



HVB

HET VISSERIJBLAD

59 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 1 - 1 jan. 1992 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE
REDERS TER VISSERIJ
HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

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

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

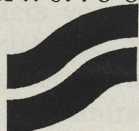
REDAKTIERAAD: Marc Loy,
Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters

REDAKTIESEKRETARIAAT: Linette Minne
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. Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

ISSN: 0776-6912



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2

8400 OOSTENDE

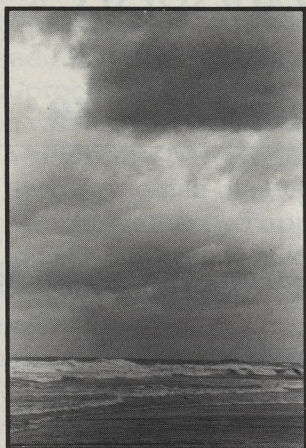
Tel: 059/ 32 55 59

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,- BÉF) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding: abo HVB. Steunabonnementen: 2 000,- Bèf/jaar.

Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: FRF 324; Germany DEM 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.



editoriaal

1992! HET JAAR waarover iedereen het al jààren heeft. 1992! Het einde van het oude Europa. 1992! Het jaar van de waarheid.

Sommigen vinden al dat geroep sterk overdreven, zij zijn de mening toegedaan dat het allemaal zo'n vaart niet loopt. Ze hebben ongelijk!

De EEG legt een keurslijf over de deelstaten. De verordeningen en wetten zijn — zelfs door specialisten — welhaast niet meer bij te houden. Hetgeen vandaag nog regel is kan morgen al onwettelijk zijn.

En er is meer dan dat!

De burger — de visser inclusief — voelt zijn greep op de besluitvorming lossen. Het wordt allemaal op zeer hoog niveau besproken en beslist. De verantwoordelijken lijken al hun energie te steken in structuren waarop jan-met-de-pet geen vat meer heeft. Het contact met de bevolking gaat de mist in en zit verscholen achter een web van kleine lettertjes. Dat is allemaal niet erg bevorderlijk voor het engagement van de burger, voor de democratie, voor het scheppen van vertrouwen in de toekomst.

En in het kielzog van al dat spitstechnokratisch geharrewar wordt de burger meegesleurd, en hij grijpt daarbij naar alles wat maar houvast kan bieden. Dat houvast zal in veel gevallen een strohalm blijken te zijn.

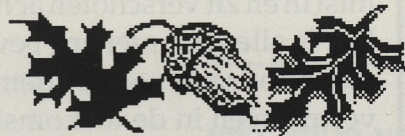
Sommigen zijn hard op zoek naar de mazen in het net van de besluitvorming. Tussen twee regeringen door, zelfs tussen twee besluiten door, proberen ze hun slag te slaan. En voor één enkele dag behoren ze weer bij de winnaars. Anderen gaan op zoek naar zondebokken: de politici, de 'Hollanders', de vreemdelingen... Zij, zij denken alleen maar bij de winnaars te zijn. Nog anderen hopen dat er toverformules bestaan: sluit die vismijn en maak er een pretpark van; zoiets.

De enige oplossing die vruchten afwerpt ligt in een grotere betrokkenheid van elk van ons bij het maatschappelijk gebeuren. De burgers moeten een stapje hoger op de ladder gaan staan en de politici en de technokraten... die moeten een flinke stap naar beneden zetten.

Dit is geen idealistisch gezwam. Het is een noodzakelijke maatregel om dit land, deze gemeenschap — en onze sektor — draaiende te houden.

Flor Vandekerckhove

**Wij wensen
onze klanten
en alle lezers een
voorspoedig 1992**



Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

nieuwjaarswensen

premier

Het is voor mij een aangename gewoonte geworden om via Het Visserijblad een nieuwjaarsboodschap te richten tot de zeevissers en hun familieleden.

De visserijen het vissersleven zijn onlosmakelijk verbonden met onze Belgische kust. Niet alleen is de visserijsector één van de grote economische slagaders voor de gehele kuststreek, we kunnen ook niet voorbijgaan aan de aantrekkingskracht die deze sector uitoefent op de duizenden toeristen uit binnen- en buitenland



Naast de toeristische troeven die de zeevisserij biedt, is zij echter vooral economisch van niet te onderschatten belang. Daarom dienen belangrijke inspanningen geleverd om de visserij leefbaar te houden. De voorbije jaren hebben geleerd dat, om de positie van onze zeevisserij te konsolideren, ingrijpende investeringen in infrastructuur, verwerkingsprocédés en automatisering nodig zijn. Zo heeft Oostende dit jaar de start van de sanering en modernisering van de vismijn mogen vieren, terwijl in Zeebrugge de geplande nieuwe vismijn in de achterhaven heel wat perspectieven opent.

Sedert in 1983 het kommunautair visserijbeleid tot stand kwam, brachten het naleven van de technische maatregelen en van de quota per visbestand, heel wat beperkingen met zich mee. Ook in het voorbije jaar hadden de vissers af te rekenen met aanzienlijke quota-problemen, alhoewel de ruil met andere Lid-Staten vaak een gunstig gevolg had.

Het nieuwe meerjarig oriëntatieprogramma 1992-1996, gekoppeld aan overleg, een goede besluitvorming en een gemeenschappelijke belangenbehartiging, moet het mogelijk maken de visserijsector optimaal te laten inspelen op de uitdaging van het Europa van na 1992.

Ik hoop dat 1992 voor alle vissers een voorspoedig en gelukkig jaar wordt. Moge de vangst vruchtbaar en de thuiskomst behouden zijn!

Wilfried Martens
Eerste Minister

burgemeester



De Zeebrugse Visveiling zal in 1991 voor de derde opeenvolgende keer een rekord vestigen. De eerste 2 jaar was de aangroei eerder matig, maar dit jaar mag een aangroei van 10 procent verwacht worden, waardoor de jaarbesomming op bijna 2 miljard fr. komt te liggen. Hiermee verhandelt de Zeebrugse Visveiling nagenoeg 65 procent van alle in België geveilde vis. Deze aangroei vloeit enerzijds voort uit de besomming van de eigen vloot, maar is anderzijds ook het resultaat van de buitenlandse aanvoer die meer dan verdubbelde.

Met een besomming van nagenoeg 2 miljard fr. behoort Zeebrugge tot de top tien van de Europese veilingen. Deze belangrijke positie moet leiden tot de doorbraak van het E.F.C. - European Fish Centre - waarvan in januari 1992 daadwerkelijk met de bouw begonnen wordt. De investeringen door de overheid in kaden en andere infrastructuur moeten rond de jaarwisseling voltooid zijn. Inmiddels hebben reeds 75 procent van de geplande visateliers en een hoopvol aantal rederspakhuisen en industriegronden voor visverwerkende bedrijven en andere toeleveringsbedrijven, een bestemming gevonden.

Door deze investeringen moet Zeebrugge in staat zijn om haar positie van marktleider nog te versterken, en dit in het belang van reders en kopers. Eén en ander moet ook leiden tot het behoud en de uitbreiding van de tewerkstelling.

Zo 1992 een markant jaar voor de Zeebrugse Visveiling wordt, dan hoop ik ook oprecht dat het een goed jaar wordt voor de vissers. Aan alle vissers wens ik in 1992 een goede vaart en een behouden thuiskomst.

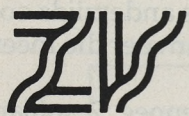
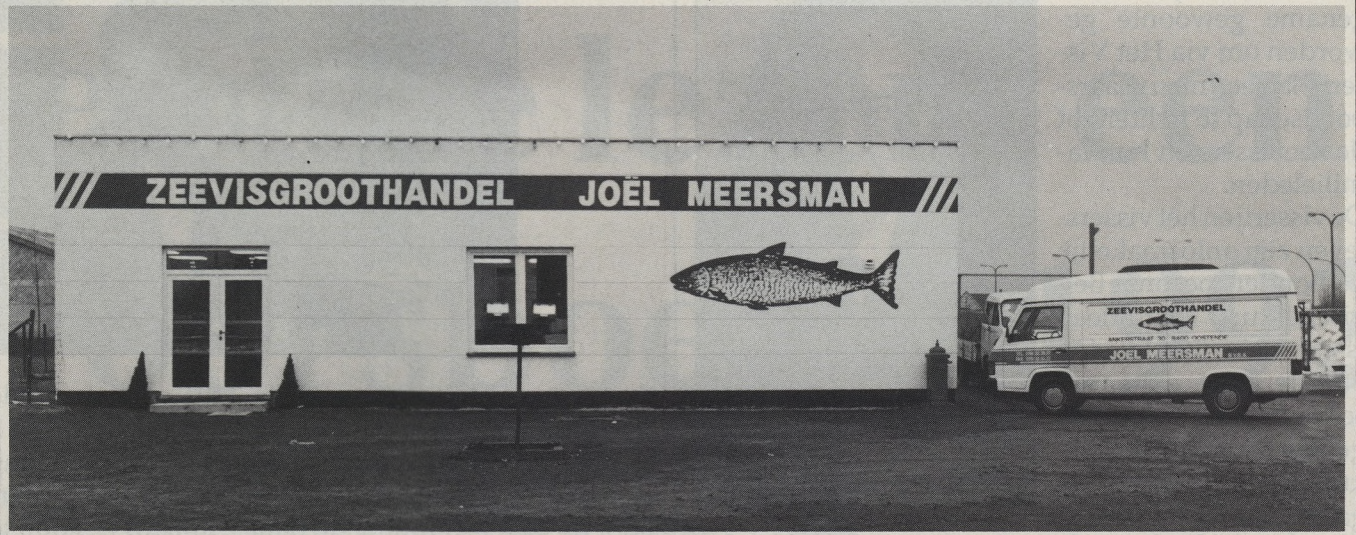
Frank Van Acker
Burgemeester van Brugge
Minister van Staat

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

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



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN**

Het ZV-team wenst u en uw familie
een gezond en succesvol Nieuwjaar.
De ZV, ook in '92 verder tot uw dienst.

**ZV-koeltransport '92 : vanuit 10 Europese havens
aan redervriendelijke condities**

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

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

nieuwjaarswensen

staatssekretaris

Het jaar is voorbij, en zoals de voorbije jaren kan ook 1991 wat de opbrengsten betreft niet slecht genoemd worden. Wat echter de quota-problemen betreft was 1991 evenwel slechter dan wat wij in het verleden reeds kenden. Op 31 maart 1991 zag de toestand er inderdaad minder goed uit, daar reeds 50% van het tongquotum in de Noordzee op dat ogenblik was opgevist.

Door allerhande maatregelen kon de visserij zodanig worden beperkt dat alle vaartuigen bijna het jaar rond op zee konden vertoeven.

De resultaten van de ruilen met andere lid-staten mogen in dit verband niet worden onderschat. Voor wat de Noordzee betreft werd ons scholquotum door ruilen met alle Lid-Staten die grenzen aan de Noordzee immers met 43% verhoogd, nl. van 10.580 ton tot 15.095 ton. Aldus kon de scholvisserij in de Noordzee vanaf september volledig vrij worden gelaten, wat mede door de uitzonderlijk goede prijzen voor deze vissoort in 1991 als een weldaad voor de Belgische visserij mag beschouwd worden.

Alles wel beschouwd bestaat er voor de Belgische visserij op dit ogenblik één groot probleem: de tongvisserij. Met het opnieuw in gebruik nemen van de zogenaamde V-netten is de vangstcapaciteit immers beduidend toegenomen, waardoor de quota in de kortste keren kunnen worden opgevist. Daarenboven bestaat voor tong bijna geen ruilmogelijkheid zodat onze initiële quota niet kunnen worden verhoogd.

Een belangrijk probleem is ook de capaciteit van onze vloot die, spijs alle maatregelen (beëindigingspremie, scheepskrediet, machtiging, enz...) nog steeds toeneemt, niettegenstaande het Belgisch meerjarig oriëntatieprogramma.

Wanneer ik de laatste vangstcijfers bekijk stel ik vast dat alle tongquota, behalve dit van de Ierse zee zullen zijn opgevist of lichtjes overbevist. Wat zou er gebeuren wanneer deze quota ooit gevoelig zouden dalen omdat de vis er niet meer is of wanneer door

verschuivingen in de vloten van onze buurlanden onze ruilmogelijkheden zouden verdwijnen? Zullen de verhoogde prijzen dan alles opvangen? Daarom pleit ik er al geruime tijd voor om de vangstcapaciteit beter in overeenstemming te brengen met de vangstmogelijkheden, om te

voorkomen dat steeds vroeger op het jaar bijkomende beperkende maatregelen moeten worden getroffen en steeds vroeger zones moeten worden gesloten. Het machtigingsbesluit en structurele maatregelen kunnen hiertoe bijdragen.

Inzake de bijkomende beperkende maatregelen voor 1992 moet een afdoende regeling kunnen worden getroffen. Vooral een beter beheer van het tongquotum in de Noordzee lijkt mij hierbij noodzakelijk.

Al deze maatregelen worden hoe dan ook getroffen in het belang van de zeevisserijsector zelf. Uit dien hoofde is het dan ook zinvol dat overleg gepleegd wordt met het beroepsleven. Ik druk dan ook de wens uit dat dit overleg in 1992 op een serene wijze kan worden verdergezet en zodoende vruchten kan afwerpen.

Ik wens U allen een zalig en gelukkig nieuwjaar en hoop dat wij in 1992 zoals in 1991 gespaard mogen blijven van scheepsrampen.



Paul De Keersmaeker
Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

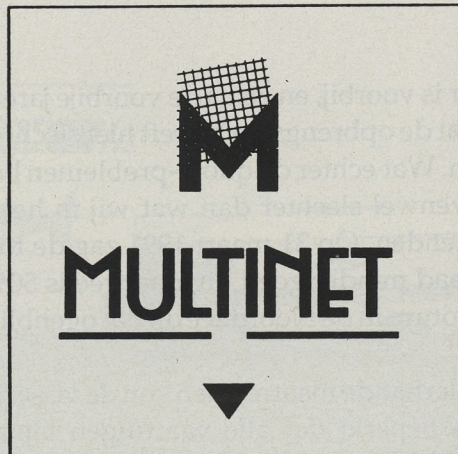
Tel: 059/ 32 12 10 Fax: 059/ 32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.
Wij letten eerst op de goede service !

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Directie en personeel wensen hun huidig en toekomstig cliënteel het allerbeste voor 1992.

We stellen ons verder ten dienste van ons geacht cliënteel.

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

ROYERSLUIJSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 57 65

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



ERKEND SERVICE STATION

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

Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79)

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

*Beste wensen vanwege de
directie en het personeel*

nieuwjaarswensen

ministers

De zee, voor de meeste mensen een vakantiebestemming, een synoniem van gezonde ontspanning, van eindeloze rust.

Voor anderen echter is de zee een werkterrein, een mooi maar gevaarlijk en verraderlijk werkterrein.

Onze Vlaamse vissers zijn al vele generaties lang in de weer om de natuurlijke rijkdommen van de zee te ontginnen

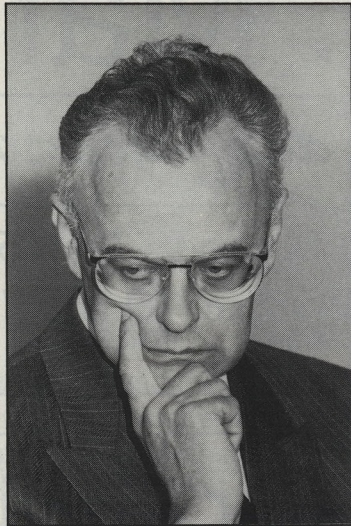
ten voordele van een moeilijk te verzadigen markt. De visserijsector vormt dan ook één van de fundamentele pijlers van onze economie. De zeevisserij levert een belangrijke bijdrage tot de welvaart in onze Westvlaamse kuststreek.

We mogen deze bloeiende tak van ons economisch bestel dan ook niet verwaarlozen. We moeten blijven investeren in de opleiding van toekomstige generaties vissers. De inspanningen voor het zeevisserijonderwijs, met als orgelpunt de ingebruikname van het Nautische Centrum zullen de toekomst van de visserij veilig stellen. In het licht van de nakende Europese eenwording was dit trouwens een dringende opdracht. Dit positieve toekomstperspektief lijkt mij een waardevolle boodschap bij het begin van een nieuw jaar.

De jaarwisseling biedt een uitstekende gelegenheid om u te danken voor bewezen diensten en om u alle succes toe te wensen voor de toekomst!

Aan alle vissers en hun familieleden oprecht een voorspoedig 1992 toegewenst.

Daniël Coens
Gemeenschapsminister van Onderwijs



1992 wordt een zeer belangrijk jaar voor de Europese eenmaking.

Ook de Europese zeevisserij zal de invloeden van deze eenmaking ondergaan.

Op korte termijn krijgen we in Europa een concentratie van vraag en aanbod. Slechts een beperkt aantal veilingen kunnen op Europese schaal opereren en de keiharde concurrentiestrijd aangaan.

De eengemaakte Europese vismarkt heeft de wil tot toenadering tussen de diverse vissershavens sterk vergroot. Op relatief korte termijn zal hieruit een keten van vissershavens ontstaan die nauw met elkaar samenwerken. Voor de Vlaamse zeevisserij is het zaak om zich hierin succesvol te integreren, zich in te schakelen in het internationaal netwerk en in de samenwerkingsverbanden.

Voor deze toekomstgerichte strategie is een coherent investeringsplan op lange termijn noodzakelijk.

Op vlak van infrastructuur zullen wij de nodige steun verlenen.

Op dit ogenblik wordt in de achterhaven van Zeebrugge een kaaimuur en een aanlegsteiger gebouwd ten behoeve van de zeevisserij. In 1990 werd hiervoor op mijn departement 170 miljoen vastgelegd, voor dit jaar 5 miljoen. De werken worden beëindigd tijdens de eerste helft van 1992.

Laat ons allen, ieder vanuit onze positie, het nodige doen opdat 1992 voor de hele Vlaamse Zeevisserij een jaar wordt van een succesvolle en behouden vaart en een veilige thuiskomst.

Johan Sauwens
Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer



Een voorspoedig 1992

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

hét taxibedrijf voor de visserij
wenst alle vissers, reders en
lezers van Het Visserijblad een
gelukkig nieuwjaar



**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**
Driftweg 25, Bredene



hét taxibedrijf voor de visserij
Bredene

Oostende

nieuwjaarswensen

voorzitters

De visveiling van Oostende kan met voldoening terugblikken over het voorbije jaar. Voor wat de toekomst betreft geeft de modernisering van de vismijnhal redenen tot optimisme. Deze wordt dank zij de gezamenlijke inspanningen van het Oostendse Stadsbestuur en de NV-Pakhuizen in een versneld tempo afgewerkt. Maar er is ook bezorgd-



heid. Dit houdt rechtstreeks verband met de maatregelen die genomen worden ter bescherming van de vis(be)standen: de zgn. quotaregelingen. Deze zullen in de toekomst als zware hypotheek op de Vlaamse visafslagen drukken. De roep om te verkopen in vreemde havens, dicht bij de visgronden, zal de reders meer en meer vervreemden van thuis-havens en afslagen. Dit standpunt is op korte termijn verdedigbaar in functie van het rendement van het vaartuig, maar kan op lange termijn nefaste gevolgen hebben voor eigen uitbating. Geen schepen = geen vis = geen kopers = geen eigen verwerkende bedrijven = geen vraag = geen markt!

Dit moet ten alle prijze vermeden worden. Reders en visafslagen hebben dezelfde belangen. Willen wij de kopers in eigen vismijn houden dan moet er een voldoende aanvoer zijn. De modernisering van de Oostendse vismijn is in volle afwerking. Het is aan de reders om daar nu gebruik van te maken en een stabiele markt, tot eigen profijt, te behouden en verder uit te bouwen. Op de directie en het personeel van de Oostendse visafslag kunt U alvast rekenen. Net zoals in het verleden staan wij klaar om samen met U het Oostendse vismijngebeuren de economische uitstraling te bezorgen die zij zeker verdient.

Voor 1992 wensen wij reders, vissers en handelaars alvast een goede gezondheid en een succesvol ondernemerschap.

