères" zoals wij ze noemen,

vastgemaakt. De schepen waren met die uitstekende palen onder de gording geschoven, daardoor zijn ze bij het wassende water omgedraaid, volgelopen en gezonken. Andere vaartuigen lagen op het strand. Het schip van René Jongbloed lag gezonken aan Nieuwpoort Bad. Dit van "Kootje Legein" lag op het strand tussen Grevelingen en Calais. Dit van Maurice Legein lag in Boulogne, enz.

Wij waren de eersten die ons aanmeldden om terug naar zee te gaan. De kalender wees 22 december 1940. Samen met een ander schip, waar Germain Puys eigenaar van was, voeren we uit. Er woei een flinke bries vanuit het Noordoosten. Germain vond het te gevaarlijk en kwam terug naar de kaai..

Wij werden bewaakt door Duitsers. Zij voeren met een typisch Deens scheepje. Dergelijke vaartuigen hadden zowel vòdr als achter een scherpe vorm en waren in 'klinkwerk' gebouwd. Het schip was grijs geschilderd. We visten met de garnaalkor. Geladen met 70 à 75 kg garnaal en met twee bennen "schullen" kwamen we Nieuwpoort binnenvaren rond vier uur 's middags. Onder grote belangstelling zetten we onze vangst aan wal. De kaai stond vol vissers, er waren handelaars die onze vis wilden kopen en ook de marinekommandant en zijn TOD-officieren waren van de partij. Toen alles gelost was kwam de officier van wie het de bedoeling was geweest mijn schip op te eisen tot op één stap voor mijn neus te staan, hij begon te schelden dat het een lieve lust was. Ik snapte er geen woord van, sidderde op mijn benen en werd zo wit als een lijk.

De kommandant en de andere officieren proesten het uit. Fons Dumon, die ook bij de groep stond, en die Duits verstond, stelde me gerust. "Jef":zei hij "je moet niet bang zijn, 't is een officier die zegt dat je zo slim gewerkt hebt en dat je eerst gezegt hebt dat je schip kapot was en dat je nu de eerste bent die in zee gaat!...".

De vismijn was vernietigd en de vangst werd in café de "Oude vismijn" van Paul Vanhoutte binnengedragen. De garnaal werd verkocht aan 12,5fr./kg.; een uitzonderlijke prijs! De vis werd op de vloer gegoten

en eveneens aan hoge prijs verkocht. We hadden een reisje gemaakt van een dikke 1800 frank. Spreekt vanzelf dat alle andere vissers ook naar zee wilden. Vaartuigen werden zee-waardig gemaakt en voor de visserij uitgereed.

De Duitsers veranderden de immatriculatienummers van de vaartuigen. Alle schepen werden genummerd van N.1 en volgend; N.2, N.3; enz. De havenletters P. (van De Panne) en OD. (van Oostduinkerke) hielden op te bestaan en werden na de oorlog ook nooit opnieuw ingevoerd.

In 1941 voeren we met zes of zeven schepen uit. We zagen heel veel gevogelte achter de Duitse visbakken die door het Westdiep liepen. Deze stoomvissersvaartuigen behoorden voorheen tot de Duitse vissersvloot, waren door de Duitse overheid in eigen land opgeëist en omgebouwd voor oorlogsdoeleinden. Ze voeren door het Westdiep om hun krijgsverrichtingen en opdrachten te voltrekken. De vogels die de schepen met het opslaande schroefwater volgden wezen op de aanwezigheid van sprotscholen. Van de garnaalvisserij schakelden we dus over op de sprotvisserij, beoefend met het stroopnet. In de maanden januari en februari 1940 werd dan ook veel sprot aangevoerd. De vangsten werden nog steeds verkocht op de vrije markt. Dat was dus de gewone afslag; het systeem dat vòdr de oorlog in de vismijn werd toegepast en zoals het vandaag nog steeds bestaat.

De maanden maart, juni, juli en augustus leverden ons enorm veel garnaal op. Er zijn dagen geweest-'t is misschien moeilijk te geloven maar 't is "biechte-waarheid"- dat we 's morgens om zeven uur uitvoeren en dat we 's middags om vijf uur terug binnenliepen met maar liefst 820 kg. garnaal aan boord.

Als we schrijven 820 kg. garnaal dan bedoelen we 820 kg. gekookte garnaal, zonder de rest zoals kleintjes, vuil, enz. Garnaal en vis werd op het voetpad van de St. Jacobstraat uitgestald en openbaar verkocht. Er werden heel hoge prijzen voor neergeteld. Waar bijvoorbeeld vòdr de oorlog voor "schullen" 7 à 8 fr. per kg. betaald werd, werden nu prijzen gegeven van 50 tot 70 fr. voor één kilogram.

