

HVB

HET VISSERIJBLAD

B 60

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.

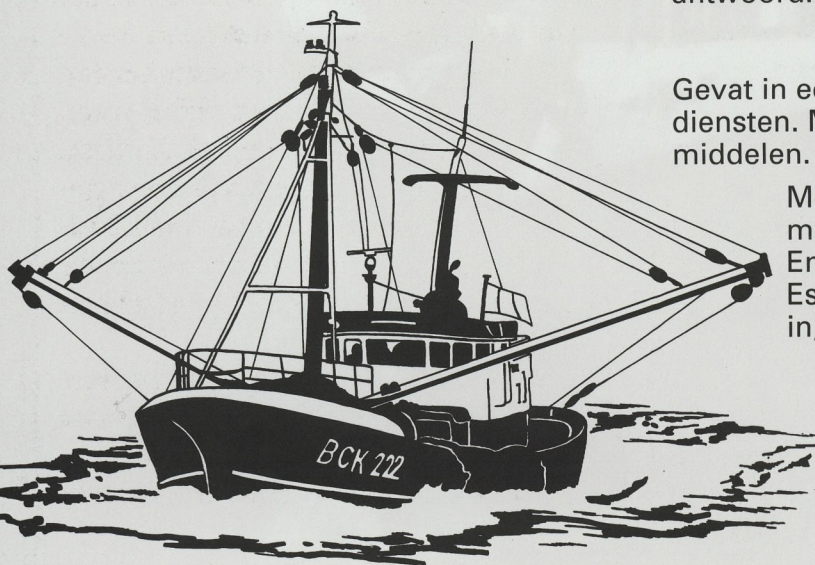
Esso's visie op smering geeft daarop het antwoord:

- 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 OLIEN 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

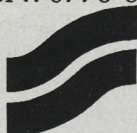
HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- B.F.
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 Klausning, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters
FAKTURATIE: Sonja Vantorre
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
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

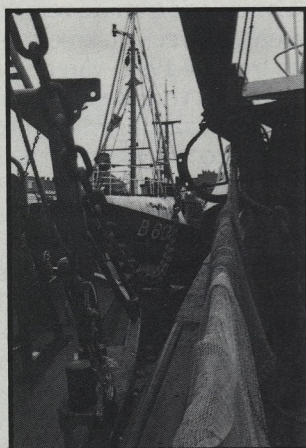
Tel: 059/32 55 59

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. Vanaf 1 jan. 1992 worden gewone abonnementen automatisch verlengd.

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

editoriaal

Sommigen onder u zal het niet ontgaan zijn. De redactie heeft de jongste zes maanden een 'eigenaardige' edito-reeks opgezet. Daarin werd maar weinig over vis gesproken. En standpunten die beperkt bleven tot de sektor werden bewust naar de binnenbladzijden verwezen...

Wat kregen we dan wel: een editoriaal over 'openheid van bestuur' onder de titel 'Het gerucht zegt...' (HVB 7), een standpunt over de verhouding tussen economische en andere waarden ('Economisme', HVB 6), onze mening over 'De Nieuwe Wereldorde' in HVB 5, een editoriaal over de Persvrijheid (HVB 4), waarempel een standpunt i.v.m. de Golfoorlog (HVB 3) en ééntje tegen de besparingspolitiek van de regering ('Steeds maar minder?' HVB 2).

Uiteraard is dat geen toeval. Net zozeer als het waar is dat de mens niet van brood alleen leeft is het juist dat de visser niet alleen met vis te maken krijgt. Niet alleen heeft de regeringspolitiek of de Golfoorlog onmiddellijk een weerslag op de visserij, maar ook is het zo dat onze lezers zich best een mening mogen vormen over *alles* wat reilt en zeilt in deze maatschappij. HVB is bij veel van die mensen *de enige* geschreven informatiebron, want ook bij ons drukt de 'beeldcultuur' het woord in een klein hoekje. Mede daarom is het de plicht van dit blad om het ook over andere zaken te hebben dan over de strikt sektorgebonden materie.

Eén en ander heeft ook te maken met de fundamentele redactionele visie die door de nieuwe HVB-ploeg bij de start reeds uitgedrukt werd en waarbij ouderwetse woorden zoals volksontwikkeling en emancipatie van de visser hoog in het vaandel geschreven werden.

Intussen gaat het goed met dit blad en de verkoopcijfers kunnen ons er alleen maar van overtuigen op de ingeslagen weg voort te gaan.

Flor Vandekerckhove

Bericht aan de lezers

HVB: 100 frank

Sinds begin 1988 betaalt de lezer die HVB in de krantenwinkel koopt 99,- B.F. voor één exemplaar van dit magazine. Daarmee was HVB het enige blad in het universum waar de abonnees méér betaalden dan de okkasionele kopers.

Inderdaad is het zo dat binnenlandse abonnees op HVB sinds dezelfde periode 1 200,-/jaar ofte 100,- B.F. per nummer betalen. Aan deze anomalie komt nu een einde. Vanaf vandaag kost een exemplaar van HVB ook in de winkel 100,- B.F. (en dient de krantenverkoper niet meer op zoek te gaan naar dat éne muntstukje, in de hoop dat u zou zeggen: "laat maar zitten").

De prijs van de binnen- en buitenlandse abonnementen blijft ongewijzigd (zie colofon).

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 :

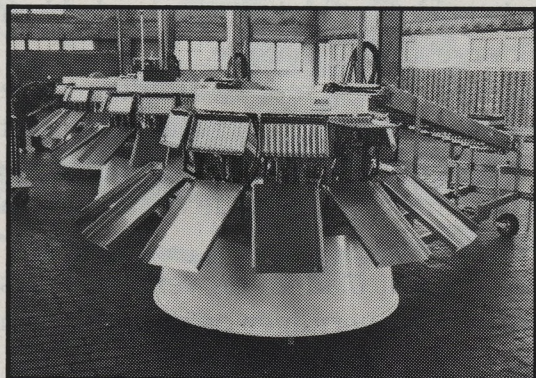
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

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



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

Zagen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

OP 16 APRIL vroeg volksvertegenwoordiger Merckx-Van Goey aan staatssecretaris De Keersmaker hoe het zat met de relatie tussen de nationale wetgever (verantwoordelijk voor de visserij) en de gewestelijke overheid (verantwoordelijk voor het natuurbehoud). Het feit dat deze nauwverbonden materies in verschillende regeringen ondergebracht werden leek de vragenstelster problematisch. De Keersmaker liet er echter geen twijfel over bestaan dat er overleg tussen beide partijen kan plaatsgrijpen, telkens een probleem zich voordoet.

TWEE DAGEN LATER wilde Manu Desutter weten wat dezelfde staatssecretaris kan ondernemen om te controleren of andere EG-landen de visserijquota naleven. Natuurlijk kan België daar niet veel aan doen, zei de staatssecretaris. De controle is in handen van de diverse staten zelf, die hun eigen reders controleren.

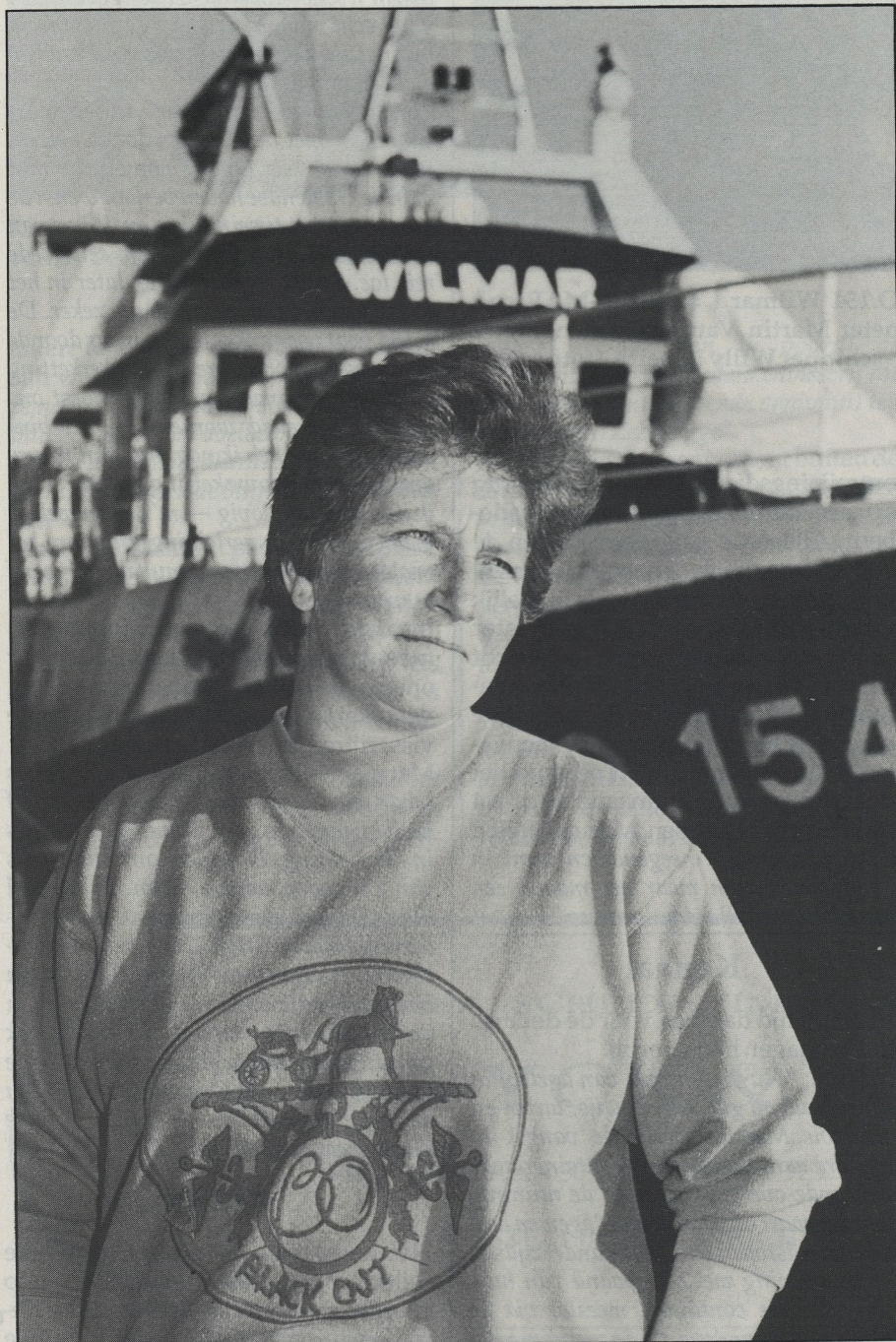
De Europese Commissie houdt daar evenwel toezicht op en daartoe worden regelmatig EG-kontroleurs het veld ingestuurd. Wanneer deze tekortkomingen signaleren kunnen de betreffende landen daarop gewezen worden, er kan zelfs een vervolging van de lidstaat worden ingesteld.

SENATOR LECLERCQ WERD gealarmeerd door het bericht dat de Europese Commissie van mening was dat de Europese vissersvloot met 40% moet ingekrompen worden. Geldt dit ook voor België, zo wilde de senator weten. Neen, zo luidde het antwoord. Het ene land heeft al meer inspanningen gemaakt dan het andere en het cijfer houdt ook geen rekening met de verschillende toestand ngl. het de rondvis- of platvissektor betreft. Die 40% kan dus hoogstens een gemiddelde genoemd worden.

OOK STELDE LECLERCQ een vraag betreffende de effectieve verdeling van de financiële steun van de Europese Commissie over de verschillende lidstaten. Hoeveel ecu kreeg de visserij (eerste tranche 1991) van de koek die bestemd was voor de modernisering van vissersvaartuigen? Probleem scheen niet zozeer te zijn dat het beloofde EG-geld er niet zou komen, want uit het antwoord blijkt veeleer dat er maar weinig steun gevraagd wordt. Voor wat betreft de aquacultuur vroeg België bijvoorbeeld helemaal niets. Voor wat de visserij betreft: één vaartuig vroeg steun bij de inbouw van een nieuwe vislier, twee anderen vroegen geld voor de inbouw van een nieuwe motor. In de drie gevallen werd de steun volledig uitgekeerd.

Marina Lepeire:

'Ik kan zo moeilijk nee zeggen.'



Pas bij haar huwelijk met schipper Willy Lepeire leerde Marina Nollet onze visserijwereld kennen.

Nu eenentwintig jaar later, floreert ze zelfzeker en enthousiast in deze bijna exclusief door heren bemande sektor. Als vrouw van een schipper-reder blijft ze allerm minst bij de bennen zitten. Zowel in de visafslag, als in diverse bestuursorganen of als goedlachse walkapitein is ze een energieke verschijning. Dat een dag slechts 24 uur telt is zowat de grofste onrechtvaardigheid die haar ooit is overkomen. En meteen wordt ook de titel een stuk duidelijker!

DE UIT HEIST stammende Marina Nollet (45) trouwde in 1970 met schipper Willy Lepeire én met de visserij. Voor haar huwelijk beperkte het contact met het maritieme gebeuren zich tot een sporadische dijkwandeling met de kollega-verpleegsters van het Oostendse H. Hartziekenhuis waar ze toen werkzaam was. Bijna ter verontschuldiging plukt ze tijdens het interview een grootvader uit haar stamboom die in illo tempore (wablief? n.v.d.r.) hoofd-onderwijzer was aan de visserijschool in Heist maar die zij zelf nooit gekend heeft. Zelfs de heroïsche verhalen over visser en zee vonden geen asiel bij het gezin Nollet dat trouwens op gezette tijden verhuisde.

Marina is er twintig als haar moeder sterft en zij als oudste van drie de zorg en de verantwoordelijkheid over het gezin deelt met haar vader. Mevrouw Lepeire: "Wij zijn streng opgevoed, thuis en leerden al vroeg ons plan trekken. Het feit dat ik m'n moeder zo vroeg verloor en de verantwoordelijkheid die ik toen plotseling kreeg hebben me wel gehard. We moesten er ons nu eenmaal door slaan. Misschien ligt hier ook wel de oorzaak van m'n immer in de weer zijn. Slapen vind ik verloren tijd en m'n man zegt me meer dan eens dat ik wellicht nooit de tijd zal vinden om rustig dood te gaan"





Tijdens de doopplechtigheid van de O.154 Wilmar (= WILly-MARina): Marina Nollet, samen op de foto met peter Martin Vanderstraeten, meter mevrouw Maertens en echtgenoot-reder-schipper Willy Lepeire. (foto gw)

Keuze

Willy Lepeire die in 1970 op de 0.229 'Rambler' het vaartuig van z'n ouders, schipper is stelt z'n bruid voor de keuze: ofwel blijft zij verder werken en blijft hij aan de wal ofwel wordt zij moeder aan de haard en blijft hij varen. Niet zonder spijt stapt Marina uit de verpleegkunde en in de eerstvolgende jaren heeft ze de handen meer dan vol met de kweek van haar 2 dochters en 1 zoon.

In 1982 besluit het gezin om zelf een tweedehandsschip uit te reden en koopt het de 0.128 (bouwjaar 1956). In span met de 0.279 wordt in die jaren vooral op gul gejaagd. De vrouw die bij haar huwelijk het verschil niet kende tussen een gul en een schelvis, een schul en een pladijs, krijgt nu de verantwoordelijkheid voor de logistieke steun aan de wal.

Intussen rijpt stilaan het plan om een eigen nieuw vaartuig in te leggen: een hektreiler van 705 PK. De 0.154 'Wilmar' loopt op 4 juli 1988 op de scheepswerf Seghers van stapel. Bij de proefvaart op 20 juli vangt de 0.154 meteen een kanjer van een bom. De

ontmijningsdienst laat de goede dertig opvarenden overstappen op een reedboot. Alleen de schipper-reder en de bemanning blijft aan boord, terwijl het explosieve goedje onschadelijk wordt gemaakt. Een paar jaar later heeft de 0.154 weer prijs. Nu wordt het tuig op zee zelf tot ontplofing gebracht. De knal is tot in de ouderlijke woning te horen en in Bredene sneuvelen zelfs een paar ruiten! Toch lukt het de reder om in de julimaand nog 3 a 4 dagen op gul te vissen. Marina Nollet: "Dat was graag meegenomen want in 1988 mocht men maar per maand een bepaalde hoeveelheid gul vangen".

Kanaal

Maar de tijd dat men voor de deur op gul kon jagen lijkt voorbij.

Marina: "Nu vissen ze al van april af in het Kanaal op gul, rog, pladijs, tarbot en staartvis.. Meestal wordt de vangst in Milford aangeland en per container naar Oostende overgevoerd voor de mijnning. Dat bespaart ons dan 4 vaardagen en heel wat brandstofkosten. Maar anderzijds is de bemanning wel één maand van huis weg. Als die container, meestal via de Oostende-Doverlijn, in de vismijn arri-

veert zorg ik ervoor dat hij gelost wordt, de vangst gemijnd en verkocht. Ik help trouwens ook altijd bij het lossen van ons vaartuig. Mijn taak is het om de bennen gesorteerde vis naar de plaats van de afslag te transporteren. Nadien repik me vliegenvlug huiswaarts om het middagmaal te bereiden. Ja, in het begin lachte men wel eens als ik kwam meehelpen in de mijn maar nu zou het eerder opvallen als ik er niet zou zijn"

In de loop van de voorbije jaren heeft Marina zich ontpopt tot een volwaardige walkapitein: "materiaal aankopen, zorgen voor de voedselvoorzorging, de monsterrol in orde brengen het helpen lossen van de vangst en de boekhouding verzorgen." Mevrouw Lepeire: "Wat dat laatste betreft heb ik veel geleerd van m'n schoonma Rachel Salliau die zich nooit echt met onze rederij heeft bemoeid maar altijd klaar staat om ons met raad en daad bij te staan"

"En zo slaan we er ons door", filosofeert Marina, "met veel Ups en downs. Neem nu de vorige reis. Op het moment dat m'n man de Oostendse haven verlaat wenst de man die in het tijseinhuisje op de kop van het Oostelijk staketsel zit hem een goede reis toe. Steekt er paar dagen later in het Kanaal gaat een serieuze storm op, zeker. De 0.154 gaat voor anker liggen maar door de kracht van de golven breekt de ankerketting door. Tot overmaat van ramp moest ons vaartuig gekeurd worden, bij het binnenlopen, dus heb ik nog vlug een nieuw anker en een nieuwe ketting gekocht. Nee, ik ben niet bijgelovig — m'n man wel — maar soms is de verleiding groot om bepaalde gebeurtenissen vanuit dat bijgeloof te evalueren."

Intussen vaart ook zoon Johan (19) mee als matroos. Na 4 jaar middelbaar onderwijs een één jaar visserijschool verzekert hij de toekomst van de lange visserijtraditie bij de Lepeires.

Marina Nollet: "Net als z'n vader is Johan iemand van weinig woorden en zelf heeft hij me nooit verteld over z'n ambities in die richting. Ik heb het onrechtstreeks van z'n vader moeten horen. Ik ben wel blij dat hij er 4 jaar algemeen vormend onderwijs heeft opzitten. Dat kan zijn talentkennis en algemene ontwikkeling alleen maar ten goede komen en het feit dat hij in die branche zit is voor ons, z'n ouders, ook een stimulans om te blijven geloven in de toekomst van onze Oostendse visserij en de jonge mensen die het straks in onze plaats waar moeten maken".

Aktief

Het leven van de vrouw achter de reder-schipper vergt een forse schep energie om — veelal alleen — de kinderen op te voeden, de huishoudelijke



Reders klagen niet alleen, ze feesten ook. Marina wordt geridderd in de Orde van de Belgische Kaas en de Gastronomie. (foto gw)

taken te klaren, de logistieke steun aan wal te garanderen, "Gelukkig zijn ze na iedere reis van één maand één week thuis en gaan we doelbewust iedere jaar tijdens de krokusvakantie op reis met het gezin. In die periode blijft het schip aan de kaai"

Maar Marina komt pas tot leven als ze wat — héél wat — om handen heeft: "Ik ken nu eens niets wat ik niet graag doe. Alleen ligt bij mij het probleem dat ik zo moeilijk van nee kan zeggen als mij iets gevraagd wordt en toch moet ik meer en meer beginnen selecteren in m'n talrijke activiteiten"

En dat zijn er wat: Ondervoorzitster van 'Hand in hand', enige vrouw in het directiecomité van de Rederscen-

trale... "Daar ben ik vooral de voorvechtster van de plankenvisserij die meer en meer uit Oostende verdwijnt ten voordele van Zeebrugge"

Ook het sociale engagement buiten de direkt zakelijke of beroepsgebonden sektor drijft de redersvrouw soms in chronische tijdnood: 4 jaar lang was ze voorzitter van de lokale K.A.V. - vereniging waarin ze tot vandaag de dag actief blijft, bestuurslid, fervent toneelspeelster en bestuurslid is ze ook bij Komedie Kateie.

"Straks zijn we als figuranten te zien in het BRT-feuilleton 'Langs de Kade' en in de Nederlandse jeugdfilm 'Rikki' Als we maar in de belangstelling staan, he!" relativeert ze haar eigen drukke bezig-

heden.

En tussen het kantklossen en verstellwerk door ijvert ze vol overgave voor het sociaal dienstbetoon in het bejaardentehuis 'Godtschalck' op een paar passen van haar deur in de Taboralaan af. Ze organiseert en beredert er met een paar andere vrijwilligsters de bar, de uitstapjes en ontspanningsmomenten, zoals Sinterklaas- en Kerstfeestje of de zomerse barbecue.

"M'n man, die heel z'n leven op de Opex heeft gewoond, kent hier veel minder mensen dan ik. Ik kan er nu eenmaal niets aan doen dat ik graag onder de mensen kom.

Ik zit niet graag al te lang tussen 4 muren opgesloten. Toch heb ik me voorgenomen om overmorgen een paar kamers te behangen."

Greenpeace

Nee, bang is ze niet bij stormweer. "Want als het hier blaast kan het op de plaats waar m'n man vist rustig weer zijn of omgekeerd natuurlijk. Komt daarbij dat ik vertrouwd op de ervaring van m'n man: hoe ouder je wordt als schipper, hoe meer je gaat nadenken ook vòòr je beslissingen neemt. En het feit dat ons vaartuig geen bokkentreiler is komt m'n gemoedsrust alleen maar ten goede".

Gemoedsrust die al rap ontvonkt tot strijdbaarheid als de milieuzorg en de Greenpeace-ideologie waar haar man al jaren mee dweept, ter sprake komt. "Wij ijveren er nu al geruime tijd voor dat de stad vuilniszakken zou ter beschikking stellen van de Oostendse vloot zodat al de afval niet meer over boord wordt gegooid. Een vuilniscontainer aan de sluis van het visserijdok zou het dan mogelijk maken dat de visseers bij het dokken daar hun vuilnis kwijt kunnen. Weet je dat nu soms oude koelkasten zo maar over boord worden gegooid?"

Marc Loy

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



IS DIT EMBLEEM U ONBEKEND ???

Dan zijn voor u de begrippen als
KWALITEIT

BETROUWBAARHEID

SERVICE

eveneens nog onbekend

Want VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT, één der grootste
inox-constructeurs van België (11.000m² produktieruimte), overvalt nu ook de
visindustrie met zijn uitgebreid gamma van:

- * afvoergoten en afvoerputten
 - * rekken en fileertafels
 - * wasbakken en lavabo's
 - * rookkarren & andere
 - * kooksystemen
- * allerhande transportbanden
 - * visfileerlijnen
 - * vissorteesystemen
 - * bakkenwasmachines
 - * pneum. afvalcanons
 - * inblikssystemen
 - * viswassysteem

Gezien de totaliteit van dit gamma is VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT
in staat om volledige, kant en klare geheelsystemen af te leveren.