Willy Versluys
Voorzitter Onderlinge Visafslag Oostende

Waarom niet één vissershaven voor heel de Belgische kust? Alles samen zijn er nog een 200-tal vaartuigen en het ziet er niet naar uit dat dit aantal zal toenemen. Integendeel! In de ons omringende landen zijn er veel meer vaartuigen per haven (vooral Spanje). Met de vangstbeperkingen, opgelegd door de E.E.G, ziet het er naar uit dat ons land hoe langer hoe meer zal afhangen van de invoer. In deze tijd van besparingen zou het goed zijn alles in één vissershaven te concentreren.

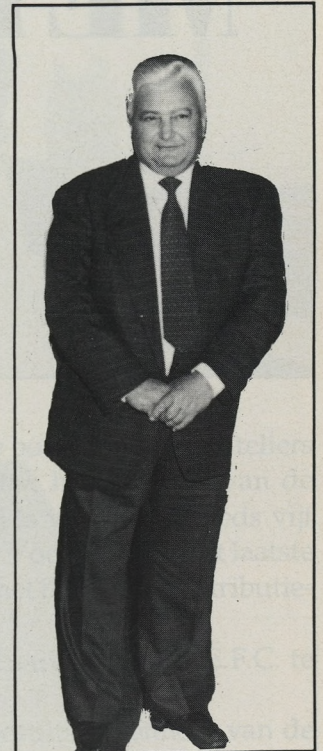
Laat ons kijken welke havens er het meest voor in aanmerking komt.

Nieuwpoort is nu de grootste jachthaven van België en dient nog uitgebreid worden. Ligplaatsen voor plezierboten zijn er nog steeds te weinig.

De huidige Zeebrugse Vissershaven zal vroeg of laat door de Zeemacht ingepalmd worden. De plaats waar de nieuwgeplande vismijn in opbouw is, werd — daar blijf ik bij — volledig verkeerd gekozen. Laat ons het alleen maar hebben over het tijdverlies voor de vaartuigen die tweemaal per reis door de kleine sluizen moeten. Verder is Zeebrugge bijna niet meer te bereiken met de wagen, laat staan per vrachtwagen! Wat een tijdverlies voor de (vis) bedrijven! Blijft tenslotte het centraal gelegen Oostende.

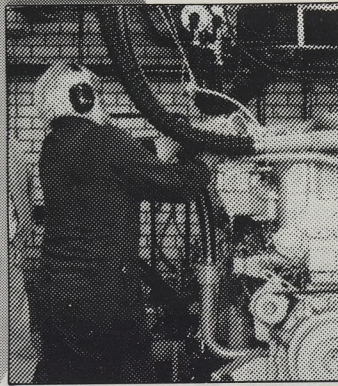
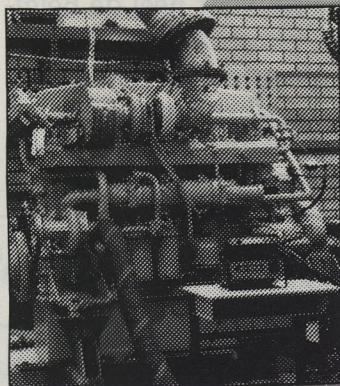
De renovatie van de verkoophal en de pakhuizen is er reeds ver gevorderd. De veilinghal wordt echt een voorbeeld in zijn soort. Plaats voor nieuwe bedrijven is er in de omgeving meer dan genoeg.

De keuze is dan ook vlug gemaakt.
Een gelukkig Nieuwjaar!



L. Fryns
Voorzitter Nationaal Verbond van Visveters

MITSUBISHI EN PADMOS HEBBEN AL 20 JAAR ERVARING MET VOORUITGANG



Als oudste Mitsubishi-dealer van Europa zorgt Padmos al 20 jaar voor vooruitgang op het water. Padmos levert niet alleen alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren uit voorraad, maar ook aggregaten, generator- en havensets. Motoren tot 1.000 pk worden op eigen proefstand zelfs volledig installatieklaar gemaakt. En dat betekent: sneller inbouwen en inbedrijfstellen.

Lange levertijd, verleden tijd

Padmos levert maar liefst ruim 120.000 onderdelen uit voorraad. Een voorraad die constant bewaakt wordt en altijd toereikend is. Daarnaast kunnen onderdelen en motoren direct vervangen worden door geheel

gereviseerde en ultrasoon gereinigde exemplaren. Een uniek en geldbesparend reparatiesysteem waardoor de tijd dat een dieselmotor buiten werking is tot een absoluut minimum wordt beperkt.

Elke dag, ieder uur

Een team van speciaal opgeleide en ervaren monteurs zorgt 24 uur per dag voor razendsnelle service van Duinkerken tot Denemarken.

Met kennis van zaken want een Mitsubishi scheepsdiesel is bij Padmos in goede handen.

Al 20 jaar.



PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

"Officieel dealer Mitsubishi dieselmotoren"

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

nieuwjaarswensen

direkteur

Het voorbije jaar is voor de Z.V. (Zeebrugse Visveiling) een bijzonder succesvol jaar geworden.

Voor het eerst in de geschiedenis van de Zeebrugse Visveiling wordt een besomming van 2 miljard BEF behaald. Met het bereiken van deze psychologische drempel realiseert de Z.V. een aangroei van om en bij de 160 miljoen BEF. Deze aangroei is niet alleen te danken aan een verdere stijging van de buitenlandse aanvoer, maar ook de besomming van de Belgische vloot in de Z.V. nam dit jaar toe. De Z.V. hoopt deze trend in 1992 te kunnen doortrekken en zich verder op te werken als een veiling met internationale aantrekking.

Op de tweede plaats zijn wij bijzonder aangenaam verrast door het brede vertrouwen in het E.F.C. (European Fisch Centre). Vooraleer met de bouw van de visateliërs gestart is, hebben tot op heden reeds 42 visateliërs een gebruiker gevonden. Ook het verhuur van de administratieve gebouwen en de redersateliërs loopt zeer vlot. Belangrijk hierbij is vooral dat reeds vijf nieuwe buitenlandse bedrijven geopteerd hebben voor een inplanting op het E.F.C. Voornamelijk dit laatste bewijst dat met het E.F.C.-project de mogelijkheid wel degelijk aanwezig is om van het E.F.C. een distributiecentrum te maken voor de vis.

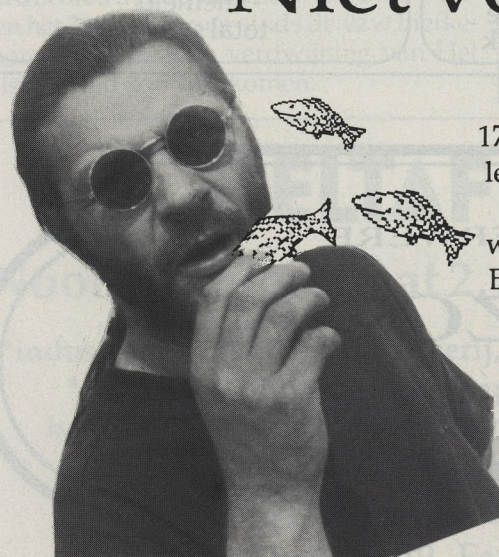
De Z.V. zal er dan ook alles voor doen om rond september 1992 haar nieuwe gebouwen op het E.F.C. te betrekken. De huidige stand der werken moet dit ongetwijfeld toelaten.

Met de zeer gewaardeerde steun van de Belgische reders, en de dynamiek en vooruitstrevendheid van de handel moeten wij in staat zijn deze toekomst voor de Belgische visserij waar te maken.

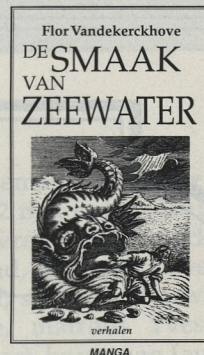


F. Pollet
Algemeen Directeur Z.V.

Niet voor gevoelige lezers!



Het prozadebuut van HVB-hoofdredakteur Flor Vandekerckhove. 172 pagina's. Vier verhalen die zich afspelen op de kaaien van de visserijdokken, in 'een' havenstad aan de kust. Het boek wordt u toegestuurd na storting van 595,- BF op rekening 384-0596581-18 van HVB, H. Baelskaai 2 te Oostende (vermeld: Smaak Zeewater)... Of u koopt het in de boekhandel.



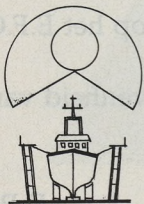
Heren en mevrouwen boekhandelaars:
Het boek 'De smaak van Zeewater' van auteur Flor Vandekerckhove werd uitgegeven door Manga en wordt verspreid door Kritak (Tel: 016/23 12 64 // Fax: 016 / 22 33 10).

Het ISBN-nummer is 90-73627-05-2.

"appetit"

als het om vis gaat: **van den abeele, n.v.**
pathoekeweg 68 – 8000 brugge
tel. 050/315141 – telex: 81153

sedert 1859



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

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Een jaar in & om de Belgische visserij

DE NIEUWJAARSDAGEN GAAN gepaard met guur tot stormachtig weer en... met de traditionele jaaroverzichten. Ook aan de cijferdans met al dan niet korrekte of onvolledige gegevens over de havenactiviteiten ontkomt men niet. Zo spuien de media omzetcijfers van de RMT nog voor de eindjaarsafvaarten achter de rug liggen. Ook de (hogere) jaarbesommingen van de Oostendse en Zeebrugse vismijn laten niet op zich wachten, terwijl de (lagere) Nieuwpoortse resultaten nog even uitblijven.

Na het *ophefmakende* nieuws dat de visprijzen de laatste vrijdag voor Kerstmis als een pudding in elkaar zakken is er tijdens de jaarwende weinig te rapen aan de kaaien.

Het voorbije jaar biedt echter meer stof. De renovatie van de vismijnen, kwotaperikelen, bemanningstekorten, vlootbeheersing, beëindigingspremies, scheepskredieten, Europa '92 enz. Dit jaaroverzicht brengt een en ander in herinnering.

januari

De Golfoorlog staat voor de deur. Het is aftellen naar 15 januari, vervalddag van het ultimatum voor de ontruiming van Koeweit door Irak. In elke huiskamer was het konflikt op de voet te volgen. Naast de oorlog op het terrein bevochten de media elkaar met dezelfde hardnekkigheid en met gesofistikeerde middelen.

Het nieuwe visserijjaar start met 165 ton meer kwota. Voor tong zit er zelfs een betekenisvolle verhoging in van 165 ton. Voldoende om het jaar uit te vissen?

1 Asverstrooiing op zee voortaan toegelaten

1 RMT-direkteur Muyldermans met pensioen en ir. Roland Beyen wordt waarnemend directeur van het grootste bedrijf in Oostende.

2 Bij de abonnees van HVB valt een extra dik nieuwjaarsnummer in de bus. Met een het 36ste nummer sinds de vzw Liefkermores eind 1989 de verdwijning van Het Visserijblad kon voorkomen.

7 Fregat F910 Wielingen verlaat Zeebrugge met 160 bemanningsleden richting Perzische Golf om de taak van het fregat F912 Wandelbaar over te nemen.

12 Doop Z.162 Van Dyck van de rederij N.V. Bunkers-Dobbelaere.



DELTA FLEX


Noordhinderstraat 2, 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


De bemanning van de nieuwe Z.162 met reder Daniël Dobbelaere, matroos Jacky Marchand, motorist Yves Tratsaert, schipper Herwin Vantorre, matroos Yves Meeschaert, bootsman Jan Slosse, matroos Peter Florée en stuurman Mario Tas.

15 Afloop ultimatum van de Verenigde Naties om een vreedzame oplossing in de Golfkrisis te bereiken. Bagdad zwicht niet.
 16 Reder William Puystiens (37) van de N.22 Zeester overlijdt in Nieuwpoort.
 17 Eerste steenlegging van de vernieuwingswerken aan de Oostendse vismijn in opdracht van het Oostendse stadsbestuur.
 17 Nieuwpoortse Vissershavencommissie bespreekt dossier rond de renovatie van de vismijn.
 22 Eerste Belgisch-Nederlands overleg rond de problemen van de garnaalvisserij.
 25 Onthulling gedenkplaat aan pakhuis 44 naar aanleiding van de start van de renovatiewerken door de N.V. Pakhuizen.
 30 Niettegenstaande de kwota voor platvis niet lager uitvielen worden al meteen visserijbeperkende maatregelen voor het eerste kwartaal uitgevaardigd. Zij houden niet alleen een aanvoerbeperking per categorie in, maar ook maatregelen rond de bijvangst en het aantal zeedagen. Ook het verbod om verder op tong te vissen wanneer de maximale hoeveelheid schol per categorie is bereikt (en omgekeerd) komt hard aan.

februari

Koude én sneeuwvolagen teisteren de kustzone. De witte vacht bereikt een uitzonderlijke dikte. De gullenvissers blijven werkloos toekijken. Niet alleen omwille van de weersomstandigheden, maar gewoon omdat er geen vis te vangen is.

In Oostende starten de renovatiewerken in de verkoophal. De Zeebrugse Visveiling is in het bezit van een bouwvergunning voor de realisatie van het Europese Visserijcentrum. In Nieuwpoort werd de privatisering van de vismijn afgewenteld.

1 Reder Louis D'Hondt (71), eigenaar van de Z.586 Mermaid, is niet meer.
 6 Stuurman Michel Janssens (41) komt om bij werkongeval aan boord van de Z.462 Zeeparel.
 10 Traditionele Vissersshulde in Heist heeft af te rekenen met uitzonderlijke weersomstandigheden.

11 ZV reikt herinneringsschalen uit aan de verdienstelijkste reders
 12 Nieuwpoort betoegt tegen afbouw van plaatselijke visserijschool.
 13 In Veurne overlijdt rustend reder Hilaire Rammeloo (67)
 16 Nieuwpoort betoegt voor behoud van de visserijschool.

maart

De druk op de beschikbare kwota, onder meer door de overschakeling op zeer efficiënt gebleken V-korren, is groot. De aanvullende vangstbeperkende maatregelen slaan het Vlaamse visserijwereldje met verstomming. Voor- en tegenstanders van (al of niet overdraagbare) individuele kwota laten zich horen. Vooral eigenaars van grote boomkorvaartuigen staan 'op hun achterste poten'.

1 Tijdens het openbaar carnaval nemen de gebroeders Gilbert en Benny Viaene en matroos Christian Barbé nog maar eens de Oostendse "Garnaaltrofee" in ontvangst.
 1 Scheldewalraderketen operationeel.
 11 Nautisch Centrum met nieuwe visserijsimulator in Zeebrugge wordt officieel in gebruik genomen.



De visserijsimulator in het VDAB-centrum in Zeebrugge wordt officieel in gebruik genomen.

Het koudste, het best bewaarde.

Schilferijsfabriek

Everest

Hendrik Baelskaai 40, 8400 Oostende Tel: 059 / 32 00 07

12 Explosie aan boord van de Z.122 Noordster kost het leven aan schipper Henri Vlietinck en scheepsjongen Niko De Neve. Matroos Tom Vlietinck loopt zware verwondingen op.

22 "Papieren Koksmuts '91" gaat naar BRT-journalist Jan Bauwens die ter gelegenheid van de voorstelling van het toeristisch programma van Blankenberge de beste visschotel met zonnevis weet te bereiden.

april

Het probleem van de bemanningstekorten is aan de orde. Het Loodswezen en de RMT worden met de vinger gewezen omdat zij actieve vissers rekruteren. Vaartuigen met onvolledige bemanningen moeten met vertraging vertrekken of gewoon aan de kant blijven.

1 Jaarlijkse Vissersshulde in Oostende
5 Rustend reder Miel Dobbelaere (79) is overleden.

16 Bijeenkomst van Ministerraad van EG-visserijministers in Luxemburg stelt beslissing over technische maatregelen uit.

18 Nieuwpoortse Vissershavencommissie neemt kennis van de EG-verordening waardoor geen steun toegekend wordt voor de renovatie van de vismijn.

18 In Nieuwpoort overlijdt Raymond Vandierendonck (64), reder van de Z.79 Thorn.

19 Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwproducten organiseert eerste verkiezing van nationale visambassadrice in Brussel. De titel gaat naar 26-jarige Oostendse Christel Vanthournout.

26 Algemene vergadering vzw Redersfonds en aanpassing van de statuten ten gevolge van de regionalisering.

mei

Het visserijonderwijs komt om uiteenlopende redenen regelmatig in de belangstelling. Er was al sprake van fusies en likwidering van één of meerdere visserij scholen. Alleen de Nieuwpoortse onderwijsinstelling werd aan de besparingen van het onderwijsdepartement opgeofferd. Aan het jarenlang touwtrekken om het Nautisch

Centrum binnen de muren te krijgen is nu ook een einde gekomen. De visserij simulator staat goed en wel in het VDAB-centrum in Zeebrugge ten behoeve van alle instellingen die visserijonderwijs verstrekken.

1 Nieuwe supplementaire vangstbeperkende maatregelen verschijnen in het Belgisch Staatsblad.

4 In Colijnsplaat (NL) wordt de garnalkotter O.229 Liberty 22,95 m., 396 pk) door de scheepswerf Welgelegen overgedragen aan de familie Siereveld.

5 Opening tweede Belgische vakbeurs voor de internationale vishandel "Vis '91" in Hasselt.

6 Op de Nationale Vis-persdag in Hasselt wordt de trofee "Jantje Gernoaze" uitgereikt aan de voorzitter van de Rederscentrale Jef Deroose en aan de journalisten Jill Elegeer, Fred Vandenbussche en Louis Havaux.

7 In Brugge overlijdt Maurice Vanden Abeele (85), stichter en bestuurder van de NV Vanden Abeele.

16 Opening van de "Week van de landbouw en de visserij" in Nieuwpoort.

20 Vissersmis, bloemenhulder aan het vissersmonument en huldiging van de verdienstelijkste reders in Nieuwpoort.

24 Frans-Belgisch overleg in Parijs in verband met de moeilijkheden in de Golf van Biscaje levert geen akkoord op over de opgelopen schade tijdens de incidenten vorig jaar en de bijvangstregeling.

25 Doop van de nieuwe Z.98 Op Hoop van Zegen in Zeebrugge, een boomkorteiler van 33,60 m. met een vermogen van 810 pk.



REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01



De bemanning van de nieuwe Z.98: scheepsjongen Steve Compennolle, schipper Leon Compennolle, matrozen Stefaan Vilain, Stefaan Dierickx, machinist Patrick Deley en matroos Jan Verbeke.



25 In Bruinisse grijpt de overdracht plaats van de Eurokotter BOU.201 Adriana Maria (23,93 m., 300 pk), gebouwd door Maaskant Shipyards.

juni

De strijd voor de aanvoer woedt hevig. Nederlandse afslagen stellen alles in het werk om buitenlandse aanvoer aan te trekken. In 1990 ging 18 procent van de Belgische aanvoer naar het buitenland, waarvan meer dan de helft naar Nederlandse afslagen. Verwacht wordt dat het cijfer dit jaar nog zal oplopen. Intussen melden zich nauwelijks buitenlandse vaartuigen bij ons.

7 Opendeurdag in het Nautische Centrum te Zeebrugge kent ruime belangstelling.

12 De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart onderzoekt het pneumatisch vlot van de O.303 Girl Linda die op 14 november 1990 verging en het leven kostte aan zes opvarenden. Familie en pers worden op afstand gehouden.

27 Rederscentrale houdt jaarlijkse algemene statutaire vergadering in het Rijksstation voor Zeevisserij. Reder André Vantorre wordt voorzitter van de afdeling Oostkust na het ontslag van reder Bart Schiltz.

juli

Het jaar is halfweg en levert één tiende minder vis op. De halfjaarlijkse besomming ligt wel hoger. Vooral de scholopbrengrsten vallen erg mee. Kabeljauw daarentegen is schaarser dan ooit. Ook de garnalvoissers klagen steen en been omdat het zeebanket zich niet laat verschalken. De grijze garnaal is dan ook peperduur.

3 Pieter Vanhove, matroos op de N.40 Ravelingen, slaat overboord en komt om het leven.

7 Zeebrugge herdenkt slachtoffers op "Dag der Zeelieden".

8 Nieuwe bijeenkomst van Minister-raad EG-visserijministers eindigt zonder

beslissingen over nieuwe maatregelen.