De bevoorrading van brandstof verliep niet altijd vlot. Mazout-handelaar Frans Calcoen stond tamelijk goed met de Duitsers. Hij had een naftastation langs de kaai. De mazout bestemd voor de visserij kreeg hij van de Duitsers in dezelfde ketel. Wij konden bij hem terecht voor vaatjes van 50 of soms zelfs 100l. Vijftig liter was voldoende voor één reis. Kregen we 100 l dan konden we twee reizen maken. Kolen waren moeilijk te krijgen. Zout om garnaal te koken was te vinden, dat was nooit een probleem.

Tijdens de zomer van 1941 werden we uitgenodigd op het stadhuis van Nieuwpoort. De Duitse overheid zou er ons voorlichten betreffende de komende veranderingen in verband met de vrije markt, enz. Een vijftiental vissers woonde de vergadering bij en ook de waterschouten waren aanwezig. De toelichtingen werden — in het Duits — door een officier verstrekt. Wij begrepen er niets van. De hele toespraak werd nadien door Frans Dumon vertaald.

Bedoeling was over te gaan tot de oprichting van de Nationale Landbouw- en Voedingscorporatie. Met andere woorden: *"t zou gedaan zijn met de vrije markt!"* Voor alle vis, alsook voor garnaal, voor sprout, voor haring, enz... zouden er vaste sprijzen gelden; ook pladijs kreeg een vastgestelde prijs. Pladijs moesten we dan zelf sorteren volgens grootte in drie categorieën (namelijk grote, middenslag en kleine). Elke categorie had een eigen prijs. Alle vangsten zouden overgebracht worden in de Oostendestraat naar de sprotkerij van Engel Huysseune. De vis zou er gewogen worden en we zouden briefjes krijgen met alle gegevens.

Na de vergadering werd ik bij de waterschout ontboden. Ik kreeg er een voor mij zeer onprettige mededeling te horen.

- De Belgische overheid had besloten op twee vaartuigenbeslag te leggen. Dit waren mijn schip N.5- "St. Pierre" en de N.31- "Hendrik" van August Calcoen;

- De bemanning moest afgemonsterd worden.

- Al het vistuig moest van boord gehaald.

- Beide vaartuigen zouden als wachtboot voor de Nieuwpoortse vlootdienst doen.

- De schepen zouden onder bevel staan van mensen die verbonden

waren aan de loodsdiens van Nieuwpoort; namelijk loods Julien Vandeputte en Remie Vermoote.

- De Duitse overheid zou gewapende Duitse soldaten met de schepen meesturen.

Dat is zowat de samenvatting van het onzalige nieuws dat ik te horen kreeg. Terwijl de andere schepen ter visserij voeren onder begeleiding van een bewakingsschip bleven wij hulpeloos aan de kaai liggen. We kregen een vergoeding van 180 frank per dag.

Ingenieurs-motoristen kwamen van Oostende om de motoren van beide vaartuigen op gang te brengen. Beide schepen waren uitgerust met tweetakmotoren die nog opgewarmd moesten worden met de gloeilamp. De ene motor was een ABC van 30 pk. het andere schip had een Kromhout, 2 cylinder van 80pk.. Beide "specialisten" hadden heel wat moeite om de machines 'aan de praat' te krijgen. Intussen speelde zich achter de schermen een harde weerstand af. Het verbond van de loodsen verzette zich namelijk hardnekkig tegen het bevel waardoor de Belgische loodsen naar zee zouden moeten gaan met vaartuigen die een bewakingsdienst verzekerden met "gewapende Duitse soldaten" aan boord!

Wijzelf waren van de zaak niet op de hoogte.... Welagen dertien dagen aan de kaai! Toen kwam het verlossend bericht. Beide vaartuigen werden opnieuw vrijgegeven. De bemanning werd weer aangemonsterd, de visboel werd aan boord gebracht en we konden opnieuw naar zee.

Vanaf nu werd de bewaking op een andere wijze georganiseerd. Volgens de grootte van de vaartuigen werd de vloot verdeeld in groepen van twaalf schepen. Door loting werd één schip aangeduid als wachtboot voor de groep en dit voor een periode van zeven vissende dagen. Aan boord van de wachtboot bevonden zich twee gewapende Duitse soldaten. Vanop de wachtboot werden diverse bevelen gegeven door middel van een "vlaggesysteem".

Op deze wijze werden de schepen van de groep verwittigd wanneer de visserij gestopt moest worden, wanneer de groep terug naar de haven moest lopen of wanneer verlangd werd

dat de schepen dichter bij elkaar zouden blijven. Het schip dat als wachtboot dienst deed mocht niet vissen. Wanneer de Duitse soldaten beneden bij de warme kachel zaten, of wanneer ze door zeeziekte overmand in het logies zaten, werd er wel eens vlug een sleepje gedaan om op die wijze een "zootje" vis of een "klikje" haring aan boord te krijgen.