Gratis en vrijblijvend maken wij voor u een studie van uw specifieke geval en bezorgen wij u een offerte.

**VAN WIJNSBERGHE
INOX CONSTRUCT**

Albert I-laan 52, 8630 Veurne

Telnr.: 058/31 51 95 Faxnr: 058/31 51 87

onderneming. In hoeverre is een vennootschap met een kapitaal van bv één miljoen nog onafhankelijk?

- De NV Fishlink participeert enerzijds op niveau van het kapitaal, maar kan ook leningen toekennen. Indien men de interventie situeert op niveau van het kapitaal, geldt dat door kapitaalverhoging waardoor de onderneming over meer eigen middelen beschikt. De meeste vennootschappen zullen wellicht een kapitaalsverhoging moeten doorvoeren indien ze beroep doen op een investeringsvennootschap. Beroep doen op een risicokapitaalverstrekker houdt echter bepaalde voordelen in. Door de kapitaalsverhoging beschikt de onderneming over meer eigen middelen en dat vormt op zich reeds een betere onderhandelingsbasis met andere financiële instellingen. Hoe hoger het bedrag dat door een maatschappij als Fishlink wordt verstrekt, hoe lager de klassieke lening zal uitvallen en hoe minder waarborgen vereist zijn. De ondernemer zal wel zijn alleen-zeggingschap (gedeeltelijk) moeten prijs geven. Maar er gelden natuurlijk duidelijke afspraken met de nieuwe partner. Ondermeer over de terugkoopformule.

HVB: Is dit de enige mogelijkheid om bij Fishlink aan kapitaal te geraken?

- Bij de oprichting heeft Fishlink reeds terdege rekening gehouden met de familiale structuur van de visserijsector. Er werden dan ook twee verschillende formules uitgewerkt. Er is de "open formule" en de "gesloten formule". In de "open formule" neemt Fishlink een participatie in het kapitaal waarbij geen afspraken worden gemaakt omtrent het ogenblik noch de prijs waartegen Fishlink uittreedt. In de "open formule" kan Fishlink eventueel een meerderheidsparticipatie in de onderneming nemen. In de praktijk ligt de Fishlink-participatie tussen de 15 en de 99 procent. In de "gesloten formule" neemt Fishlink een participatie onder de vorm van kapitaals-aandelen of een achtergestelde lening. In dit geval worden de uitstapmodaliteiten vooraf duidelijk vastgelegd. **HVB: Naar welke formule ging tot op heden de voorkeur uit?**

- Juist wegens het familiale karakter van de visserijsector is het duidelijk dat de meeste participaties van Fishlink onder de "gesloten formule" gebeuren. De initiatiefnemer weet dan heel precies onder welke voorwaarden hij volledig eigenaar wordt van het opgebouwde patrimonium.

HVB: Na anderhalf jaar werking patroneert Fishlink reeds honderd miljoen aan investeringen. Waarvoor

was het geld bestemd?

- De middelen die Fishlink tot op heden injecteerde hadden voor zeventig procent betrekking op participaties in nieuw opgerichte of bestaande redereien. In zeven op de tien rederij-dossiers werd een akkoord bereikt met de schipper om hem in de mogelijkheid te stellen tot reder te evolueren. In twee gevallen op tien was er een akkoord met de schipper en de reder zodat ze op termijn allebei reder kunnen worden op blijven. Slechts één dossier op tien dossier beperkt zich tot een akkoord met de reder alleen.

De andere dertig procent van de Fishlink-participaties zijn terug te vinden in de verwerkende industrie en toeleveringsbedrijven.

HVB: Komen de geboekte resultaten ongeveer overeen met het investeringsbedrag dat Fishlink bij de start voor ogen had?

- Niet enkele het globaal bedrag van de uitgevoerde dossiers valt hoger uit dan initieel voorzien, maar ook het aantal dossiers overtreft de verwachtingen. Daarentegen ligt het gemiddeld bedrag per aanvraag lager dan gepland.

HVB: Werden de resultaten negatief beïnvloed door de kritiek op Fishlink?

- Er was van meetaf aan veel kritiek op de bestaansreden van de investeringsmaatschappij maar onze werkwijze werd merkwaardig genoeg nergens op de korrel genomen. Ons werd geheimzinnigheid verweten bij de oprichting, de sector beklaagde zich over gebrek aan informatie en het niet opnemen van een vertegenwoordiger van de sectoriële overlegorganen. Het is echter steeds de bedoeling van de aandeelhouders geweest om de oprichting van het financieringsvehikel snel en autonoom te laten verlopen. Fishlink moest ook autonoom kunnen werken en zonder druk van buitenaf kunnen beslissen over de te nemen participaties.

HVB: Is Fishlink daar volledig in geslaagd?

- Tot op heden blijkt door het bestaan van een aanzienlijk aantal dossiers dat deze autonomie gekoppeld aan de financiële formules duidelijk wordt geapprecieerd door een groot aantal ondernemers uit de visserijsector. Bovendien heeft Fishlink er nooit een geheim van gemaakt dat zij tot overleg over de langetermijn-evolutie van de sector bereid is. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat de N.V. Fishlink in eerste instantie een investeringsopdracht meekreeg, wat dan weer helemaal iets anders is dan de taak van een ontwikkelingsinstrument.

HVB: Fishlink stelde dat zij op die manier een aantal vaartuigen in eigen land houdt. Is dit geen beleidsoptie?

- De deelaktiviteit van Fishlink waarbij jonge vissers financiële injecties krijgen om een schip te besturen en op termijn te verwerven, is op zich natuurlijk al interessanter dan het schip wegens geldgebrek te zien vertrekken naar onze Noorderburen. Onze voorkeur gaat inderdaad uit naar een verankering in Vlaamse (schippers-)handen.

HVB: Van investeringen in de visverwerkende sector of in toeleveringsbedrijven was tot op heden weinig te vernemen.

- De N.V. Fishlink is van oordeel dat, gezien het specifieke karakter van de sector en gezien de vertrouwelijke aard van de participaties, zij het aantal dossiers of de namen van de participaties niet openbaar kan maken. Een aantal namen, zowel van redereien als van andere bedrijven zijn gekend, andere wellicht niet. Gezien onze vertrouwensrelatie met onze partners is het niet aan ons om cijfer en namen kenbaar te maken. Op dit ogenblik is het zo dat specifiek voor visverwerkende sector of toeleveringsbedrijven een aantal dossiers (circa een derde van de portefeuille) zijn goedgekeurd en uitgevoerd. In de toekomst is Fishlink bereid om in deze deelsektoren nog meer participaties te nemen indien de vraag zich aandient.

HVB: Tot nog toe is nergens sprake geweest van de bevoegdheid van een investeringskomitee dat de aanvragen behandelt.

- Ik weet dat daarover geschreven is. De waarheid is echter dat een dergelijk investeringskomitee nooit heeft bestaan.

Guido Walters

° De N.V. G.I.M.V. (Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen met het *Vlaams Gewest* als hoofdaandeelhouder) werd in 1980 opgericht. Het privaatrechtelijk karakter van de vennootschap is in de eerste plaats bedoeld om de beheers-autonomie van de maatschappij te waarborgen. De GIMV wordt dan ook geleid als een privé-onderneming waarbij het creëren van een meerwaarde bij de ondernemingen in portefeuille tot doel wordt gesteld. De GIMV richtte een aantal gespecialiseerde dochtervennootschappen op als Kamofin (KMO-sector), Gimvindus (industriële sector) en Fishlink (visserijsector).

Eén tiende minder visaanvoer in eerste halfjaar

DE TOTALE AANVOER van verse visserijprodukten tijdens de eerste zes maanden van dit jaar ging met 1.570 ton achteruit, omgerekend een dikke tien procent. De halfjaarlijkse besomming in de kustvismijnen lag 85 miljoen lager, maar bedroeg toch nog 1,36 miljard tegenover 1,44 miljard vorig jaar of een daling met 5,92 procent. De gedaalde aanvoer is voor 1.367 ton (87 %) afkomstig van de demersale vissoorten. Dat hoeft niet te verwonderen aangezien demersale of bodemvisserij de ruggegraat is van de sektor en instaat voor het leeuwenandeel

van de aanvoer én de besomming. Voor alle duidelijkheid nog even de verhoudingen op een rijtje. De aanvoer kan per visserij voor de periode van januari tot juni als volgt worden ingedeeld:

	1991	1990
- demersale vissoorten	94,92 %	(94,12)
- pelagische vissoorten	1,21%	(0,59)
- schaaldieren	1,83 %	(2,19)
- weekdieren	2,04 %	(3,09)

Bij de bodemvis is 70% van de aanvoer afkomstig van drie soorten: tong (16 %), schol (44 %) en kabeljauw (10 %).

Besomming

De demersale visserij bracht slecht 58 miljoen minder op dank zijn de gemiddelde prijsstijging van de belangrijkste soorten. Ten opzichte van vorig jaar steeg de gemiddelde prijs voor kabeljauw van 82 naar 85 frank en voor schol zelfs van 46 naar 67 frank. De tongprijs daarentegen moest aanzien-

AANVOERGEWICHT (in ton)

JANUARI-JUNI	1990	1991	+/- %
Tong	2.307	2.088	-9,5
Schol	5.848	5.768	-1,4
Kabeljauw	1.807	1.329	-26,5
Tot. demersale	14.399	13.032	-9,5
Tot. pelagische	91	166	+82,4
Tot. schaaldieren	335	251	-25,1
Tot. weekdieren	473	280	-40,8
TOTALE AANVOER	15.298	13.729	-10,3

BESOMMING (x 1.000 fr.)

JANUARI-JUNI	1990	1991	+/- %
Tong	571.745	477.177	-16,5
Schol	270.845	385.853	+42,5
Kabeljauw	148.830	113.243	-23,9
Tot. demersale	1.336.639	1.278.155	-4,4
Tot. pelagische	952	1.156	+21,4
Tot. schaaldieren	76.648	63.228	-17,6
Tot. weekdieren	27.259	13.555	-50,3
TOTALE BESOMM.	1.441.499	1.356.096	-5,9

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

Voor alle herstellingen aan uw schepsschroef



LIPS n.v.

ANTWERPEN

schepsschroeven 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

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU

CAFMEYER & C°



VÓOR & NA SCHADE - RAMING

ROERENDE & ONROERENDE GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

lijk omlaag van 248 frank naar 228 frank gemiddeld. Alhoewel deze cijfers op zich heel relatief zijn geven ze toch de markttendens aan.

De opbrengstverhouding per visserij gedurende de periode januari-juni ziet er zo uit:

	1991	1991
- demersale vissoorten	94,92 %	(92,73)
- pelagische vissoorten	0,09 %	(0,07)
- schaaldieren	4,66 %	(5,32)
- weekdieren	1,00 %	(1,89)

De drie belangrijkste vissoorten zorgen voor 76 procent van de besomming. Tong levert 37% van de inkomsten op, schol 30% en kabeljauw bijna 9%.

Schaal- en weekdieren

Gezien het bescheiden gewicht dat de pelagische visserij in de schaal werpt laten we die visserij onbesproken. De produktie die ongeveer vier % van het totale aanvoergewicht en zes procent van de totale besomming oplevert is niet zonder belang voor een niet te veronachtzamen gedeelte van de vloot. Dat de garnaal onvindbaar blijft heeft duidelijk zijn weerslag op de schaaldierenaanvoer. De minderaanvoer en -opbrengst van de schaaldieren is dan ook bijna volledig aan de garnaalschaarste toe te schrijven.

Ook de aanvoer van weekdieren en schelpen liep tijdens het eerste halfjaar aanzienlijk terug. Voor meer duidelijkheid verwijzen we naar bijgaande tabellen. (gw)

BRON: Ministerie van Landbouw, Dienst voor Zeevisserij Oostende

Overzicht 10 jaar aanvoer en besomming van januari tot juni (nationaal)

JAAR	AANVOER IN TON	BESOM. x 1.000 fr.
1991	13.729	1.356.096
1990	15.298	1.441.499
1989	15.165	1.565.802
1988	16.524	1.559.744
1987	16.661	1.772.967
1986	15.510	1.706.813
1985	16.671	1.341.665
1984	16.510	1.196.529
1983	17.616	1.211.666
1982	18.820	1.129.999

Bijna één miljard omzet voor ZV in eerste halfjaar

Tweederden van aanvoer en besomming in Zeebrugge

HET RESULTAAT VOOR de eerste zes maanden van dit jaar liggen niet zo ongunstig voor de Zeebrugse Visveiling. In totaal werd er reeds voor 984,3 miljoen vis geveild, een meeropbrengst van 41 miljoen ten opzichte van vorig jaar. De ZV schrijft deze gunstige evolutie toe aan de algemene prijsstijging in de Zeebrugse afslag met zes procent en de toename van de buitenlandse aanvoer.

Aan de basis van de besommingstoename ligt in de eerste plaats de hogere scholopbrengst. De meeraanvoer van bijna 200 ton pladijs bracht de totale scholaanlandingen op 4.130 ton. Gekoppeld aan de betere prijsvorming leverde deze populaire platvis een brutobesomming van 286 miljoen op, een opbrengststijging van bijna 55 procent. De gemiddelde prijs van de schol ging dan ook met 22 frank de hoogte in.

De tongaanvoer ging tijdens het eerste halfjaar met acht procent achteruit. Toch leverde de edele platvis nog een besomming van 289 miljoen op of ruim zestig procent van de totale tongopbrengst in de drie vismijnen.

Door de afgenomen kabeljauwaanvoer zat de prijs voor deze felbegeerde rondvis nog steeds in de

lift. De gemiddelde prijs nam met 11,5 procent toe in vergelijking met vorig jaar.

De verkoop van de buitenlandse aanvoer nam ook aanzienlijk toe. De commerciële direktie kon na afsluiten van het eerste halfjaar op een aanvoertoeename van 56 procent terugblikken. Tijdens het voorbije halfjaar vertegenwoordigde deze diverse aanvoer een gewicht van 1.165 ton, goed voor een omzetcijfer van 99 miljoen frank. Hierdoor vertegenwoordigt de opbrengst van de buitenlandse aanvoer reeds één tiende van de totale besomming. De ZV heeft dan ook forse inspanningen geleverd om het aanbod te verruimen en een zo groot mogelijk visassortiment op de markt gebracht. De direktie wil ook in de toekomst die weg verder bewandelen om de visveiling voor de kopers nog aantrekkelijker te maken.

De ZV sluit het eerste halfjaar dan ook af met 66 procent van de totale visaanvoer - buitenlandse aanvoer inbegrepen - en realiseert als marktleider nog steeds 65 procent van de totale besomming in de Belgische visveilingen.

Aanvoercijfers in Oostendse vismijn

Aanvoergewicht (in ton)			
	1991	1990	+/- %
JAN	955	1.175	- 18,7
FEB	1.186	1.012	+ 17,2
MAA	1.095	1.389	- 21,2
APR	700	1.334	- 47,5
MEI	782	681	+ 14,8
JUN	665	823	- 19,2
TOT	5.383	6.414	- 16,1

Besomming (x 1.000 fr.)			
	1991	1990	+/- %
JAN	80.478	95.494	- 15,7
FEB	81.170	84.356	- 3,8
MAA	97.673	122.993	- 20,6
APR	78.276	131.599	- 40,5
MEI	96.208	63.893	+ 33,6
JUN	71.632	68.985	+ 3,8
TOT	505.437	567.319	- 10,9

Visserijministers stellen beslissing uit tot oktober Laat EG-beheer visbestanden over aan lidstaten?

HET JULI-OVERLEG tussen de Europese visserijministers in Brussel heeft niets opgeleverd. De visserijraad moest zich beraden over de weg die het Europese visserijbeleid vanaf 1 januari 1993 moet opgaan. De EG-visserijministers weigerden op de slotavond een beslissing te nemen over de maatregelen om de visbestanden in de gemeenschappelijke wateren te beschermen. In oktober volgt een extra zitting waarop de ministers zich over de voorstellen van de Europese Commissie zullen moeten uitspreken. De extra raadszitting in oktober is niet zonder belang. De EG-visserijministers zullen zich dan over de Kommissievoorstel moeten uitspreken. Keren ze zich tegen het nieuwe voorstel dan zal de Europese Commissie het beheer over de visbestanden in de territoriale wateren aan de lidstaten overlaten.

Waarschuwing

De Europese Commissie wil optreden tegen de voortdurend slinkende visvoorraden in de Europese wateren door een aantal beperkende technische maatregelen in te voeren. Het vergroten van de standaard-maaswijdte, de vervanging van de diamantvormige mazen door vierkante mazen, een verbod op het gebruik van drijfnetten van meer dan 2,5 km en beperkingen op het vangen van jonge vis. Allemaal maatregelen die hard aankomen bij de vissers die erdoor worden getroffen. De scherpe reacties van ondermeer de Britse visserijwereld hebben bij de ministerraad enige terughoudendheid opgewekt. Ze schrikken er dan ook voor terug om de maatregelen

op te leggen. EG-kommissielid Manuel Marin vindt dit kortzichtig en drong er op aan dringend werk te maken van de bescherming van de visbestanden. Anders zit er straks geen vis meer in onze wateren en zullen er ook geen vissers meer nodig zijn waar schuwde hij.

Laatste kans

De visserijminister spraken zich op maandagavond 8 juli niet uit over het voorstel, zodat er een nog maar eens een bijeenkomst nodig is. De ministers zitten wellicht in de tweede helft van oktober voor de zoveelste keer rond de tafel om zich uit te spreken over een ultiem kompromisvoorstel van de Commissie dat in september wordt ingediend. De Europese visserijministers zullen het nieuwe voorstel moeten aannemen of verwerpen. Volgens Manuel Marin is dit de laatste kans om een akkoord te bereiken over het probleem van de beschermende maatregelen vooraleer de onderhandelingen over de hervorming van het gemeenschappelijk visserijbeleid (van toepassing vanaf 1 januari 1993) kunnen beginnen. Komt het in oktober niet tot een consensus op EG-vlak dan ziet de commissie af van haar pogingen om verplichte maatregelen op te leggen. De rol van de Commissie zal zich dan beperken tot het verstreken van een aanbeveling aan de lidstaten over de te nemen maatregelen. De lidstaten moeten dan zelf instaan voor het beheer van de visbestanden in hun territoriale wateren.

Start kwotajaar naar 1 april verschuiven?

Een van de voorstellen in een memorandum aan de Europese Commissie van de Nederlandse visserijminister P. Bukman heeft betrekking op de verschuiving van het begin van het kwotajaar van 1 januari naar 1 april. Voor bepaalde vissoorten houdt dit ongetwijfeld voordelen in. Nu is de visserij op commercieel interessante soorten naar het jaareinde toe gesloten omdat het kwotum voortijdig opgevist is. Het is precies in de aanloopperiode naar de eindejaarsfeesten dat de afzetmogelijkheden van fijnere vissoorten toenemen. Door een verschuiving van de aanvangsdatum van de kwotaregeling zouden in dit verband een aantal problemen kunnen worden opgelost. Het laatste kwartaal van het kwotajaar zou dan in de periode januari-maart vallen, een periode waarin er minder vraag is naar edele soorten.

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

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

Ontwerp Seaprint 059/325559

Prijs swingt de pan uit

Garnaalschaarste houdt aan

De garnaalvissers klagen steen en been. Niet dat de prijzen tegenvallen, maar de vangsten zijn ondermaats. Het valt dan ook niet te verwonderen dat de handelaars veel geld en de konsumenten nog meer moeten neertellen voor het populaire zeebanket.

Als het weer het toelaat voert de garnaalvissersvloot - nog een dertigtal vaartuigen - slechts enkele honderden kilo's grijze garnaal aan op de veildagen. De situatie is de laatste maanden niet veranderd. Met het mooie weer voor de deur (?) kan de toestand enigszins opklaren, maar ervaren garnaalvissers zien de toekomst maar somber tegemoet. Toch zou de komende maanden wat meer garnaal in de netten moeten achterblijven. De beste garnaal maanden moeten immers nog komen zoals uit bijgaande grafiek af te leiden is.

Prijsexplosie

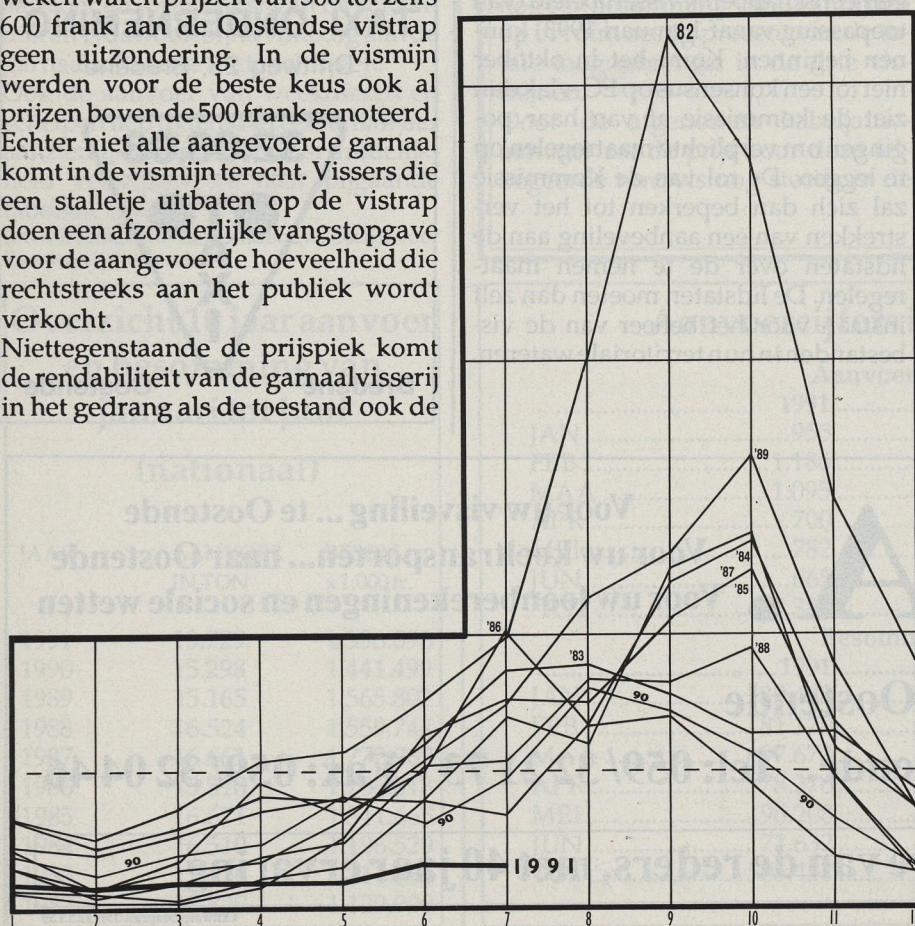
Intussen moet de konsument diep in de geldbeugel tasten voor een portie knisperende garnalen die wel lekker smaken, maar niet de lengte halen die we hier gewoon zijn. De voorbije weken waren prijzen van 500 tot zelfs 600 frank aan de Oostendse vistrap geen uitzondering. In de vismijn werden voor de beste keus ook al prijzen boven de 500 frank genoteerd. Echter niet alle aangevoerde garnaal komt in de vismijn terecht. Vissers die een stalletje uitbaten op de vistrap doen een afzonderlijke vangstopgave voor de aangevoerde hoeveelheid die rechtstreeks aan het publiek wordt verkocht.