18 Staatssekretaris De Keersmaecker en zijn belangrijkste medewerkers nemen deel aan een werkvergadering op de zetel van de Rederscentrale over de voortzetting van het vismachtigingsstelsel en het vlootbeleid in de komende vijf jaar. Tevens wordt een "Overlegkomitee Visserijbeleid" opgericht.

24 In Nieuwpoort zinkt de N.350 Colette.



26 Nieuw Ministerieel Besluit met tijdelijke aanvullende beperkende maatregelen voor de visserij zetten kwaad bloed bij de Rederscentrale.

augustus

Vakantiemaand en rust aan de kaai. De visserijbedrijvigheid is gering en veel eigenaars maken van de gelegenheid gebruik om onderhoudswerken uit te voeren.

12 Op de scheepswerven De Graeve in Zeebrugge glijdt de grote bokkentreiler Z.99 Terra Nova (40,57 m., 1.196 pk) in het water.

17 In Zeebrugge wordt de nieuwe Eurokotter B.601 Van Maerlant (23 m., 300 pk) gedoopt.



De N.350 Colette is gezonken in Nieuwpoort.

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 - 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32.04.88

**ALLE HERSTELLINGEN
EN ONDERHOUD**

19 Coup in Sovjetunie zorgt al onmiddellijk voor hoger olieprijs op de wereldmarkt.

21 Firma Vanden Abeele opent volledig vernieuwde verkoopscentrale in de Oostendse pakhuisen.

24 Golf van Biscage gesloten voor heek- en tongvisserij.

24 Skagerrak gesloten voor scholvisserij.

30 Opschorting van vangstbeperkende maatregelen door arrest van de Raad van State na klacht van een reder.

september

Het arrest van de Raad van State zorgt voor opschudding. De regeling waarbij de hoeveelheid tong verschilt per scheepskategorie schendt het evenredigheidsbeginsel. Een nieuw Ministerieel Besluit beperkt de tongvangst in de Noordzee voor alle vaartuigen tot 100 kg per vaartdag tot uitputting van het kwotum.

6 Nieuwe vangstbeperkende maatregelen van kracht.

19 Gemeenschapsminister voor Economie Norbert De Batselier bezoekt Rijkstation voor Zeevisserij. Naast zijn belangstelling voor een proefopstelling voor viskweek kondigt hij een studie aan voor de bouw van een prototype voor de kustvisserij.

22 Visserij op tong verboden in VII en schelvis in Vb, VI.

oktober

Gemeenschapsminister De Batselier maakt steunmaatregelen voor de visserij bekend. Niet minder dan 1,3 miljard kapitaalsmiddelen staan ter beschikking van de scheepsbouw (scheepskrediet) en de visserij. Ongeloof alom. Voor de kustvisserij wordt de haalbaarheid van een studie voor een nieuw prototype onderzocht.

5 Op de werf IdP in Oostende wordt de nieuwe Z.186 Shannon voor de rederij Crevits te water gelaten.

12 De Heistse visgroothandelaar Max Desutter (80) is niet meer.

17 De nieuwe boomkortreiler Z.99 Terra Nova is bedrijfsklaar en wordt feestelijk



ingewijd in Zeebrugge.

24 Officiële opening van het viswerkende bedrijf "Gadus in Nieuwpoort.

28 EG-visserijministers, in vergadering bijeen in Luxemburg, maken beperkende maatregelen bekend, verbieden het gebruik van drijfnetten en leggen de minimale maaswijdte van 80 mm op voor de tongvisserij.



Reder André Balbaert met zijn bemanning: schipper André Neyts, motorist Johnny Bras, matrozen Rinus Van de Ketterij, Johan Van de Gruiter en Joop van Belzen.



De bemanning van de Z.99 Terra Nova: schipper Dirk Savels, stuurman Rudi Moens, motorist Yvan Bultinck, hulpmotorist Johan Deschrijver, matrozen Freddy De Graeve, Freddy Savels, Dirk Bertels en scheepsjongen Steven Deruddere.

november

Er is belangstelling en geld voor de beëindigingspremies. Een dozijn eigenaars dienden een nieuwe aanvraag in door de overheveling van de nationale administratie naar het Gewest. Zal 200 miljoen volstaan om al de gegadigden te voldoen? Zal het totale motorvermogen voldoende afnemen om de vlootcapaciteit in overeenstemming

VERHEYE JOEL N.V.

* Scheepsherstellingen

* Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen

* Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud

* Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines

* Draai-, frees- en schaafwerk

* 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



te brengen met het oriëntatieprogramma?

8 Pierre Hovart, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij, presenteert zijn boekje over "Volksgeloof in de Zeevisserij".

9 Doopplechtigheid van de Z.186 Shannon in Zeebrugge.

9 Opening van de tweede uitgave van de "Zeevisserijdagen" in het casino van Knokke-Heist

22 Het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO) viert 20-jarig bestaan in Oostende.

december

Steeds meer visserijen worden stilgelegd wegens uitputting van het kwotum. Zelfs nu de tong zich massaal aandient zijn heel wat beperkingen van kracht. Maar ook de controle neemt toe. Schippers die risico's nemen kunnen tegen de lamp lopen... wat dan ook meermaals gebeurt.

4 De Noordzee, onze belangrijkste tongvoorraad, gaat dicht.

18 Ontgoocheling bij de bekendmaking van de vangstkwota voor 1992.

30 HVB nr 1 van de jaargang 1992 ligt in de krantenwinkels.

Samenstelling en foto's: Guido Walters



De bemanning tijdens de doopplechtigheid van de Z.186 Shannon: schipper Ronny Bil, reserveschipper Dirk Utterwulghé, motorist Rudy Vanhove, reservemotorist Rudy Labat, stuurman Sylveer Defour en eerste matroos Frank Vandaele.

Einde

O.V.A.

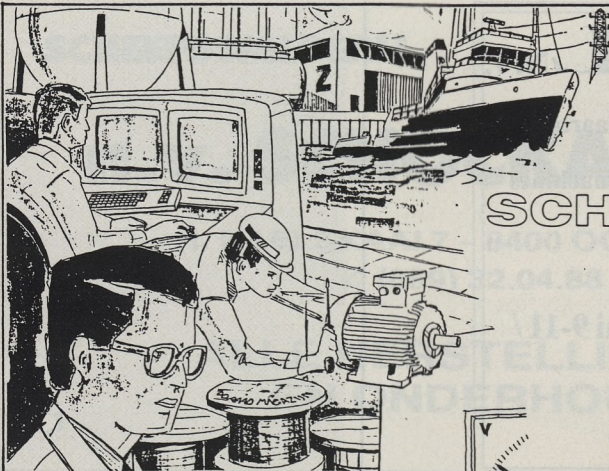
Voor uw visveiling ... te Oostende
Voor uw koeltransporten... naar Oostende
Voor uw loonberekeningen en sociale wetten

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 059/32.55.59



n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

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

GROOTHANDEL

Kielbankstraat 6
8380 Zeebrugge
"DAY AND NIGHT SERVICE"
Tel. (050) 54 41 72

Quota 1992

Visbestand	Quotum '90	Quotum '91	Quotum '92
Kabeljauw IIIa	50	40	40
..... IIa, IV	3 500	3 330	3 250
..... Vb, VI, XII, XIV	50	50	40
..... VII-VIIa, VIII, IX, X	1 070	980	890
..... VIIa	410	210	210
..... Totaal	5 080	4 610	4 430
Schelvis IIIa, b, c, d	50	20	20
..... IIa, IV	265	220	255
..... Vb, VI, XII, XIV	50	30	30
..... VII, VIII, IX, X	70	70	70
..... Totaal	435	340	375
Zwarte koolvis IIa, IIIa, b, c, d; IV	50	50	40
..... VII, VIII, IX, X	30	30	30
..... Vb	50	50	50
..... Totaal	130	130	130
Pollak VII	430	430	430
Wijting IIa, IV	1 700	1 970	1 820
..... VIIa	75	40	40
..... VII-VIIa	230	230	210
..... Totaal	2 005	2 240	2 070
Schol IIIa	70	60	70
..... IIa, IV	10 890	10 580	10 380
..... VIIa	260	230	180
..... VIIId, e	1 750	1 750	1 570
..... VIIf, g	470	470	370
..... VIIH, j, k	70	70	80
..... Totaal	13 510	13 160	12 650
Tong IIa, IV	2 085	2 250	2 085
..... VIIa	740	740	670
..... VIIId	1 035	1 035	940
..... VIIe	30	30	30
..... VIIf, g	750	750	745
..... VIIH, j, k	60	60	60
..... VIIa, b	65	65	65
..... Totaal	4 765	4 930	4 595
Makreel IIa, IIIa, b, c, d; IV	340	520	600
Sprot VIIId, e	60	60	60
..... IIa, IV	1 500	1 500	1 500
..... Totaal:	1 560	1 560	1 560
Heek IIa; IV	40	40	40
..... Vb, VI, VII, XII, XIV	350	350	360
..... VIII behalve VIIIc	10	10	10
..... Totaal	400	400	410
Zeeduivel Vb, VI, XII, XIV	310	310	310
..... VII	3 060	3 060	3 060
..... VIIIa, b, d			
..... Totaal	3 370	3 370	3 370
Schartong VII	430	430	430
Haring IVc, VIIId	8 840	8 520	8 950
Roodbaars Vb	50	50	50

IIIa: Skagerrak/ IIa, IV: Noordzee/ VIIa: Ierse Zee/ VI Westen van Schotland/ VIIId: Oostelijk deel Kanaal/ VIIe: Westelijk deel Kanaal/ VIIf, g: Keltische Zee/ VIII: Golf van Biskaje.

Schippers opgelet!

Op 23 december werd een Ministerieel Besluit uitgevaardigd waarin bepaald wordt dat vanaf 1 januari 1992 volgende maatregelen van kracht zijn:

1. De aanvoer van schol met een lengte van minder dan 27 cm is verboden.
2. In de loop van 1992 is het verboden meer dan 95 vaartdagen te realiseren vòór 1 mei 1992.

Deze vaartdagenregeling is niet van toepassing op de vissersvaartuigen die toelating hebben om in de IJslandse wateren te vissen.

3. Voor de vissersvaartuigen die toelating hebben om in de IJslandse wateren te vissen is het tot en met 31 december 1992 verboden te vissen in de wateren van de Europese visserijzone.
4. In de periode van 1 januari 1992 t.e.m. 31 december 1992 worden de tongvangsten per zeereis in de icesgebieden II en IV (Noordzee) als volgt geregeld:

- Vissersvaartuigen met een motorvermogen van meer dan 300 pk: 300 kg vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen die worden gerealiseerd tijdens die zeereis.

- Vissersvaartuigen met een vermogen van 300 pk of minder: 150 kg vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen die worden gerealiseerd tijdens die zeereis.

Alle vangsten worden uitgedrukt in aanvoergewicht.

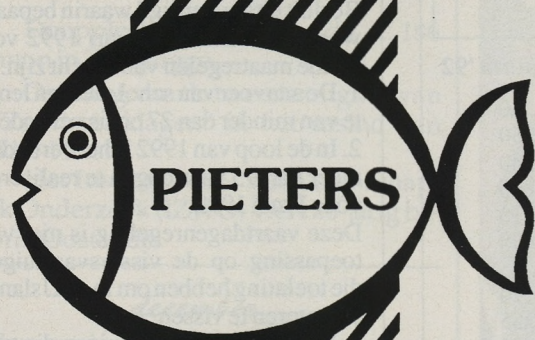
5. Indien in de loop van de periode 1 januari 1992 tot en met 30 april 1992 de totale tongvangst in de icesgebieden II en IV (Noordzee) gerealiseerd door alle vissersvaartuigen 40% van het nationale tongquotum bereikt, wordt vanaf dit ogenblik voor de Noordzee volgende regeling van kracht:

- Vissersvaartuigen met een tonnenmaat van meer dan 64,99: maximum 25 kg tong per vaartdag.

- Vissersvaartuigen met een tonnenmaat van 64,99 of minder: regeling blijft behouden, namelijk 150 kg vermenigvuldigd met het aantal vaartdagen gerealiseerd tijdens de zeereis.

6. Elk vissersvaartuig dat gedurende een zeereis de visserij uitoefent in de icesgebieden II en IV (Noordzee) mag gedurende die zeereis geen vis aan boord hebben die afkomstig is uit andere icesgebieden.

7. In de icesgebieden VI en VII, met uitzondering van de Ierse Zee, mogen de boomkorvaartuigen enkel de visserij bedrijven met netten die uitgerust zijn met kettingmatten. Dit betekent dat V-netten enkel toegelaten zijn in de Noordzee, Ierse Zee en de Golf van Gascogne.



PIETERS, uw visspecialist
Industrieterrein Blauwe Toren
Kolvestraat, 4
8000 BRUGGE
Tel. 050/320.511

**BVBA Rudo wenst de kollega's, vrienden en bekenden
voor 1992 een goede vangst en behouden thuiskomst.**



belangrijkste vlootwijzigingen in 1991 (tot eind november)

Nieuwe vaartuigen:

- Z.162 VAN DYCK, 37 m., 900 pk (NV Bunkers-Dobelaere, Knokke-Heist)
 BOU.201 ADRIANA-MARIA, 23,90 m., 299 pk (NV Rederij Noodpas, Brugge)
 Z.98 OP HOOP VAN ZEGEN, 33,67 m., 810 pk (BVBA Rederij Op Hoop van Zegen, Zeebrugge)
 O.229 LIBERTY, 23,93 m., 396 pk (BVBA Lasat-Corveleyn, Berchem)
 B.601 VAN MAERLANT, 22,94 m., 300 pk (NV Rederij Van Maerlant, Zeebrugge)
 Z.99 TERRA NOVA, 40,57 m., 1.196 pk (BVBA Terra Nova, Zeebrugge)
 Z.186 SHANNON, 36,98 m., 1.080 pk (BVBA Firma Louis Crevits en zonen, Zeebrugge)

Verandering van eigendom:

- Z.93 AALSCHOLVER (Alice Verbouw, Knokke-Heist)
 B.601 VAN MAERLANT (N.V. Rederij Van Maerlant, Zeebrugge)
 O.32 JESSICA (BVBA Juno, Zeebrugge)
 N.3 FREDERICK-PATRICK wordt N.3 PATRICK (BVBA Verleene, Nieuwpoort)
 Z.70 't WESTDIEP wordt Z.70 MARLEEN (BVBA Rederij Marleen, Bredene)
 Z.207 ADAMTJE wordt Z.207 PERMEKE (BVBA Rederij Permeke, Zeebrugge)
 N.575 FRANCINE wordt O.575 BOREAS (NV Roma, Oostende)
 Z.586 MERMAID (Bossier Rachel en kinderen, Blankenberge)
 Z.483 CAROLINA (NV Rederij Natahalie, Knokke-Heist)
 N.152 EVY wordt O.152 JOHN (BVBA John, Oostende)
 N.408 SPERANZA (NV Rederij Colette, Koksijde)
 Z.26 DE PAREL (BVBA 't Zwin, Middelkerke)

Geschrap:

- O.32 JESSICA, 13,50 m., 150 pk (BVBA Juno, Zeebrugge)
 O.229 ROGER-JEANINE, 27,00 m., 360 pk (BVBA Lasat-Corveleyn, Berchem)
 Z.99 TERRA NOVA, 33,53 m., 1.197 pk (Rederij Terra Nova, Zeebrugge)
 B.601 VAN MAERLANT, 17,00 m., 135 pk (NV Rederij Van Maerlant, Zeebrugge)
 N.350 COLETTE, 19,94 m., 260 pk (Noël Kiekens, Koksijde)

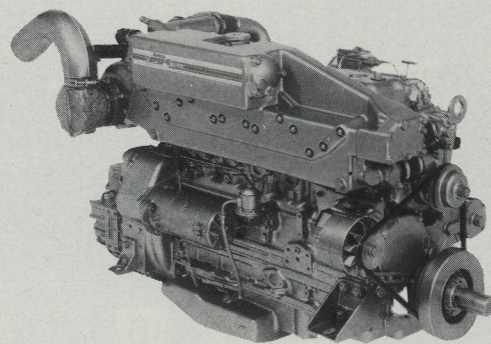
Inbouw nieuwe motor:

- N.73 KOTJE, Iveco, 299 pk
 Z.501 ASTERIAS, Mitsubishi, 300 pk
 Z.114 ZEEENGEL, Baudouin, 300 pk
 N.58 PASCIN, Cummins, 300 pk
 Z.207 ADAMTJE, Mitsubishi, 300 pk
 O.148 SNIPE, ABC, 300 pk
 Z.67 RUBENS, ABC, 1.200 pk
 Z.470 ODIN, Mitsubishi, 300 pk
 N.75 SARVY, Cummins, 300 pk
 Z.568 VENUS, Cummins, 300 pk
 Z.536 ZEEVALK, Cummins, 225 pk
 N.73 KOTJE, Scania, 300 pk
 O.87 NELE, Mitsubishi, 300 pk
 Z.89 SANDRA, Stork, 1.156 pk
 Z.34 NORTHERN-SKY, Mitsubishi, 300 pk
 Z.93 AALSCHOLVER, Mitsubishi, 299 pk



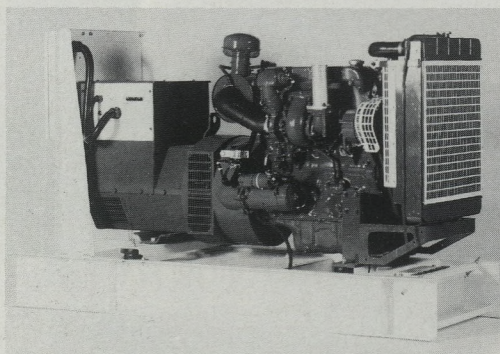
Perkins

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

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN EN NAAR
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

MET DE NIEUWE
TELEFOON

"AUTOLINK"

KAN DIT

Zelfs Scramblen kan !!!

INES N.V.
Wandelaarstraat 1
8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai 17
8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01

ZV wil vertegenwoordiger in overlegkomitee

De directie van de Zeebrugse Visveiling vindt dat ook de visveilingen op een vertegenwoordiger in het "Overlegkomitee Visserijbeleid" aanspraak kunnen maken. Het overlegkomitee werd opgericht naar aanleiding van de bijeenkomst op de zetel van de Rederscentrale met staatssekretaris De Keersmaecker, bijgestaan door zijn belangrijkste medewerkers, op 18 juli. Bedoeling van het overlegorgaan was de verhoudingen tussen de administratie en de bedrijfswereld te verbeteren. Onder voorzitterschap van directeur-generaal Carmeliet van het Ministerie van Landbouw, Bestuur der Econo-

mische Diensten, kwam het overlegkomitee de voorbije maanden regelmatig bijeen. Rond de tafel zaten telkens vertegenwoordigers van de Ministeries van Landbouw, Verkeerswezen, Economische Zaken van het Vlaams Gewest en het directiekomitee van de Rederscentrale.

Algemeen directeur van de ZV, Freddy Pollet, heeft nu ook de wens uitgedrukt om bij het overleg betrokken te worden. Hij vindt dat de visveilingen, die een belangrijke plaats innemen bij de visbehandeling, ten onrechte geen vertegenwoordiger naar het overlegorgaan kunnen delegeren.

Promotiefolder Oostendse Vissershaven in de maak

Gesproken uit de werkgroep P.V.O. (promotie Vissershaven Oostende) en gesponsord door zowel het stadsbestuur, de O.V.A., de Vislossersbond Van Waes als de N.V. Pakhuizen, zal binnen enkele weken een kleurrijke promotiefolder omtrent het Oostendse visserijgebeuren aan de pers voorgesteld worden. De folder belicht Oostende als Euro-vissershaven in al zijn facetten en zal door diverse bedrijven, mits kleine aanpassing, voor eigen publicitaire doeleinden kunnen gebruikt worden.