Zeebrugge en Oostende werden door de Duitsers als oorlogshaven gebruikt. Door de scheeps-traffic van oorlogsvaartuigen was het voor de vissersvaartuigen van betrokken havens niet altijd mogelijk om vrij en ongehinderd in en uit te varen. Hierdoor kwamen zeer veel vissers van beide havens hun beroep te Nieuwpoort uitoefenen. Het groot aantal vaartuigen bracht heel veel werk bij voor de scheepswerven. De visserij was lonend en er werd bijgevolg overgegaan tot nieuwbouw. Iedereen die kapitaalkrachtig was liet een schip bouwen. Later was daarvoor een bouwvergunning nodig. Die vergunning moest men krijgen van het Zee- wezen, ons ministerie. Zonder verdere commentaar kunnen we stellen dat dokters, juweliers en mannen met veel geld deze vergunning nogal gemakkelijk kregen. Voor gewone vissers was het moeilijker. Men had bonnetjes nodig om een schip te laten bouwen; bonnetjes voor de noodzakelijke ijzerwaren, voor het hout, enz. Het was moeilijk om een motor te kopen.

In de zomer van 1941 was er dus veel vis. In het najaar werd sprout gevangen en op 6 december, dus op St. Nikolaasdag, werd de eerste haring binnengebracht. Dit gebeurde door Isidoor Vanhove; bijgenaamd "Broekje". Vanop de N.12 - "Madeleine" had hij 1500 kg. haring gevangen. De volgende dagen, de volgende weken, ging iedereen haring vangen. Dit is de inzet geweest van het grote haringseizoen. Er was evenwel een moeilijkheid.

Vrijwel alle vissers hadden sprotnetten aan boord en weinigen bezaten haringnetten. Het nodige garen om dergelijke netten te breien was zeer moeilijk te vinden en van machinaal breien was geen sprake.

Dus werd heel de kust afgelopen op zoek naar camouflagenetten. Deze waren door de Engelsen gebruikt om er de kanonnen (die

zij hier voor de Duitse inval opgesteld hadden) mee af te dekken. Zoals nog andere vissers kon ik dergelijke netten kopen in de Polderstraat te Oostduinkerke. Deze netten waren gebreid in een fijn en hard geslagen keistergaren; uitstekend materiaal voor een haringnet. De mazen waren evenwel 10 tot 15 cm. groot. Van haringvisserij met deze netten kon dus geen sprake zijn. Herbreien was noodzakelijk. Er werden mensen gezocht, vooral vrouwen, die de grote stukken net (20 à 25kg.) losmaakten en die het losgemaakte garen op bolletjes draaiden. Dit garen werd dan uitgegeven om er de specifieke haringnetten te laten mee breien.

Het aantal vissers aan boord van de schepen werd groter. Waar vroeger met drie bemanningsleden gevaren werd waren er nu vier tot vijf man aan boord. De vangsten waren immers zeer groot. De netten konden zeven, acht, tien en zelfs twaalf duizend kilogram haring bevatten. Een grotere bemanning was dus zeker geen overbodige luxe.

Binnengebrachte haring moest afgegeven worden aan de corporatie. De vastgestelde prijs voor haring was vijf frank per kilogram.

Er ontstond een grote smokkelhandel, een heuse parallelle markt. Zwarte markt is hier misschien niet de juiste omschrijving. Het produkt werd immers goedkoper van de hand gedaan dan op de officiële markt. Waar de visser van de corporatie vijf frank per kilo betaald werd kreeg hij op de zwarte markt slechts

drie frank. Toch waren dergelijke verkopen bijzonder interessant. Gezien de hoge besommingen waren de belastingen ook zeer hoog. De reder bijvoorbeeld betaalde 75 tot 80% belasting op wat hij had verkocht en 25 tot 35% van het loon van de bemanning ging naar de fiscus. Vandaar dat iedereen probeerde om een deel op de zwarte markt te verkopen. Die zwarte markt was zeer omvangrijk want er werd zeer veel haring binnengebracht. De vloot was uitgegroeid tot 70 à 80 vaartuigen; later zelfs tot 120 schepen.

De stapelplaatsen van de haring bevonden zich in de barakken. Het barakkenkwartier bestond uit een vier à vijftal lange straten en het bevond zich waar nu de achterkant van het stadspark van Nieuwpoort gesitueerd is. De barakken, opgetrokken in 1920, werden bewoond door arbeiders. Wanneer de vloot om vier uur 's avonds binnenkwam — 'tis wintertijd, januari, februari — dan werden de schepen gelost (als er genoeg manden beschikbaar waren) doch de vangsten werden door de corporatie niet meer aanvaard omdat de wegers maar tot vijf uur werkten. Ongewogen haring werd niet aangenomen, men kreeg er geen bon voor.