Niettegenstaande de prijspiëk komt de rendabiliteit van de garnaalvisserij in het gedrang als de toestand ook de

volgende maanden aanhoudt. Verse garnaal is nu al van veel menu's geschrapt en de aangevoerde hoeveelheid is te gering om buitenlandse kopers aan te trekken.

Risico's

De meeste Belgische vissersschuiten slepen hun garnaalkorren zo dicht mogelijk voor de kust. Sommige vaartuigen nemen het risico van vastlopen of het schuren over de golfbrekers er maar bij. Doorgaans wordt twee tot zes mijl voor de laagwaterlijn gevist. In het najaar zakt de garnaal dan weer dichtter naar het strand af. In de zones die reeds door de krachtige Zeeuws kotters werden afgedweild blijft immers nog weinig te vangen (maar dat is weereen ander verhaal). In elk geval zijn vangsten van 300 kg per nacht nu voltooid verleden tijd. En op de vraag of die tijd nog ooit terugkeert schudt een doorwinterde garnaalvisser het hoofd heftig van links naar rechts. (gw)



Peperduur

Tot vorig jaar daalde de garnaalprijs in de tweede helft van het jaar. Dat was vorig jaar niet meer het geval. Er werd dan ook 300 ton minder garnaal aangevoerd, hetzij een vermindering met veertig procent. Dit vertaalde zich in een aanzienlijke gemiddelde prijstijging van 80 frank per kilogram in 1990. Tijdens de eerste zes maanden van dit jaar viel de aanvoer nog dieper terug, waardoor de grijze garnaal peperduur werd. Hoe het in de tweede helft van het jaar zal verlopen valt af te wachten. Aan wonderen moet men zich in elk geval niet verwachten.

GEMIDDELDE PRIJZEN

Jaar	jan-jun	jan-dec
1982	123	67
1983	122	118
1984	240	149
1985	172	124
1986	158	139
1987	189	118
1988	179	132
1989	191	128
1990	208	208
1991	349	?

AANVOER IN TON

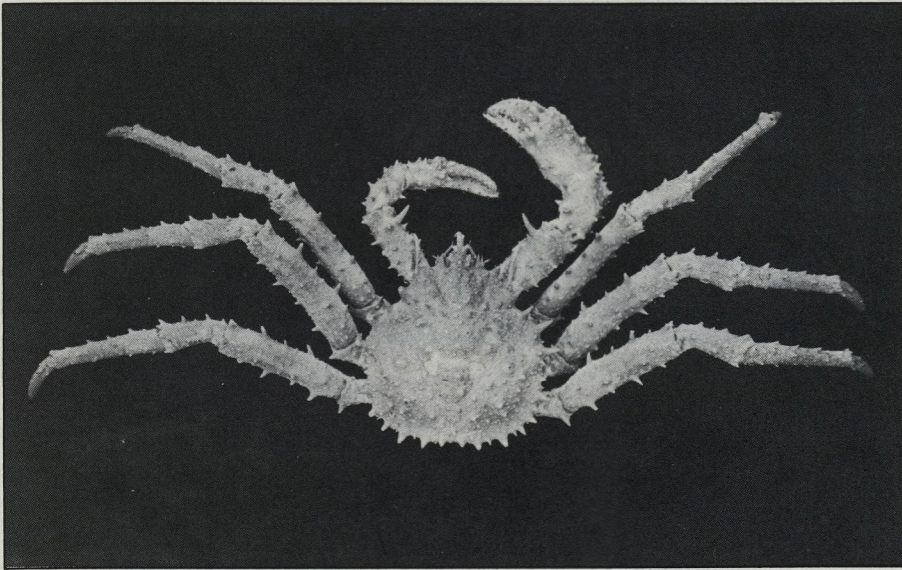
Jaar	Jan-jul	jan-jul
1982	276	1.407
1983	226	650
1984	182	641
1985	103	588
1986	176	491
1987	86	533
1988	123	498
1989	140	750
1990	143	447
1991	65	?



Bij de grafiek

Grafische voorstelling van de maandelijkse garnaalaanvoer (gewicht) van 1982 tot 1991. Naarmate de temperatuur stijgt nemen ook de garnaalvangsten toe. Het is duidelijk dat de maanden september en oktober de produktiefste garnaal maanden zijn. De vette lijn toont de aanvoer van de eerste zes maanden van dit jaar die duidelijk beneden het gemiddelde van de voorbije jaren ligt.

Augustinuskrab



DE LEGENDE VERTELT dat Sint Augustinus aan het wandelen was langs het strand en zoals het past voor een heilige was hij aan het mediteren over het bestaan van God. Plots zag hij voor zijn voeten een krab lopen. Bij nader toezien zag de kerkvader dat de ene schaarppoot van de krab groter was dan de andere en ook dat het lieve dier ermee wenkte alsof de heilige man moest naderbij komen. Toen liep de krab weg wat verderop naar een kindje dat blijkbaar aan het spelen was in het mulle zand. Augustinus volgde de krab tot bij het kindje, dat huppelend wegliep naar de zee met in de hand een grote mosselschelp. Het schepte de schelp vol water, kwam vlug teruggelopen naar het putje, goot triomfantelijk het water in het putje en liep snel terug naar de zee om opnieuw de schelp met water te vullen. De filosoof Augustinus keek glimlachend naar dit tafereeltje en vroeg zo langs zijn neus weg: "Maar kindje toch, wat doe je daar men die schelp?" "Het kind keek vreemd op en antwoordde: "Ik zal heel de zee in mijn putje gieten". "Lief kindje, zei Augustinus, dat kan toch niet!" "Nee, zei het kind, maar het is toch gemakkelijker de zee in dit putje te gieten dan het mysterie van God in jouw verstand te krijgen". Toen was het kindje verdwenen. De krab sloeg zijn beide schaarppoten tegen elkaar als wou hij

zeggen: "Daar heb je het gehad, wijze dwaze man!" Al wenkende met zijn grote schaarppoot waggelde het dier naar de branding en verdween in de golven. Sedert dat merkwaardig voorval kregen die krab en al zijn nazaten de naam van Augustinuskrab.

Tijdens visserijen op de Doggersbank wordt de Augustinuskrab daar regelmatig gevangen. Zo heeft de Z.92 in de laatste maanden deze krabbensoort levend meegebracht voor het aquarium op de visserskaai te Oostende. In het aquarium zijn het sierlijke beesten die een mooie oranje-achtige kleur hebben en zeer beweeglijk zijn. De Augustinuskrab van de Noordzee heeft de wetenschappelijke naam van *Lithodes Maja* (Linnaeus 1758) De poten zijn lang en sterk ontwikkeld en bezet met stekels. Uiterlijk gezien heeft deze krabsoort maar acht poten, terwijl alle andere krabsoorten er tien vertonen. Het laatste potenpaar van de Augustinuskrab is onder het achterlijf geklapt en zeer klein in verhouding tot de andere. Voor de consumptie is *Lithodes Maja* van geen belang maar in zijn familie zijn er wel leden die hun smakelijke vlees door mensen laten verorberen. Eigenlijk behoort de Augustinuskrab tot de familie van de Koningskrabben, waarvan de Kamtsjaka-krab de beroemdste is. Deze rode koningskrab 'red king crab'

leeft in het noordelijke deel van de Oceaan en wordt gevestigd door Russen, Amerikanen en Japanners. Het vlees van de koningskrab is zeer gegeerd en ook moest men aan vangstbeperkingen doen om de populatie van koningskrabben niet uit te roeien. Grote volwassen exemplaren van de koningskrab kunnen tot 10 kg wegen en de lange stevige poten bevatten heel wat mooi wit krab vlees.

Gezien de vraag op de wereldmarkt naar koningskrab groot bleef en de beperkingen in de vangsten de vraag niet konden voldoen zocht men naar een ersatzoplossing en die kwam er uit Japan. Slimme Japanners wisten uit visvlees, dat bestemd was voor de vismeelfabrieken, de eiwitten te halen en na toevoeging van kleur en smaakstoffen daarmee namaakkrabvlees te produceren. Zo zie je soms in viswinkels of bij diepvriesprodukten mooie gelijk roze rode staafjes gepresenteerd als krabvlees. Je zou waarschijnlijk denken dat het vlees is van echte langbenig krabbepoten. Dit namaakprodukt kreeg de eigenlijke naam van "Surimikrab" en moet als dusdanig ook aangekondigd worden. Maar meestal gebeurt dit niet en de brave klant die denkt van krabvlees te kopen is fijntjes bij de neus genomen, alhoewel hij niet veel verschil in smaak zal proeven. Zo worden tegenwoordig de meeste krabsalades bereid met namaakkrab of surimi

Koningskrabben komen niet alleen voor in de koude wateren van het Noordelijk halfrond maar ook in de polaire en subpolaire streken van het Zuidelijk halfrond. De Chilenen houden er eene eigenaardige praktijk op na om koningskrabben te vangen. Wanneer in de zomer de koningskrabben naar ondiep water komen om te paren vangen de Chilenen met aas een wijfjeskrab. Het wijfje wordt nu vastgeknoot met een touw en terug op de zeebodem gezakt. Mannetjeskrabben komen op het wijfje af en hechten er zich aan vast. Het is maar een koud kunstje om het touwtje op te halen en de mannetjes te pakken waarop het wijfje weer naar de bodem gaat om andere mannetjes te lokken. Indien Augustinus dat geweten had zou hij wel de wenktbrauwen gefronst hebben of misschien was de krab die naar Augustinus wenkte op het strand ook een wijfjeskrab en liet de heilige man zich ook verleiden. Wie weet... maar de legende vertelt dat niet.

Robert Coelus



Scheepsbouw in Boulogne op de knieën

In de rand van de vakbeurzen *Boulogne Fisheries* en *Boulogne Seafood* ging HVB de sfeer proeven op de plaatselijke visserij-scheepswerven of wat er nog van deze bedrijfstak rest. Het gaat nog amper om een handvol bedrijven. Slechts twee werven houden zich nog expliciet met metaalbouw bezig. Wij liepen dan ook binnen bij Socarenam in Boulogne-sur-Mer en op de laatste werf van het naburige Etaples. Tot daar de inhoud van het tweede en laatste deel van ons "Dossier Boulogne".

SANERING VAN DE vloot is het kernwoord van het ophefmakende *Plan Mellick*, genoemd naar de vorige *Ministre de la Mer*. Doel: tegen het einde van dit jaar tien procent of 100.000 kW van het totale vermogen wegwerken⁽¹⁾ en een sociaal vangnet organiseren voor werkloze vissers. Het onttrekken van vaartuigen ouder dan tien jaar aan de visserij gebeurt op vrijwillige basis, maar heel was eigenaars vinden het bedrag dat de overheid hen toereikt ontoereikend. Het plan voorziet 230 miljoen Franse frank (circa 1,4 miljard B. fr.) en krijgt nog 14 miljoen Ecu's (600 miljoen B. Fr.) toegestoken van de EG om de vlootsanering en de begeleidende sociale maatregelen

te financieren. In die omstandigheden is het duidelijk dat investeringen niet aan de orde zijn. De scheepswerven liggen er dan ook niet florissant bij. De leden van de nationale *Union de Chantiers Navals* (UCN) leverden in 1988 nog 114 vissersvaartuigen af. Een jaar later waren dat er nog 59 en vorig jaar moesten ze hun bedrijven draaiende houden met de levering van 40 bouworders. Het cijfer voor dit jaar zal nog stukken lager liggen. Niet alleen in Boulogne, maar ook in de rest van Frankrijk zit de traditionele scheepsbouw voor de visserij blijkbaar aan de grond. De onrust is dan ook groot in de sektor. Heel wat bedrijven overleven de sanering niet. Voorzitter Hubert O'Neil zegt dan ook onomwonden dat er straks onvoldoende werven zullen overblijven om in de toekomst in de vervanging van de verouderde vaartuigen te voorzien. *"Indien we twee jaar zonder bouwopdrachten blijven zitten, dan zijn er geen Franse visserijscheepswerven meer. Wanneer er dan bestellingen zijn zullen die naar het buitenland gaan."* UCN-voorzitter O'Neil hoopt dat de sanering van de vloot geen twee jaar aansleept, maar vreest dat hij zijn wensen voor werkelijkheid neemt. De uitspraak van Mellick dat nieuwbouw niet verboden is, maar alleen de steun aan nieuwbouwprojecten is maar een schrale troost voor de bedrijven die met een leeg orderboek staan. Zonder *Permis de mise en Exploitation* (PME),

vergelijkbaar met onze licentie, waagt niemand zich nog aan nieuwbouw.

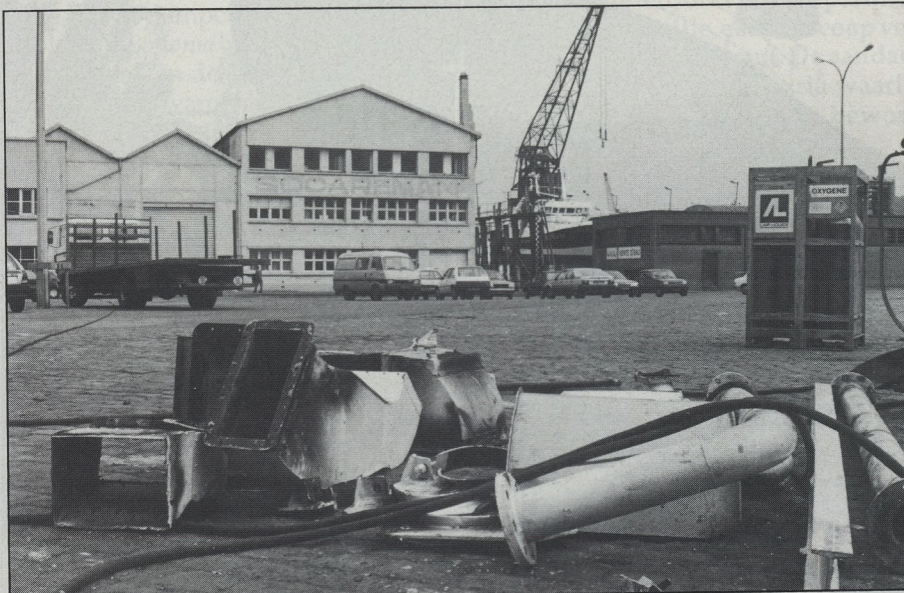
Socarenam

Le Boulonnais telt nog een viertal scheepswerven en een reeks toeleveringsbedrijven. Deze scheepsbouw-, herstellingsbedrijven en leveranciers zijn goed voor 630 arbeidsplaatsen op een totale tewerkstelling van 7.000 mensen in de lokale havensektor. Wij klopten aan bij de twee belangrijkste metaalverwerkende scheepsbedrijven die duidelijk in rouwstemming verkeren. De kleinere werven die zich met polyester- en houtkonstrukties tot 25 meter bezig houden lieten we links liggen.

Président Directeur Général William Cache staat aan het hoofd van een van de bekendste Franse scheepswerven, de S.A. Socarenam, 22 jaar geleden opgericht in Boulogne. Hij ontving ons in zijn kantoor met zicht op het bassin Napoleon waarin twee grote treilers voor verbouwing liggen. *"Daar houden wij ons momenteel hoofdzakelijk mee bezig, want andere vooruitzichten hebben we niet."* luidde zijn verklaring voor de afwezigheid van enig spoor van nieuwbouw.

Het bedrijf beschikt over een overdekte oppervlakte van 10.800 vierkante meter met werkhuizen in Calais en Duinkerke en stelt een 160 mensen te werk, waarvan ongeveer de helft in Boulogne. Enkele jaren geleden waren dat er een pak meer. In het orderboek staat nog de bouw van een vaartuig van 24,6 meter voor Dieppe en twee schepen van 22,5 meter zijn in voorbereiding. Daarna is de kous af. Nochtans heeft de werf de vereiste infrastructuur om schepen tot 55 meter te bouwen in het droogdok. Maar de tijd dat de ene 40 meter-treiler na de andere van stapel liep ligt wellicht definitief achter de rug. Socarenam heeft zowat tweederde van de vloot van Boulogne en Etaples gebouwd en staat nu nagenoeg met lege handen. PDG Cache heeft de mechanische smederij van het bedrijf dan ook geleidelijk omgeschakeld op industriële metaalbouw om het personeel aan de slag te houden.

Socarenam heeft de Franse vloot van heel wat 40-meter vaartuigen en typisch Franse *shelter-deckers* (28 m.) voorzien. Voor een aantal opdrachten deed de werf beroep op Brusselle uit Nieuwpoort voor de levering van de

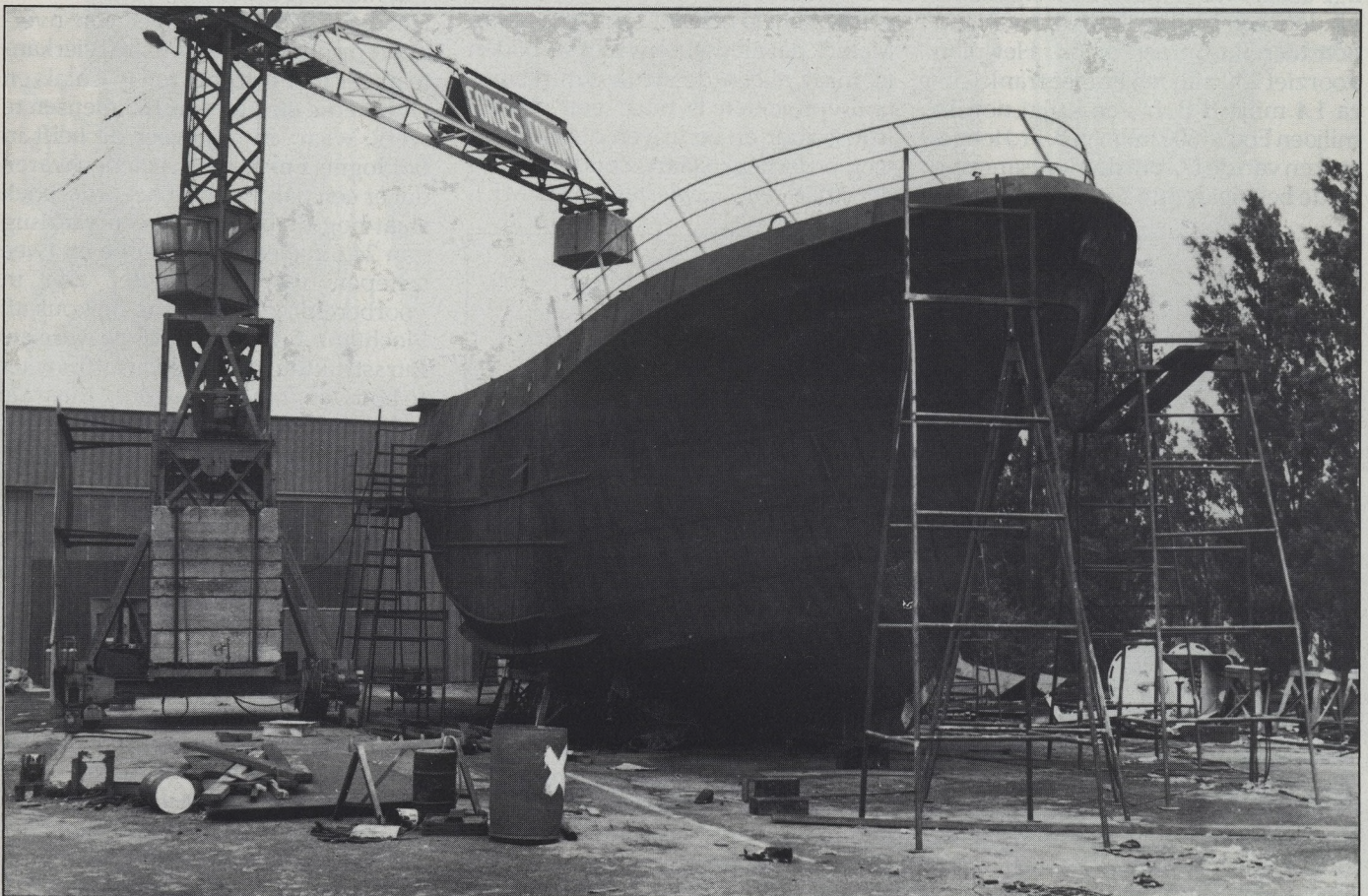


De werf Socarenam in Boulogne. Zoals uit de brokstukken op de voorgrond blijkt houdt de onderneming zich -bij gebrek aan bouworders- hoofdzakelijk met verbouwingen bezig. (Foto gw)



Foto boven: De industriële vloot van Boulogne telt 17 grote vriestrelers die bijna allemaal in het buitenland - vooral in Polen - werden gebouwd. Zo bezit de maatschappij Nord-Pêcheries zeven grote eenheden waaronder de 55 meter lange Klondyke die in '88 in Noorwegen van stapel liep. (Foto gw)

Foto onder: Het laatste bouwonder in uitvoering op de werf Forges Caloin in Etaple is een 24 meter lange treiler voor Dieppe. (Foto gw)



winchen en de trommellieren. Ook Mareleck kwam er soms bij te pas, maar doorgaans heeft het Franse chauvinisme de overhand en wordt voor produkten uit eigen land gekozen. De Baudouin-motoren en de Renou Dardel-schroeven staan model voor die houding.

De geleverde sloopstypes zijn nagenoeg allemaal zij- en hekreilers. Bokkentreilers zoals we die bij ons kennen zijn alleen in Duinkerke te vinden.

Forges Caloin

Etaples, gelegen aan de ondiepe Liane, is een van de kleinere vissersplaatsjes zoals je er overal aan de Franse kust aantreft. De visserij is er een toeristische attractie en via de weliguitgezaaide viskraampjes rapen de plaatselijke vissers er ook wat van op. Het

aanleggen krijgt gegarandeerd de belangstelling van een handvol toeristen. Niet dat de dagvissers zoveel te bieden hebben. Uitgerust met een nettenrol, wat kreeftekorren en een powerblock kunnen ze toch wat lossen. Een gedeelte verhuist in een bestelwagen en de rest belandt in het stalletje van vrouwlief. Levende vers. En daar heeft de welgestelde vakantieganger uit het nabijgelegen luxe-vakantieoord Le Touquet-Paris-Plage wel oren naar. Ongeduldige gastronomen kunnen onmiddellijk terecht in een van de nabijgelegen visrestaurants waar het bestelwagentje net even voordien langs kwam. Even verderop aan de Liane ligt de scheepswerf Forges Caloin. Het is een kleinere werf waar een veertigtal mensen aan de slag zijn. De werf beschikt over een eigen studie bureau, een computergestuurde plaatvormerij en

een scheepslift met 140 ton hefvermogen. "Wij bouwen vaartuigen van 8 tot 30 meter. Momenteel werken we onze laatste opdracht af, een 24 meter treiler voor Dieppe met een verstelbare schroef in een straaftuis" luidt de uitleg die directeur Jean-Pierre Lamour verstrekt tijdens ons bezoek aan de werkplaatsen. Ook hij heeft zijn bedrijf meer en meer gericht op onderhoud, reparatie en industriële opdrachten.

De toekomst van de Franse scheepswerven ziet er dus al even min rooskleurig uit als bij ons. Niet te verwonderen dat de Franse scheepsbouwers wegbleven van de visserijbeurzen in Boulogne en Lorient. (gw)

(1) Tegen 31.12.91 moet het vermogen van de Franse zeevisserijvloot op 1.055.050 kW gebracht worden. In werkelijkheid moet nog 120.000 kW verdwijnen om te voldoen aan de eisen van het Meerjarige Oriëntatieplan van de EG.