Winnende nummers tombola Vriendenkring Paster Pypeschool Oostende

01072	07132	12914	18442
01176	07215	12951	18747
01262	07348	13137	19434
01505	07404	13236	19445
01947	07678	13345	20093
01961	07711	13373	20329
02217	08343	13387	21078
02349	08502	13544	21289
02441	08614	14049	22279
02664	09544	14144	22458
02766	09753	14225	22572
02918	09916	14543	22612
03788	09946	14784	22616
03810	10299	14787	22629
03879	10307	15054	22658
04259	11087	16022	23153
04491	11240	16070	24005
05129	11350	16092	24145
05293	11752	16406	24178
05377	11762	16619	24590
06295	11849	16646	24744
06334	11882	17225	24774
06443	12501	17272	24785
06519	12543	17522	25016
06750	12548	17628	25122
07016	12804	18051	25189
07043	12873	18169	

De prijzen kunnen afgehaald worden vanaf 16-12-1991 IEDERE SCHOOL-DAG, tot 31 januari 1992 op de Vrije Visserijschool "Paster Pype" Stuiverstraat 108B te Oostende. Na datum blijven de prijzen eigendom van de vereniging.

Wij vernamen het overlijden van de heer Engelbert Butseraen, schipper ter zeevisserij en schipper bij Decloedt, op rust. Hij was de echtgenoot van mevrouw Madeleine Puystiens. Hij werd geboren te Oostduinkerke op 18 september 1913 en overleed te Oostende op 16 december 1991. De begrafenis greep plaats op vrijdag 20 december 1991. HVB deelt hierbij zijn gevoelens van medeleven aan.

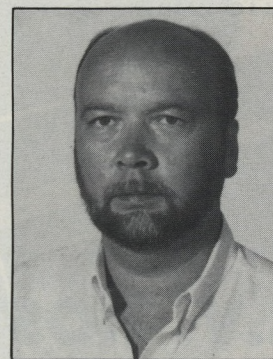
Zeevissers, visbewerkers, havenarbeiders, chauffeurs, zeelieden, binnenschippers: VOOR AL UW PROBLEMEN met betrekking tot kinderbijslag, pensioen, belastingen, loon en arbeidsvoorwaarden, WENDT U TOT

VICTOR IVAN

SECRETARIS BELGISCHE TRANSPORTARBEIDERS- EN ZEEMANSBOND



Oostende - Brugge



Voorzitter



Oostende-Veurne-Diksmuide

(059) 70 27 41

(050) 54 47 15

Jules Peurquaetstraat 27,
8400 Oostende.
Tijdokstraat 36A,
8380 Zeebrugge.

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU
CAFMEYER & C°



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

November, beste tongmaand in de laatste tien jaar

De tongaanvoer in november kende een steile klim. Uit tabel 1 blijkt meteen dat zowel qua aanvoergewicht als besomming november 1991 de beste novembermaand van de voorbije jaren is geworden. Dat daarop de sluiting van onze belangrijkste tongvisgronden in de Noordzee wegens uitputting van het kwotum volgde wekt dan ook geen verbazing.

November was ook de beste tongmaand van de voorbije elf maanden (tabel 3). De tongopbrengst (135 miljoen) was dan ook goed voor de helft van de demersale aanvoer (273 miljoen frank) en voor 47,5 % van de totale novemberopbrengst, een verhouding die door de goedgescholprijzen reeds enige tijd zoek was. Op jaarbasis behoort de opbrengst van de tongvisserij in 1991 tot de betere jaren, maar blijft nog een stuk achter op de suksesjaren (tabel 2). Enig cijferwerk (bron: Dienst voor Zeevisserij) leverde volgende cijfers op:

Tabel 1: Tongaanvoer in november

JAAR	TON	MILJ. FR.	GEM. PR.
1982	245	51,2	209
1983	333	59,7	180
1984	365	71,3	195
1985	402	120,4	300
1986	266	102,2	384
1987	363	106,5	293
1988	247	73,1	296
1989	430	109,6	255
1990	441	104,3	236
1991	548	135,1	247

Tabel 2: Tongaanvoer jan.-nov.

JAAR	TON	MILJ. FR.	GEM. PR.
1982	3.265	735,0	225
1983	2.972	646,7	218
1984	2.930	660,3	225
1985	3.569	926,2	259

1986	4.203	1.314,5	313
1987	3.832	1.348,9	352
1988	3.064	927,1	303
1989	3.440	1.128,4	328
1990	3.746	914,6	244
1991	3.743	915,1	244

Tabel 3: Tongaanvoer in 1991

MAAND	TON	MILJ. FR.	GEM. PR.
Januari	307	71,0	231
Februari	319	67,5	212
Maart	512	109,1	213
April	441	99,7	226
Mei	371	86,5	233
Juni	138	43,3	313
Juli	271	81,9	302
August.	229	63,2	276
Septem.	261	73,5	282
Oktober	345	84,0	243
Novem.	548	135,1	247
Decem.	?	?	?

Rekord dagopbrengst in Zeebrugge gebroken

Een dagbesomming van 30.399.746 frank was de hoogste opbrengst die de Zeebrugse Visveiling sinds haar bestaan kon boeken. Het rekord werd gemaakt op maandag 16 december. Het visaanbod bedroeg net geen 220 ton, op zich ook al een uitzonderlijk hoog cijfer.

De totale besomming voor de ZV bedroeg op dat ogenblik al 1,9 miljard, nog 93 miljoen verwijderd van het magische cijfer van 2 miljard. De ZV koestert dan ook de hoop dat het streefcijfer tijdens de laatste veildagen van het jaar gehaald wordt. 1990 werd afgesloten met een besomming van 1,84 miljard.

KALENDER

JANUARI

- 4 Kerstboomverbranding en sprootbedeling in Nieuwpoort, vanaf 17 u. op de zeedijk (Hendrikaplein)
- 12-20 Sea Side Show 92 in Media Center, Oostende (10-18 u.)
- 17-21 "92 Food Expo" en "International Food and Aquipment Show", Taipei World Trade Centre, Taipei (Taiwan)
- 18-16 "Boot 92", internationale watersportbeurs in Dusseldorf (Duitsl.)
- 19-21 "Seafood Europe" in Amsterdam (RAI-complex)
- 25 "Visserijbal" van de Vrije Visserijschool Nieuwpoort (Palviljoen, 20 u.)
- 29-31 "Asia Pacific Conference on Algal Biotechnology", University of Malaya, Kuala Lumpur (Maleisië)

FEBRUARI

- 4 Voordracht "Mijn vissersleven in Engeland tijdens de tweede wereldoorlog" door André Van Craeynest ('t Kasteeltje, Hoogstraat 2 in Nieuwpoort, 14 u.30, inkom 50 fr.)
- 5-9 "Ozeanum", grandioze zeedierentoonstelling in Jaarbeurs Utrecht (Ned.)
- 7 Galabal van de Zeemacht, Casino Oostende (21 u.)

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

Bouwwerken nieuwe Zeebrugse visveiling op 2 januari van start

Op 2 januari starten de werken voor de bouw van de nieuwe visveiling en bijhorende werkplaatsen die deel uitmaken van het "European Fish Centre" in de Zeebrugse achterhaven. Zoals we in ons vorig nummer reeds meldden zorgden tal van onvoorziene problemen met de ondergrond en de zandaanvoer voor vertraging. Lezing van het novembernummer van ZV-Nieuws, het informatieblad van de Zeebrugse Visveiling, leert dat de wegeninfrastructuur op het aanbrengen van de toplaag na zo goed als klaar is. Niets zou de aanvang van de bouw van de nieuwe visveiling en de visateliers nog in de weg staan. Directeur Pollet bevestigde dat de werken na het bouwverlof van start gaan. Wegens de slechte ondergrond zal de konstruktie door onderschoeiingspalen moeten gedragen worden. De meerkost van de paalfunderingswerken heeft slechts een beperkte weerslag op de kostprijs van het projekt omdat van meetaf gedeeltelijk met die mogelijkheid rekening werd gehouden.

Veel gegadigden

Half december was de ZV al in het bezit van 38 definitief getekende kontrakten van gegadigden voor de 62 te bouwen visateliers. Ook de verhuur en verkoop van 9 van 40 redersopslagplaatsen wordt een goed resultaat genoemd op een ogenblik dat nog geen steen op elkaar ligt. Alles bij elkaar werd ook al 16.500 m² industriegrond verkocht. Onder andere aan twee Franse bedrijven, waaronder het bedrijf "La Criée" van de familie Dutriaux met vestiging tegenover de vismijn in Duinkerke. De Franse vishandel heeft trouwens sinds vorige maand reeds een voet aan de grond in Zeebrugge met een verkooppunt in de Vismijnstraat.

Ook in het administratief gebouw (benedenverdieping en vier etages) zijn reeds twee verdiepingen aan de man gebracht. Een van de huurders van een halve verdieping is een ver-

zekeringsmaatschappij die zich in de Zeebrugse maritieme sektor wil inwerken.

Tenslotte heeft het Vlaams Gewest de aanpassing van de Straussbrug voor verkeer in beide richtingen (door het wegnemen van één treinspoor) toegewezen aan de firma Depret uit Zeebrugge die meteen bod van 12 miljoen als laagste inschrijver uit de aanbesteding kwam. De aanpassingswerken moeten eind februari klaar zijn met de bedoeling bij het gebruik van de oude sluis de verkeershinder op de kustbaan tot een minimum te beperken. De oude sluis is immers de aangewezen toegangsweg naar het nieuwe visserijdok. De inschakeling van de oude sluis stuit in rederskringen nog steeds op heel wat tegenstand. (gw)

Nieuwpoortse reder viert gouden jubileum

Vijftig jaar geleden, op 27 december 1941, traden August Legein (71) en Adriëne Ryssen (69) in het huwelijk. Afkomstig uit Oostduinkerke en De Panne vestigde het echtpaar zich reeds in 1948 in Nieuwpoort.

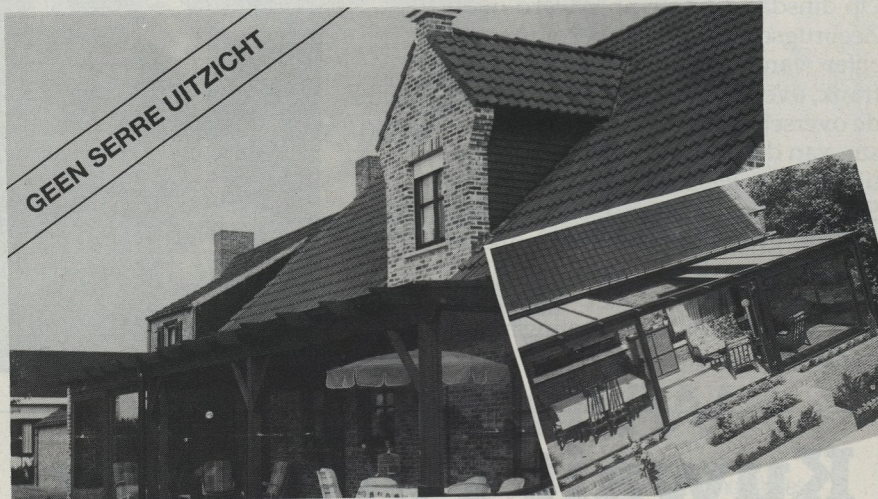
August Legein koos net als zijn vader voor de zee. Hij begon als 14-jarige in de visserij en hield dit vol tot op 60-jarige leeftijd. Ook zijn schoonvader, o.m. eigenaar van de N.1 'Ons Gedacht', was reder. Het echtpaar was eigenaar van de N.106 'De Zeemanshoop', nadien jaren in handen van hun zoon Urbain Legein en intussen geschrapt.

Op zondag 5 januari wordt het jubilerende echtpaar door het Nieuwpoortse stadsbestuur in de bloemen gezet.

VERANDA
PERGOLA

Prefadis N.V.

HOUT



* OPENSCHUIVENDE DAKEN * De perfecte uitvoering in DARK RED MIRANTIHOUT of in AFZELIA MERBAU * Volledig vrij van condensatie * Aanpasbaar aan uw konkrete behoeften * Dakkonstruktie naar keuze * Korte leveringstermijn * 10 jaar FABRIEKSWAARBORG * GRATIS EN VRIJBLIJVEND BESTEK * PRIJS RECHTSTREEKS VAN FABRIEK, ZONDER TUSSENPERSONEN

(Uitknippen en opsturen naar Prefadis, Spoorwegstraat 59, 8530 Harelbeke)

Naam en voornaam:
 Straat en nummer:
 Gemeente en postnummer:
 Tel:

B
O
N



Oostendse vismijn overschrijdt besomming van één miljard



Maandag 16 december werd met de verkoop van een flinke tarbot de kaap van één miljard jaarbesomming in de Oostendse vismijn overschreden. De vangst was afkomstig van de Zeebrugse treiler Z.183 Christopher van de Rederij Hertsens uit Knokke-Heist. Op de foto genomen na de verkoop van de tarbot aan vishandelaar André Gryson zijn ook de reders August en zijn zonen Yves en Philippe te zien samen met de havenkapitein Ghys, de halchef Passchyn en de bemanningsleden schipper René Adams, stuurman André Maertens, machinist Daniel Vandierendock en de matrozen Serge Verlaecke en Christophe Magerman. De Z.183 is, net als de Z.185 van dezelfde rederij, reeds jaren een vaste klant in de Oostendse vismijn. Het is echter nog zeer de vraag of de Oostendse afslag ook nog de 80 miljoen frank vis kan veilen, nodig om het resultaat van vorig jaar (1.080.426.397 frank) te evenaren. (Foto gw)

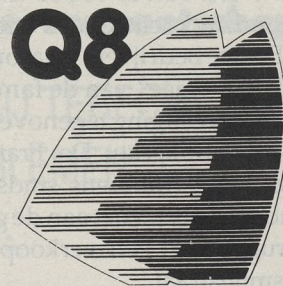


Rekord Zeebrugse Visveiling

Op dinsdag 10 december werd in de Zeebrugse vismijn het besommingcijfer van vorig jaar, 1.841.587.471 frank, overschreden. Het lot dat voor de overschrijding zorgde was afkomstig van de Z.69 De Kaper van de gelijknamige Heiste rederij van Bart Schiltzen Remi Carton. De bemanning van de grote boomkorteiler moest natuurlijk op de foto samen met ZV-directeur Freddy Pollet, medeëigenaar Remi Carton en marketingmanager Jan Buisseret.



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

Uw

ABB

ASEA BROWN BOVERI

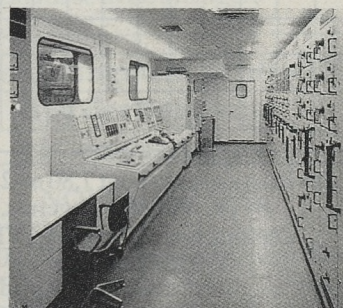
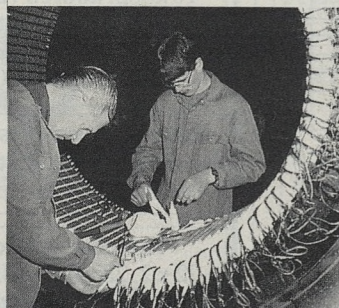
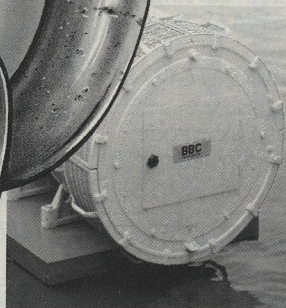
met de Belgische havens

ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

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

ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

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



en met de scheepsbouw

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



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

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

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

TELEX-TELEX-TELEX-TELEX-

□ Niet alleen veel vis in Zeebrugge, maar ook in Oostende op maandag 9 december: 16 vaartuigen losten ruim 150.000 kg vis, waarvan 24.000 kg tong. □ Renaud Diesel uit Oostende plaatste een nieuwe keerkoppeling Reintjes op op de O.148 Snipe. □ Verdun heeft de Z.97 Cleopatra voorzien van een centraal smeersysteem. □ Bij Padmos in Steldenam wordt de Z.53 Van Eyck na plaatsing van een nieuwe motor en keerkoppeling verder afgewerkt. □ Bij de Zeebrugse Scheepswerven zijn mast, brug, schouwen en bokken voor de nieuwe Z.47 Saturnus per binnenschip aangekomen. De konstrukties werden vervaardigd bij Padmos, terwijl het casco in Oostkamp in aanbouw is. □ Het zal nog enkele maanden duren vooraleer de Belgische aanvoer in Nederlandse afslagen bekend is. Vorig jaar was dat niet minder dan 17 procent. □ Vermoedelijk wordt het dit jaar meer. Ook de voorbije maand losten Belgische vaartuigen hun vangsten in Scheveningen □

Belgische vaartuigen opgebracht en beboet

De Britse kustwacht bracht vorige week de N.708 Ruytingen op. Na onderzoek bleek dat de vaststellingen van het controlevliegtuig boven de Noordzee niet overeenstemden met de gegevens in het logboek. Het vaartuig werd dan ook opgebracht op beschuldiging van vervalsing van het logboek. Pas na betalingen van een zware boete zou het schip weer vrijkomen.

Vorige maand deden zich eveneens dergelijke incidenten voor. Door een technisch defekt kon het bericht echter niet meer in ons vorig nummer verschijnen. Het ging om de Belgische bokkentreiler B.601 Van Maerlant die door de Nederlandse kustwacht werd opgebracht naar Scheveningen. Volgens de AID-inspektie werd het schip bij een luchtkontrolé betrapt op illegale visserij in de Nederlandse zone van de (gesloten) Noordzee. Een vijftigtal bennen schol, tong en andere vissoorten werden verbeurd verklaard en de netten versneden. Op de veiling bracht de aangeslagen vangst 14.000 gulden (254.000 fr.) op. Tegen de schipper werd proces verbaal opgemaakt, on-

der meer voor schriftvervalsing wegens het opgeven van een verkeerde positie en het vissen met te kleine maaswijdte. In dezelfde week werden ook twee Britse vissersvaartuigen opgebracht. De in beslag genomen vangst van een van de vaartuigen had een waarde van meer dan 900.000 fr.

De N.36 Donia kreeg het aan de stok met de Britse visserij-inspektie. Het vaartuig viste legaal in de Noordzee op schol met gebruik van een maaswijdte van 80 mm zoals gebruikelijk in de tongvisserij. Nu de tongvisserij in het gebied gesloten is moeten platvissers netten van 90 mm aanslaan, een recente EG-maatregel die nauwelijks bekend is. De treiler werd opgebracht naar de haven van Harwich. Naast de inbeslagname van het vistuig kreeg de schipper een zware boete van 7.000 pond (415.000 fr.) voorgeschiedeld.

De voorbije weken zaten nog heel wat reders met de bibber op het lijf omdat zij niet altijd goed op de hoogte worden gehouden van de positie van hun vaartuig(en). Het is een publiek geheim dat er nogal wat risico's worden genomen om met stevige vangsten een graantje mee te pikken van de eindejaarschasse in de afslagen.

Veranderingen in de officiële
lijst der Belgische
vissersvaartuigen

NOVEMBER 1991

Adresverandering:

□ O.100 EMILIE, medeëigenaar Eerebout Edgard, Vissersplein 2, bus 5, 8400 Oostende

Nieuw vaartuig:

□ Z.186 SHANNON, eigendom BVBA Firma Louis Crevits en zonen, Zeebruggelaan 137, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Roepnaam OPHD; L.O.A. 36,98 m.; Gt. 333; bouwjaar 1990; boomkorvisserij.

Zeebrief: 20.11.91

Verandering van tonnemaat:

□ O.108 ARENT, eigendom BVBA Rederij Versluys, Kapellestraat 167, 8450 Bredene

Gt. 152 - Nt. 45

Zeebrief: 22.11.91

Inbouw nieuwe motor:

□ Z.93 AALSCHOLVER, eigendom Verbouw Alice, Elisabethlaan 298, 8301 Knokke-Heist

Motor: Mitsubishi, 220 kW - 299 PK, bouwjaar 1991

Zeebrief: 22.11.91

Crevits

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

*import - export**allerlei kettingen en kettingmatten**ankers**herbruikbare materialen**visserijbenodigdheden**rubber bollen en rubber ringen*

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



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

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

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

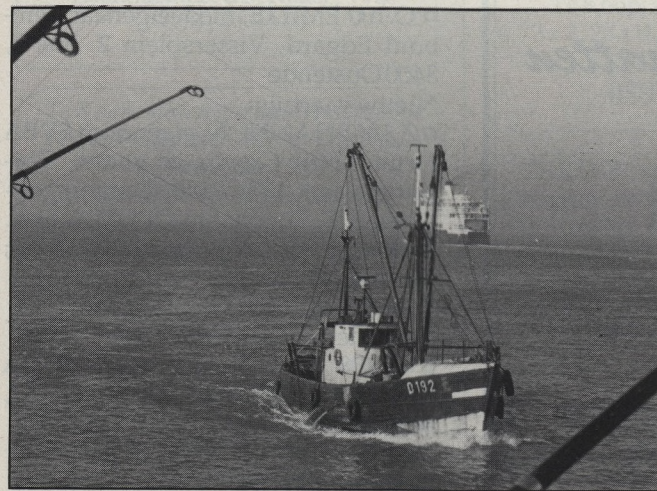
Fax: 050 / 54 79 11



Op 17 december stond Staatssecretaris *Paul De Keersmaecker* tien jaar aan het hoofd van het Ministerie van Landbouw en Europese Zaken. Al die jaren was hij van nabij betrokken bij het wel en het wee van de visserij. Of hij er in de volgende regering opnieuw bij is blijft een vraagteken.