De ongewogen haringen bleven dus 's nachts op de kaai staan. Vanaf de lange brug tot aan het kattesas was de kaai afgezet met twee meter hoog pinnesdraad. Tegenover het 'barakkenkwartier' waren in de afsperring gaten geknipt. Vanaf vier, vijf uur in de vroege morgen was er een stroom van mensen die vanuit

de barakken naar de kaai kwamen om haring te kopen. Beladen met een zak van vijftig kilogram haring ging men terug naar huis. De klandestiene verkoop kon soms uren tot zeven uur. 't Is nog gebeurd dat men bij klare maan een lange rij mensen kon zien, gaande en kerende beladen met haring; 't waren precies twee rijen mieren. Soms kon een Duits soldaat bij het gat staan. "Leven en laten leven": zei hij. Dan moest men 100 of 150 fr. neer-tellen of anders werd men de zak haring ontnomen.

Het 'mazoutreintje' dat naar Diksmuide boldereed dagelijks met honderden kilo's haring weg.

Mensen van Diksmuide, Zarren, enz., kwamen met het "mazoutje" naar Nieuwpoort om haring te kopen. Sommigen verkochten gerookte haring. Een delicatessie die gretige afnemers vond. De haringen werden gerookt in private huizen vooral in het barakkenkwartier. Ook waren er de rokerijen van Adriën Nassel en van Charles Salambier - "de Zenipa" die van de corporatie haring kochten om te roken. Men kon in deze rokerijen ook 50kg. haring wisselen voor 25kg gerookte haring.

Ook met roeiboortjes werd gesmokkeld. Langs de schorre roei-de men naar Lombardsijde. Geregeld kwamen ook werknemers van "Bietebier" (Bijtebier?) naar de kaai. Bijtebier (?) was dé grote ondernemer die alle bunkers bouwde langs de kust. Met een klein stoomtreintje dat een hele rij wagonnetjes trok kwamen twintig tot dertig werklieden. Hoe ze het konden regelen weet ik niet. Ze kwamen zagezgd stenen, cement en zand halen. Deze mensen, afkomstig uit het binnenland, kwamen dan bij de vissers: "Schippertje, kan ik wat haring krijgen? Ik heb hier wat tabak bij en 't is van eigen kweek!" Ze betaalden tien, twintig of vijftig frank voor een zak haring, leverden de tabak en verdwenen. Ook de machinist van het treintje kwam om haring. De machine werd gestookt met briketten en ... U begrijpt het al ... een ruilhandel was snel gebeurd. Briketten en kolen waren immers moeilijk te krijgen! De controleurs kwamen altijd te laat ... die kwamen pas toe met de tram van zeven uur.

(vervolgt)



Vissersvaartuigen op de Spiegelrei te Brugge.



Van L. naar R.: Wilfried Montmorency, Antoin Goderis, René Bourgois, Henri Regout, Henri Van Billemont, Franciscus Cattoor en Georges Rassaet.



Van L. naar R.: Henri Regout, Henri Van Billemont, Franciscus Cattoor, Rammeloo Franciscus, Remy Bulteel, Antoin Goderis, Camiel Desaever, Julien Reynaert, Van Dewalle Pierre.



		4		9		13
			5			11
1	3	6	7	10		12
	2					
			8			

1. W. Montmorency, 2. M. Vervijnck, 3. An. Goderis, 4. Fr. Rammeloo, 5. Re. Bulteel, 6. Fr. Cattoor, 7. H. Van Billemont, 8. J. Reynaert, 9. P. Van Dewalle, 10. C. Desaever, 11. C. Dierickx, 12. H. Regout, 13. R. Bourgois.

Oud-Strijders Royal Navy 45 jaar samen

DEZER DAGEN viert de "VERBROEDERING DER OUD-STRIJDERS VAN DE ROYAL NAVY SECTION BELGE" (R.N.S.B.) haar 45ste verjaardag. En dat werd zo pas dan ook met de nodige luister herdacht.

De R.N.S.B. werd in 1946 als een "Broederband" gesticht met de bedoeling om de Belgen die tijdens de oorlogsjaren bij de Royal Navy gevaren hebben op korvetten en mijnevegers in een vriendschappelijke sfeer te verenigen.

De vereniging telt vandaag nog 163 leden die voor 80 % in de kuststreek wonen. Niet verwonderlijk overigens: de meeste Belgische mariniers bij de Engelse Zee-macht waren Vlaamse vissers uit Nieuwpoort, Oostende of Zeebrugge die na hun vlucht naar Albion hun schip meestal door de Navy opgeëist zagen.

De anderen komen uit één of andere Vlaamse provincie, Wallonië, een zeldzame keer uit het buitenland en nog 5 leden zijn sinds de oorlog

gedomicilieerd in Engeland zelf!

Opleiding

Al wie bij Navy diende, kwam eerst als rekrut in SKEGNESS, aan de Engelse oostkust, terecht. In een tot kazerne omgebouwd vakantiekamp werden de, meestal amper Engels sprekende, Belgen gedurende 4 maanden opgeleid tot marconist, signaleur,

... Vandaar werd de nieuwe lichter naar de oorlogsbodems gemuteerd. Vòòr 8 mei 1944 waren al 423 landgenoten bij de R.N.S.B. ingedeeld. Tijdens het laatste oorlogsjaar kwamen daar nog eens 791 manschappen bij die zich na de bevrijding van België als nog bij de Navy wilden aansluiten.