Van bedevaartsoord Bononia tot havenstad Boulogne

Boulogne-sur-Mer vond zijn oorsprong op de plaats van een Galisch dorp en hoofdplaats van de Morini. Later ontstond er een Romeinse vesting die de monding van de Liane beheerste. De Romeinen bouwden een goed uitgeruste *Portus Itius*, een oorlogshaven die door keizer Claudius als uitvalsbasis werd gebruikt om Brittannië te veroveren. Constantius I Chlorus liet de haven dempen waardoor het plaatsje *Bononia* beperkt bleef tot de citadel en de huidige bovenstad. Het kwam vooral tot bloei als bedevaartsoord. Het beroemde Mariabeeld werd tot in de 19de eeuw vereerd. Van 1544 tot 1550 leefde de bevolking onder Engels gezag. In de periode 1803-1805 was er een kamp van Napoleon - *Camp de Boulogne* genoemd - gevestigd, waaruit hij Engeland wilde binnenvallen, wat hem overigens nooit gelukt is. Gedurende de tweede wereldoorlog kreeg de stad het hard te verduren en werd zeer zwaar beschadigd.

Boulogne-sur-Mer (departement Pas-de-Calais) telt ongeveer 50.000 inwoners en heeft een industrie die zeer nauw met de haven en de visserij verbonden is.

Een uitstapje naar Boulogne

Een daguitstap naar de streek van Boulogne is geen onmogelijke opdracht. De belangrijkste Franse havenstad ligt op een goede 150 km van Oostende. Via het tolkantoor Ghyvelde en over Duinkerke en Calais wordt de Côte d'Opale bereikt. Onderweg kan een bezoek aan de Chunnelwerken in Sangatte of een korte onderbreking op Cap Griz Nez en Cap Blanc Nez voor enige verademing zorgen. Naast een rondrit in de haven kan er wellicht ook een bezoek af aan het centrum van Boulogne waar nog oude stadspoorten overeind bleven en een burcht, een belfort en de basiliek tot de bezienswaardigheden worden gerekend. Een rondrit in Le Boulonnais langs de Opaalkust laat u kennis maken met de toeristische dorpen Wimereux, Ambleteuse, Wissant en Escalles.

Wie richting Le Touquet rijdt vindt na enkele kilometers het vissersdorp Etaple op zijn weg.

Na Calais is Boulogne is ook de belangrijke Franse passagiershaven. De carferryterminal kreeg vorig jaar 2,4 miljoen passagiers te verwerken en de Hoverport levert nog eens meer dan een half miljoen Kanaalreizigers op.



De Franse regering pompte 160 miljoen Fr. frank in het enkele weken geleden geopende Nausicaa-project, het "Centre National de la Mer". Het moderne complex werd opgetrokken naast het strand van Boulogne en omvat een permanente oceanografisch-wetenschappelijke expositie, een bioscoop voor maritieme films, een zwembad, cafetaria en restaurant. De aandacht van de bezoekers gaat in de eerste plaats uit naar de aquaria waarin uiteenlopende vissoorten die de wereldzeeën bewonen te bewonderen. De toegangsprijs bedraagt wel 45 Fr. frank. (Foto gw)

DELTAFLX 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



WEST MECHANICS N.V.

SCHEEPVAAART

Herstellen van inspuitskomponenten, zoals verstuiers en brandstofpompen voor scheepsvorstuwings- en hulpmotoren. BURMEISTER EN WEIN, DEUTZ, MAN, SULZER, MAK, MWM,...

Onderhoud en herstelling van scheepsvorstuwings- en hulpmotoren

Eigen fabricatie van naald- en pompelementen volgens opgave.

Herstellen, oplassen 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

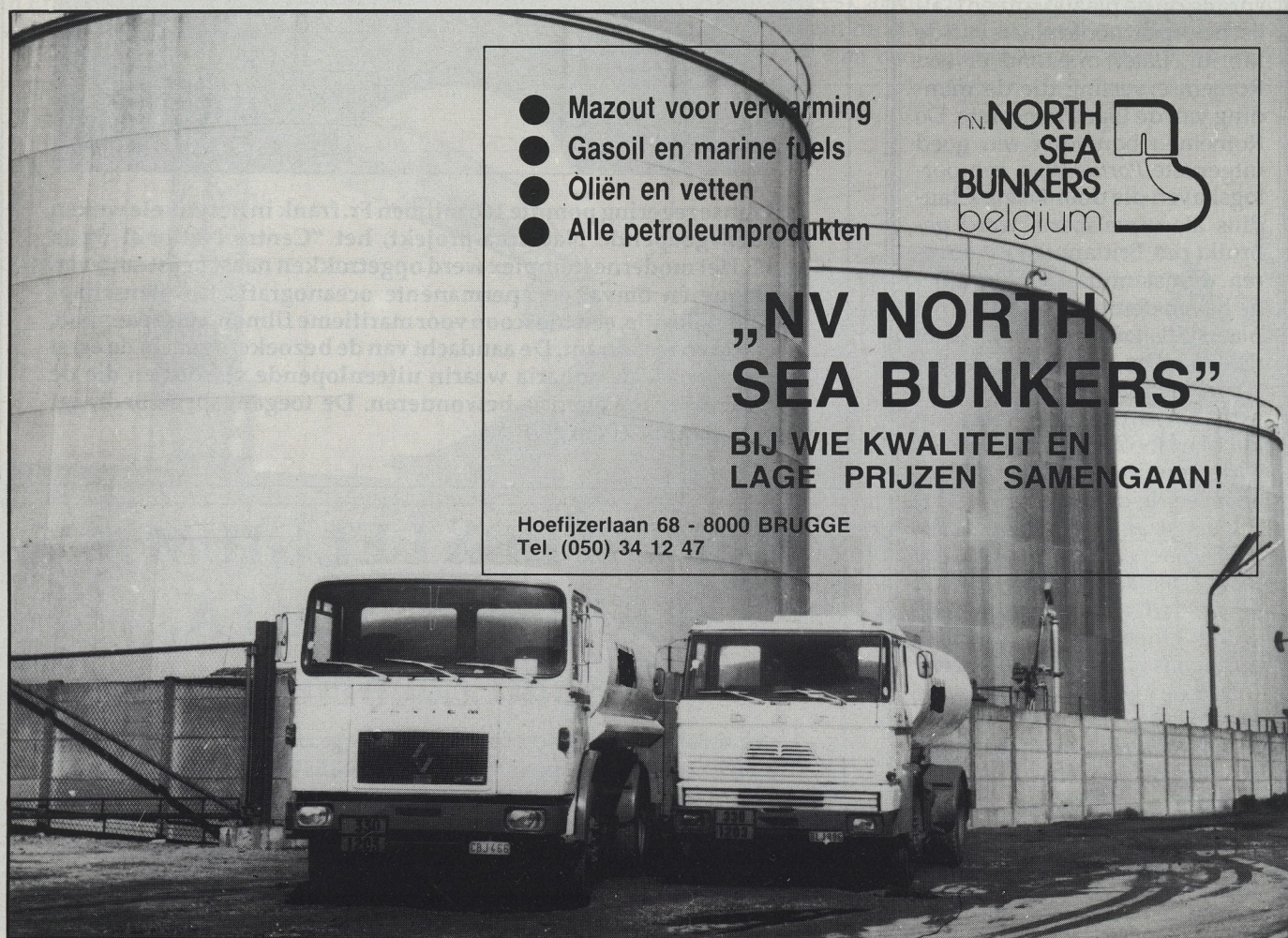
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumproducten

nv NORTH
SEA
BUNKERS
belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS“

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



Ook Belgisch wetgeving discriminerend?

Europees Hof verbiedt Britse wet op toekenning van visserijvergunningen

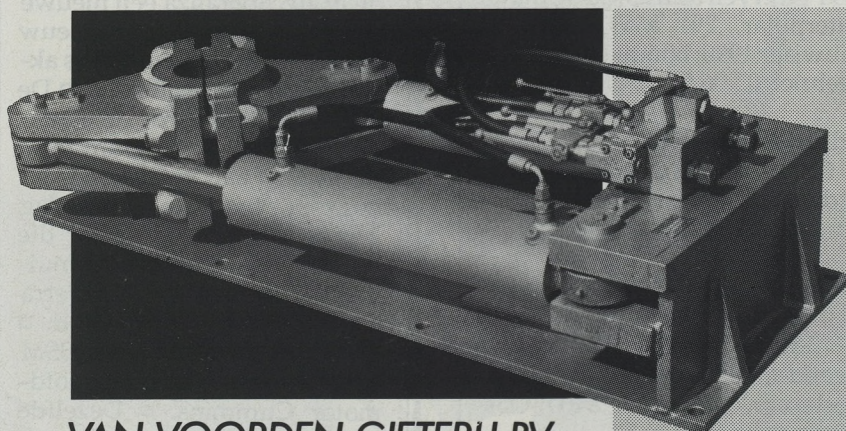
HET EUROPESE HOF van Justitie heeft vorige week de Britse *Merchant Shipping Act* inzake inschrijving van vissersvaartuigen in strijd met het EG-verdrag bevonden. De *Merchant Shipping Act* werd eind '88 van kracht. De wet onderwierp de inschrijving van vissersvaartuigen in het Britse scheepsregister aan beperkende voorwaarden die talrijke Britse schippers in de problemen bracht.

Ieder EG-land moet er een register voor officiële registratie van vissersvaartuigen op na houden. Bij de Britten ging dit gepaard met de uitvaardiging van een nieuwe wet die de inschrijvingen in het Britse register aan beperkende voorwaarden bond. Zo moest de eigenaar de Britse nationaliteit bezitten, een woning hebben in het land en er ook verblijven. De vissersvaartuigen moesten voor driekwart in Brits bezit zijn en ook de bemanning moest voor vijftig procent uit Britse onderdanen bestaan. Groot-Brittannië voerde de nieuwe wet in om te beletten dat vooral Spaanse schepen zich onder Britse vlag lieten inschrijven en zo ook van de Britse kwota konden vissen. De nieuwe wet hield tientallen zogenaamde vlaggeschepen aan de kant. De eigenaars van de Spaans-Britse joint-ventures die hun vaartuigen meestal met een Britse schipper en Spaanse of Portugese matrozen bemanden trokken hard van leer tegen deze volgens hen illegale en discriminerende wet die openlijk in strijd was met het Verdrag van Rome.

Die beperkende voorwaarden werden nu door een Britse rechtbank van de tafel geveegd. Het *House of Lords* velde dit vonnis na raadpleging van het Europees Hof van Justitie in Luxemburg. Het Europees Hof stelde dat de nationale wetten door een nationale rechter kunnen opgeschort worden wanneer ze strijdig zijn met het gemeenschapsrecht. De *Merchant Shipping Act*



**MET DE VIER VAN VAN VOORDEN
EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**



VAN VOORDEN GIETERIJ BV

SCHEEPSSCHROEVEN - STRAALBUIZEN
INDUSTRIEEL GIETWERK - MACHINEFABRIEK
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

VAN VOORDEN REPARATIE BV

SCHEEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL -
WERKENDAM - ALBLASSERDAM - BOLNES - IJMUIDEN - LEMMER -
DELFIJL - RUPELMONDE (BELGIE) - GUSTAVSBURG (DUITSLAND)
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

PROMAC BV

HYDRAULISCHE STUURMACHINES - ROEREN
VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN - BOEGSCHROEVEN
KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJNSINSTALLATIES
WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES
Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

HODI-ZALTBOMMEL BV

STRAALBUIZEN
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

VAN VOORDEN GROEP

Inderdaad, want u kiest voor de gebundelde kennis, ervaring en serviceverlening van de 4 gespecialiseerde bedrijven, met ruim 200 medewerkers, van de van Voorden Groep.

VAN VOORDEN GROEP:
VAN VOORDEN GIETERIJ BV
VAN VOORDEN REPARATIE BV
PROMAC BV
HODI-ZALTBOMMEL BV

PFFFFFFF.....

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


PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
(0)1879-1766/1792

werd reeds opgeschort na tussenkomst van de Europese Commissie in oktober '89 op grond van de beperkende voorwaarden inzake nationaliteit die in de nieuwe wet voorkwamen. De Europese Commissie heeft toen een inbreukprocedure geopend met betrekking tot de toekenning van visserijvergunningen en de registratie van vissersvaartuigen in België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Ierland en Spanje. De commissie kantte zich tegen deze landen omdat zij enkel visserijvergunningen verstrekken en alleen maar vissersvaartuigen registreren als de reders of rederij de eigen nationaliteit draagt. Zo mogen alleen Belgische reders of rederijen onder de Belgische vlag varen. Volgens de Europese commissie is dit een duidelijke overtreding van het EG-verdrag dat iedere discriminatie op grond van nationaliteit verbiedt. Op die manier willen de lidstaten de hen toegekende viskwota voor eigen vissers voorbehouden.

Vorige week viel het definitieve arrest waarin de *Merchant Shipping Act* in strijd met het EG-verdrag werd bevonden. Deze belangrijke uitspraak houdt in dat geen enkele lidstaat van de EG de inschrijving van vissersvaartuigen aan eisen inzake de nationaliteit van de eigenaar mag koppelen. De nationale wetgeving mag evenmin eisen stellen inzake woonplaats van de eigenaars of beheerders. Het Europees Hof aanvaardde wel dat het beheer van de schepen gebeurt in het land van registratie.

En België?

Bij de Europese Commissie loopt nog een inbreukprocedure tegen de visserijwetgeving in vijf andere lidstaten. In welke mate de registratievoorwaarden en de toekenning van visserijvergunningen in die landen - waaronder ook ons land - discriminatoir worden bevonden valt nog af te wachten. In elk geval vervalt het Belgische machtigingsstelsel (KB 28 jan. 88) eind dit jaar. Of in het ontwerp voor de nieuwe regeling ook rekening werd gehouden met de mogelijke bezwaren van de Europese Commissie is ons niet bekend. (gw)

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

JUNI 91

Verandering van benaming onderneming en adresverandering:
 □ O.172 JEAN-GLENN, eigendom B.V.B.A. Tosca, IJzerwegstraat 12, 8400 Oostende, tel. 059-50.86.85

Nieuw vaartuig:
 □ O.229 LIBERTY, eigendom B.V.B.A. Lasat-Corveleyn, Fruithoflaan 124 bus 14, 2600 Berchem-Antwerpen Roepnaam OPIU; L.O.A. 23,93 m., Gt. 126 - bouwjaar 1991 - werven 3 en 25; staal; motor Caterpillar, 291 kW - 396 pk, bouwjaar 1990; boomkorvisserij Zeebrief: 05.06.91

Adresverandering:
 □ O.206 KRISJEAN-HENSON, Rederskaai 43,8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.64.40

Verandering van eigendom, naam en thuishaven:
 □ N.152 EVY wordt O.152 JOHN, eigendom B.V.B.A. John, Oesterbankstraat 31, 8400 Oostende, tel. 059-80.96.53 Zeebrief: 24.06.91

Geschrap:
 □ Z.99 TERRA NOVA, eigendom B.V.B.A. Rederij Terra Nova, Heiststraat 217, 8380 Zeebrugge - Brugge 5
 Geschrap: 15.06.91

Adresverandering en nieuw telefoonnummer:
 □ Z.30 EOS, eigendom B.V.B.A. Rederij Aurora, Wilgendreef 4, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-61.18.34

Lijst der scheepswerven:
 □ Bijvoegen: 25, Werff en Visser, Irnsum (NL.)

TELEX - TELEX - TELEX -
 TELEX - TELEX - TELEX - TEL

□ Eind juni en begin juli verkochten de N.58 Pascin, N.525 Golfbreker en N.738 Johan in IJmuiden, evenals de Z.98 Terra Nova en de Z.85 Morgenster. □ Ook in Lauwersoog kwamen nog een viertal Belgen aan de afslag, terwijl de O.33 Marbi en de Z.70 Marleen Schevingen aandeden. □ Bij Padmos in Bruinisse werd de vorig jaar geplaatste motor van 520 pk van de Z.35 Vili vervangen door een nieuwe Mitsubishi van 300 pk. □ Eveneens bij Padmos in Bruinisse wordt werk gemaakt van de verbouwing en het kalefaten van de Z.34 Northern-Sky. □ In het moederbedrijf in Stellendam kreeg de N.408 Speranza een nieuwe schroefas. □ Er waren opnieuw enkele grote bokkentreilers actief in de golf van Biscaje. □ De O.124 Fighter voerde op maandag 8 juli 5.500 kilogram tong uit de Golf aan in Oostende en nog eens evenveel op woensdag 24 juli. □ De Z.5 Drakkar die reeds enkele maanden in IJmuiden lag is net als de Z.99 Terra Nova verkocht aan Ierland. □ De Z.536 Zeevalk kreeg bij BSM in Breskens een nieuwe hoofdmotor Cummins. □ Dezelfde werf plaatste een nieuwe schroefas op de Z.16 Kon-Tiki II en de Z.27 Mercurius die ook een motorrevisie onderging en een nieuwe roerkoning kreeg. □ De Z.321 Westhinder ging voor de vervanging van de aluminium deuren onder de bak scheepshersteller Van den Broek in Lauwersoog opzoeken. □ Op de Z.582 Asannat werd de nieuwste spoelsortermachine van Verburgh-Holland geïnstalleerd. □ Maandag 15 juli waren opnieuw twee IJslanders in Oostende. De O.318 Belgian Sailor voerde 1.300 bennen aan en de O.129 Amandine 700. Samen 100.000 kg.

RRRRR!



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

 **PADMOS**
 MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
 (0)1879 - 1766/1792

N.350 Colette gezonken in haven van Nieuwpoort

In de vroege morgen van woensdag 24 op donderdag 25 juli werd de half gezonken N.350 Colette door voorbijgangers opgemerkt. Het schip van reder Noël Kiekens uit Oostduinkerke was de avond voordien binnengelopen na een tweedaagse visserij voor de Britse kust. Niets vermoedend liet de bemanning omstreeks 22 uur het vaartuig aan de loskaai voor de vismijn achter. Enkele uren later was het gezonken. Alleen de reling en de mast staken nog boven water.

Duikers van de Nieuwpoortse brandweer en bemanningsleden slaagden er nog in om de kostbare apparatuur van boord te halen, maar een verklaring voor het ongeval konden zij niet onmiddellijk vinden. Pas wanneer de firma Decloedt met een drijvende

kraan en ponton aanrukte om het schip te lichten was een onderzoek mogelijk. Toch op heden is echter niet duidelijk hoe het schip water kon maken. Dat dit gebeurde door een niet afgesloten dek was of zoekkraan lijkt onwaarschijnlijk. Het vaartuig is immers ingedeeld in waterdichte schotten waardoor het nooit zoveel water kan maken dat het tot zinken komt. Maandagavond werd de N.350 voor verder onderzoek op de Nieuwpoortse kuisbank geplaatst. Daags voor het ongeval had eigenaar Noël Kiekens - ook eigenaar van de N.408 Speranza - net een overeenkomst afgesloten om het vijf jaar oude vaartuig aan een jonge Zeebruggenaar te verkopen. Door het ongeval valt de verkoop natuurlijk ook in het water. (gw)



De N.350 Collette zoals hij 's morgens werd aangetroffen. (Foto gw)

Bomexplosie richt ravage aan op Z.470 Odin

Woensdag 24 juli omstreeks 17 u. 15 werd de bemanning van de Z.470 Odin opgeschrikt door een geweldige explosie en waterverplaatsing die het schip oplichtte. Het vaartuig bevond zich vissend voor de Britse oostkust, een tiental mijl ten noordoosten van Lowestoft.

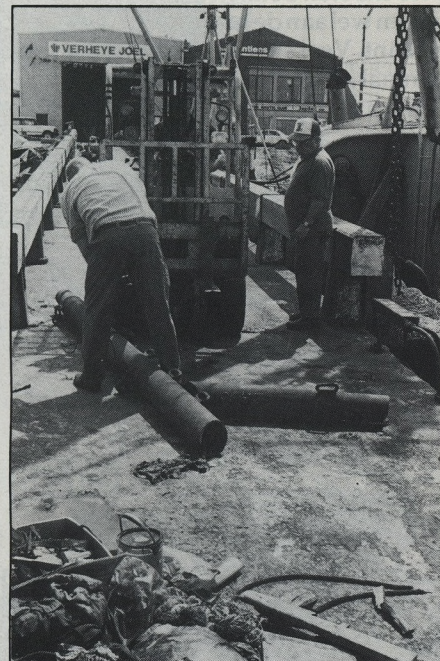
De knal werd veroorzaakt door een explosie in het net van de stuurboordboel op een diepte van 31 meter en een tachtigtal meter achter het schip. De vierkoppige bemanning bestaande uit schipper Ivan Gilden, motorist Patrick Callebaut, stuurman Erik Priem en matroos Danny Janssens kwam er met de schrik vanaf. Over de schade aan het net moest de bemanning zich geen illusie maken. Minder duidelijk was de schade die schip en voorstuwing

mogelijks onder de waterlijn hadden opgelopen. Het schip maakte echter geen water en schipper Ivan Gilden slaagde er toch in om het vaartuig van de rederij El Mar (Groep Pauwaert) uit Knokke-Heist op eigen kracht naar de thuishaven te loodsen waar het omstreeks vier uur in de morgen afmeerde. Na droogzetting bleek dat er nauwelijks schade onder de waterlijn was opgelopen.

Door de luchtverplaatsing werd echter heel wat schade aangericht op de brug en in de machinekamer. Toestellen en verwarmingselementen vlogen uit hun houders, alle verlichtingen boordlichten vielen uit, metalen stapplaten in het ruim werden weggeslingerd en leidingen van de kompressor afgebroken. Uiteindelijk werd ook vastgesteld dat de brug "ontzet" was. Lassen tussen de aluminiumbrug aan het stalen casco hadden het begeven waardoor

de schade toch nog ernstige afmetingen aanneemt.

Over de aard van het oorlogstuig kon niemand zich uitspreken. Was het een torpedo die een tijd lang werd meegeleurd of een dieptebom die in werking trad? Dat het in elk geval om een zeer krachtige explosie ging was wel duidelijk toen de middendoorgebroken korrestok (in staal van 8 mm) werd bovengehaald. Van het net bleven slechts flarden over en aan het korijzer hing nog slechts anderhalve meter bolleweier. (gw)



Door de kracht van de explosie brak de korrestok in staal van 8 mm middendoor. (foto gw)

Z.114 vastgelopen en Z.596 aangevaren

De voorbije weken liepen meer Belgische vissersvaartuigen averij op. Zo strandde de Z.114 Zeeëngel op het strand van Den Helder. De treiler zat dagenlang vast op de licht hellende zandvlakte. Toen men het vaartuig na herhaalde pogingen uiteindelijk toch weer vlot kreeg werd bij de inspectie lichte schade aan roer en achterstevan vastgesteld.

Erger verging het de Z.596 De Zwerfer. De grote bokkentreiler werd aangevaren door een bevoorradingschip voor de booreilanden. Een van de bokken werd hierbij weggeslingerd en veroorzaakte zware schade aan de brug. Alles bij elkaar was de ravage die bij de loop werd aangericht aanzienlijk. De Z.596 kwam nog even naar Oostende vooraleer naar de werf van Tille Scheepsbouw in Kootstertille (waar het schip werd gebouwd) te lopen om de opgelopen schade ongedaan te maken.