Op de Baelskaai in Oostende werd een nieuwe handelszaak ondergebracht. *Marine Stores* levert visserijbenodigheden als netten, kabels, garen, touwen, spekking... Het opstarten gebeurt onder leiding van Peter Vantorre, zoon van Freddy Vantorre.



De lijnvisserij op het Oostendse staketsel zijn woedend op de vissers. Om een of andere reden leggen de sportvissers hun lijnen in de haven. En dan gebeurt het natuurlijk! Binnenlopende vaartuigen sleuren de lijnen mee tot ze afknappen. De havenkapitein is formeel: de scheepvaart heeft voorrang.

de maand in beeld



De kerststal die ooit de kaai van Nieuwpoort sierde, staat nu al enkele jaren op het marktplein. In goede visserstraditie werden de koningen vervangen door vissersfiguren. Heel wat mensen en kinderen blijven even stilstaan bij dit vredig tafereel.

Ook in Nieuwpoort lagen de meeste vaartuigen binnen. De kustvissers mochten de Kerstdagen thuis vieren in de hoop dat het weer de volgende dagen omsloeg en zij voor verse aanvoer kunnen zorgen.



Oostende ontving voor het eerst een Russisch passagiersschip. De *Estonia* uit St.-Petersburg had 300 Russische toeristen aan boord. Het schip bleef drie dagen afgemeerd aan de RMT-installaties.



Door de staking in Boulogne kwamen twee grote Franse hekreuilers hun vangst in Oostende lossen. De lading, 60 tot 70 ton groot, werd vervolgens per vrachtwagen overgebracht naar de thuishaven. Het ging om de hekreuilers BL.101940 Louis Evrard en BL.463519 Cap Saint Jean, allebei met een twintigkoppige bemanning aan boord en thuishaven Boulogne-sur-Mer.



De Oostendse vistrap daags voor Kerstmis. Het stormweer hield de kustvissers binnen. Geen verse vis of garnalen voor de feestvierders.



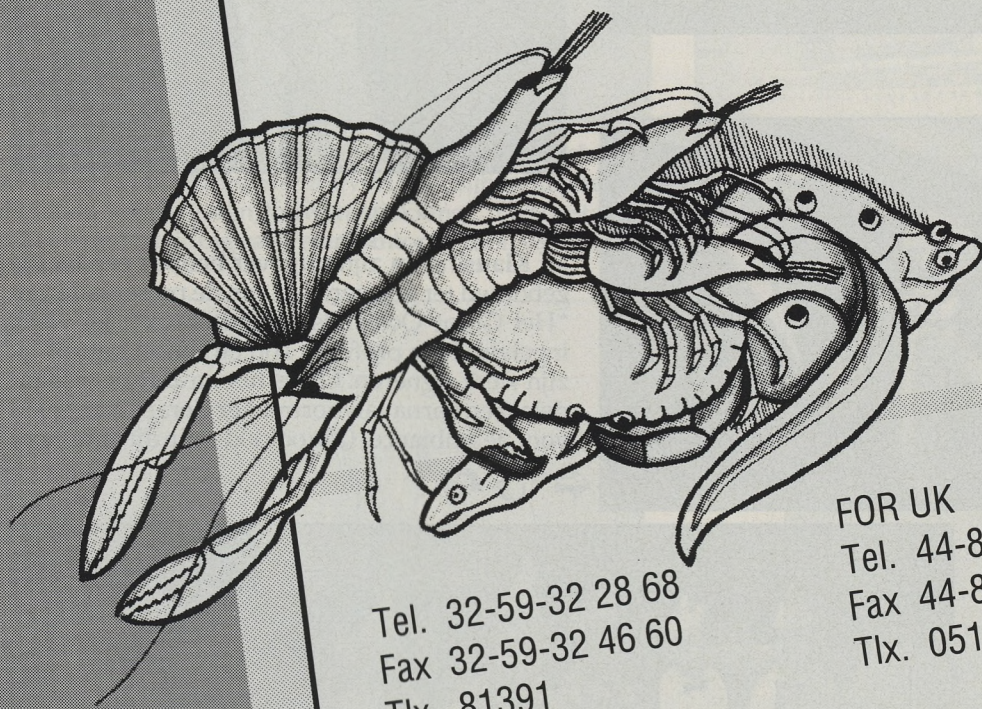
Jef Klausung en zijn uitgever hebben een feestje gebouwd ter gelegenheid van de presentatie van "Het Groot Oostendsch Liedtboek". Jef werd ingeleid door prof. dr. Top en moest natuurlijk zijn werk signeren. Ondertussen zorgde vishandelaar en carnavalvoortrekker Gerard Dangreau voor de ambiance. (Zie ook elders in dit nummer.)





MORUBEL

*wenst U
een voorspoedig
en succesvol 1992 !*



Tel. 32-59-32 28 68
Fax 32-59-32 46 60
Tlx. 81391

FOR UK
Tel. 44-81-9779441
Fax 44-81-977 91 93
Tlx. 051-93 45 80

MORUBEL N.V - H. Baelskaai 38
8400 Oostende - BELGIUM

Meester Coelus

HOEWEL ONDERWIJZER van opleiding is Robert — meester — Coelus niet onbekend in het visserijmidden. Van huize uit met het milieu gekonfronteerd, leverde hij professioneel en recreatief het bewijs dat de visserijwereld ook de niet-visser tot het merg fascineren kan.

Zonder veel blabla heeft hij als schoolhoofd in de Ibis generaties kinderen maritiem leren denken.

Zijn interesse voor de zee, haar fauna en flora, de visser en z'n stiel uit zich in publikaties, verzamelingen, voordrachten, tentoonstellingen, studiereizen, verenigingsleven... Zoveel verschillende facetten van een onbaatzuchtige inzet, de zee en de visserij ten goede. Ook hierin mag hij zich 'meester' weten!

De affiniteit van Robert Coelus met zee en visserij vindt z'n vroegste wortels in het gezin langs moeders zijde. De familie Geryl afkomstig uit Nieuwpoort, voer al vòdr W.O.I onder Oostendse vlag. Eerst nog onder zeil met de legendarische *smicks*, later met de houten middenslagtrawler 0.211 en de stalen 0.212. Roberts vader was koetsier en later taxichauffeur in Oostende.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog vlucht heel de familie met de eigen vaartuigen naar Engeland, waar ze in Penzance een onderkomen vindt. Ma Coelus daarentegen, die op 18 mei bevalt van een dochter, vindt in die omstandigheden de oversteek

te riskant en zo blijft het gezin Coelus in Oostende, en vanaf 1943 in St. Pieterskapelle wonen.

De 0.211 en 0.212 worden tijdens de oorlog door de Navy opgeëisten ingeschakeld bij de ballonbarrages vòdr de Engelse havens. Na de oorlog arriveren beide vaartuigen zwaar gehavend in Oostende en na een opknapbeurt op de Gentse scheepswerf 'Carrels' maakt de 11-jarige Robert z'n eerste ééndaagse zeereis mee bij de proefvaart van de plankenvisser 0.212. Nu neemt ook grootvader reder Geryl, wiens vrouw tijdens de oorlog in Penzance overleden is, z'n intrek bij de familie Coelus. Bij het uitbreken van de visserijkrisis in de vijftiger jaren ver-

koopt hij echter z'n beide schepen.

Onderwijzer

Na z'n collegejaren in Oostende trekt Robert Coelus naar de Torhoutse Normaalschool en studeert er in 1953 af als onderwijzer, en kort daarop volgt hij een cursus in de Oostendse zeevaartschool wat hem een getuigschrift voor bevoegdheid in het zeevisserijonderwijs oplevert.

En de zee blijft de rode draad in z'n jonge leven wanneer hij één jaar later als reserve-officier bij de Zeemacht voor twee jaar op het troepentransportschip 'Kamina' de opleiding van de matrozen ter harte neemt. In die periode, meer bepaald tijdens een reis naar Kongo, worden de matrozen voor het eerst direkt (en niet meer in de kazerne zoals vroeger) aan boord opgeleid.

Het zeemansleven bij de Zeemacht zint hem wel, maar omdat er nog geen actief kader voor reserve-officieren bestond en die toekomst dus vaag leek, stapt hij weer over naar het onderwijs.

Z'n sociale belangstelling voor de probleemjeugd groeit bijeen onderwijsjob in een tehuis voor gerechtskinderen in Zevekote.

In 1957, midden de schoolstrijd, hoort hij in Bredene-dorp bij de oprichters van een autonome vrije jongensschool.

Ibis

Door z'n belangstelling voor de zee, z'n sociale bewogenheid en z'n opleiding belandt hij — hoe kan het anders — in de IBIS. In deze instelling komt in 1960 de plaats van schoolhoofd vrij, omdat Roger Sinnaeve tot technisch leraar benoemd wordt. In een bijna dertig jaar durende onderwijs carrière in dit Koninklijk Werk heeft Robert zowat alle onderwijs vernieuwingen in het basisonderwijs meegemaakt en er, vanuit zijn functie, z'n steentje toe bijgedragen.

Zo wordt er in 1969 een afdeling *bijzonder onderwijs* opgericht en volgt hij twee jaar lessen in Roeselare om er het getuigschrift voor bijzonder onderwijs te bekomen. Vijf jaar later bouwt hij een aanpassingsklas uit voor achterop geraakte leerlingen. Geboeid door de onderwijsuitdagingen groeit er parallel ook een diepe belangstelling voor zijn school.

Naar aanleiding van een internationale conferentie over het visserijonderwijs, in Oostende in 1970, publi-



November 1955. De T.N.A. Kamina. Robert Coelus (rechtstaand, met bril), als divisieofficier van een nautische afdeling, tijdens roeioefeningen.



22 december 1964. Robert Coelus drukt de hand van koningin Elisabeth, tijdens een kerstfeest voor de Ibisjongens op het kasteel van Stuyvenberg.

ceert hij 2 jaar later een lijvige studie over de problematiek van het visserijonderwijs en specifiek over de hervormingen binnen dat onderwijs.

Zijn konklusies blijven tot vandaag de dag bijzonder actueel. Zo pleitte hij ervoor om het visserijonderwijs voor wat de kaders betreft op te trekken tot

het A2-niveau, was hij (toen al) voorstander van één centrale visserijschool, deed hij voorstellen voor de structuur en geografische inplanting van die school en stelde hij een organisatie-schema op dat op V.S.O.-normen gebaseerd was.

De auteur daarover: "Van de kant van de reders uit is men nog altijd bang dat adequate diploma's voor onze vissers, zoals een A2, ervoor zullen zorgen dat de afgestudeerden het bedrijf zullen verlaten en in andere diensten een regelmatigere bestaan zullen opbouwen. Ik ben er echter vast van overtuigd dat wie, met welk diploma ook, voor de visserij kiest ook visser zal worden. Maar nu zien we dat bv. een schipper eerste klasse later geen loods kan worden omdat hij geen getuigschrift van middelbaar onderwijs kan voorleggen. En dit soort toestanden vind ik discriminerend voor onze vissers."

Coelus is ook de man die er voor ijverde dat de 6de jaars lager onderwijs van de IBIS een proefvaart konden meemaken aan boord van de 0.29 'Broodwinner' om zo beter een definitieve en meer gefundeerde beroepsoriëntering mogelijk te maken.

De "Staalmeesters" uit de 21e eeuw

*Wij wensen u
een gezond
en succesvol*

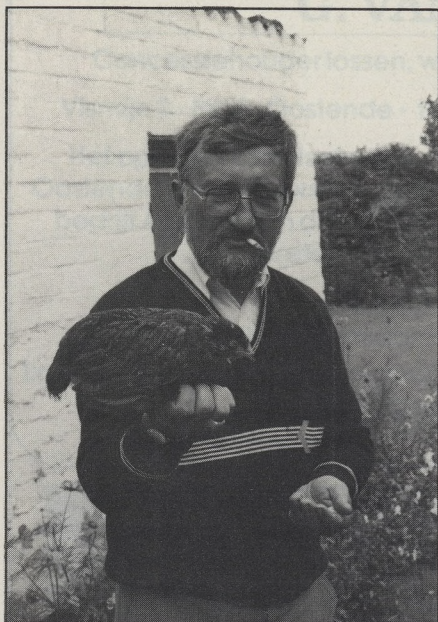
MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - Postbus 3074 - 2220 CB Katwijk a./Zee (Holland)
Tel.: 01718 - 2 07 00 - Telex 39454 - Telefax 01718 - 3 23 19



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





Thuis, met een niet nader geïdentificeerde schelp uit zijn kollektie

Story

Zijn Ibis-leven is omvangrijk en vult makkelijk een half dozijn Visserijbladen. Laat het volstaan nog even te refereren naar z'n boek "De Ibis-story"

waarin hij de fascinerende en lange geschiedenis van dit Koninklijk Werk boeiend en rijk geïllustreerd heeft beschreven. Het werk dat in 1972 al als jaarboek bij de Bredense Heemkring 'Ter Cuere' werd gepubliceerd kwam in '81, bij het vijfenzeventig-jarig bestaan van het K.W. Ibis, op de markt en kende een enorm succes.

Sinds vier jaar is Robert Coelus op pensioen. Meer dan 500 Ibisnapen zaten bij hem op de schoolbanken. Van twee werd hij zelfs de dooppeter. Maar hij is er de man niet naar om z'n horizon tot z'n moestuin te verengen en z'n dagen achter kachel en krant te slijten.

Nee, de zee houdt hem in de ban. Neem nu z'n uitgebreide schelpenkollektie. Ooit opgestart als didactisch materiaal voor Ibis, wist hij door ruilhandel met musea over heel de wereld een universele verzameling aan te leggen.

Z'n gerestaureerd vissershuisje 'De Schelp' op de heide aan de Vosseslag in De Haan barst zowat onder z'n privékollektie Noordzeeschelpen die hij tijdens z'n reizen naar Bretagne, Engeland, Nederland of Scandinavië zelf gaat zoeken. Nu bereidt hij z'n reis

naar de Scilly-eilanden voor. Maar zoveel kennis draag je niet alleen. Robert Coelus werkt mee aan tentoonstellingen, schrijft in diverse bladen waaronder ons eigenste blad over fauna-en flora van de zee, helpt de verzameling van het Noordzee-aquarium verder uitbouwen, doet aan shellcraft (het vervaardigen van siervoorwerpen met schelpen).

In Het Visserijblad brengt hij naast z'n rubriek 'Schatten van de Zee' en reis-reportages ook nog verslag uit over de zittingen van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.

Schelpen en Vissen

Af en toe maakt hij ook een reis mee met de 0.29, het schoolschip van de visserij, om levend materiaal te verzamelen voor de aquaria in het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke en voor het Noordzee-Aquarium in Oostende. Aan die toeristische trekpleister langs de kaai heeft hij zijn hart verpand.

Robert Coelus: "Tijdens m'n reizen bezoek ik veel aquaria-instellingen en daar heb ik vastgesteld dat veel van die expo's 'Vriendenkringen' hebben opgericht om de zaak te helpen runnen. Zo rijpte het plan om..."

En dus stichtte hij anderhalf jaar geleden, de 'Vriendenkring van het Noordzee-aquarium' dat z'n ledenaantal nu al tot 500 zag stijgen.

Binnenkort moeten de renovatiewerken aan het aquarium trouwens starten want zegt Coelus: "Als je ziet hoeveel inspanning men zich in het buitenland getroost om op didactische en pedagogische wijze het leven van de zee dichterbij de mensen te brengen dan kunnen wij dat met ons kleine maar rijke gestoffeerde Oostendse aquarium ook".

Sedert april jl. zetelt Robert Coelus ook in het 'Begeleidingscomité van Wetenschapsbeleid voor de Noordzee'. Het betreft hier een opzet van het Ministerie voor Wetenschapsbeleid met de bedoeling adviezen te geven over projecten door universitaire instellingen op te zetten om zo een impulsprogramma over de Noordzee te verwezenlijken (zie ook artikel hierover in ditzelve nummer).

Robert Coelus mijd nutteloze drukte en show. Laat hem z'n schelpen en z'n vissers. Bij die twee weet hij ook de zee dichtbij.

—
—
BBL
—

De bank die verder denkt
dan een bank

**BELGISCH-
NEDERLANDSE
ZEEMANSALMANAK
1992**



**zee
mans
almanak
1992
verkrijgbaar**

In België:

Door storting van het bedrag van 1.600 fr.
plus 96 fr. BTW
plus 180 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49
Fax (059) 32 39 46
BTW-nr 412.522.588

- Hand in Hand, Vismijn, Oostende
- Martin en Co
Oude Leeuwenrui 37, Antwerpen
- Compas
H. Baelskaai 15, Oostende

In Nederland:

door storting van het bedrag van 1.600 fr. + 330 fr.
verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,
Hendrik Baelskaai 30, B - 8400 Oostende - België

- IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden
- Maritiem,
Vissershavenweg 46, Scheveningen
- Observator,
Vasteland 16-26, 3011 BL Rotterdam
- Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden
- Datema Delfzijl,
Oude Schans 11, 9930 AC Delfzijl
- Coöp. Inkoopvereniging van Visserij-
benodigdheden,
Haven 15, Oude Schild Texel



**HOOGWATERBOEKJE
1992**

Het Hoogwaterboekje 1992 is
reeds ter beschikking in de druk-
kerij van „Het Nieuwsblad van de
Kust”.

Het geeft ook de tijdverschillen
voor het hoog water te Dover,
Boulogne, Calais, Duinkerke,
Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwer-
pen, en al de voornaamste
havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle
boekwinkels verkrijgbaar tegen
de prijs van 50 fr. (BTW inbegre-
pen).

Het is eveneens verkrijgbaar
door storting van 50 fr. + 27 fr.
verzendingskosten op postreke-
ning 000-0418987-44 van „Het
Nieuwsblad van de Kust”,
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

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 :

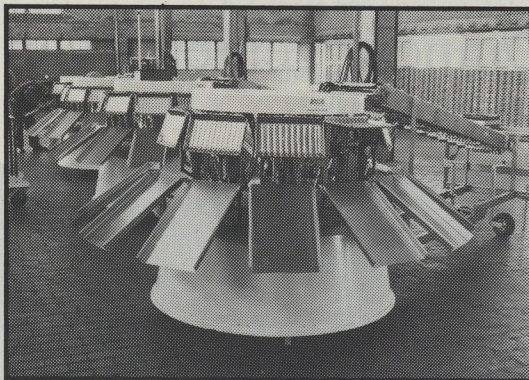
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

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

internationaal

IJSLAND

Nog minder kabeljauw

De IJslandse overheid heeft opnieuw beperkingen voor de kabeljauwvisserij uitgevaardigd voor het seizoen 91-92. Onderzoek wees uit dat er opnieuw sprake is van een slechte jaarklasse. In de viswateren rond het eiland werd de laagste kabeljauwstand aller tijden gemeten. De toegelaten vangsthoeveelheid werd meteen met achttien procent verminderd. Zes opeenvolgende verlagingen van het kabeljauwkwotum treffen de IJslandse economie zwaar. Het Economisch Instituut in Reykjavik voorspelt dat de omzet van de visserijsector opnieuw vijf procent zal dalen. Bedrijfssluitingen en faillissementen in de verwerkende industrie zullen niet uitblijven.

Goed nieuws is dan weer de overvloedige aanwezigheid van capelin (lodde) en de goede vooruitzichten voor de visserij op roodbaars.