Doel

Het jarenlange verblijf in de vreemde, voor velen ver van familie en kennissen, midden in het dreigend oorlogsgevaar smeedde een hechte vriendschapsband, zodat na die terugkeer in 1945 al vlug beslist wordt een vereniging op te zetten om die sterke amikale sfeer te behouden, een steunfonds voor onderlinge bijstand op te richten en om de makkers te herdenken die tijdens de tweede wereldoorlog gesneuveld waren bij de R.N.S.B.

Een ruim activiteitenrooster bindt de groep nog altijd sterk aan elkaar. Zo is er de delegatie op de begrafenis van overleden leden waar het bestuur meestal vertegenwoordigd is door de voorzitter en de vaandrig. En dan is er nog de verbroedering met de gedeporteerden, oorlogsvrijwilligers, brigade Piron, commando's, ...

Oostende alleen al kent 21 verenigingen die hun bestaansredenen te danken hebben aan het oorlogsverleden. Verder organiseert de "Verbroedering" nog een jaarlijks bal en een meerdaagse reis. Vorig jaar ging het met een bus vol naar het Franse Oranje.

Voorzitter

Sinds vorig jaar is oud-loods André Vantorre uit Oostende voorzitter van de Verbroedering. Zelf voer hij bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog op de "Mercator" die op dat moment op weg was van Rio de Janeiro naar Elba. Het zeilschip zette daarop onmiddellijk koers naar Belgisch

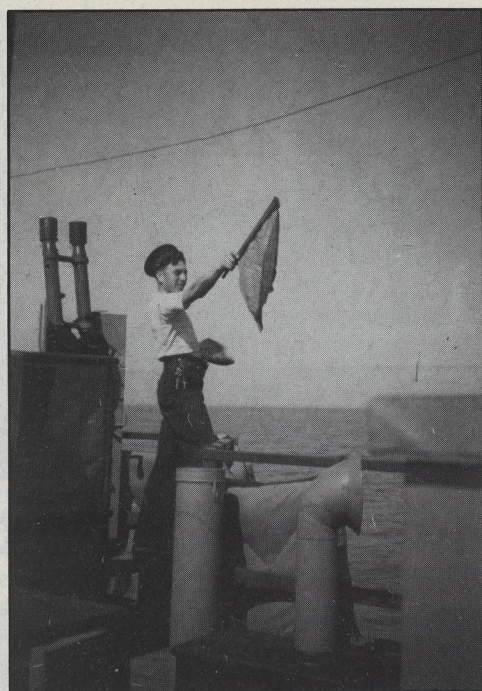
Kongo, vandaar uit vertrok Vantorre met de palmolietanker "MAFUSTO" in konvooi (van de 24 schepen kwamen er 3 ter bestemming!) naar Liverpool. Na z'n opleiding in Skegness werd André Vantorre 4 jaar lang 'signaleur' op een mijnveger met thuishaven Harwich. In die periode haalde hij in Engeland z'n brevet van tweede stuurman maar omdat het niet door een Belgische minister mee ondertekend was, bleek z'n diploma bij ons niet rechtsgeldig zodat hij na de oorlog z'n studies nog eens mocht overdoen.

Als schipper ter kustkoopvaardij is hij dan 32 jaar actief als zeeloods met basis in Vlissingen. André Vantorre herinnert zich nog goed dat veel Walen tegen de Vlamingen Engels praatten om ze te kunnen verstaan!

Op zaterdag 27 april greep in Oostende de plechtige viering plaats van 45 jaar Verbroedering met o.a. een eucharistieviering in de St. - Petrus-en Pauluskerken een bloemenhulde aan het stadhuis. Vice-admiraal De Wilde hield er aan deze viering bij te wonen.

Voorzitter Vantorre benadrukt dat de "Verbroedering" van Oudstrijders van de Royal Navy Section Belge het pacifisme predikten en een a-politieke vereniging is.

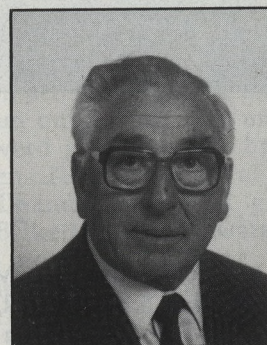
Marc Loy



1943: André Vantorre



1943: H. Ceulemans



Oud-loods André Vantorre, voorzitter van de RNSB.

FRANKRIJK

Visserijvloot moet tien procent extra inleveren

Om de overcapaciteit van de visserijvloot weg te werken heeft de Franse minister voor visserij Jacques Mellick een reeks bijkomende maatregelen uitgewerkt. Het saneringsprogramma omvat ook maatregelen om de sociale zekerheid van de vissers ingrijpend te verbeteren, verhoging van de efficiëntie van de visserijsector, betere controlemaatregelen en afbouw van de vlootcapaciteit met tien procent.