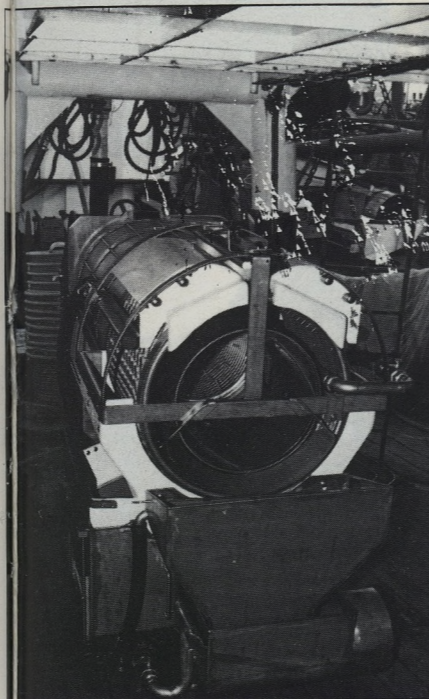
Zoals elders in dit nummer te lezen staat is de garnaal-aanvoer van de laatste weken beduidend ondermaats. Elke aanvoer bestaat slechts uit een paar honderd kilogram, zoals uit de foto genomen in de Oostendse vismijn op vrijdag 19 juli blijkt. De prijzen die de kopers moeten betalen liggen wel aan de hoge kant. Veel stelt de garnaalveiling in die omstandigheden niet voor aangezien ze doorgaans na enkele minuten is afgelopen.



de maand in beeld

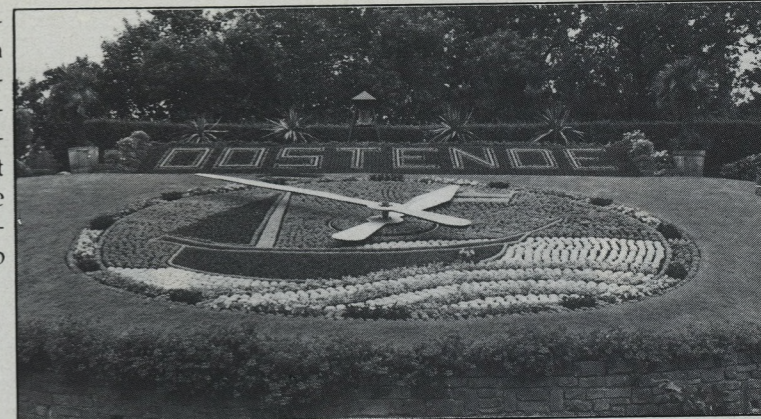


Tussen Boulogne en Dieppe viste de O.108 een vliegtuigschroef op. De driebladige schroef werd door de bemanning aan boord gehaald en naar de thuishaven gebracht. Schipper Marcel Torcq en zoonje Davy, Freddy Goderis, Eugene Daems en Brian Vandieren-donck poseren even bij de niet alledaagse vangst.

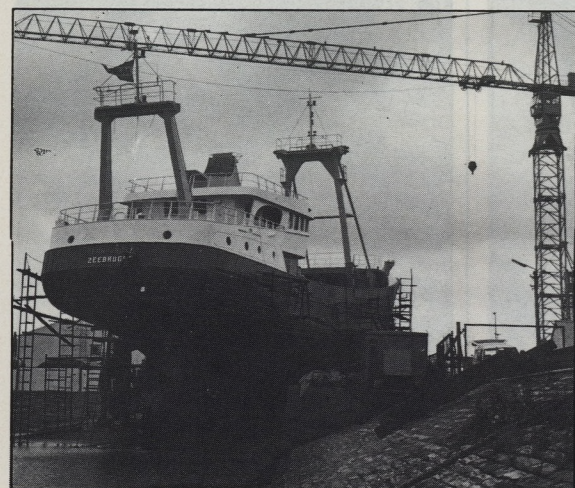


De garnaalvisser Z.582 Asannat heeft de modernste garnaalspoelmachine van Verburgh Holland laten installeren.

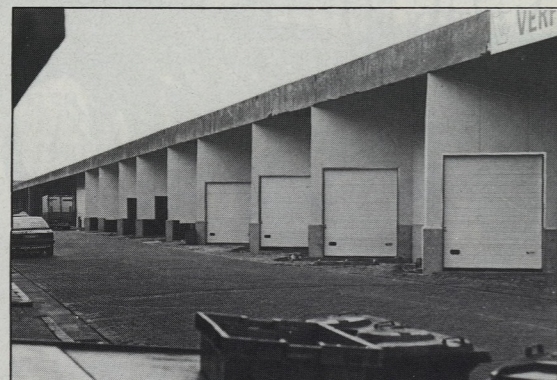
Een van de meest gefotografeerde plaatsen in Oostende is ongetwijfeld het bloemenuurwerk in het Leopoldpark. Dit jaar werd het thema van de zee en de visserij kleurrijk uitgewerkt met een zeilschip als blikvanger.



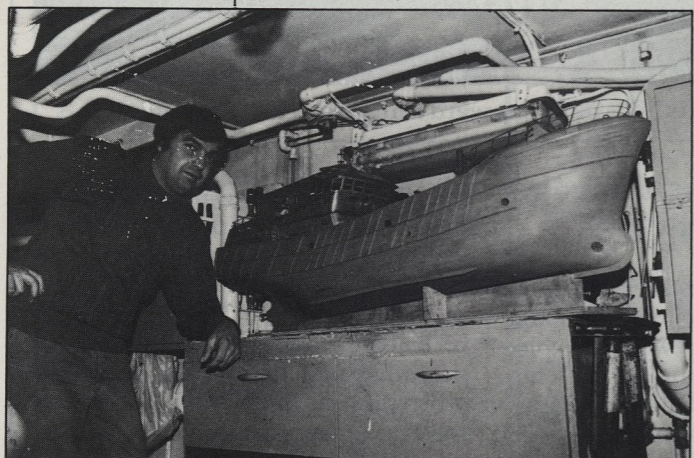
De Norma moest eigenlijk niet zo'n haast zetten achter de werken in de Oostendse havengeul nu bekend raakte dat de nieuwe jumboferry opnieuw vertraging heeft opgelopen. Het ponton werkte nochtans druk aan de plaatsing van rubberen matten op de bodem van uitgebaggerde vaargeul.



In de eerstkomende dagen wordt de nieuwe Z.99 Terra Nova te water gelaten. De bokkentreiler is een zusterschip van de vorig jaar in bedrijf genomen Z.321 Westhinder.

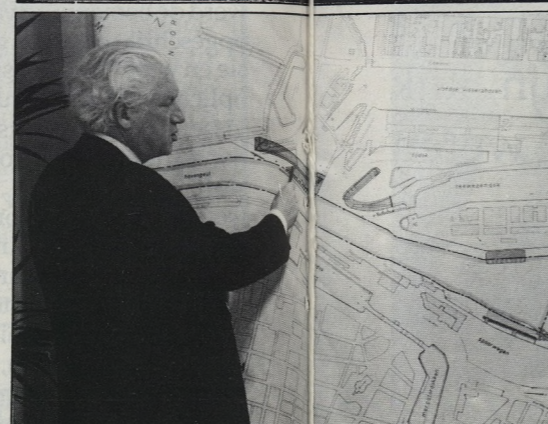
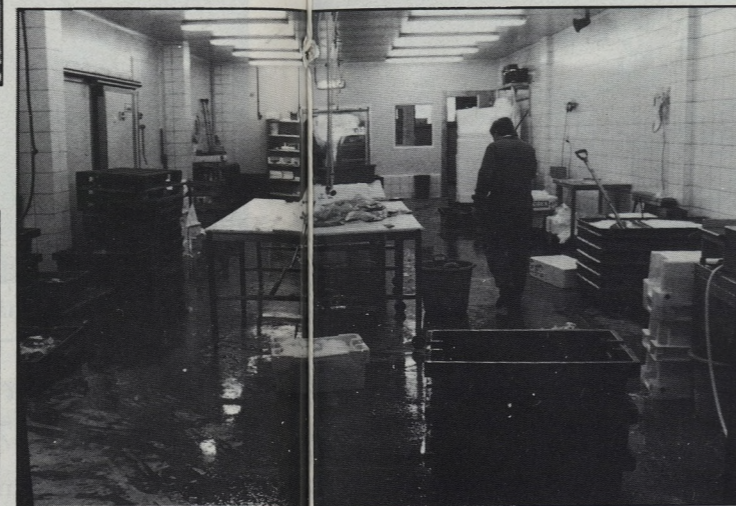


De Oostendse Haringhalle is onherkenbaar aan het worden. De nauwelijks nog gebruikte ruimte werd gedeeltelijk ingenomen door een zestal nieuwe pakhuizen.



Marc Vandewalle, samen met broer Jozef eigenaar van de B.65 Artevelde, vond een vrijetijdsbesteding om de dode uren aan boord te vullen. In de machinekamer werkt hij aan een schaalmodel van van de Z.54 De Bounty. Het wordt gebouwd op schaal 1/25ste.

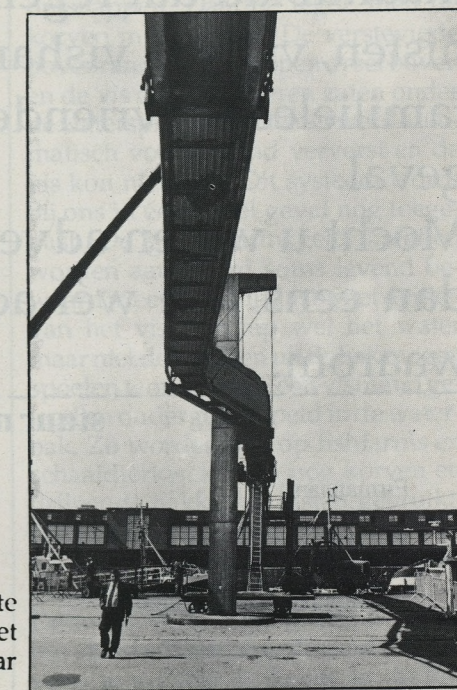
De O.274 Lucali heeft tijdens de visserij een vingerling (of *tambot*) van 52 kg opgevist. Het bronzen stuk is vermoedelijk meer dan 200 jaar oud en afkomstig van een zeilschip. Op zeilschepen was het gebruik van de vingerling een algemeen gebruik. Oorspronkelijk waren ze in hout, later in brons en ijzer. Meerdere vingerlingen waren aangebracht onder het achterkasteel van het schip als drager van het roer. De opstaande punt paste in een beugel waarmee het roer scharnierde.



Herman Verslype werd bevorderd tot inspecteur-generaal bij het departement Leefmilieu en Infrastructuur bij de administratie Waterinfrastructuur en het Zeewezen.



Strandvisserij bestaat nog. Je treft nog enkele amateurs aan te Mariakerke die hun netten uitelggen aan de laagwaterlijn. Of het allemaal mag en de netten in volle zomerseizoen geen gevaar opleveren is een ander paar mouwen.





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

Alles wat u steeds wilde weten, maar niet durfde vragen over...

Vismanden



Er was een tijd dat de visafslagen er vol mee stonden. (foto archief)



Thans zijn ze bijna uitsluitend onderwerp van folklore geworden. (foto archief)

VOORALEER ZE HELEMAAL uit ons bestaan verdwijnen, staan we nog even stil bij onze klassieke, uit wilgetwijgen gevlochten, vismanden: 'bennen' voor de Nieuwpoortenaars en Oostendenaars, 'bèjn' voor de Zeebrugse en Heistse vissers.

Van zodra de homo sapiens over enig motorisch vermogen beschikte, vlocht hij manden. Had iedere visser vroeger bij elke handeling een viskorf nodig, dan is die nu verdrongen door plastic manden, visbakken, sorteerinstallaties, rolbanden...

Grosso modo gebruikte men destijds in de visserij drie soorten vismanden:

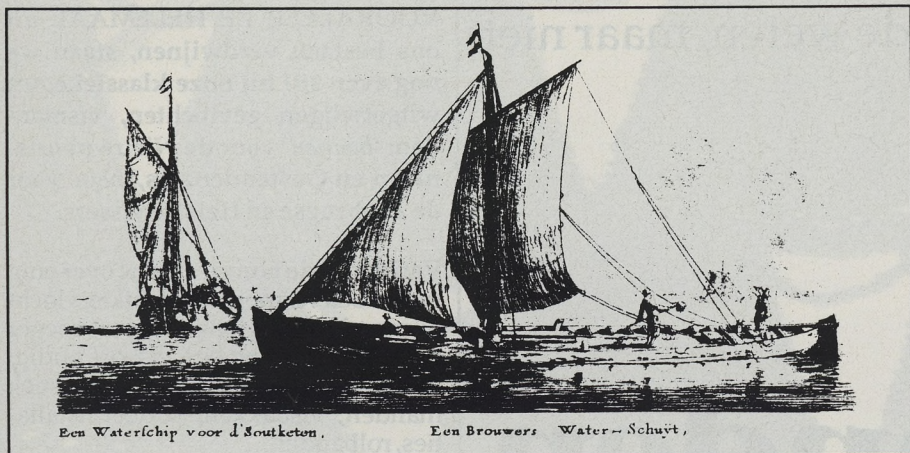
1. De 'luwe- of losbenne': was een grote stevige mand, hoofdzakelijk gebruikt op de IJslanders om grote pakken vis over te brengen van het ruim naar de loskade, om die vis daar te sorteren.

2. De 'mienebenne': werd hoofdzakelijk gebruikt om de te verkopen vis in de vismijn te etaleren. Ze bevatte meestal een afgewogen 50 kg vis.

3. Het 'schipsbentje': werd hoofdzakelijk op zee gebruikt, bij het behandelen van vis (guten, wassen, sorteren, in het ruim laten zakken). Vol bevatte het 'schipsbentje' ongeveer 30 kg vis.

De gevlochten vismand was een heel praktisch middel om vis in te leggen. Het slijm en overtollig smeltwater kon zowel langs de zijkant als onderaan weglekken. Nochtans hebben onze klassieke vismanden een heel andere oorsprong. Eerst deden ze dienst om vis, schaal- of weekdieren na de vangst in leven te houden zonder ze te laten ontsnappen. Daartoe legde men de korven in het water. De verstevigde bovenrand met de grepen dreef boven en de vis of schaaldieren zaten onder de waterspiegel. Het water werd automatisch voortdurend verversd en de vis kon niet weg. Dit systeem wordt bij ons in één enkel geval nog toegepast. De grote 'drinkgeld'-kreeften worden aan boord soms levend bewaard in een bak. Opdat bij het deinen van het vissersschip wel het water maar niet de kreeften uit de bak mogen spoelen worden ze in een vismand gelegd en ondergedompeld in de waterbak. Zo worden ook op fishfarms en schaaldierkwekerijen nog korven en drijvende bakken of kisten gebruikt. We heten ze 'kaar' of 'bun'. Ons dialectwoord benne is een verbastering van het woord 'bun'.

De bun is ontstaan vanuit de noodzaak om vis en schaaldieren levend (en dus vers) te vervoeren. Reeds in de Ro-



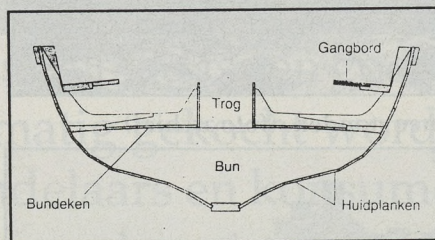
Het waterschip, waarmee men van in de vroege middeleeuwen letterlijk levend-verse vis vervoerde.

meinese tijd gebruikten Keltische stammen de bun. Uit die tijd opgegraven uitgeholde boomstammen met honderden gaatjes in de romp zijn aanwijzingen. Het middeleeuwse schip, de ventjager, had steeds drie bunkompartimenten. Dit veertien meter lange en vier meter brede schip was niet geschikt om te vissen, wel om over lange afstand levende vis te transporteren. De, tot in het begin van onze eeuw gebruikte, palingaak (18m lang en 5m breed) had vier bunkompartimenten. Gaten in de buik zorgden voor vers water.

Een typisch bunschip was het waterschip (zie afbeelding). Het was in gebruik van in de late middeleeuwen tot omstreeks 1830. Het zeilschip werd oorspronkelijk aangewend als vistransportschip, later als vissersvaartuig en op het laatst als sleper om grote schepen in droogdokken over ondiepten op rivieren en binnenzeeën te trekken. Tijdens troebele periodes werd het tevens ingezet als oorlogsschip. De vorm bleef al die tijd praktisch onveranderd. Het opgraven van een gaaf exemplaar

in 1975 leert ons veel over dit scheepstype. Het vaartuig werd gevonden tussen Harderwijk en Lelystad (Nederland) op de derde uit de Zuiderzee (Nu IJsselmeer) ontnomen polder, nl. Flevoland. Het vaartuig is 20 m lang, 6,5 m breed en moet 42 ton hebben gewogen. Wetenschappers ontdekten dat het schip omstreeks 1550 gebouwd is en vergaan in 1590.

Als vissersvaartuig had het waterschip een aantal interessante kenmerken. Onderaan de voorsteven bevond zich een loefbijter (cf. bulpsteven) en het had een rechtvallend gat (cf. wordt nu terug aangewend). Het viste met een kuilnet (cf. V-korre), dat achteraan



De bun werd afgedekt door een bundeken.

door twee bomen die opzij uitstaken (cf. boomkorvaartuig) werd opengehouden. Berekningen tonen aan dat het schip ruim zou voldoen aan de gestelde eisen voor een hedendaagse bokker.

Vooran het schip was een ruimte voor het opbergen van zeilen, netten, reservegerief en netvervaarders. Achteraan was de woonruimte. In het midden het visruim: een kompartiment met gaten in de scheepshuid waarin water kon binnenstromen en de vis levend werd bewaard, de bun dus.

De bun bestond uit twee gedeelten, van elkaar en de rest van het schip gescheiden door zware bunschotten. Het bunruim dekte men af met een bundeken (planken vloer). In 't midden was een trog (opening) waar de vis werd in- en uitgeschept.

In de moderne visserij komt het gebruik van een bun tot nieuw leven. Bij ons is het niet bekend en zover we weten in Nederland (tenzij we de mosselschepen als bunschepen katalogeren) ook niet verspreid. In landen zoals Frankrijk, Engeland, Ierland, Denemarken, IJsland, enz. zijn heel wat krabben- en kreeftenvissers en ook purse- en ankerseiners uitgerust met een bun, nu beter bekend onder het Frans-Engelse woord 'viviertank' om hun vangst levend en vers te houden. Daarnaast worden meer en meer vaartuigen uitgerust met een RSW-tank (Refrigerated Seawater) om hun vangst in ondergekoeld zeewater zo vers mogelijk, doch niet bevroren, op de markt te brengen.

....Of tot waar het denken aan onze antieke vismand ons brengt.

Laat dit een hommage zijn aan een object dat ons eeuwenlang van nut is geweest en nu ook door moderne technieken is achterhaald.

Daniël Pots.

LIFERAFT SERVICE CENTER

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 3648
FAX: 03/231 5765

reddingsvesten - reddingsboeien -
drijvende toestellen -
valschermsignalen - stakelichten -
man. o. boordlichten
noodzenders LOCAT - RADIO
BEACON

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)

S.K.B.



ERKEND SERVICE STATION

AFDELING KUST

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

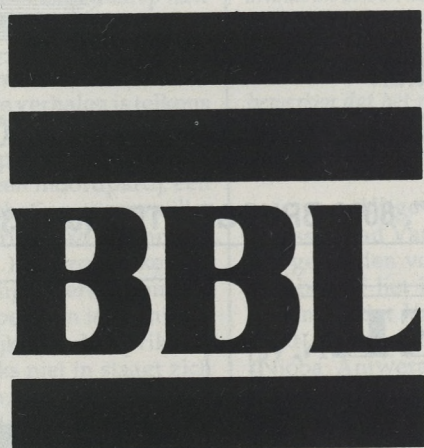
reddingsvloten: R.F.D. - ELLIOT -
VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG
- BOMBARD - AVON -
CALLEGARI - SERVAUX -
MITSUBISHI - SONIFORM
nazicht brandblusapparaten

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

Brevetten en getuigschriften

In het vorige nummer van HVB publiceerden we reeds de uitslagen van de Oostendse visserijscholen. Vandaag volgen nog Ibis, Heist en Nieuwpoort.

K.W. Ibis Bredene

Certificaat van scheepsleerjongen: Franky Dury, Stefaan Huys, Paul Vileyn, Serge Vleminck en Brian Wirdoeckt.

Getuigschrift van aspirant-schipper ter visserij, aanvullend getuigschrift bedrijfsbeheer, beperkt getuigschrift radiotelefonie: Steven Deruddere, Serge Loncke en Cliff Pieheyns. Het kwalifikatiegetuigschrift werd behaald door Steven Deruddere en Cliff Pieheyns.

Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs te Knokke-Heist

Certificaat scheepsleerjongen: Leslie Biliau, David Cattoor, Leslie De Cae, Davy Demeester, Frederik Demey, Jerry Dobbelaere, Dick D'Hondt, Steve Eyland, Chris Meyers, Frederik Rappé, Dimitri Soete, Glenn Vandewalle, Michaël Vandierendonck.

Getuigschrift aspirant-schipper ter kustvisserij: Marc Ackx, Curt Lagast, Benny Moeyaert, Marc Schultz en Nico Tetaert.

Getuigschrift aspirant-schipper ter visserij: Tino Amandels, Angelo Coudeville, Toni Demunter, Daniël Savels, Jürgen Savels, Kurt Vandenberghe, Frederik Van Der Veen.

Diploma schipper ter kustvisserij: Martin Danneels, Henri Goossens en Patrick Martony.

Diploma schipper ter visserij: Geert de Groote, Rik Desmedt, Alain Dierickx, Johan Janssens, Erwin Vandewalle, Stephan Van Den Herrewegen, Bart Vanhoeserlande, Antoine Vlietinck en Dirk Vlietinck. Brevet motorist ter kustvisserij: Marc Ackx, Christiaan Bil, Rik Calus, Steven Compernelle, Pol Despiegelaere, Benny Moeyaert, Jürgen Vandierendonck, Steven Van Hyfte en David Van Steenhuyze.

Brevet matroos-motorist ter visserij: Christiaan Bil, Rik Calus, Steve Compernelle, Jürgen Vandierendonck.

Brevet motorist ter visserij: Chris De Waegenare, Hans Rappé, Dennis Utterwulghé, Steven Van Hyfte en Robin Van Torre.

Brevet radiotelefonie: Jürgen Savels, Tony Demunter, Angelo Coudeville, Daniël Savels, Frederik Van Der Veen, Tino Amandels, Kurt Vandenberghe, Marc Ackx, Marc Schutz, Benny Moeyaert, Curt Lagast en Nico Tetaert.

Vrije visserijschool Nieuwpoort

Aspirant-schipper ter kustvisserij: Yoeri Louwe, Danny Ryckewaert, Donny Vanhollebeke en Tommy Vanhollebeke.

Scheepsleerjongen ter visserij: Bernd Baert, Douglas Mus, Christophe 't Jaeckx en Steve Verstraete.

Schipper ter visserij: Christiaan Ryckewaert.

Radiotelefonie: Yoery Louwe, Danny Ryckewaert, Donny Vanhollebeke, Christiaan Ryckewaert, Thierry Carpels en Frans Kenis.