NOORWEGEN

Vangst 400 dwergwalvissen

De Noorse regering heeft de vangst van 400 dwergwalvissen in de volgende drie jaar goedgekeurd. De vangst van de dwervinvisen mag alleen voor wetenschappelijke doeleinden gebeuren.

In 1986 werd door de Internationale Walvisvaart Commissie (IWC) een geheel vangstverbod voor alle soorten walvissen afgekondigd. Voor grote soorten als de blauwe vinvis en de grijze walvis was dat verbod al langer van kracht.

NEDERLAND

Omzetrekords

Het staat nu reeds vast dat de visafslagen in Lauwersoog, IJmuiden en Goedereede hun omzetcijfer van vorig jaar zullen overtreffen. Lauwersoog overschreed voor het eerst in haar bestaan de kaap van 80 miljoen gulden (1,45 miljard frank). Het was de Belgische bokkentreiler Z.321 Noordhinder die begin december voor de overschrijding zorgde.

Ook IJmuiden stevent op een nieuw rekordcijfer af. De 108 miljoen gulden (1,95 miljard frank) was eind november reeds voorbijgestreefd.

De visafslag van Goedereede haalt eveneens een rekordomzet. Met de aanvoer in de eindejaarsperiode is er de gewettigde hoop dat het jaar met het nooit eerder gekende cijfer van 100 miljoen gulden (1,8 miljard frank) wordt afgesloten.

Net als bij ons werden de hogere omzetcijfers gerealiseerd bij een lager aanvoergewicht.

Inventaris van 355 volksliederen

“Het Groot Oostendsch Liedtboeck”, het levenswerk van Jef Klausling

Prof. dr. Stefaan Top van het Seminarie voor Volkskunde van de Leuvense Universiteit was in de wolven over de prestatie van Jef Klausling. Hij noemde de bundeling van 355 volksliedjes en deuntjes van, uit en over Oostende onomwonden het levenswerk van de Jef.

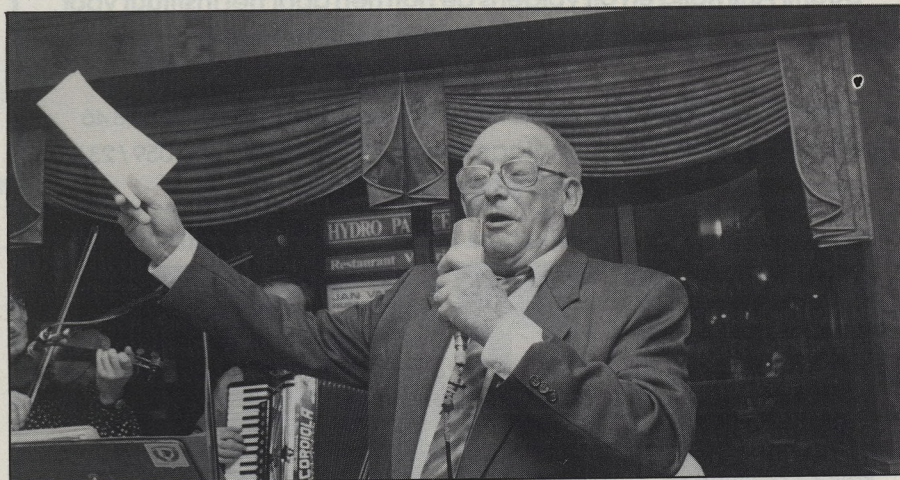
Jef Klausling aan onze lezers voorstellen hoeft niet meer. In Oostende is hij *gekend als een slechte klute*. Als troubadour en hartstochtelijk verzamelaar van teksten evenzeer. Nieuw is dat zopas een boek verscheen waarin alles wat de Jef in de loop der jaren verzameld heeft gebundeld werd. Een *gewichtig* werk. Prof. Top deelde het totaal gewicht van het boek, meer dan twee kilogram, door het aantal teksten en kwam op zeven gram per liedje uit. Na die luimige opmerking sprak hij op de voorstelling van het werk ernstiger taal. Hij situeerde het volkslied in een ruimere kontekst. “*Het oude volkslied dat vroeger onder de mensen leefde is dood*”, maar de taalkundige voegde er onmiddellijk aan toe dat er zich een opleving aftekent. Sinds de jaren zeventig grijpen volkszangers en folkgroepjes terug naar de teksten uit de eeuwwisseling.

Bonte verzameling

Jef Klausling somt ze allemaal op: van Jan Van Wulpen, over Bertino (Albert Lingier) tot Pete Monti en Lucy Loes. Oudere Oostendenaars koppelen de eerste namen aan de goeie ouwe tijd van de danszalen, de café-chantants en de revues van Leonard Reynaerts. Hij brengt onvergetelijke volksfiguren ten tonele: Bubbeline, Kol en Manchette, Zotten April, Stierman Lèèze, Lange Tjes en Teut Teut. Liedjes over Oostende, de (vis)wijven, schone en bedrogen Oostendse meisjes. Liedjes over de wrede zee, vreugde en verdriet en het zeemansbestaan. Er is ook plaats ingeruimd voor kinderliedjes, kermisgezang, gezelschapslieder en nummers die het tijdens de carnavalperiode doen.

Wie het allemaal wat meer van nabij bekijkt stelt vast dat het om veel meer dan een liedjesverzameling gaat. Het is een stuk Oostendse geschiedenis met veel anekdoten en persoonbeschrijvingen. Bovendien een boek dat op een zeer beperkte oplage verschijnt en *gedoemd* is een verzamelaarsobject te worden. Haast u! (gw)

“Het Groot Oostendsch Liedtboeck” door Jef Klausling werd uitgegeven door Emiel Decock, Brugsestraat 56, 8211 Aartrijke. Formaat 20 x 28 cm, ingebonden met linnen kaft en stofwikkels, 610 blz. Verkrijgbaar in de boekhandel tegen 2.100 fr.



Een voorstelling van het boek zonder een optreden van “de Jef” was ondenkbaar. De auteur bracht dan ook een uitvoering van zijn suksesnummer “De Blekersbaas” (Foto gw)

Een (voor)beeldig boek over de kust vòòr 1880

Met “Zee en Duinen” genieten van de 19de eeuw



Auteur Georges De Vent en uitgever Marc Van de Wiele omringd door de fotograaf, graficus en technici die de realisatie van het boek tot een goed einde brachten. (foto gw)

Stel u geen lawine van landschapsfoto's voor bij het lezen van de titel "Zee en Duinen", het vijfde boek van Heistenaar *Georges De Vent*. Na het succes van "*De Vlaamse Zeevisserij*" (uitverkocht) was het bijna voorspelbaar dat de auteur zijn omvangrijke verzameling verder zou uitdiepen. Eerder verraste de fervente verzamelaar het publiek al op "De Westkust van toen", "De Oostkust van toen" en "Het Heist van toen".

Ingenieur Georges De Vent, verzamelaar van vader op zoon van boeken, foto's, schilderijen en ander beeldmateriaal over

de Belgische kust, heeft stilaan een unieke kollektie bijeen gebracht. Een belangrijk gedeelte van de verzameling bestaat uit litho's en akwarellen, waaronder heel wat zeldzame stukken. Voor de samenstelling van zijn jongste boek heeft de auteur vooral uit dit grafisch werk geput. Het resultaat is een fascinerend historisch document geworden met 400, grotendeels in kleur afgedrukte, litho's, tekeningen en prenten. De illustraties zijn rijkelijk omkaderd door teksten die het beeldmateriaal uitvoerig situeren en toelichten.

Visserdorpen

Bestaande publikaties zijn er tot op heden nooit in geslaagd de kust in de 19de eeuw te visualiseren. Vooral over de periode vòdr de opkomst van het toerisme is weinig bekend. Koksijde, De Panne en Oostduinkerke waren toen onooglijke vissersdorpen. Nieuwpoort en Oostende hadden dan weer een historisch verleden. Blankenberge en Heist waren synoniem voor visserij. Voor de rest bestond de kust uit een duinenstrook met hier en daar een agrarische gemeenschap (Wenduine, Bredene, Lombardsijde).

De lezer heeft een lange weg voor de boeg. Het lijvig boek start in het vissersgehucht De Panne (Kerkepanne) en Adinkerke waar geleidelijk een vissersvloot tot stand kwam. In 1830 slechts zes eenheden groot en tegen het einde van de eeuw uitgedroefd tot een vloot van 76 schuiten waarop meer dan 300 vissers aan de kost kwamen. In het begin van de 20ste eeuw leefden heel wat Pannenaars, na Oostende de belangrijkste vissersgemeenschap van de kust, van de visserij. Ook de nabijgelegen dorpen Koksijde en Oostduinkerke groeiden uit tot typische vissersnederzettingen.

Over Nieuwpoort is heel wat interessant beeldmateriaal opgenomen. Na de prenten uit Lombardsijde, Westende, Middelkerke en Mariakerke krijgt Oostende ruime aandacht. Niet minder dan 115 illustraties, waaronder tal van porseleinkaarten en wellicht zelden geziene lithografieën, tonen de ontwikkeling van Oostende tot kosmopolitisch kuuroord. Daarna passeren Bredene, De Haan en Wenduine de revue en belandt de lezer in het 19de eeuwse Blankenberge waaraan 32 bladzijden zijn gewijd. Ook de ontwikkeling van Zeebrugge blijft niet onbesproken. Maar in die periode was de sociale en economische geschiedenis van het vissersdorp Heist al voor een stuk geschreven. In het slot van het boek staan Duinbergen en Knokke in de schijnwerpers.

Een eerste kennismaking met het boek maakt meteen duidelijk dat de auteur niet de bedoeling had om een kronologische geschiedenis van de kust op te tekenen. Maar het opzet om het (volks)leven aan zee tijdens de pre-toeristische periode uit te tekenen is zijn doel niet voorbijgeschoten. Naar onze bescheiden mening behoort dit zeer verzorgde boek tot het beste dat de laatste jaren over de kust verscheen. (gw)

□ Zee en Duinen, kusttoerisme in de 19de eeuw, werd uitgegeven door Marc Van de Wiele, Brugge. Formaat 32x25 cm, ingenaaid met harde kaft, 216 blz. op kunstdrukpapier. Verkrijgbaar in de boekhandel, prijs: 2.450 fr.

Wegens jaarlijkse vakantie zullen de burelen van HVB gesloten zijn tot en met 12 januari 1992.



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
- * vissortteersystemen
- * 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

Wraak!

Reeds jaren — en dat is geen overdrijving — spit Walter Debrock in dit blad het leven van kapers en zeerovers om. Reeds enige tijd heeft hij het terrein van de kaapvaart verlaten en heeft hij het uitsluitend nog over de zeeroverij. Alles wat we steeds wilden weten, maar nooit durfden vragen... of hoe men vroeger al probeerde rijk te worden zonder ervoor te moeten werken.

EEN VAN DE middelen om de door zeeroverij beroofden te vergoeden, bestond in de gewoonte het recht op *represaille* of wraakneming toe te passen. Deze gewoonte was mettertijd praktisch geïntegreerd in het openbaar en het burgerlijk recht.

Dit recht gaf aan wie ook benadeeld was door zeeroverij gepleegd door een inwoner van een ander land of een andere stad, het recht om van de overheid de toelating te bekommen gelijk welke medeburger van de zeerover gevangen te houden en zijn bezittingen aan te slaan, tot wanneer de schade volledig vergoed zou zijn.

Deze vorm van schadevergoeding tegen het zeebanditisme kon zelf zeer vaak leiden tot zeeroverij vanwege de benadeelden die er dan maar op los gingen...

De bekende archivaris *Gilliodts-Van Severen*, in zijn inventaris van de "costumen" van Brugge spreekt dan ook van *'l'usage barbare des represailles'* (het barbaarse gebruik van de represailles)

Dit recht op represaille werd geïstitutionaliseerd door het afleveren van *represaillebrieven*, die voor dit recht een legale rechtvaardiging betekenden (*commissions of reprisal*)

Kortom, het betekende dat, indien bvb. een Engels vaartuig geplunderd was door een Frans schip, de Engelse reder het recht kreeg zijn verlies te verhalen op de plundering van gelijk welk Frans schip dan ook.

In oorlogstijd werden dergelijke plunderingen en veroveringen op de landsvijand toegestaan bij speciale commissie-brieven, genaamd "*lettres de marque*" of in goed Vlaams van die tijd "*letteren van maercke*": daar ligt trouwens de geboorte van de eigenlijke kaapvaart. Die kaapvaart werd mettertijd een hulptroep voor de eigenlijke oorlogsvloot, of zoals aan de Vlaamse kusten in de 17de eeuw, de enige bewapende zeemacht van Spanje (Zie



hiervoor de vroeger reeds gepubliceerde reeks over de kaapvaart, in HVB.). De vorst kreeg trouwens een percentage op de buit.

De bekende Franse marinehistoricus *Henri Malo* zei dat eens kort en goed: "*Le corsaire est le franc-tireur de l'Océan. Le pirate, au contraire exerce de son propre chef le brigandage à main armée*" (de kaper is de vrijsschutter van de oceaan. De zeerover, integendeel, handelt voor zichzelf als gewapende brigand) Uit de gevulde lijst van aanvragen tot represaille leren we hoe zeer en hoe vaak onze kusten geteisterd werden door de zeeroverij of zoals we het kunnen noemen, het zeebanditisme

Zeeroverij en onderhandelingen

De talrijke en zeer diverse zeerovers die onze Vlaamse kusten onveilig maakten, kwamen doorgaans uit de naburige gewesten, aangetrokken door omvang en de rijkdom van de Vlaamse scheepvaart vnl. op Frankrijk

en Engeland.

Reeds in de XIIIde eeuw was de Vlaamse scheepvaart op Engeland bijzonder druk, "*ondanks de grote en voortdurende gevaren waaraan de zeeschepen in de middeleeuwen blootgesteld waren*", zegt Dr. *Jan Denucé* in zijn studie over de Vlaamse en Antwerpse Admiraliteit. Onze thans zo brave geburen, de Zeeuwen, waren vaak de ergste onder allen.

In 1396, bvb op 9 mei, werd een Brugse afvaardiging naar Den Haag gezonden om klacht neer te leggen bij hertog *Albrecht*, "*van de roovers die ter zee laghen*" Op 3 juni is er een conferentie te Gent om zich uit te spreken over het verlenen van "*letteren van maercke*": "*Ghesendt te Ghend up stic van der voorzienichede die men meende te doene ter zee jeghen de roovers*".

Op 18 februari 1401, nieuwe missie naar Antwerpen deze keer, naar de afgevaardigden van hertog *Albrecht*; op 11 juni 1401 nieuwe conferentie te Gent, alsmear tegen de Zeeuwse rovers!

In een raadszitting te Sluis, constateert men dat de Zeeuwse zeerovers in het Zwin gedrongen zijn en er diverse schepen buit gemaakt hebben, toebehorende respectievelijk aan kooplui van Denemarken, aan Schotten en aan handelaars van Ierland

In 1402 komen de Engelsen de Zeeuwen in hun banditisme vervoegen, met als gevolg dat men alle Engelse en Schotse koopwaren te Sluis in

beslag neemt als weerwraakmaatregel. Men besloot bovendien de jacht te openen op alle Engelse en Schotse schepen, "*die hunne scepe gheiaeght hadde*"

Nochtans, slechts een jaar later, op 4 juli 1403, komen de afgevaardigden van de *Leden van Vlaanderen* samen op een conferentie te Kales, met de afgevaardigden van de Koning van Engeland. Tot een wapenstilstand werd besloten, vnl. om mogelijk te maken dat de nodige maatregelen zouden getroffen worden ter restitutie van de schade aangericht in de Vlaamse wateren, "*scade gedaen op den stroom van Vlaendre*", en om de neutraliteit van Vlaanderen te doen erkennen: "*tfait van de neutraliteyt*"

Hoe de ware schuldigen straffen?

In de teksten der hierboven vermelde jaren betreffende de zeeroverijen, vinden we de reeds vermelde namen waarmee men de zeerovers bedacht.

Aan de *likedelers* hebben we reeds enkele woorden gewijd (HVB 11, 1 nov. 1991 ps 32 & 33) Vaak vinden we thans ook de term "coorvers" of "corvers" voor zeerovers

Nochtans duidde men, reeds in 1350, een vaartuig dat korfvis of korfharing in Vlaanderen invoerde als *corver* aan. Die *corvers* waren reeds grote schepen waar men aan boord genoeg ruimte had om de gevangen haring te *steuren* of te zouten en in korven te verpakken. Deze *corvers* werden, als gevolg van een aantal wandaden op zee bedreven door Vlaamse vissers, helaas, ook ver-eenzelvigd met zeerovers. In die zin ook werden ze vermeld door de hanzeatische kooplieden die voor dergelijke schepen de naam *buse* gebruikten, naar de snelle bewapende Noorse *buzza*, waarmee ze herhaaldelijk te maken hadden, zo schrijft onze bekende scheepsspecialist J Van Beylen.

Kortom, in die jaren slaagt men er niet in, welke conferenties en overeenkomsten men ook hield, de ontelbare wandaden op de Noordzee te doen ophouden. De regel op de represailles werd nochtans onverbiddelijk toegepast. Vele schepen, "*scepen van avantage*" genoemd, doorkruisten de zee om op

de rovers of hun medeburgers de schade te recupereren die was aangebracht. Men trachtte dan ook de barbaarse gewoonte van de represaille af te zwakken door het recht ervan te beperken tot de toepassing alleen op de schuldingen. Reeds vanaf 1418 vindt men aanwijzingen daartoe in de registratie van echte "*lettres de marque/ letteren van maercke*", d.i. geregistreerde akten die enkel de toelating geven op de schuldinge zelf zijn rechten op schadevergoeding te doen gelden. In 1477 vindt men in de privilegiën van Brugge de zeer duidelijke tekst; "*Dan men den loop der coopmanscepe niet en sal moghen beletten, onder tdexel van eenighe lettren van maercke, contremarcken, meninghe of reprisailles, dan alleene op de besculdighe, ende gheensins up de innocente ende onbesculdighe van dien.*"

Het is duidelijk dat men hierbij wat orde wil scheppen in de scheepvaart, vooral op het Kanaal en de Noordzee, wil men vermijden dat een vorm van *tegen-zeeroverij* ontstaat. De koopman mag niet verjaagd worden bij gelegenheid van oorlogen tussen andere landen en dat is een mening die bij gelegenheid zelfs door de Koning van Engeland werd gedeeld en uitgevaar-

digd. Een verdrag van 1414 tussen de overheden der Lage Landen had reeds terzake een serie regelen vastgelegd. Over de schade zelf en de gebeurtenissen worden gevonnist "*onder beede rade*" d.i. met vertegenwoordigers van beide zijden, terwijl de heer op wiens gebied schade werd berokkend de rechtsvervolgning zal leiden. Er zullen om hem bij te staan vier "*goede mannen*", in onze terminologie experts, worden afgevaardigd om samen bijeen te komen

Stilaan gaat men dus de weg op van een tussenkomst van het centraal gezag met wetgeving en volmacht. De weg is dan geëffend voor het creëren van admiraals en admiraliteiten, belast met de orde en het recht op zee. Dit recht zal zich doorgaans uitstrekken tot aan de grens van de vloed van maart, van waar af de burgerlijke magistraat opnieuw het recht in handen krijgt. Dit opent een zeer rijk en uitvoerig kapittel van onze — en zelfs van de Europese — maritieme geschiedenis.

(Vervolgt)

Walter Debrock.