Met de sanering van de vloot wil de Franse overheid 100.000 kW (136.000 pk) of tien procent van het motorvermogen wegwerken tegen het einde van het jaar. Dat is aanzienlijk meer dan de eisen vervat in het meerjarig oriëntatieprogramma van de EG dat Frankrijk een capaciteitsafbouw van drie procent oplegde. Eigenaars zullen de keuze krijgen tussen schrapping van hun oudere vaartuigen en overbrengen naar niet-EG-lidstaten of ontrekking van de vaartuigen aan de beroepsvisserij. De operatie kost 230 miljoen Franse frank (1,4 miljard B. fr.), waarvan de helft voor rekening van de EG. Voorwaarden om van de saneringspremie te genieten is dat de vaartuigen minstens tien jaar oud zijn en vorig jaar minsten honderd dagen visten. Voor overbrenging naar ontwikkelingslanden komen alleen vaartuigen tot 12 meter in aanmerking. De operatie ging reeds op 15 april van start en loopt tot 1 september. Met deze maatregelen komt Frankrijk al tegemoet aan de wens van de EG-kommissie die vindt dat de overcapaciteit van de gemeenschappelijk vloot nog veertig procent bedraagt.

Om de dreigende werkloosheid ten gevolge van de saneringsoperatie op te vangen wordt in elke belangrijke

vissershaven een sociaal bureau geopend dat instaat voor de begeleiding van de vissers en omscholing voor andere sectoren.

De Franse overheid maakt van de gelegenheid gebruik om de sociale zekerheid voor vissers en scheepseigenaars te verbeteren. Tevens wordt ook werkt gemaakt om het toezicht op de aanvoer, minimummaat van de vis en de controle van de netmaaswijdte zowel te land als op zee te intensifiëren.

ENGELAND

Zes opvarenden vermist

Tijdens de visserij twintig mijl buiten de kust van Newhaven is de Engelse boomkortreiler P.742 Wilhelmina J. (ex-UK.224) uit Portsmouth vergaan. Van de zes opvarenden werd geen spoor teruggevonden. Wel werden sporen gevonden van het vaartuig dat in de buurt van een vijftal andere vissersvaartuigen de visserij in Het Kanaal bedreef. Op het ogenblik van het nachtelijk ongeval hing een dichte mist boven het zuidelijk Kanaal. Vermoedelijk is de P.742 door het Cypriotisch vrachtschip *Zulfikar* (8.000 bt) overvaren. De bemanning van het vrachtschip, op weg naar Egypte, zal in de eerstvolgende haven worden gehoord door de Marine Accident Investigation Branch (MAIB). Het gezonken vissersschip, dat ondertussen door duikers werd geïdentificeerd, is eigendom van de Britse rederij See Enterprises uit Portsmouth die over zeven vaartuigen beschikt.

SPANJE

Vloot neemt nog toe

Sinds de toetreding van Spanje tot de EG in 1986 is de Spaanse vlootka-

paciteit nauwelijks afgenomen. Dat leverde her en der al kritiek op, die gedeeltelijk ook van toepassing was op de Portugese visserijsector. Ook de Duitse minister voor visserijzaken Von Gelden heeft nu een frontale aanval gelanceerd op het Spaanse visserijbeleid. Hij beschuldigt de Spaanse autoriteiten ervan niets te ondernemen om de vlootcapaciteit in overeenstemming te brengen met de vangstmogelijkheden zoals dat trouwens ook voor de andere EG-lidstaten geldt. Volgens Von Gelden is er van afbouw geen sprake en neemt de vlootomvang nog toe. Dat is uiterst merkwaardig gezien de vangstmogelijkheden van de Spaanse vloot ook buiten de EG-wateren overal afnemen.

CANADA

Kompromis met de EG

Canada en de Europese Gemeenschap zullen alles in het werk stellen om een einde te maken aan de overbevising in het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan. Dit werd medegedeeld in een gemeenschappelijke mededeling van de Canadese eerste minister Brian Mulroney en twee EG-verantwoordelijken. Mulroney verklaarde dat de overbevising, waar vooral Spanje en Portugal zich aan bezondigen, blijvende schade aanricht aan het visbestand. Jacques Delors, voorzitter van de Europese Commissie zei van zijn kant dat Canada en de EG nauwer moeten samenwerken op visserijgebied. Canada had er al eerder bij de EG op aangedrongen om de lidstaten er toe aan te zetten dat ze de bestaande visserijkwota zouden respekteren.