STEDELIJKE ZEEVISSERISCHOOLO "JOHN BAUWENS"

Mercatorlaan 15 - 8400 Oostende
(tel: 059/704019)

Volledig kosteloos onderwijs:

- Technische afdeling: 4 leerjaren (Dek en Motoren)
- Beroepsafdeling: tweede graad (3de en 4de jaar Zeevisserij)

Ruime tussenkomsten van Oud-leerlingenbond in

- Verplaatsingskosten met openbaar vervoer
- Middagmaal
- Ontlenen van schoolboeken, enz...

Verblijf in internaat mogelijk

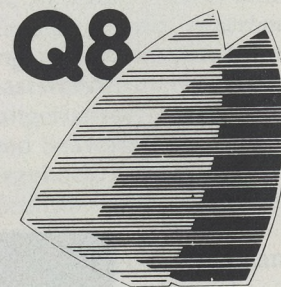
Nieuw: Opleiding stuurman **Baggervaart** (in Sociale Promotie)

Ruime toekomstmogelijkheden, ook buiten visserij (sleepdiensten, baggermaatschappijen, Zeemacht, motorenwerkplaatsen, garages...)

Inlichtingen en inschrijvingen:

***Vanaf 19 augustus, elke werkdag van 9-12 uur.**

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

VERHEYE JOEL N.V.

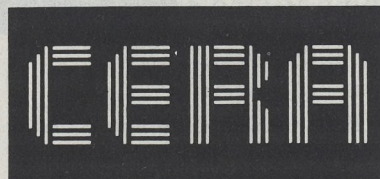
* Scheepsherstellingen

- * Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen
- * Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud
- * Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsoortemachines
- * Draai-, frees- en schaaferken
- * Alle las- en konstruktiewerken
- * Verhuring van telescopische kranen

Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij

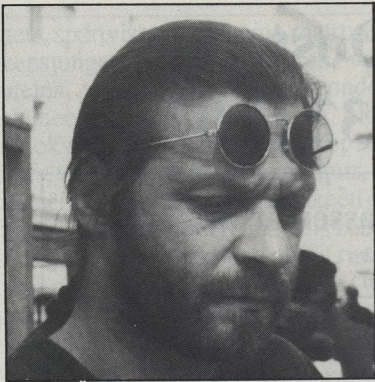
Burelen en werkplaats: Visserstraat 44 & Werfkaai 9-11 /
Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304
8380 Zeebrugge

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



Prozadebuut redakteur HVB: het komt, het komt!

De smaak van zeewater



Hoofdredakteur Vandekerckhove is in het kunstwereldje geen onbekende meer. Zijn schilderijen werden reeds in tal van steden over heel het land tentoongesteld

Maar ook de literaire aspiraties van Vandekerckhove bleven niet onopgemerkt. In 1988 lanceerde hij het literaire tijdschrift 'Vivaldi'. Dit tijdschrift (dat zoals dat past bij literaire tijdschriften slechts een kort leven beschoren was) gaf hem de impuls om met de schrijverij door te gaan. En toen één van zijn verhalen opgenomen werd in het kwalitatief heel sterke 'De Brakke Hond' was het ogenblik aangebroken om zijn werk onder de neus van een uitgever te duwen. De eerste die het manuscript te lezen kreeg was Julien Weverbergh, die positief reagerde: "U schrijft uitstekend en het gegeven is beslist niet banaal. Bovendien is uw boek boeiend en leest het snel." En verder: "... ik geloof dat u een goed en gaaf boek aankan... Ik zou graag wel eens een wat uitgebreidere tekst willen lezen, zo pakweg 120 à 140 pagina's, zo'n tekst waarop men het toverwoordje 'roman' kwijt kan."

De verhalen

Hoofdpersoon in de verhalen is telkens weer "de schrijver". Tegen wil en dank geraakt die keer op keer betrokken in vreemde affaires (een moordpartij, een drughandel, de uitbating van een illegaal café, de lancering van een onmogelijke uitvinding...); allemaal zaken die hem van zijn eigenlijke werk afhouden. Erg voor de hoofdpersoon is dat hij die affaires gemakkelijk kan doorprikken, maar er desondanks niet in slaagt zich eraan te onttrekken.

Het zal de lezer duidelijk zijn dat de verhalen het anekdotische overstijgen. Vandekerckhove schrijft niet alleen 'geestige' (humoristische, veelal ironische en soms sarcastische) vertellingen. Wie tussen de regels leest ziet dat het eigenlijk gaat over het konflikt tussen hét individu en dé maatschappij.

"Laat me met rust", zo schijnt de hoofdpersoon te roepen. "Laat me met rust, zodat ik mijn taak kan uitvoeren." Maar hoe luider hij roept, hoe meer volk er

komt kijken. En hoe meer volk er komt kijken, hoe minder de schrijver met rust gelaten wordt... en hoe luider hij dus om rust moet roepen. C'est la vie!

Invloeden

Wat heeft de redakteur aan het schrijven gezet? Eerst en vooral is er de invloed van Het Visserijblad geweest. Vandekerckhove: "Toen we Het Visserijblad overnamen hebben we rond het magazine een hele resem medewerkers gegroepeerd. Daar waren vlotte pennen bij. Mensen die al één en ander gepubliceerd hebben. Dat stimuleert. Je mag niet vergeten dat van de mensen die toen ploeg vormden er vier zijn die in het jongste jaar een stuk fictie geproduceerd hebben of zullen publiceren. (1)

Invloeden? Vandekerckhove zegt in de leer geweest te zijn bij de Franse schrijver Céline: "Hetgeen hij op het gebied van de stijl gedaan heeft, wil ook ik — maar dan op mijn manier — bereiken. Ik wil in de literatuur een gewone, menselijke taal gebruiken. Een taal die aansluit bij het leven in de jaren negentig. Ik gebruik geen literaire frases, ik schrijf zoals ik denk. Pas op, dat is niet zo eenvoudig. Daar moet aan gewerkt worden. Dat wordt gekneet en gekneet tot wanneer ik voel dat het er stáát." Verder is er nog Bukowski, de Amerikaanse schrijver-dronkaard. "Die man schrijft niet echt fictie. Hij heeft het alleen maar over de gang van zaken in het dagelijks leven. Hij zuipt en neukt en eet en slaapt. Hij schrijft dus over dingen die we allemaal doen en toch lees je die boeken in één ruk uit. Hij slaagt er dus in het alledaagse boeiend, zelfs mytisch, te maken. En zo is het toch? Een smid plooit ijzer, gaat er met de moker op te keer en brandt en last en het resultaat is veel méér dan een hoop verwrongen ijzer. Zo moet het er ook aan toegaan met verhalen. Je moet vertrekken van het alledaagse en je moet de zinnen zodanig bewerken dat het resultaat iets nieuw is, iets dat boven dat alledaagse uitstijgt. Dat heet *scheppen, mijnheer*"

Uitgeversperikelen

Intussen had Vandekerckhove een uitgever gevonden voor zijn verhalenbundel. Dat bedrijf liet inmiddels zoveel steken vallen (2) dat Vandekerckhove het kontrakt verbrak, de betreffende uitgeverij (Nioba Antwerpen/Amsterdam) in gebreke stelde en onderdak zocht bij de nieuwe uitgeverij Manga. Die beloofde het boek tegen einde september van dit jaar nog aan het publiek voor te stellen... en in de thuisstad Oostende van de schrijver een groots opgezette publieke voorstelling van het boek te organiseren.

Het boek van Vandekerckhove verkoopt intussen als verse vis. Het Visserijblad had bij de uitgever honderd exemplaren gereserveerd en daar hebben al evenveel lezers op ingetekend. Dus werd nog een stapel boeken besteld en ook daarop kan

vooringetekend worden door de som van 595,- B.F. over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad. De intekenaars kunnen hun genummerd en door de auteur gesigneerd exemplaar afhalen op de publieke voorstelling (einde september) of het zich laten toesturen. Het boek zal overigens zowel in Nederland als in België door 'Kritak' verdeeld worden en er in de boekhandels te koop zijn. Meer info bij Het Visserijblad 059/325559 of bij uitgeverij Manga (059/702816).

Edmond Volk

(1) 'Het zout van de zee' van auteur Leon Inghelbrecht bevat een selectie verhalen die ooit in HVB verschenen zijn en werd uitgegeven bij drukkerij-uitgeverij Het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30 Oostende. Het kan daar gekocht worden en het is eveneens beschikbaar in een aantal boekhandels aan de kust. Voor méér info: 059/321113.

'Twee bokalen' de roman van Roland Desnerck, oud-medewerker aan dit blad werd uitgegeven door de nieuwe Oostendse uitgeverij Manga en is te koop in elke boekhandel die naam waardig. Voor méér info: 059/235657 of Manga 059/702816.

'Stof van spiegels slaan', de poeziebundel van Frank Decerf komt nog dit jaar uit bij Nioba. Meer info op 059/508574.

Verder zijn er de publicisten Walter Debrock, Hugo Brutin... En dan hebben we het nog niet over het boek dat onze medewerker Jef Klausning binnenkort publiceert en dat een serieuze brok wetenschappelijk speurwerk brengt (zie ook elders in dit blad) over het fenomeen van het visserslied.

(2) Over de steken die de uitgever Nioba liet vallen (en over de streken die deze uitgever met zijn schrijvers uithaalt) is een speciaal nummer van het mini-tijdschriftje 'Write it Again Sam' verschenen. (Info 059/325559). Ook in de roman 'Het Kasteel' van Vandekerckhove die in mei '92 bij Manga verschijnt wordt het deksel van dat potje gelicht. (info over de roman 'Het Kasteel' tel Manga 059/702816).

Ja, ik wil voorintekenen

op

'de smaak van zeewater'

Naam:

Straat/nr

Stad/postnr

Ik betaal onmiddellijk d.m.v. overschrijving van 595,- B.F. op rekening 384-0596581-18 van HVB

Ik wacht tot de bundel verschenen is en betaal op de publieke voorstelling van het boek, waarop ik uitgenodigd word.

Bon terugsturen naar Het Visserijblad, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

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 - EUKOTTERS -
GARNAALVISSERIJ)
- * TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN
(kwaliteit MONOFIL ORANJE 0,50 mm)
- * KORRETOUWEN STALEN KABELS
- * ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK



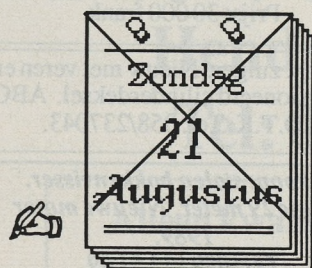
snelle service & voordelige tarieven

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 | |

KALENDER



AUGUSTUS

- 2 Visserijfolkoremarkt in het Visserijmuseum, Oostduinkerke (vanaf 18 uur) - elke vrijdagavond in augustus
- 9-10 Visserijdagen in Colijnsplaat (NI)
- 10-11 Visserijdagen in Breskens (NI)
- 14 "Morgenwandeling" naar Zeebrugse vismijn en bijwonen garnalenverkoop (Heldenplein, 7 u.)
- 13-17 Visserijdagen in Katwijk (NI)
- 15 Processie O.L. Vrouw Ster der Zee in Heist (10 u.)
- 15 Zeewijding en vlootparade in Heist (Heldenplein, 11 u.)
- 24 "Dag van de Nederlandse Zeevisserij" in Vlissingen (NI)
- 24-25 Mossel feesten in Philippine (NI)
- 26 "Newlyn Fish Festival" in Newlyn (GB)
- 27-30 "Larvi '91", symposium rond vis- en schaaldierenkultuur in Gent (laboratorium voor aquakultuur, Rijksuniversiteit)
- 28-31 Visserijdagen in Harlingen (NI)
- 30-3.9 Visserijdagen in Wieringen (NI)

30-1.9 "Cruise '91", maritiem weekeinde in Oostende

SEPTEMBER

- 3-8 "Hiswa", internationale watersportbeurs in Amsterdam (NI.)
- 1-3 Visserijdagen in Wieringen (NI)
- 6 "Nacht der Oostendse Havens" op de Seastar in Oostende (Oostendse Havengemeenschap)
- 6-8 "Fish '91", internationale visserijbeurs in Jyväskylä (Finland)
- 10-15 "Vigo '91", internationale visserbeurs in Vigo (Spanje)
- 11-15 "Salon International de la Pêche" in Lorient (Fr.)
- 13-14 "Fishing Co-Operatives Exhibition" in Anstruther-Fife (Schotl.)
- 15 "Oostende Maritiem": Open Monumentendag in Oostende
- 17-20 "Transcaldia", maritieme beurs in Antwerpen (Bouwcentrum)

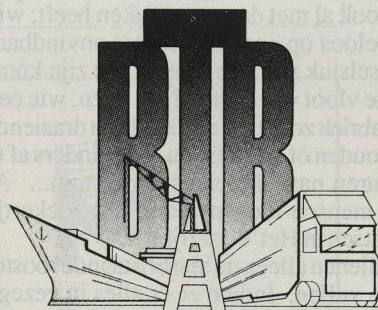
OKTOBER

- 4-5 "Fishwest 91", visserijbeurs in Westpoint - Exeter (GB)
- 6-9 "International Seafood Conference" in Luxemburg
- 12-17 "Anuga 91", World Food Market, Koln Messe in Keulen

NOVEMBER

- 4-5 "Satnav Seminar - NAV 91", internationale conferentie en tentoonstelling over satellietnavigatie in Church House, Westminster, Londen
- 7-11 "Atlantic Fishing '91", visserijbeurs in Matosinos (Portugal)

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.)

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
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

Ondernemen Ondernemer Onderneming

Drie woorden, één wereld.

De geavanceerde wereld van de NMKN:
een onderneming in dienst van de onderne-
mingen.

Met een vermaarde juridische, fiscale en finan-
ciële know-how. Met het dynamisch beheer
van een privé-onderneming. Met de onafhan-
kelijkheid van een openbare bankier.

Kortom, de ideale financiële partner van elke
dynamische onderneming. Dus ook de uwe.
Contacteer daarom vandaag nog ons Net voor
Ondernemingen. Dan merkt u zo dat wij het
nooit bij woorden laten.

NMKN



Samen maken wij uw projecten waar.
02/214.15.23

zee & liefde in het volkslied (1)

EEN NIEUWE RUBRIEK in HVB, waarin Jef Klausning zijn voyeuristisch licht werpt op twee zaken die ons zeer nauw aan het hart liggen: de liefde en de zee in al hun schakeringen.

TOT IN HET BEGIN van deze eeuw gebeurde het, zoals het toen door gebrek aan communicatiemiddelen wel meer voorkwam, dat een vaartuig "over tijd was", waarmee "vermist" bedoeld werd, en men het ergste vreesde. Nadat men dan gedurende een bepaalde periode geen nieuws had gekregen, noch over het schip, noch over de bemanning, werd verondersteld dat het vaartuig met man en muis vergaan was en werd een plechtige dienst gehouden tot zielelafenis van de opvarenden die niet meer zouden terugkeren. Het gebeurde ook wel eens dat de bemanning gered was geworden en onverwachts kwam opdagen, tot grote vreugde van de visserijgemeenschap.

Een dergelijk geval, dat zich voerde in november van het jaar 1888, vormde het onderwerp van een marktlied dat in zijn tijd zeer verspreid werd en nog lang na de gebeurtenissen gezongen werd. Tot zelfs in 1958 kon ik het nog op verschillende plaatsen langs onze kust optekenen. Waaruit kan opgemaakt worden hoezeer de mensen gefascineerd waren door de zee, die voor velen de betekenis had van het grote avontuur, het geheimzinnige, het onberekenbare, het mysterieuze.

Het avontuur van Romanus en Blondina

Romanus en Blondina uit het volkslied beleefden een gelijkaardig avontuur als de "zes visschers van Oostende" uit 1888.

Romanus, een eenvoudige jongen, beminde de rijke Blondina, maar mocht haar niet huwen en daarom besloten ze samen te vluchten naar Amerika. Het schip verging in een verschrikkelijk onweer. Maar als bij mirakel werden de twee geliefden gered. Ze kwamen aan in Amerika, bleven er lang genoeg om twee kinderen te verwekken, en besloten dan terug te keren naar Amiens, hun geboorteplaats. Ze waren er van over-

tuidg dat wanneer de ouders van Blondina zouden zien van welke schattige kinderen ze opa en oma geworden waren, ze wel spoedig tot andere gedachten zouden komen en zich niet meer verzetten tegen het huwelijk van hun dochter met Romanus.

De twee komen met hun kinderen te Amiens, bieden zich aan in het ouderlijk huis van Blondina aan en vragen om Mijnheer en Madame te spreken. Ze komen zeer ongelegen, zegt de huisknecht: ze zijn naar de kerk om de zieledienst bij te wonen voor hun dochter die op zee is omgekomen. En hier sluiten we aan bij het (echt gebeurde) verhaal van de zes vissers van Oostende die onverwacht terugkeren naar Oostende "nadat ze waren begraven". Bij de vissers werd de zieledienst gehouden enkele weken na het vermoedelijke onheil. Voor Blondina heeft men nog een tijdje gewacht, precies zoveel maanden als er nodig zijn om twee kinderen in leven te brengen.

Maar ook hier is het "einde goed, alles goed"; de ouders zijn verheugd hun dochter terug te zien en ook Romanus mag binnenkomen: wellicht heeft hij gedurende zijn verblijf in Amerika voldoende geld en goed bijeengegaard om als volwaardig schoonzoon te kunnen aangenomen worden

Vrijen en beminnen

In talrijke liederen waarin het gaat over het op zee blijven van zeelieden of hun onverwachte thuiskomst, ging het om gehuwde zeelieden of vissers, die in de meeste gevallen vader waren van (veel) kinderen, waarvan de dichter/volkszanger dan gretig gebruik maakte om het dramatische effect van zijn produkten ten top te drijven.

Vrijende paartjes waren ook dankbare onderwerpen in het liederenrepertoire van onze (over)-grootouders. En hier konden dan allerlei combinaties voorkomen waardoor we een overzicht krijgen van wat men toen dacht over vrijen, liefde en ware huwelijkstrouw van de zeelieden...

Alle mogelijke toestanden, behalve deze van de bedrogen meisjes, werden in deze liederen bezongen. Dat ik geen bedrogen meisjes bij de zeelieden gevonden heb bewijst nog niet dat onze vrijende zeelieden en hun liefjes niet over al hun normale gevoelens beschikten. We mogen evenwel veronderstellen dat alles op zijn

pootjes terecht kwam. Maar ondanks de vele liederen over vissers of zeelieden die niet terugkeerden van zee, heb ik er nergens een gevonden over een meisje dat was blijven zitten met een "plat kind" (zoals ze te Oostende zeggen) van een visser of van een zeeman.

Er werd wel af en toe gezinspeeld op al te hartstochtelijke zeelieden, zoals bij de matrozen van de mailboten Oostende/Dover die er maar op los vrijden en waarbij het tenslotte "tegen hun schenen" is gewaaid.

Dit werd dan als volgt beschreven in de laatste strofe van het lied dat waarschijnlijk uit het café-chantant répertoire van Oostende komt en dat een echt Oostends onderwerp behandelt, waarmee ik niet bedoel het bedriegen van meisjes, die zich maar al te gemakkelijk geven aan de mannen van "den dienst", mannen met een vaste job en die met "veel of weinig volk mee, toch zeker zijn van hun pree" Maar waarmee weer de aandacht willen op trekken dat ik dit geval de "liefde" langs de twee kanten was gekomen, hoewel dan met andere gevoelens en andere bedoelingen.

Zo gaat het dan vermanend voor de "malegastjes" in dit Oostendse lied:

*Nog een woordje dat ik spreken moet,
Als ge niet getrouwd zijt, zie wat je doet*

*Want veel matrozen zijn gekloot
Van te doen een harde stoot*

Twee maanden nadien weten zij het ook

*Dan zeggen zij "het is van mij toch niet
Dat gij gekomen zijt al in 't verdriet"*

*Maar 't meisje gaat naar de bureau
En zegt tegen de directeur: "Ik ben alzo..."*

Alle maanden vijftien frank, 't is een cadeau.

En van de vrouwelijke kant bekeken was het te begrijpen ook: de meisjes werden in het refrein zelfs sterk aangemaand om uit te kijken naar een zeeman "met een vaste positie" die alle maanden een vaste pree neergeteld krijgt:

*'t is een malegast
pakt hem vast!*

En 't is op die manier dat het dan gebeurde..

Klausning Jef
(vervolgt)

Een blunder van formaat!



De stroomtreiler H.241 'Gull'. De H.756 'Crane' was een bijna identiek vaartuig. Na de beschieting in 1904 doorstond de 'Gull' de traumatische W.O.I, en zonk uiteindelijk in december 1922... op de Doggerbank.

IN HET MAGAZINE The Illustrated London News, verscheen op 29 oktober 1904 een ietwat bizar verhaal, dat in onze oren ongeloofwaardig klinkt maar toch diepe sporen heeft nagelaten op de maritieme geschiedenis van het Hullse vissershaven.

Wegens een ruzie over het bezit van een aantal eilandjes en een stuk schiereiland zijn Rusland en Japan in staat van oorlog. Op zaterdag 22 oktober 1904 is een gedeelte van de Baltische vloot van de Russische zeemacht op kruisvaart in de Noordzee. Onder het tsarenregime is Rusland een bevriend land en is het bezoek aan Europese wateren dus normaal.

Op de Doggerbank zijn heel wat Britse treilers aan het vissen. Vooral de vaartuigen van de te Hull geregistreerde Gamecockvloot van te Manchester wonende reders is er bedrijvig. De Doggerbank is op dat tijdstip hun geliefkoosde visgrond.

Ze halen er veel kabeljauw boven. Op de Russische oorlogsschepen zijn een aantal jonge officieren gemuteerd. Ze zijn pas afgestudeerd van de militaire school. Ze lopen voor het eerst wacht en op de 'Survoroff' staan een aantal jonge onervaren adelborsten in de ochtendschemering over de Noordzee te staren. Er waait een lichte bries die nevelslierten over het deinende water jaagt. De drang om hun job goed te doen, het bewust zijn van hun verantwoordelijkheid en de alerte sfeer wegens de oorlogstoestand, spannen hun zenuwen tot het uiterste. Plots ontwaart een leerling-officier de vissende treilers. De spanning zal er wel de oorzaak van zijn dat hij luid alarm slaat, met de melding dat een groep Japanse torpedoboten het smal-deel nadert. Omdat ze wegens de perikelen met Japan op alles voorbereid zijn, nemen de oorlogsschepen in de vuurlinie het alarm over en beginnen ze de Engelse treilers te beschieten. De Doggerbank wordt een chaotisch toneel. Onthutste bemanningen weten

niet wat er gebeurt en schippers zoeken een vrije ruimte om zich uit de vuurzone te kunnen verwijderen. De meeste treilers winden of kappen het net en zoeken hun heil in de vlucht.

Plots wordt de H.756 'Crane' door een voltreffer geraakt op het achterschip. Er zijn doden en gewonden. De 'Crane' gaat met het achterschip dieper in het water liggen. Na de ontploffing wendend drie schippers het roer naar het onfortuinlijke vissersvaartuig. Ze naderen zo dicht als ze het veilig achten en zetten hun reddingsboten over boord om de bemanning van de 'Crane' op te halen. Onder intense beschietingen en afgetaast door zoeklichten vanop de oorlogsschepen blijft de H.241 'Gull' tussen de Russische vaartuigen en de roeiboten meevaren om te voorkomen dat de boten geraakt worden.

Terwijl de, pas één jaar voordien gebouwde, Crane langzaam achterover helt en zinkt nemen de redders hun ongedeerde, gekwetste en dode kameraden in de boten. Met de 'Gull' als dekmantel roeien de vissers terug naar hun respectievelijke treilers. Intussen zien meer ervaren Russische officieren de vergissing in en wordt de beschieting stopgezet.

na de vraag of er nog hulp kan geboden worden druipt de Russen af.