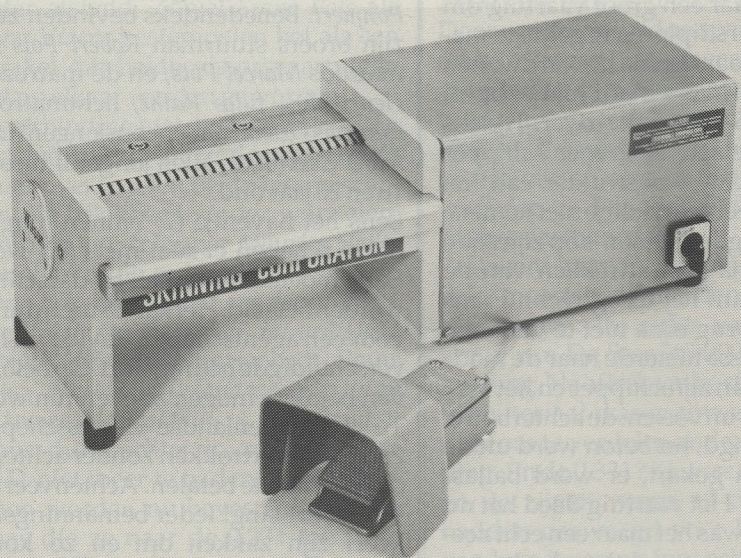
SKINNING CORPORATION

Prettige feestdagen van het personeel van Skinning Corporation

DE BETERE VISONTHUIDMACHINE

KANTOOR
FRILLINGLEI 120
2130 BRASSCHAAT
ANTWERPEN-BELGIE
TEL: 09 32 3 651 54 56
FAX: 09 32 3 652 19 52

Vraag
vrijblijvend
een
demonstratie



SC211

PIETER KEES STEEN SR.
CONSTRUCTEUR EN TECHNISCH ADVISEUR.

In 1952 riepen de Vlaamse kranten hem uit tot *hun* Carlson (*)

Schipper Frans Pots en de grote sleep

De 0.236 sleept de 0.331 tien dagen lang, 2.000 km ver

NA DE REKONSTRUKTIE van het verdwijnen van de 0.304 'Laermans' (HVB sept.1990) beloofden we terug te komen op één van de wankele zusterschepen.

Schepen van hetzelfde type waren de 0.305 'François Musin', de 0.311 'Victor Billet' de 0.236 'Henriette' en nog een tweetal treilers dat naar Frankrijk vertrok. Ze genoten alle een slechte faam. In Frankrijk keerde één van de treilers gewoon om. De tweede kreeg geen bemanning meer bijeen. De 0.311 vertrok naar Matadi, Zaïre. De andere treilers werden in de loop der jaren aangepast. Mede door de hoogte van de oude motoren was de ene al labieler dan de andere.

MET DE 0.236 werden niet veel risico's meer genomen. Reder *Henri Laplasse* (1) zakte snel in een diepe financiële put. Er was echter *Frans Pots* die op zoek was naar een groot vaartuig om zijn schippersdiploma te gelde te maken. Acht maanden na het verdwijnen van de 'Laermans' nam hij het bevel van de 0.236 'Henriette' over. Tijdens de eerste reizen al ervoer schipper *Pots* de slechte konstruktie van het vaartuig. Veel vaart kon je niet nemen.. Het schip legde zich soms op zijn zijde en slechts na snel aftrekken van de schroef kwam het terug recht. Frans durfde de brug bijna niet te verlaten. Reder *Laplasse* luisterde naar de raadgevingen van zijn schipper en liet veranderingen uitvoeren: de achterbouw werd verlaagd, het beton werd uit de schoorsteen gekapt, er werd ballast gestoken... Het vaartuig deed het nu beter. Toch was het maar een echt zeeschip wanneer er achthonderd manden vis in zijn ruim waren gestouwd. Wanneer het in goede handen verkeerde was het wel tot grote prestaties in staat; de financiële put van de reder werd stilaan gevuld en het relaas dat hieronder volgt getuigt van de stevigheid van het schip.

Defekt

Begin januari 1952. Aan boord van de 0.331 'Nadine Liliane Josette' zijn de tandwielen van de keerkoppeling, van het amper vier jaar oude schip, nog maar eens kapot. Schipper *Maurice Hallemeersch*, die een reis inspringt ter vervanging van *Maurice Viaene*, vaste schipper en zoon van de eigenaar *Frans Viaene*, kan nog net op eigen kracht het haventje op de Westmannaerjareilanden bereiken. Herstel in IJsland is uitgesloten. Het vaartuig moet worden weggehaald. De verzekeringsmaatschappij De Ster zoekt hiervoor de goedkoopste oplossing. Bij de reders gaat ze na welk vaartuig zich in de omgeving bevindt.

Reder *Henri Laplasse* gaat akkoord zijn 0.236 'Henriette' in te zetten om de defekte 0.331 naar Oostende te brengen. Na een aantal radiogesprekken tussen schip en reder over het betalen van het visverlet, de risico's en de bijkomende verzekering, verlaat schipper *Frans Pots* (toen 26 jaar) zijn visgrond Visker (Zuid-IJsland) en richt zijn steven naar de opgegeven eilandengroep. Achter hem staat de 48-jarige motorist *Amand Ponjaert*. Benedendeks bevinden zich zijn broers stuurman *Robert Pots* en matroos *Marcel Pots*, en de matrozen *Henri Nys*, *Jules Rathé*, lichtmatroos *Francois Desmit* en scheepsjongen *Raymond Zeebrouck*, allen jongelui tussen 16 en 20 jaar oud.

Eens het haventje (2) binnen mogen beide schepen er niet meer uit weg. Eerst moeten haven- en loodsrechten worden betaald. Het kan 48 uren duren voor een agentschap in Reykjavik het verschuldigde bedrag stort. Op belofte van betaling mogen ze evenmin weg. Te veel buitenlandse vissersschepen zijn reeds vertrokken zonder achteraf de rekening te betalen. Achtenveertig uur duurt lang! Ieder bemanningslid keert zijn zakken om en zo komt schipper *Pots* tot 6050 frank, de vereiste som.

Donderdag 10 januari 1952 verlaat de 'Henriette' Westmannaerjar met aan zijn zijde de 0.331. In open zee wordt de sleeptros gevierd. De 0.236 viert twee stalen kabels van 150 vadem, vanaf de lier door de achtergalgen

naar de 0.331. De 0.331 van zijn kant viert 100 vadem touw door beide voorgalgen. In 't midden zijn ze vastgemaakt met zware *bricketshakles*. Door het uitschakelen van de defekte keerkoppeling kan op de 0.331 de motor nog laten draaien. Zo is de lier bruikbaar en wordt het hanteren van de sleeptros gemakkelijker. Die donderdag is het prachtig weer; het water is vlak als een laken. De vissers zijn in hun nopjes; onder gunstige omstandigheden passeren ze Ingolfshofdi ('t *Ingels hoofd*)

Windkracht 12

Maar het weer rond IJsland is wispelturig en een storm steekt op. De 'Norddeutsche Radio' meldt krassend dat de visserij rekening moet houden met windkracht 12 en olopemde golven van 15 tot 18 meter hoog. Op zaterdag 12 januari breekt het geweld los en zondagmorgen rond 4 uur in de morgen knapt de tros door. Zowel op de 0.331 als op de 0.236 wordt drie uur hard gewerkt om nieuwe lussen te splitsen en de sleeptros te herstellen. Schipper *Pots* besluit om tussen de 150 vadem touw van zijn schip en de 100 vadem van de 0.331 nog 30 vadem ankerketting te hangen en zodoende de sleeptros te verstevigen. De kunst bestaat erin om tijdens stormweer te slepen met een niet gespannen tros. Tijdens de storm slaan de schepen uit elkaar, een eerste golf stuwt het voorste schip sneller vooruit dan een van de volgende golven het tweede schip meeneemt. Een slag op de sleeptros kan deze doen knappen.

Beide bemanningen zijn blij dat de lier op de 0.331 nog funktioneert. In dit helse weer hadden ze het niet kunnen halen met slechts één enkele lier aangevuld met alleen maar mankracht.

Terwijl beide vaartuigen op en neer gaan en uit elkaar drijven, werken beide bemanningen aan hun gedeelte van de tros, onder het gevaar over boord te worden gespoeld. *Frans Pots* kan wegens het wankele evenwicht van de 0.236 zijn vaartuig niet laten drijven. Tijdens het werk moet hij tegen de wind in varen. Eén verkeerde handeling, waardoor hij op zijn zijde

zou vallen, kan ervoor zorgen dat het schip niet meer rechtkomt. Telkens de tros klaar is moet de 0.236 een paar uur opstomen om de 0331 terug op te zoeken. Geen kleinigheidje in sneeuwen hageljacht, gescheiden door bergen water, zonder radar, met enkel een stuurrad en de ervaring van de schipper en stuurlui! Daarbij komt dat het rond IJsland in de winter steeds donker is; slechts vanaf 11 tot 15 uur staat er een schemerzonnetje aan de kim.

Als de 'Henriette' en de 0.331 terug bij elkaar komen, vaart de eerste dicht langs de hulpeloze 0.331 en gooit werplijnen. Van zodra er contact is stopt de 0.236, trekt het andere gedeelte van de sleepkabel in, bevestigt beide delen aan elkaar en laat alles terug in 't water zakken.

Op zondag 13 januari breekt de tros een tweede maal. Heel de handeling kan opnieuw beginnen. Vier uur wordt er gewerkt vooraleer de schepen weer verder kunnen. Frans bevestigt nog een ankerketting van 15 vadem aan de eerste ketting hopen de dat bij de volgende breuk slechts één ketting breekt en het contact tussen beide schepen blijft bestaan.

Färörbank

Intussen zwelt de storm nog aan. Op Färörbank is er minder water onder de kiel maar des te meer deining aan de oppervlakte. Tussen de golven door zit de sleper soms meer dan 10 m hoger dan het defekte vaartuig. Dan schiet de sleper omlaag en gaat de tweede treiler omhoog. De kabels slaan tegen het achterschip, de slagen van de *sletsblokken* zijn oorverdovend. Het schip kraakt, steunt en schuurt alsof het wordt uitgerokken. Het lawaai vergt het uiterste van de zenuwen want iedereen wacht met een klein hartje op de volgende knal. En... de tros breekt voor een derde maal. De bemanningen schieten op dek. De lieren halen de gebroken trossen binnen. Het weer is zo hevig dat grote Engelse en Duitse visbakken gestopt zijn met varen en tegen de wind in liggen te vechten tegen de elementen. Onze beide schepen kunnen echter niet rusten. Opnieuw worden ogen gesplitst, andere ankerkettingen gebruikt en naast de tweede ketting worden ook nog de breidels (3) van het net van de 0.236 tussen beide sleeptouwen bevestigd.

Als alles klaar is zoekt de 0.236 de 0.331 terug op. Op de 0.331 staan vijf mannen op dek om de werplijnen op te vangen. Geen gemakkelijke klus. De wind giert en brult en slingert de

lijnen naar alle kanten op. Als er contact is trekt de 0.236 het trosgedeelte van de 0.331 binnenboord. *Frans Pots*, ziet in welke onmenselijke omstandigheden zijn mannen werken en geeft het roer over aan *Amand Ponjaert* met de opdracht nog even achteruit te varen, richting 0.331, om dan opnieuw vooruit te varen wanneer de sleeptros in 't water zakt.

Er heerst een mist van hagelstenen. Plots neemt een hoge golf de 0.236 op. *Frans Pots* kijkt over de achterreling naar beneden en ziet de 0.331 onder zich in een diepdal. "*Het is hier gedaan*" spookt het door zijn hoofd. Op de 0.331 staan *Roger Viaene* (tweede zoon van de reder), *Richard De Clerck*, Motorist *Charles Crabeels* en nog 2 anderen te kijken naar wat er met de 0.236 zal gebeuren. *Roger Viaene* ziet in de sneeuw- en hageljacht, zo'n 15 m boven hem, de helder verlichte 'Henriette' — heel het achterschip bloot, de schroef draaiend als een tol, — één sekonde stilstaan op de top van de *krulder* (golf). *Roger* ziet het tafereel als een schilderij voor zich. Op de 0.236 roepen de mannen naar *Ponjaert* om volle kracht vooruit te varen. Het komt op één sekonde aan. De schroef verandert van richting, grijpt met een oorverdovende slag terug het water en de 0.236 schiet vooruit. *Roger Viaene* ziet de 0.236 van de golf schuinrechts naar beneden vallen terwijl de volgende golf de 0.331 schuinlinks naar boven stuwt. Beide vaartuigen passeren elkaar op nauwelijks twee meter afstand. Zowel *Frans Pots* als *Roger Viaene* bestempelen het als een mirakel dat beide vissersvaartuigen niet op elkaar werden geworpen.

De verbinding met de sleeptros is mislukt. De 0.331 drijft verder af. Massa's water overspoelen beide vissersschepen die belabberd verder worstelen. Hierop roept schipper *Maurice Hallemeesch* over de radio: "*Laat ons maar gaan. We zullen allen ons leven laten. Zorgt dat ge uw schip in veiligheid brengt!*" Onthutst antwoordt *Frans Pots*; "*Ik heb u uit IJsland weggehaald en we komen allemaal thuis of... niemand.*" *Frans* durft echter in zo'n weer de 0.331 niet meer te naderen. De werplijnen worden nu bevestigd aan een blaas die ze naar de 0.331 toe laten drijven. Zes volle uren wordt er geploeterd om de tros opnieuw te bevestigen. De wind neemt af en ze vorderen 275 mijlen. De schipper durft met zijn sleep *Pentland Firth* ('t *Gat*) niet in. Als de tros daar breekt verliest hij de 0.331 onherroepelijk. Hij besluit omheen de Orkaden te slepen. Omdat de

zeebodem hier snel oploopt verkorten ze de kabel. Niet kort genoeg, zo blijkt: de tros hapert aan een rots en breekt nogmaals. Weer drie uur wroeten om de sleep op gang te krijgen! Donderdag 17 januari komen ze in de Noordzee en hier gaat het vlotter. De kabel houdt stand. Op vrijdag breekt de kabel een vijfde maal. Weer zes uur ogen splitsen, ketting herstellen, vissen achter de boei en de sleepkabel verankeren.

Haven in zicht

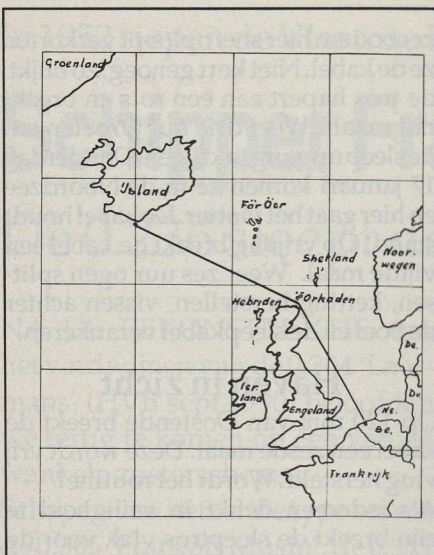
Op 120 mijl van Oostende breekt de kabel een zesde maal. Deze wordt vrij vlug hersteld. Wordt het routine?

Als iedereen denkt in veiligheid te zijn breekt de sleeptros vlak voor de havenmonding voor de zevende (!) keer. De 0.331 drijft weg naar het westelijk strand. Tijd om een nieuwe tros te maken is er niet. Er is trouwens nog weinig stalen kabel over. Schipper *Pots* moet snel handelen wil hij op de valreep de 0.331 toch nog binnenkrijgen. De 0.236 vaart naar het schip, gooit een stalen kabel die door *Roger Viaene* en de zijnen bevestigd wordt, en trekt het schip terug naar volle zee. Met de ene kabel, gespannen als een violsnaar, waarbij *Frans* denkt dat hij iedere minuut kan springen, trekt hij de 'Nadine, Liliane, Josette' de Oostendse haven binnen en begeeft zich, beide vissersschepen romp tegen romp geklonken, door de sluisen naar het vissersdok. Op zondag 19 januari 1952 wordt *Frans Pots*, na een sleep van 10 dagen over 1.065 zeemijlen (ongeveer 2.000 km), thuis als een held onthaald. Door vermoedheid en spanning overmand kregen de meeste bemanningsleden van beide schepen thuis een zenuwaanval. Nog vele reizen erna bleef de spanning in hun lichaam voortleven en sprong iedereen recht wanneer er bijvoorbeeld maar een emmer aan boord viel.

Wat werd hieraan verdiend? Voor het geld moesten de mensen hun leven niet wagen. De reder van de 0.236 kreeg van De Ster 140 000 frank vergoeding. Na aftrek van kosten kapot vismateriaal was er zoveel niet meer over om te verdelen onder de bemanning. En de 0.331? *Maurice Hallemeesch* en de zijnen waren 19 dagen weg, hadden gezwogen voor het behoud van hun leven en hun schip, hadden weinig vis kunnen vangen en moesten na aftrek van kosten voor vistuig en voeding elk nog 1.150 frank bijleggen om de kosten van het schip te betalen.

Epiloog

Toende draaiende schroef op de Färör-

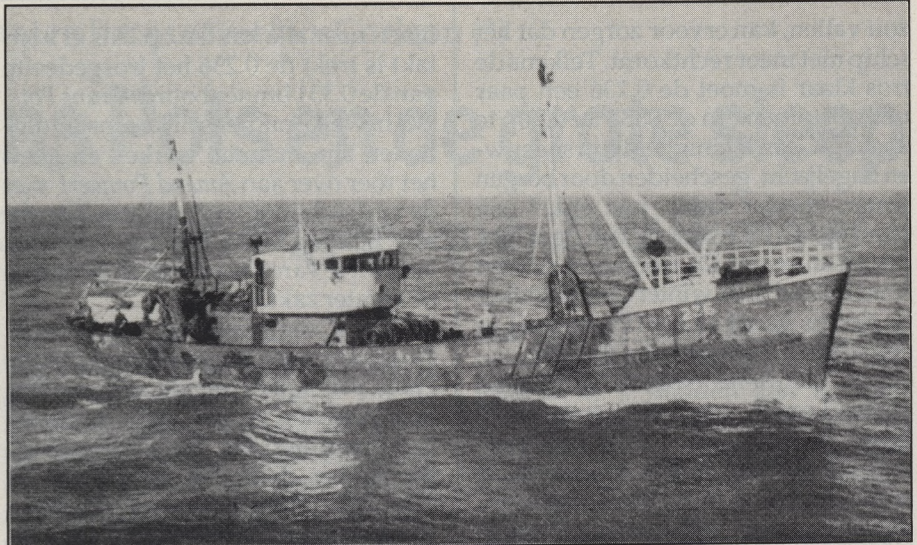


bank terug in het water sloeg is de schroefas van de 0.236 waarschijnlijk gekraakt. Tijdens de volgende reis van de 'Henriette' brak, op een visgrond ter hoogte van Zuid-Noorwegen, de schroefas volledig door. Op aanvraag van de verzekeringsmaatschappij De Ster gaf reder Alex Vieren opdracht aan zijn schipper Maurits Decloedt van de 0.231 "Monique" zijn visgrond the Merrie (4) te verlaten en de Noordzee over te steken om de 0.236 naar huis te brengen. Een sleep die trouwens in optimale omstandigheden verliep.

Daniël Pots

(* Over Carlson had Daniël Pots het vorige maand in HVB 12, 6 dec 1991.

- (1) Grootvader van Henri Laplasse, leraar in de visserijschool Paster Pype
- (2) Het haventje op Westmannaerjaer bestaat waarschijnlijk niet meer. Na een vulkaanuitbarsting stuwde de havenbodem op en liep de helft van het dok en de omgeving onder lava.
- (4) visgrond: grosso modo van Aberdeen tot ter hoogte van Wick, Schotland.
- (3) Breidels = de stalen kabels die bij het net de scheerborden verbinden met de dalilots (of dalino's?) bij het vissen met het V-systeem.



De O.236 'Henriette': stalen motortreiler uit 1948 van de scheepswerf Beliard, Crighton en C°. 35 meter lang met Carelsmotor van 300 pk. Door de jaren heen werd het vaartuig aangepast: nieuwe brug, nieuwe steven, verlenging, hektreilerij...



De O.331 'Nadine Liliane Josette': stalenmotortreiler uit 1948 (Boel Temse). 34 meter lang met Carelsdiesel van 300 pk. In 1974 verkocht aan Zeebrugge, waar het werd aangepast aan de bokkenvisserij en nog vele jaren actief was.

DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

- verhuring van diepvriesruimten, ook voor tijdelijke opslag

- mogelijkheid tot huren van handelsruimten

- voor groot- en kleinhandel

- centrale ligging (bij de vismijn)

- toezicht

H. Baelskaai 13, Oostende

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

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



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

De doegong (Sirena Dugong)

DEZE MAAND IS er geen plaats voor De Laatste Vuurtorenwachter in dit blad. Reden hiervoor is dat de queeste, aangebracht door dezelfde laatste vuurtorenwachter, over het al dan niet bestaan van zeemeerminnen een onverwachte wending krijgt door een ingezonden artikel van Dr. Jef Klausling. Hieronder volgt het ongelooflijke — maar ware — verhaal van visseren die eerst verkracht (!) en dan pas opgegeten werden!