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

Van dinsdag 28 mei tot
zaterdag 1 juni

Internationale visserijbeurs in Boulogne

De "International Fisheries & Seafood Exhibition" in het noordfranse Boulogne-sur-Mer loopt van dinsdag 28 mei tot en met zaterdag 1 juni. Omdat de afstand gemakkelijk in één dag te overbruggen is krijgt deze internationale vakbeurs vast en zeker ook mensen uit de Vlaamse visserijwereld over de vloer.

Het gaat eigenlijk om een dubbelmanifestatie. Enerzijds is de de vakbeurs "Boulogne Fisheries '91" die specifiek op de visserij gericht is, terwijl "Boulogne Seafood '91" de visverwerkende nijverheid in de kijker plaatst. Het expocentrum van Boulogne aan de Quai de l'Europe biedt onderdak aan 500 exposanten die twee maal 8.000 m² vloeroppervlakte ter beschikking krijgen. De organiserende Reed Exhibition Companies - met internationale ervaring terzake (Lorient, Nantes, Kopenhagen, Reykjavik) rekenen op een toeloop van 25.000 bezoekers.

Dat het inderdaad om een *internationaal* gebeuren gaat blijkt uit de deelnemerslijst. Bedrijven uit Groot-Brittannië, Denemarken, Noorwegen, Spanje, Griekenland, IJsland, Italië, Nederland en België maar ook Canada, Japan, Indië en Bangladesh zijn vertegenwoordigd. Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) is een belangrijk maritiem centrum. Naast de belangrijke handels- en passagiershaven is er ook een sterk uitgebouwde visserijvloot en zijn er diverse scheepswerven. Met een eigen aanvoer 85.000 ton is Boulogne de eerste Franse vissershaven. Ook de verwerkingsbedrijven (omzet 250.000 ton) zijn er sterk aanwezig. Boulogne is dan ook om meer dan één reden een bezoek waard. (gw)

□ INFO: Edit Expo International, rue Vauvenargues 75018 Paris, tel. (1) 42231356; fax: (1) 42231307 of Chambre de Commerce et d'Industrie, 98, Bd. Gambetta, B.P. 269, 62204 Boulogne-sur-Mer Cedex, tel. 21339292; fax: 21837200.

"Nausicaa" opent in Boulogne

Boulogne-sur-Mer krijgt er de week voor de opening van de visserijbeurs een een nieuwe attractie van formaat bij. "Nausicaa" staat voor het "Centre National de la Mer", een permanente tentoonstelling in een nieuw complex, gewijd aan de rijkdommen van zeeën en oceanen. "Nausicaa" is een officieel erkend cultureel project dat vele innovaties op het gebied van oceanologisch-wetenschappelijk onderzoek omvat. Het moderne complex, 15.000 vierkante meter groot, werd opgetrokken vlakbij de strand en haven. Het publiek kan er kennis maken met de vele soorten vissen die de wereldzeeën bevolken. Er is een afzonderlijke haaienafdelingen en een bassin waar het publiek rogvis kan voeren. Het hele project houdt het midden tussen een reuze aquarium en een pretpark omdat er nogal wat ontspanningsmogelijkheden voorhanden zijn, naast audio-visuele spektakels, een cinema voor maritieme filmen en een maritieme bibliotheek.

"Nausicaa" mikt jaarlijks op 800.000 bezoekers. Tijdens de zomermaanden is het "Centre de la Mer" dagelijks open van 10 tot 20 uur. De toegangsprijs bedraagt 45 Fr. fr. (270 fr.).

Afbraakmaterialen op garnaalgronden

Dat de havenwerken in Oostende voor enige hinder zou zorgen was te verwachten. Maar dat ze ook schade berokken aan bepaalde visgronden wordt niet goedschiks aanvaard. De Oostendse garnaalvissers zijn dan ook niet te spreken over het dumpen van grote steenbrokken tussen de Oostendse havenmonding en Bredene, in plaats van op de voorziene stortplaats. De garnaalvissers vinden deze gang van zaken een bedreiging voor hun visgronden. Dat dit precies gebeurt op een tijdstip waarop nauwelijks garnaal wordt gevangen maakt de zaak alleen maar erger. De vissers hebben hun klachten dan ook overgemaakt aan hun beroepsvereniging, waarop de Rederscentrale prompt protest aantekende bij het Ministerie van Openbare Werken - Dienst der Kust die verantwoordelijk is voor de verbredingswerken aan de Oostendse havengeul.

"VISEXPO '91" VAN ZONDAG 5 TOT DINSDAG 7 MEI IN HASSELT

2de Belgische vakbeurs voor de
internationale vishandel

In de "Grenslandhallen" in Hasselt loopt van 5 tot 7 mei de tweede editie van de Belgische vakbeurs voor de internationale vishandel "Visexpo". De vakbeurs richt zich in de eerste plaats tot vishandelaars, traiteurs en restaurateurs. De exposanten zijn fabrikanten uit de voedingssector, grossiers, groothandelaars en diverse toeleveringsbedrijven die langs deze weg in contact willen komen met hun potentiële klanten. In totaal zijn er een zeventigtal standnemers, grotendeels uit eigen land, maar ook een twintigtal Nederlandse firma's en enkele Franse bedrijven zetten er hun beste beentje voor.