We kunnen ons gemakkelijk een schuimbekkende admiraal voor de geest halen die de leerling-officieren terug naar de militaire school stuurt.

De heroïsche daden van de 'Gull' en de reddende bemanningen werden in de visserskroegen langs de Britse kust nog lang na de feiten in geuren en kleuren naverteld.

Van schepen, van mensen en van de zee

NA ZIJN VERBLIJF in Pweto vertrekt luitenant Goor naar het Tanganyka-meer. Hij laat de postachter o.l.v. stuurman Vanhyfte. De vangsten worden bewerkt, gerookt, gezouten, gedroogd en verkocht zowel aan inlanders als aan blanken. Weinig vissoorten zijn evenwel geveerd door blanken, de tilapia valt meest in de smaak en zal veel later trouwens ook in Europa te vinden zijn niet enkel ingevoerd maar ook gekweekt, o.a. in het lauwe koelwater van sommige kerncentrales.

Er wordt geleverd aan de openbare macht, de missies. De Oostendenaars zijn er blijkbaar in geslaagd een produkt te leveren dat aan de smaak van de bevolking voldoet. Het is waar dat vis eten voor de neger geen kalvarieberg is. Op een houtvuurtje wordt het visje gekookt in een sausje van ajuin, tomaten en pilipili, blaadjes van lengalena en een heerlijke bukari. Een feest! De inlander kent de voedings-evolutie van de blanke niet die in vele gevallen aan vis een muffe geur van boetedoening geeft die nog uit de vasten stamt. Eens was vis voedsel voor lijken en voer voor armen.

Zij die vis als voedsel niet in hun hart dragen steunen op twee vooroordelen: vis stinken er zitten graten in! De visreuk komt evenwel uit een eeuw die nog geen snelvervoer noch koelsystemen kende. Verder hebben roze doornen, pruimen hebben pitten en ... vis heeft graten. Zo simpel is dat.

In ieder geval hebben de vissers en de handelaars in de streek een ernstige konkurrent gekregen, de re-

sultaten van de Ibiszending overtreffen de verwachtingen. Het visrijke gebied van de Luapula-Moëro zal nog een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van de streek. Duizenden arbeiders uit de kopermijnen van Lubumbashi en van de spoorweg houden er de smaak van de zee aan over.

Het blijft niet bij de Ibisekspeditie alleen. In 1911 wordt de Belgische geleerde Stappers op wetenschappelijke zending naar de Moëro en het Tanganyka-meer gestuurd. De industriële mogelijkheden trekken de aandacht nu de strijd tegen de slavenhandelaars, die hier duidelijke sporen achtergelaten hebben, geluwd is.

Stappers maakte onder de vakkundige leiding van prof Gilson van het zeewetenschappelijk instituut te Oostende, kennis met methoden en technieken voor de exploratie van de zee.

Gedurende zijn tweejarig verblijf in Kongo gaat zijn aandacht naar de studie van het milieu, de scheikundige samenstelling van het water, temperatuur en diepte en de natuur van de bodem. De planktonschelpen boeien hem danig dat hij er verscheidene werken over schrijft.

Hij maakt de eerste dieptekaart van de Moëro en doet ontelbare peilingen in het Tanganyka-meer.

Tijdens de oorlog is Stappers militair geneesheer in Kales waar hij op 33-jarige leeftijd overlijdt. Het lot gaf hem zelfs niet de tijd om wijs te worden. Er gebeurt zoveel in een mensenleven dat een dreun kan geven al was het maar de adem van de jeugd of onbelangrijke dingen die het bestaan, lot of goddelijke 'bestiering', een oor aannaaien Pweto, het zonnige verblijf van Schoolmeesters en Vanhyfte, ziet heel

wat figuren opdoemen de een al anders gemotiveerd dan de andere. Wat zet mensen ertoe aan naar het hart van nergens te trekken waar weliswaar onder de donkerblauwe hemelkoepel het betoverende zuiderkruis schittert maar waar de pokkenepidemie hele dorpen uitroeit en de gevreesde zwartwaterkoorts 'waarover Homeros al sprak' hoogtij viert?

Er is in Pweto een Deens artillerieofficier die aan het hoofd staat van de post en zich als levensdoel stelt een einde te maken aan de smokkel van ivoor. Er is de Belg de Morvan belast met wetenschappelijk onderzoek en de grote duivel Adonis, geneesheer, die de sterrenkunde beoefent terwijl de Morvan, infanterist, de zieken behandelt.

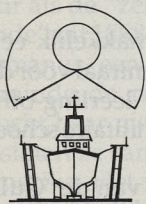
"Pleasures newlsy found are sweet" zei Woodsworth.

En dan is er nog dat Duitse kleine mannetje, de zeekapitein Furst, die kraait bij schipbreuk en een ontstellend zuipvermogen heeft. Hij voert het bevel over de schoener "Storms" die met enkele prauwen, rottend in de moerassen, de hele Kongolese vloot vertegenwoordigt. Een stel fanatiekers van de nacht die spot met wat men comfort noemt en die zich enkel thuis voelt waar 't leven broeit.

Joseph Conrad omschreef zijn reis naar het heart of darkness honderd jaar geleden als de verwezenlijking van een jongensdroom.

Lin

Vervolgt.



UITBATING SLIPWAY ZEEBRUGGE

INDIMEC

SCHEEPSHERSTELLINGEN

Kielbankstraat 1/B — 8380 Zeebrugge — Tel. 050-54.41.89 — Fax. 050-54.71.49

Nieuwe aanpak:

- flexibele werktijd
- week end service
- werkplaats naast slipway
- kaai bij Borlim nv Prins Filipisdok

Dienstverlening:

- plaatwerk averijen
- schroefassen en bussen
- roeren en roerkoningen
- motorinbouw en revisie
- houtwerk/schilderwerk

Raadpleeg ons:

- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service

Aandelenverkoop CMB

De Compagnie Maritime Belge is opnieuw Belgisch. Door de aandelenverkoop van de Generale Maatschappij aan de financiële holding Almabo NV valt de rederij buiten de controle van de Franse Compagnie de Suez, hoofdaandeelhouder van de Generale. De Generale Maatschappij bezat de helft van de CMB-aandelen. Alhlers en Gevaert hadden samen een kwart van de aandelen in portefeuille, terwijl het overige vierde in privé-handen zit. De nieuwe CMB-hoofdaandeelhouder Almabo is tevens de moedermaatschappij van de rederij Exmar NV die met een zeventigtal eigen of gehuurde schepen opereert in de trampvaart (vloeibaar gas, droge lading, petroleumprodukten). Voorzitter van de raad van bestuur en van het directiecomité van Almabo is Philippe Saverys, broer van directeur-generaal van de CMB-groep Jacques Saverys.

Vorig jaar maakte de CMB een gekonsolideerde omzet van 51,3 miljard of 17 procent meer dan het jaar voordien. De nettowinst viel terug van 2,64 miljard in '89 tot 1,13 miljard

vorig jaar. De nieuwe eigenaar van CMB wil een beperkte meerderheid van 55 % van de aandelen in eigen handen houden. Momenteel beheert de Saverys-groep 78 procent van het maatschappelijk kapitaal. Almabo-Exmar wil de beursnotering CMB-aandeel wel behouden.

Panamakanaal breder

Het plan om het Panamakanaal op het smalste gedeelte te verbreden werd door de *Panama Canal Commission* goedgekeurd. Door de verbreding van de zogenaamde Gaillard Cut zal de dagelijkse capaciteit van de 81 km lange verbinding tussende Atlantische en de Stille Oceaan met vier tot zes schepen toenemen. De werken worden begin volgend jaar aangevat en moeten in 2005 voltooid zijn. De aanpassingswerken zullen 200 miljoen dollar kosten.

Goed gevuld orderboek voor Nederlandse scheepswerven

De Nederlandse scheepswerven hebben de laatste jaren goed geboerd. De scheepsbouwindustrie heeft de

produktie van nieuwbouwschepen vorig jaar zelfs verdubbeld. Begin vorig jaar waren nog 144 grote eenheden in bestelling ter waarde van 40 tot 43 miljard frank. De *Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie* ziet de toekomst echter minder rooskleurig. Dat wordt toegeschreven aan de stagnerende wereld economie en de prijzenslag op de grote routes.

Ultimate containerschepen

Op de Japanse scheepswerf Mitsubishi Heavy Industries in Kobe werd het eerste in een reeks van vijf zgn. ultimate containerschepen voor de Nederlandse transportgroep Nedlloyd te water gelaten. De schepen hebben een lengte van 266 meter, een breedte van 32,24 meter, lopen 21 knopen op kruissnelheid en zijn voorzien van een doorlopend containergeleidingssysteem vanuit de ruimen tot vier lagen deklading. Het probleem van het verankeren van bovendeckse containers is daarmee opgelost. De vrachtkapaciteit van de nieuwe schepen bedraagt 3.568 teu.

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

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

De Laatste Vuurtorenwachter



ONDER LEIDING VAN de terzake meest bevoegde HVB-medewerker, nl. Jef Klausning (*) heeft de redactie van dit onnavolgbare blad zich gebogen over de aloude, edoch nog steeds onopgeloste, vraag: *bestaan ze nu echt of bestaan ze nu helemaal niet?*

Om tot een definitief antwoord te komen dat alle spekulaties, vertellingen, geruchten en insinuaties even definitief de kop indrukt heeft dr. Prof. Jef Klausning een spoedvergadering belegd waarop hij aan de hand van oude teksten en liederen het bestaan ervan wel degelijk vermoedde. Alhoewel er geen acht gegeven werd op de bewering van de hoofdredakteur als zou hij er ééntje in huis hebben kwam de vergadering tot de konklusie dat het de moeite loont om het probleem nader te onderzoeken. Direktilid Crabeels formuleerde het als volgt: *'Als de redactie het opportuun vindt om papier — en dus bomen — op te offeren aan een zo onbenullig objekt als daar zijn vismanden, dan moet ze (de redactie) consequent zijn en ook een deel van haar energie steken in deze voor de mensheid levensbelangrijke vraag: BESTAAN ZE ECHT OF BESTAAN ZE NIET! Uiteraard zeg ik dit onder uitdrukkelijk voorbehoud*

van alle rechten en middelen. Overigens zit er een dikke kans in dat ze wel degelijk bestaan en dat daar dus een flinke stuiver aan verdiend kan worden.' Einde citaat.

Voorzitter Versluys zat erbij alsof het hem allemaal niet veel kon schelen, maar bij de laatste zin van zijn kompaan Crabeels waren er wel degelijk lichtflitsen in zijn ogen te ontwaren.

Gesterkt door zoveel enthousiasme (lees winstbejag) togen de redakteurs gw en Marc Loy onmiddellijk op pad en kijk hun werk had resultaat. Volgende maand kunnen we reeds een foto van Marc Loy publiceren, waar hij (wel of niet) in het gezelschap van een authentiek exemplaar gekiekt werd. Over twee maanden hopen we dan het fotomateriaal van gw te laten zien dat ons definitief uitsluitsel kan geven op de, wij kunnen het niet genoeg herhalen, levensbelangrijke vraag: *bestaan ze nu echt of bestaan ze helemaal niet?*

Vissers en ander varende volk dat er ooit mee mocht gekonfronteerd zijn, reders die verhalen gehoord hebben van schippers die een exemplaar in de netten zouden aangetroffen hebben kunnen steeds terecht in de Laatste Vuurtoren, waar ze vragen naar De Laatste Vuurtorenwachter. Dank bij voorraad voor uw medewerking. (vervolgt)

(*) J. Klausning schreef hierover o.a. het essaye Sirena Dugong (uitgave eigen beheer) en verschillende artikels in De Stoeten Ostendenoare.

Handvul controleweegschaal voor verpakkingen

Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert...

Standaard

- 4 programmeerbare produktgeheugens.
- Ledbar, onder-, correct- en overgewicht met verschillende kleuren.
- Akoestisch signaal bij correctgewicht.
- Telfunctie voor het aantal verpakkingen.
- Geheugenfunctie voor produktregistratie.
- Vervaardigd overeenkomstig de regels van het IJkwezen.

Opties

- Computer aansluiting voor data systeem, max. 100 weegschalen.
- Printer met printeraansturing voor max. 8 weegschalen.
- 2 weegbereiken in één controleweegschaal.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee
Telefoon 01718 - 207 00 - Telex 39454 rijn nl - Telefax 01718 - 323 19



Van Rijn B.V. is lid van de wereldwijd opererende Siersema Groep

Het Groot Oostendsch Liedtboek

Wie nog niet intekende op het "Groot Liedtboek" van onzemedewerker Jef Klausning, moet zich haasten wil hij van de voorkeursprijs genieten..

Tot 1 september is deze prijs 1.850,- B.F. Nadien is het onherroepelijk 2.095 frank.

Rekening waarop kan gestort worden: Jef Klausning, 384/0031137/84 met vermelding Liedboek.

Het boek bevat 365 liederen en deuntjes van/over Oostende, waarvan meer dan de helft met de muzieknotatie. Dezer liederen gaan over de periode te beginnen met het Beleg van Oostende tot en met Lucy Loes. Er zijn liederen bij van Lucy Monti, Bertino, Jan Van Wulpen en zoveel andere bekende en minder bekende zangers en dichters.

De historische liederen gaan over het beleg van Oostende, het verdriet van de Oostendse meisjes bij het vertrek van de Spaanse vloot uit de havenstad, de kapers, de Franse en Oostenrijkse bezetting.

Een hoofdstuk met liedjes over straten en pleinen van de stad, o.a. de Kortestraat, het Hazegras. Verder over de Oostendaars, de Oostendse meisjes en vrouwen, en enkele over zeer bekende Oostendenaars.

Een hoofdstuk behandelt liederen over de visserij, o.m. over de vis-

seropstand in 1887, rampen, de staking in 1920. Er zijn de liedjes uit de café chantants en de danszalen van het oude Oostende, kinderliedjes.

Liedjes voor karnaval, de foor, sintenakloaj en sinte Maarten. Liedjes die me'n in gezelschap zingt: Stierman Leeze, de Rischantang, Lange Tjes.

De liederen van de Oostendse verenigingen krijgen een afzonderlijk hoofdstuk waarbij speciaal nadruk wordt gelegd op het voetbal: A.S.O. en V.G.O.

Verder zijn er liedjes over wat men in een badstad als Oostende kan beleven. En de politieke liederen, moordliederen, (Margariet Cheyns) liederen over rampen te Oostende. Over de Oostendse walvissen en tenslotte over de lotelingen, de burgerwacht en de kazerne van het derde linieregiment

Liederen die vader of moeder vroeger zongen, of liedjes die men gekend en wellicht al vergeten heeft.

De moeite waard

Voeg daarbij de tabellen met titels, beginregels en trefwoorden en een uitgebreide bibliografie

Een zeer verzorgde uitgave, in linnen gebonden, bij de 700 bladzijden, en een stofwikkelt in kleur.

Zeker de moeite waard, ook voor de niet-Oostendenaars

Scheepsvievers op heterdaad betrapt

Twee Oostendse jongeren van 17 en 19 jaar werden in de Oostendse vissershaven op heterdaad betrapt toen zij een diefstal pleegden op een vissersvaartuig. Tijdens een huiszoeking kwam de rijkswacht nog gestolen goederen van andere vaartuigen op het spoor. Het tweetal bekende onder meer diefstallen aan boord van de Z.50, Z.70, Z.105 en N.709.

Het duo werd betrapt toen zijn op de scheepswerf IdP inbraken op de drooggezette Z.96. Het tweetal had het vooral gemunt op sigaretten, alcohol, videocassette's, radio's en televisietoestellen. De meerderjarige dief werd ter beschikking van het parket van Brugge gesteld. Vermoedelijk was hij in de voorbije weken bij een tiental diefstallen betrokken.

Opleiding visdetailhandelaar

Het Vormingsinstituut Oostende start opnieuw met een reeks programma's 'visdetailhandel'.

In het bedrijfstechnisch gedeelte gaat de nodige aandacht naar de praktijk. Naast het visbewerken en fileren gaat de aandacht vooral naar de bereiding van verse vis, het maken van koude schotels, menuleer, bijhorende wijnkennis, enz...

De warenkennis, het commercieel beleid, de publiciteit, reglementeringen, bedrijfsuitrustingen en de specifieke handelstechniek komen eveneens ruim aan bod. Vermeldenswaard is dat dit de enige opleiding is in Vlaanderen die zich specifiek richt tot de visdetailhandel.

Inlichtingen in het Vormingsinstituut, Centrum Oostende, Jungblutlaan, 28400 Oostende. of telefonisch 059/70 67 37, vraag naar Jan Hostijn.

Bemanningslid van N.40 op tweede reis omgekomen

In het Bristol Kanaal ter hoogte van Lundy Island is matroos Pieter Vanhove bij een zware zee in het water terecht gekomen. Hulp kon niet meer baten toen een reddingshelikopter van kustwacht van Swansea de drenkeling oppikte. Voor de 29-jarige man was het pas zijn tweede reis als visser en pas de eerste keer aan boord van de N.40 Ravelingen. Voordien maakte het slachtoffer al een reis mee aan boord van de Z.507 Desiré. Op 3 juli vertrok de N.40 in Oostende en op 5 juli vernam vader Fernand Vanhove van visserijalmoezenier Corneillie het overlijden van zijn zoon. Omdat er een onderzoek liep naar de omstandigheden waarin de Oostendenaar om het leven kwam werd zowel door de Britse als door de Belgische gerechtelijke autoriteiten beslag gelegd op het stoffelijk overschot. De visser werd pas op zaterdag 27 juli in Oostende ten grave gedragen.

Lijk Duinkerke visser

Op zaterdagmiddag 20 juli stootte een zeiljacht ter hoogte van de zandbank Westdiep op een stoffelijk overschot. De Oostendse zeevaartpolitie bracht het in gevorderde staat van ontbinding verkerend lijk aan wal. Het lichaam werd geïdentificeerd als Hervé Thierry, een 25-jarige Duinkerke visser en opvarende van het vissersvaartuig Remi-Mathie dat op 3 juni in het Kanaal gezonken is.

De redactie van HVB zoekt volgende boeken:

-De Oesterbanken van Oostende (H. Desmedt, 1951)

-Brozen's Anny (Karel Jonckheere)

-Zee- en Visschersvolk op Vlaanderens kust (Gaston Duribreux)

-De Fokke (Jos Dhondt)

-Schetsen uit het vischmijnbedrijf (Jos Dhondt)

Aanbieden ter redactie, H. Baels-kaai 2, Oostende (tel. 059-32.55.59 of 50.51.95)

Te Koop: vissersvaartuig met visvergunning voor nieuwbouw Eurokotter tot 300 pk, de complete nv van de Z472 inbegrepen. Inl: 050 / 54 78 36 of Fax 050 / 54 71 94.

In onze bekende reeks: 'rare kwasten':

leven & streven van...
Arthur
Van Schendel

VAN ALLE ZEEVERHALEN die wij gelezen hebben is 'Het fregatschip Johanna Maria' ons het meest bijgebleven. Het is een boek dat vele kwaliteiten in zich verenigt. Enerzijds is het een gave zeerman, waarin het gevecht met de natuur, het leven aan boord en het zeemansleven in het algemeen op een prachtige manier beschreven worden, maar het boek is veel meer dan dat. Hartsucht, idealisme, bezitterigheid, vervreemding... Alle zaken die een mens groot én klein maken komen er aan bod en dat wordt dan nog gecentraliseerd in het hoofdpersonage Jacob Brouwer, de scheepstimmerman die maar één doel heeft: eigenaar worden van het schip, dat zijn leven is.

Een zwerver

ARTHUR VAN SCHENDEL werd in 1874 in het verre Batavia (toen Nederlands Indië) geboren. Als vader met pensioen gaat komt het gezin zich in Haarlem vestigen.

Deze eerste zinnen laten vermoeden dat alles er zou kunnen op uitdraaien dat de jonge Arthur een onbekommerd provinciaal leventje zal opbouwen. Niets is echter minder waar. Als vader sterft begint het gezin een rusteloze tocht door Nederland. De tenten worden achtereenvolgens opgeslagen in Haarlem, Den Haag, Amsterdam, Den Haag, Apeldoorn, Haarlem en Amsterdam. Deze verhuiswoede heeft zijn weerslag op het leven van de jonge Van Schendel. Niet alleen komt er van studeren niet veel in huis, maar het brengt ook met zich mee dat de latere schrijver zich nooit ergens echt zal thuisvoelen.

Uiteraard heeft zo iets ook een invloed op het oeuvre van de man. In heel veel verhalen wordt een zwerver ten tonele gevoerd ('Dianora', 'Rose Angélique', 'Merona, een Edelman'...) en meestal heeft dat zwerven iets te maken met onrust. Overigens hebben veel van die zwerversboeken de tand des tijds niet doorstaan. Verhalen als 'Een zwerver verliefd' (1904) en 'Een zwerver verdwaald' (1907) kan je alleen nog maar waarderen als je ze leest in een ijskoud café, terwijl het buiten (al maanden) regent, en dan nog op het moment dat je hond gestorven is, je lief je heeft laten zitten en je tot de konklusie komt dat je niet eens geld genoeg op zak hebt om je koffie te betalen (Het is trouwens op zo'n moment dat ik die verhalen gelezen heb; ik kan het dus weten).

Maar goed. Van Schendel is een kind van zijn tijd en de romantiek viert hoogtij. Intussen moet er wel gezorgd worden voor brood op de plank en Van Schendel aanvaardt de betrekking van leraar Frans op een Engelse grammar school. Hij blijft o.a. een tijdje in Londen, komt in maart 1899 naar Nederland terug, om kort daarop nogmaals naar Engeland te vertrekken. Als hij het Engels machtig is legt hij een examen af en dat stelt hem in staat leraar Engels te worden... in Haarlem. In 1902 huwt hij, in Engeland alweer, met Bertha Zimmerman. De innerlijke onrust die hem achtervolgt blijkt uit een groot aantal korte verblijven in Engeland en Wales. Toch worden het een paar gelukkige huwelijksjaren, al te spoedig beëindigd door de ziekte van zijn vrouw en van zijn jongste kind. Het gezin Van Schendel moet genezing zoeken in Denemarken, waar het jongste van de twee kinderen overlijdt. Van Schendel komt terug naar Nederland en daar overlijdt Bertha, in 1905, te Doorn.

Hij hertrouwt in 1908 met Ernie de Boer en vindt enkele jaren rust in het Gelderse dorpje Ede. Dit betrekkelijk langdurig verblijf (1908-1920) wordt slechts onderbroken door een voetreis samen met een vriend naar het Schwarzwald (1909), door een reisje naar Stratford on Avon, een ander naar Spanje en ten slotte eentje naar Palestina.

Tot 1920 heeft die aangename tijd te Ede geduurd. Annie moet (ook al voor haar gezondheid) de winter in het zuiden doorbrengen en dit wordt de — welkome — gelegenheid om het oude zwerversleven weer op te nemen. Het gezin verhuist naar het zonnige Italië. Een groot gedeelte van

het jaar wordt in en om Firenze doorgebracht. Wanneer zoon en dochter hun middelbare studies achter de rug hebben vestigen de Van Schendels zich te Meudon (Frankrijk), van waaruit de Sorbonne (waar de zoon kunstgeschiedenis wil studeren) gemakkelijker te bereiken is. Zes jaar later zijn de studies van de kinderen beëindigd en gaat het weer richting Italië (Sestri Levante). Het is 1939 wanneer de familie terugkeert naar Amsterdam en om de oorlog te ontlopen dan maar terug inpakt voor Italië. Pas in oktober 1945 kan Van Schendel naar Amsterdam terugkeren, waar hij in 1946 overlijdt. (Misschien verhuist hij dan naar de hemel, maar over die dingen hebben wij zo onze twijfels.)