Openingsuren:

Zondag 5 mei van 11 tot 22 uur

Maandag 6 mei van 13 tot 20 uur

Dinsdag 7 mei van 13 tot 20 uur

Toegangsprijs: 200 frank (100 fr. met kortingkaart)

Info: 011-33.20.65, fax 011-32.42.73

Voordracht over onze Zeemacht in de Golf

Op maandag 13 mei brengt dominee A. Laureys, protestants aalmoezenier bij de Zeemacht, een uiteenzetting over de aanwezigheid van de Belgische Zeemacht in de Perzische Golf en in de Verenigde Arabische Emiraten. De causerie wordt geïllustreerd met een diareeks. Geïnteresseerden worden om 20 uur verwelkomd in het St.-Andreaslyceum aan de Kerkstraat 17 in Oostende. De toegang is kosteloos en de aanwezigen krijgen een gratis drink aangeboden.

Albert Bovenistier overleden

In Oostende overleed op 20 april de Kongoveteraan Albert Bovenistier (75). De Vuurtorenaar was vele jaren werkzaam als chef-mekaniker bij de rederij Pamarza in Matadi. In 1962 vertrok hij naar Kongo en keerde pas in 1978 terug naar Oostende. HVB wijdde een reportage aan de belevenissen van Albert Bovenistier in de reeks over de Kongovisserij (HVB nr. 10 van 6 oktober 1989)

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 - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE

REDERS TER VISSERIJ

HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.

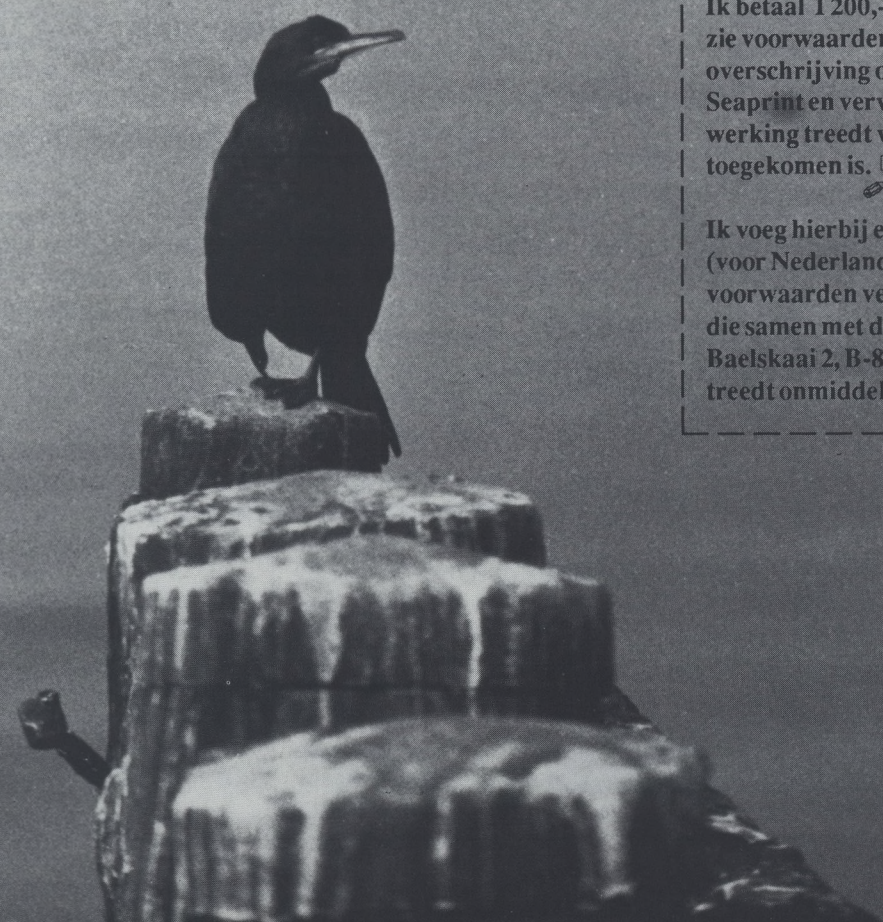
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER

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 werken beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor

HVB

HET VISSERIJBLAD



Ja, ik abonneer me op dit
blad

Naam.....

Straat en

nr.....

Woonplaats en Postnr

.....

Ik betaal 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden onder het colofon) met overschrijving op rekening 738-5012774-30 van Seaprint en verwacht dat mijn abonnement in werking treedt van zodra mijn betaling bij u toegekomen is.

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden vermeld onder het colofon) en stuur die samen met de bon op naar Seaprint, H. Baelskaai 2, B-8400 Oostende. Het abonnement treedt onmiddellijk in werking.