Het fregatschip Johanna Maria

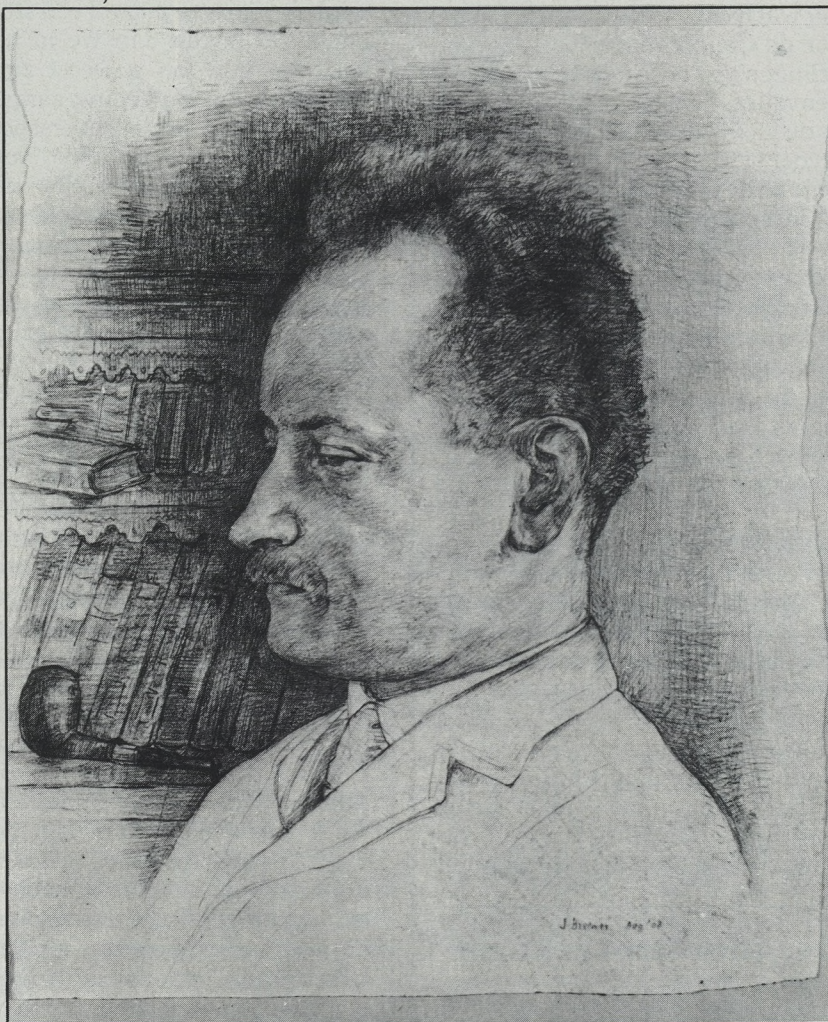
WIE IN DE boeken van Van Schendel op zoek gaat naar een 'gewoon' mens zal van een kale reis terugkeren. De hoofdpersonen hebben allemaal wel één of ander vreemd 'verlangen': een vernietigend liefdesverlangen of een heel aparte godsdienstzin, met een onberekenbaar schuldgevoel.

Daarnaast is het natuurlijk 'het zwerfen'. De figuren die Van Schendel ten tonele voert hebben niet alleen geen 'zittend gat', ze hebben ook zoiets als een ondefinieerbaar heimwee dat hen steeds maar voortdrijft.

'Het fregatschip...' vertoont alle kenmerken van het werk van Van Schendel. Het *verlangen* van de scheepstimmerman Jacob Brouwer om eigenaar te worden van het schip waarop hij heel zijn leven gediend heeft is vreemd en dwaas. De man zet er al zijn krachten voor in; hij slooft zich af voor een ouder wordend schip dat voor niets meer kan worden gebruikt.

Brouwer is natuurlijk ook een *zwerfer*. Hij 'volgt' als het ware zijn schip en volgt daarbij terzelfdertijd zijn irrationele gevoelens.

Van Schendel verwerkt dat onwezenlijke gegeven op een meesterlijke manier. Naarmate het boek vordert is het niet meer duidelijk wie de hoofdpersoon is: is het de scheepstimmerman of is het het schip zelf? Het is immers het schip dat Brouwer domineert en niet andersom. De Johanna Maria blijft waardevol, ook al is ze tegen het einde van generlei economisch belang meer. Door die bijzondere waarde krijgt het schip iets menselijks.



Arthur Van schendel, naar een tekening door Jopie Bremer, 1908

Brouwer heeft er nooit aan gedacht te huwen. In heel het boek wordt daar geen woord aan ver-sleten. Het schip is voor hem zijn thuis, zijn gezin. Er valt ook iets voor te zeggen dat het zijn vrouw zou kunnen zijn, want de enige vrouw die Brouwer aan de wal had kunnen houden was zijn lievelingszuster (die wellicht niet toevallig Johanna heet) en die komt te sterven. Vanaf dat moment is er niets meer dat hem bindt.

Uiteindelijk slaagt Brouwer erin het schip te kopen. Het ligt zinloos aan de kaai. De mensen die er voorbijkomen zeggen: "een zeilschip, de oude tijd."

Heeft Brouwer zijn slag thuisgehaald? Dat is niet zo meteen duidelijk. Hij heeft weliswaar het schip gekocht, maar zowel hij als het schip zijn oud en versleten. Op een dag klimt hij in de mast om iets te repareren en hij valt uit de mars. Enkele dagen later overlijdt hij.

Ofte: alle hoop is ijdel.

Flor Vandekerckhove

Toch geen veilplicht?

Het debat over het al of niet invoeren van een veilplicht kwam vorig jaar op gang na de eerste uitspraken van de nieuwe visserijminister Bukman. Een meerderheid in de Tweede Kamer was gewonnen voor de invoering van een algemene veilplicht, terwijl Bukman meer heil zag in een intensieve zeedagenregeling. Bukman sputterde tegen maar toonde zich bereid "een verkenning" uit te voeren. De Tweede Kamer - bij monde van de Vaste Kamercommissie voor Visserij - vindt nu dat met het invoeren van een veilplicht beter wordt gewacht. Nu de besprekingen over een nieuw Gemeenschappelijk EG-Visserijbeleid na '92 voor de deur staan krijgt minister Bukman eerst de kans een zeedagenregeling uit te werken ter vervanging van het in Nederland gehanteerde individuele kwotasysteem.

Maar er is meer. Vanaf deze juli is Bukman voorzitter van de Raad van EG-visserijministers. Hij is dan ook goed geplaatst om met de andere lidstaten van gedachten te wisselen over de perspectieven die een zeedagenregeling kan bieden. Na een vroegere bijeenkomst van de visserijministers lieten zijn kollega's al weten niet te geloven in een zeedagenregeling als middel om de overcapaciteit weg te werken.

Geld voor oorlogstuig

De Nederlandse vissers strijken opnieuw een vergoeding op voor opgeveste explosieven uit beide wereldoorlogen. De overheid stelt een jaarbedrag van 100.000 gulden beschikbaar. De herinvoering van de nieuwe explosievenregeling kwam er vooral onder druk van de Zeeuwse visserijgemeenten. Bijna twee jaar geleden werd de vergoeding (toen 1.000 gulden per opgeveste bom) afgeschaft met het gevolg dat vissers de explosieven gewoon weer overboord zetten.

Volgens de nieuwe regeling krijgt de bemanning nu 400 gulden voor het eerste opgeveste tuig en 100 gulden voor elk bijkomend specimen in dezelfde week. Per schip wordt jaarlijks niet meer dan 5.000 gulden uitbetaald. Hiermee wil men voorkomen dat de vissers een lukratieve bommenjacht ontketenen. De vergoeding wordt alleen uitgekeerd voor vangsten binnen de Nederlandse visserijzone aan in het Nederlands visserijregister geregistreerde schepen die onmiddellijk

na het opvissen de Kustwacht op de hoogte brengen.

De Nederlandse overheid zal de vissers ook een betere voorlichting verschaffen omtrent de gevaren die verbonden zijn aan het manipuleren van explosieven.

Rekordbesommingen

De Nederlandse visveilingen boeken halfweg het jaar uitzonderlijk goede resultaten. Over de eerste zes maanden kreeg de gemeentelijke visafslag van Urk wel 200 ton minder vis te verwerken, maar het goede prijsniveau zorgde voor een omzetting. De totale besomming liep op tot 104 miljoen gulden. Dat gebeurde nooit eerder zo vroeg op het jaar.

De Gemeentelijke Visafslag van Goedereede haalde reeds 15 miljoen meer op een omzet van 55 miljoen gulden en ook Vlissingen zag de halfjaaronzet met 4,5 miljoen stijgen tot 29 miljoen gulden. Zelfs de omzet in Colijnsplaat ging met twintig procent de hoogte in. In Breskens viel vielen de cijfers dan weer wat terug.

Voor de Coöperatieve visafslag van Harlingen was het eerste halfjaar geen tegenvaller. Een aanzienlijke stijging van de kabeljauw- (302 ton) en tongaanvoer (1.222 ton) en een lichte aangroei van de schol aanlandingen (4.428 ton) leverden een totale besomming van 44,7 miljoen gulden op. Volgens de directie heeft de hoge opbrengst natuurlijk te maken met de betere scholprijzen maar ook met de verbetering van de los- en aanlegfaciliteiten door de aanleg van enkele nieuwe steigers. Harlingen profiteert ook van de omschakeling van de Duitse garnalvissers die nu op tong en schol jagen.

In IJmuiden werd ook al aanzienlijk meer omzet geboekt. Met een besomming van 61,5 miljoen gulden lag het cijfer al tien miljoen gulden hoger dan vorig jaar. De buitenlandse vaartuigen namen 4,6 miljoen gulden voor hun rekening.

Ook bij de Interprovinciale Visafslag in Lauwersoog, de coöperatieve afslag in Den Helder en Den Oever lag de omzet hoger dan vorig jaar. In Scheveningen bleef het bij een status quo.

Geen onrust over kwota

In Nederland maakt men zich nog geen al te grote zorgen over leeggeveste kwota. Na het verstrijken van eerste halfjaar is het kabeljauwkwotum nog

maar voor één derde procent benut. Dit is een gevolg van de strenge kistenregeling voor de rond- en boomkorvissers. Ook de tong- en scholkwota zijn nog niet direct aan uitputting toe. Het scholkwotum is nog maar voor 40 procent opgevest. Wat de tong betreft is de toegewezen hoeveelheid reeds iets meer dan de helft benut. Als de tongvangsten in de tweede jaarhelft beter lopen dan wordt het einde van het jaar niet gehaald vrees het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten.

Eerste mosselen duur betaald

De eerste schelpdieren uit de Waddenzee brachten op de mosselveiling in Yerseke prijzen op van 226 tot 333 gulden of 40 tot 60 frank per mosselton (100 kg). Het staat dan ook buiten kijf dat de winkelprijs deze maand een stuk hoger zal liggen dan we in het verleden gewoon geweest zijn. Omdat de op de veiling aangeboden Waddenmosselen eerst nog een paar weken moeten verwateren zijn ze in de mosselhandel pas vanaf 2 augustus beschikbaar. De flink uit de kluiten gewassen Waddenmossel zullen niettegenstaande de prijszigheid hun bestemming niet ontlopen. Gezien de verwachte geringe binnenlandse aanvoer op 400.000 mosselton wordt geraamd zijn de zwartblauwe tweekleppigen niet voor een alledaagse schotel weggelegd. Ze zullen er niet minder om smaken.

De eerste aanvoer voor de veiling bestond uit 10.000 mosselton. Dat is op zich reeds een aanzienlijk gedeelte van de Waddenvoorraad, die naar schatting hooguit 70.000 mosselton bedraagt. In de binnenzee bevatten alleen nog de percelen onder Terschelling voldoende konsumptiemosselen. Andere kweekgronden zijn getroffen door storm of leeggegeten door eidereenden. Nu al hebben tachtig procent van de kwekers die nog over mosselen op het Wad beschikken voorbereidingen getroffen om hun schelpdieren nu al te verkopen.

Pierre Verbeke



IN VERZAMELAARSKRINGEN TE Oostende zegt de naam Pierre Verbeke nog wel iets, vaag; maar elders is zijn naam en faam weggedeemsterd.

Toch is hij een waardevol, traditioneel marineschilder uit interbellum en vijftiger jaren die het herontdekken waard is door verzamelaars met behoudsgezinde smaak.

Pierre Verbeke werd geboren te Oostende op 30 september 1895 als zoon van Henri Berbeke & Maria-Leontina De Kegel.

Zijn artistieke studies deed hij eerst bij Henri Permeke te Oostende en daarna aan de Academies van Brugge en Antwerpen. Te Antwerpen was Juliaan De Vriendt zijn professor. Hij vervolmaakte zijn opleiding te Parijs.

Pierre Verbeke huwde Marthe Van Hoecke en kreeg een zoon, Yves;

Te Oostende woonde hij Kerkstraat 45 niet ver van Gustaaf Sorel dus.

Hij overleed te Oostende op 26 februari, na ongesteld te zijn geworden achter het stuur van zijn wagen en een ongeval te hebben veroorzaakt.

Pierre Verbeke liet zich meestal inspireren door de zee, de haven, het vissersleven; ook wel door het Vlaamse landschap;

Zijn stijl bleef figuratief maar met een moderne toets.

Hij stelde zijn werken tentoon in tal van grote steden, zo ondermeer te Antwerpen, Brussel, Luxemburg, Parijs & Zürich

Van 20 december 1934 tot 8 januari 1935 deed hij samen met de kunstenaars James Ensor, Eugene-Achille Gerbosch, Ninette & Félix Labisse, L. Poppe, Jean Ryckoort, Antione Schyrgens, Marthe Velle, Gusto Leys, & Léon Verbeke mee aan het 52° Salon in de toen bekende Oostendse galerij "Studio" onder het motto "Le Petit Tableau"

Zijn inzendingen droegen de volgende titels: "Barques- Nieuport", "Sloepen-Nieuwpoort", "Lage tij" & "Petite ferme- Ostende".

In 1952 nam hij deel aan een salon van de Oostendse kunstkring met 2 "marines", 2 "vissers", "Vissersjongen", "Garnaalvissers" & "Kustlandschap"

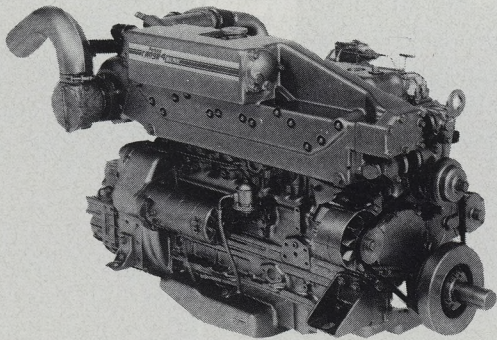
In augustus-september 1955 nam hij deel aan de tentoonstelling 'Ensor - Permeke - Spilliaert & de Ostendse schilderkunst' in het casino-Kursaal met één werk: 'Le mousse', nl. een kop van een jonge visser.

Nobert Hostyn

(Met dank aan galerij Teniers, Oostende, voor de foto)

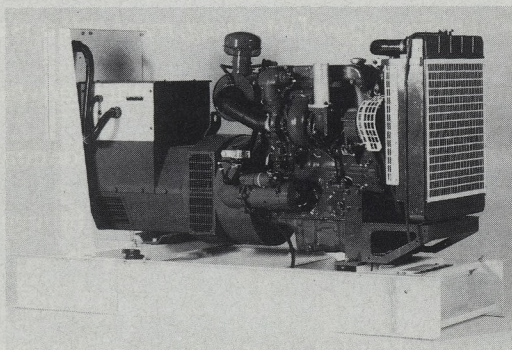
 **Perkins**

Scheepsdieselmotoren



PERAMA	20 - 25 - 30 - 35 PK
PRIMA	50 - 60 - 80 PK
4.236	80 PK
6.354.4	120 - 150 - 185 - 220 PK
GARDNER	150 - 200 - 250 - 300 PK

Generatorsets



- met radiator of warmtewisselaar
- vermogens tussen 5 en 1600 kVA

Hunter n.v.

St. Bernardsesteenweg 858 - 864
B - 2660 Hoboken - Antwerpen
Tel. 03 - 827 39 70 Fax 03 - 828 49 23

Verkooppunten :
Diesel Service, Zeebrugge Tel. 050 - 54 51 78
IDP, Oostende Tel. 059 - 32 06 13

IJSLAND

België: 1.350 ton in '90

ONZE DRIE overgebleven IJslanders visten vorig jaar slechts 1.350 ton van de toegelaten 4.400 ton vis op in de IJslandse wateren. Het bilateraal akkoord tussen België en IJsland dateert echter uit 1975 toen er nog twaalf Oostendse treilers op IJsland voeren. Naast ons land beschikken alleen de vissers uit Far-Oer over vangstmogelijkheden binnen de IJslandse 200-mijlszone. Ze mogen jaarlijks 9.000 ton ophalen, waarvan niet meer dan 1.500 ton kabeljauw en 450 ton Groenlandse heilbot, maar geraken niet eens aan 2.000 ton.

Volgens een IJslands rapport vertegenwoordigt de 4.400 ton van België en de 9.000 ton van Far-Oer een veilwaarde van ongeveer 600 miljoen frank, waarvan slechts één vierde wordt benut.

IERLAND

Spaanse vaartuigen ongewenst

DE IRISH *Fishermen's Organisation (IFO)* wil dat er strenger wordt opgetreden tegen de overtredingen van ongeveer 200 Ierse en Britse vissersvaartuigen die onder Spaanse vlag opereren in Ierse wateren. De IFO vindt de beschermingsmaatregelen die bij wet voorzien zijn ontoereikend. De vissersbond heeft dan ook voorstellen uitgewerkt die een wetsaanpassing en de invoering van een Europees controlesysteem inhouden. Volgens de IFO bedrijven de Spaanse vaartuigen illegale visserij binnen de EG-zone die 200 mijl ver reikt en nauw aansluit op de Spaanse zone. Voor de Ierse autoriteiten is het een onmogelijke zaak om al die vaartuigen in het oog te houden. Het feit dat de vaartuigen om de haverklap van vlag veranderen maakt de hele zaak er niet gemakkelijker op.

DENEMARKEN

Tongvisserij gesloten

DE DEENSE visserij op Noordzeetong werd door de Europese autoriteiten gesloten omdat de toegewezen hoeveelheid is opgevist. Meer dan de helft van het Deense tongkwotum zit in de Ices-gebieden II en IV (1.030 van de 1.725 ton).

PORTUGAL

Satellietcontrole

PORTUGAL IS weldra in staat om dag en nacht de 16.000 vaartuigen te volgen die zich in haar viswateren bevinden. In Lissabon werd hiervoor een computercentrum uitgerust met het Sificap-systeem waarbij een satelliet alle scheepsbewegingen op de monitor zichtbaar maakt. De computers beschikken over databanken waarin alle gegevens over de Portugese én buitenlandse vaartuigen aanwezig zijn. Het controlecentrum staat in verbinding met de 27 visserijwachtschepen en drie vliegtuigen die kunnen optreden indien nodig. Aan de opbouw van het systeem en de opleiding van het personeel werd twee jaar gewerkt. De helft van de kosten werden door de Europese Gemeenschap gedragen.

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.

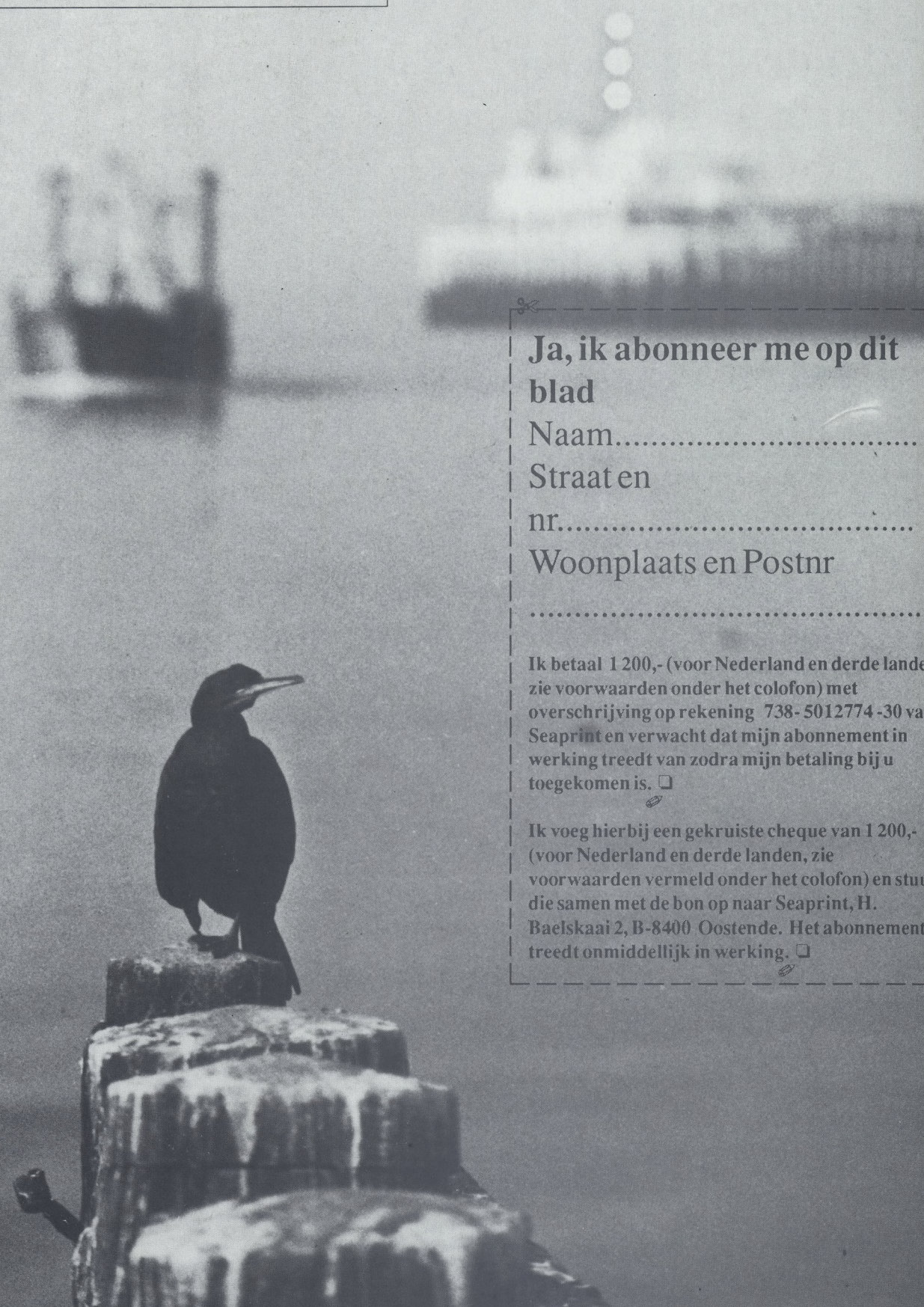
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER

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 werk- en 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.