HET IS NU reeds enkele jaren geleden dat ik kennis maakte met een zeedier dat waarschijnlijk door de bemanningen van de zeilschepen, op weg

tussen Europa en het verre Oosten, werd verondersteld tot het geslacht der zeemeerminnen te behoren. Ik heb het hier over de "doegong", familie van het geslacht der "zeekoeien".

Jaren geleden kwam dit dier talrijk voor op de kusten van Indië, Sri Lanka, de Perzische Golf, de Rode zee en in de Straat van Mozambique tussen Madagaskar en het Afrikaanse vasteland, vooral in de nabijheid van de Comoreneilanden.

Het vlees van dit dier is lekker, zo zegt men, want ik weet het zelf niet en de reden hiervoor zult u uit mijn verder verhaal wel kunnen opmaken. Deze dieren hebben een spoelvormig lichaam dat eindigt in een staartvin. Achterste ledematen ontbreken, maar wel hebben ze twee voorste lange en beweeglijke vinnen met vingers die op platte nagels eindigen. De stompe kop is door een keelplooi duidelijk gescheiden van de romp, ze hebben twee ogen en een zeer lelijke neus

en ook een mond. De vrouwelijke dieren hebben twee borsten.

Onder het zwemmen maken ze een klagend geluid. Dit zal wellicht de reden zijn dat de zeelieden dachten dat het lieflijke negerinnetjes waren die hen door hun zang kwamen verleiden. Zoiets is gemakkelijk te begrijpen bij mannen die al lang de liefde hebben moeten missen. Na een lange scheiding van thuis, met een beetje veel verbeelding en na haast voortdurend rondlopen in de volle zon, zouden we al eens meer aan een "lieflijk vrouwtje" beginnen denken.

Ter illustratie hiervan, vond ik op de stuurbrug van een oude, Nederlandse Oost-Indiëvaarder volgend ontroerend vers:

"Mens, als ik aan het stuurroer sta

"En staar naar verre kusten,

"Dan denk ik aan uw zoet gelaat

"En smacht naar warme bu(r)sten..."

In ieder geval werden deze doegongs door de vissers van de Comoreneilanden zeer begeerd... voor het voedsel. Tot voor een dertigtal jaren ging de vangst gepaard met een streng godsdienstig ritueel

Een paar dagen vòòr de vangst gaan de vissers, onder leiding van de harpoenier, de medicijnman van het dorp raadplegen. Na speciale gebeden en ondervraging van het orakel weet deze te vertellen op welke dag de vangst mocht gewaagd worden, zonder dat

men de wraak der goden moest vrezen.

Van dat ogenblik tot wanneer ze terugkeren van de jacht, leven de vissers in afzondering en in volledige sexuele onthouding. Ze mogen zelfs het water niet drinken dat de vrouwen brengen.

Ook de prauw moet op speciale wijze voorbereid worden. Aan de boeg komt een amulet dat door de medicijnman gezegend wordt. Hij zegent terzeldertijd een halve kokosnoot gevuld met water dat dan over de harpoen en de boeg gesprengeld wordt.

De gewijde boot ligt op het strand ver van de andere vaartuigen. Niemand mag hem aanraken of zelfs maar tussen de zee en de boeg langs komen. Mocht iemand zo onvoorzichtig zijn dan mag men er zich aan verwachten dat *Zanahari*, de god van de zee, de golven zal opzweepen en dat boot en bemanning zullen omkomen.

Wanneer de nacht gekomen is die vastgesteld werd voor de vangst, klimmen de mannen in hun "ngalawa", de vrouwen staan op het strand in hun mooiste gewaden en getooid met hun kostbaarste sieraden en zingen klaagliederen. En onder het luidkeels aanroepen van hun beschermgeesten, stoten de vissers het vaartuig in zee. 

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

Van dan af gebeurt alles in stilte, niemand mag nog spreken, het is streng verboden te spuwen of een andere onreine handeling te verrichten. Eens aangekomen op de plaats waar men de doegongs verwacht, worden de riemen ingehaald en laat men het schip op het water drijven.

Doegongs zijn zoogdieren die wel tien minuten lang onder water kunnen blijven, maar toch boven moeten komen "om een luchtje te scheppen".

Wordt een dier opgemerkt, dan werpt de harpoenier de speer die met een koord aan het schip verbonden is, en zodra een dier getroffen wordt, gooit men de amulet in zee. Het getroffen dier verweert zich amper, het wordt nog levend aan boord gehaald en daarvan maken alle vissers gebruik om het beest te verkrachten.

Deze handeling vloeit voort uit een plaatselijk verhaal dat doegongs zondaars zijn die hierdoor ten eeuwigen dage veranderd zijn in wezens die half mens, half vis zijn.

Een andere legende, van Mohamedaanse oorsprong, zegt dat Allah een broer en een zuster die zich in een vissersvaartuig schuldig maakten aan incest, bestraft heeft om ten eeuwigen dage als vis in de zee te verblijven. Dat zou dan ook de reden zijn waarom de vissers van de Comoreneilanden de vangst van een doegong aanzien als 'moord' en dat deze handeling uitgevoerd wordt met talrijke ceremoniën. Wanneer de doegong dood is, keren de vissers terug, de harpoenier blaast op een schelp om het dorp te verwittigen dat het ritueel beëindigd is en dat men zich mag voorbereiden op het feest.

Onder luid geroep en geschreeuw wordt het dode dier tot voor de hut van de harpoenier gesleept, binnenshuis mag het zeker niet gebracht worden want het zou een grote heilichennis zijn ook maar het kleinste stukje vlees van een verdoemd schepsel binnen te brengen. Het vlees wordt in zeewater gekookt. Het bloed wordt in drie delen verdeeld, een gedeelte wordt in zee geworpen, een ander gedeelte wordt begraven en de rest wordt

over de harpoen en de boeg van de kano gesprekend.

De meeste van deze ceremoniën weet ik van horen vertellen uit betrouwbare bron. In de tijd toen ik in die streken werkzaam was moesten de vissers nog altijd plechtig zweren dat ze het dier met niets anders dan met hun handen aangeraakt hadden. Mijn twijfel over de waarde die aan een eed gehecht wordt heeft me afgebracht van het proeven van het maagdelijk vlees (dat naar alle waarschijnlijkheid niet maagdelijk meer was toen het aan land kwam).

Intussen zijn al weer tientallen jaren voorbijgegaan en is de stroom toeristen naar deze eilanden zodanig toegenomen dat men zich kan afvragen of de vissers van de Comoreneilanden nog behoefte hebben om doegongs te vangen, bepaalde godsdienstig-rituele plichten te vervullen, er wat centen mee te verdienen en terzelfdertijd hun lusten op te bevredigen.

Jef Klausing

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

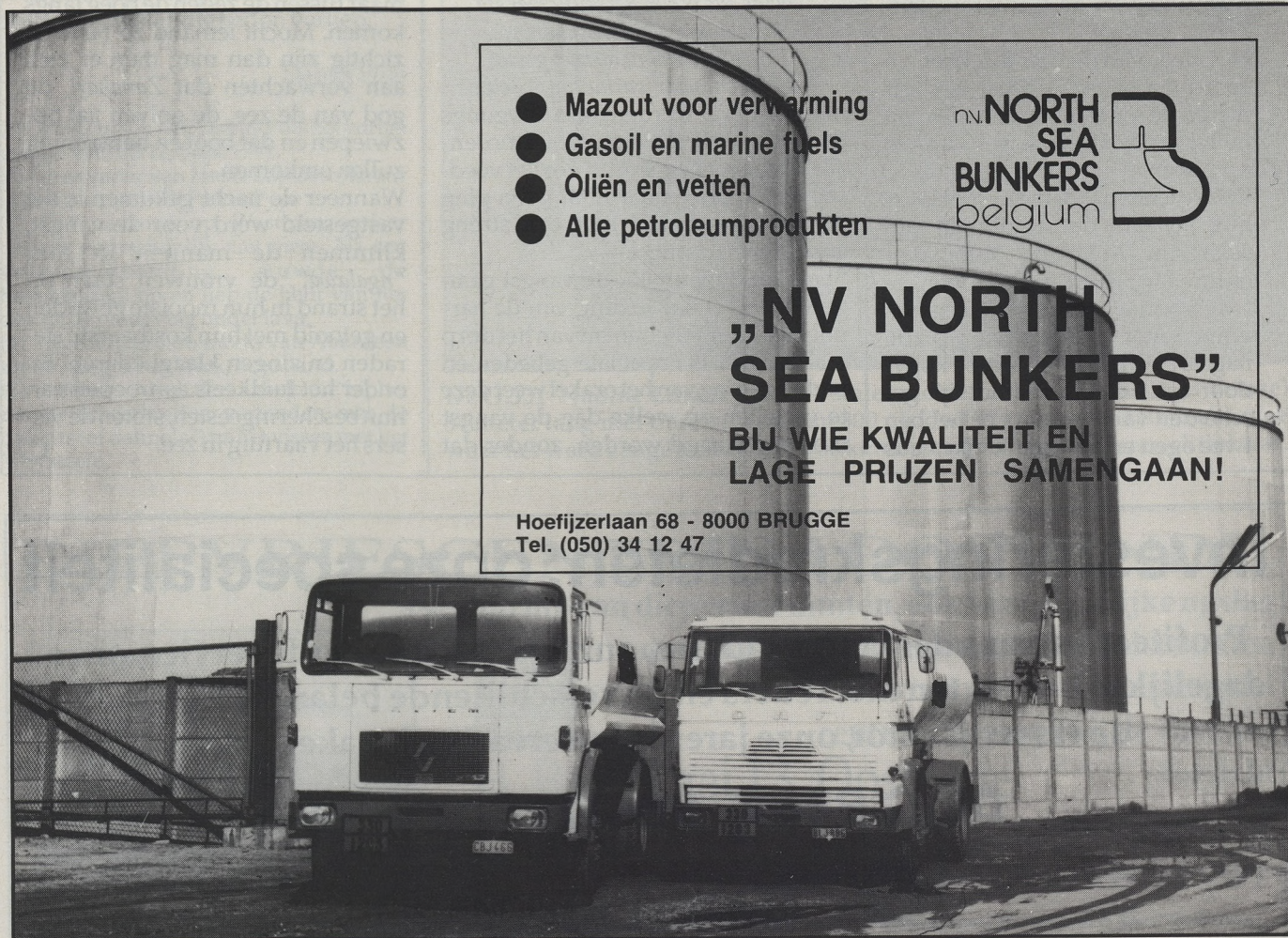
NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



De overtocht van de 0.205 'Montreal'

TOEN UW MEDEWERKER huize Vandeberghe op de Oostendse Vuurtorenwijk betrad heerste er een Argentijnse stemming. Aan tafel zaten broer en zus René en Hélène Vandeberghe, nicht Christine Hindryckx (allen opvarenden van de 0.205) en gastvrouw Simonne Allary, dochter van een Oostends visser die in 1953 naar Argentinië vertrokken was.

Het verorberen van een rijkge vulde kaasschotel, door-
gespoeld met een 'Merlot Bulgare 1988' brak het ijs. Koffie verzachte het warme gevoel in de buik. Twaalf jaar oude 'Chivas Regal' ordende de gedachten (of was het omgekeerd?) Alle voorwaarden voor een goed interview waren dus vervuld.



Genietend van het spel der dolfijnen op de Atlantische Oceaan. Op de voorgrond: François Vandeberghe.

De beslissing

De visserij in het algemeen kende een dieptepunt en er was de vrees dat de Koude Oorlog zou ontaarden in een derde wereldbrand. Argentinië werd voorgesteld als een land van belofte. De 0.205 'Montreal' was in handen van twee reders. Eigenaar Leon Hindryckx droomde steeds luider van uitwijken, geen haar op het hoofd van medeëigenaar Firmin Vandeberghe daarentegen eraan dacht het land te verlaten. Firmin had het varen gestopt en baatte ook nog Café Opex uit op de Vuurtorenwijk. Leon Hindryckx deed de nodige stappen om de uitwijking voor te bereiden. Firmin deed of zijn neus bloedde en schilderde zijn keuken die nodig moest verfrist worden. Thuis mocht het woord Amerika niet eens vallen... Vier weken later echter zaten beide families op de 0.205 en zorgde het agentschap Radar (Expansion) voor de formaliteiten en voor een aantal betalende passagiers. Café Opex werd overgelaten. De overnameprijs zou later in schijven worden uitbetaald.

Het schip kreeg de toen exotische kleuren wit en lichtblauw. Het ruim werd ingericht om families te herbergen. In de holte van de buik van het schip werden meubels en huisraad opgestapeld. Daarop kwam een planken vloer. Daar bovenop werden de visbakken ingedeeld in compartimenten volgens de grootte van het gezin. Deze compartimenten werden gescheiden door visplanken. Een gordijn zorgde voor de privacy. Op de vloer lagen matrassen. In 't midden spaarde men een gang uit die naar de trap van het visluik leidde. Om de gevolgen van zeeziekte op te vangen kreeg ieder compartiment zijn emmer. Op dek stonden twee auto's.

De bemanning, de gezinnen en de passagiers scheepten in en het schip vertrok op 1 december 1949. Na Oostende werd koers gezet naar Duinkerke. Het gezin Fernand Viaene mocht België officieel niet uit wegens achterstallige belastingen. De Viaenes waren echter naar Duinkerke geglipt en konden een schipper overhalen hen naar de voorbijvarende 'Montreal' te brengen.

Guernsey

Van zodra ook dat echtpaar en twee kinderen aan boord waren werd koers gezet naar de hoek van Spanje. Ter hoogte van Brest zwipte de wind op



Op de foto staan de meeste Oostendse vissers van de O.205 met hun gezinnen. We herkennen o.a. René Hindryckx (2de van links), Christine Hindryckx (3de van links), Gerard Buche, René en Hélène Vandeborghe (tussen de kinderen), Miel Delange (wit hemd), Firmin Vandeborghe (uiterst rechts). Vooraan ziet u het visluik dat leidde naar de 'appartementen'. De foto werd genomen te St.-Petersport.

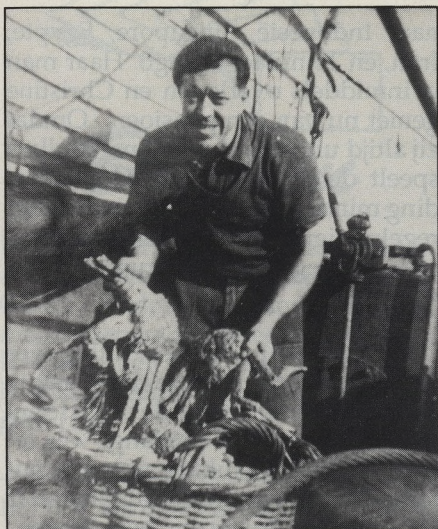
kracht 9. Het vaartuig had moeite om vooruit te komen. Alle passagiers waren doodziek. **Hélène** en **Christine** herinneren zich nog hoe het scheepje tegen muren water omhoog klom om zich vervolgens van de golftoppen naar beneden te gooien. In de gang van het ruim waren emmers te kort om iedereen te bedienen. **Fernand Viaene** was hun aller steun: hij troostte de troostelozen ('spug gie mo, meisje') en kuiste alles op. Door een gebrek aan zijn reukorgaan rook hij niets. De 'Montreal' keerde terug naar de kanaaleilanden waar het vaartuig *St. Petersport* op *Guernsey* binnenvoer. Hier konden de passagiers bekomen van hetgeen voor velen hun eerste ervaring op zee was. Ze schuilden er tot 6 december 1949. De bemanning bereidde zich voor om opnieuw uit te varen. De havenmeester van *St. Petersport* was intussen bezig speelgoed op te halen bij de bevolking om de vele kinderen op de 'Montreal' een Sint-

Niklaaskado te schenken. Hij verscheen op de kade net toen de meertouwen van het vissersschip loskwamen. Hij gooide de zakken speelgoed naar het schip. Te kort echter... en de kinderen zagen hun sinterklaasgeschenken in het water terecht komen en naar open zee drijven. Een triest moment dat bij iedereen nu nog weë herinneringen opwekt. Niemand heeft dit ontroerend ogenblik ooit vergeten. Motordefekt joeg hen naar *Lissabon*, waar ze kort verbleven. Eens Spanje voorbij genoten ze van prachtig weer en een kalme zee. Een emmer water met gaten doorboord aan de mast deed dienst als stortbad. **Emiel Delange** was kok en bereidde redelijk goede maaltijden. Er was voldoende voedsel om gevarieerde gerechten te maken: worst met zuurkool, het vissersgerecht 'lapkoes' (gebruinde ajuinen, aardappelen, corned-beef), pilchards in tomatensaus... Men had wel te veel winterkost aan boord, er

was niet gedacht aan lichte zomer-menu's voor de periode dat men de evenaar naderde. Miel deed de ene keer meer inspanning dan de andere, maar bevuilde steeds de kombuis van boven tot onder. De meisjes konden achteraf altijd aan de slag om de keuken te poetsen. Bij de bediening van de maaltijden stelden de 47 opvarenden zich op in een lange rij en passeerden de kombuis, de jongsten vooraan.

Over de Oceaan

Vooraleer de oceaan over te steken werd, om nog eens land onder de voeten te voelen, *Dakar*, Senegal, binnengelopen. Een greep herinneringen: de tieners konden in zomerkledijde straat niet op want hele horden zwarten troepten rond hen; bij het fotograferen namen de negerinnen hun kinderen op en liepen verschrikt weg; de moeder van **René Vandeborghe** verwisselde haar winterjas tegen een zonne-



Kok Miel Delange op de O.205

bril; Alfons Hindryckx verkocht zijn fiets voor een fles whisky, de nieuwe eigenaar verhuurde de fiets en liep er altijd achter om hem toch maar niet kwijt te geraken.

Tijdens de oversteek visten de kinderen met stukjes vlees... tot een troep haaien rond het schip kwam zwem-

men. Dikwijls genoten ze van het spel met dolfijnen of bruinvissen. Eén keer passeerden ze een groot cruiseschip. Er werd flink gegroet met de vlag. Intussen had elke familie zich aangepast aan het leven aan boord en stelde iedereen het goed. Eén van de betalende passagiers was een barones, Madame de Marcinelle met haar zootje. Afkomstig van een familie met aanzien, was zij, na een relatie met een Duits officier tijdens de tweede wereldoorlog (relatie met kind als gevolg) uit haar familie gestoten. Ze paste zich redelijk goed aan aan het leven met de vissers, maar hield zich toch wat apart. Met haar eigen potjes en pannetjes bereidde ze haar eigen maaltijden en ze deed dit met gedistingeerde en fijne handelingetjes, ze kreeg alras de naam 'Pot en Panne'.

Melkschaarste noodzaakte tot rantsoenering. De melk werd uitsluitend voorbehouden voor de kinderen. Toen er toch iemand 'achter 't gat' aan de melk zat werd die door Miel Delange duchtig aangepakt.

Kapitein-ter-lange-omvaart Evarist De Boeck uit Sint-Niklaas stond op de monsterrol als gezagvoerder(1). Hij lag veel dronken in zijn kooi zodat het

eigenlijk Firmin Vandeberghe was die het schip overbracht.

Na 15 dagen Atlantische Oceaan kwamen ze toe te Recife, Brazilië, Het schip werd er volgestouwd met het goedkoopste voedsel dat er was, nl ananas. Heel het vaartuig stonk ernaar. Dan ging het verder naar Montevideo, Uruguay. In de baai ging de 'Montreal' voor anker. De reddingsboot werd uitgezet en Karel Engelbeen, de administratieve leider van de groep, roeide met twee man naar de wal om er te telefoneren naar het hoofdkantoor van Expansion om instructies te krijgen. Als vreemdelingen werden ze opgepakt. De waterschout vergezeld van de douane kwam aan boord om lading en schip te inspecteren. De 'Montreal' mocht de haven van Montevideo niet verlaten. Een militair bleef aan boord. De schipper en Engelbeen vonden het oponthoud in Uruguay zinloos. Ze lichtten het anker en voeren richting Buenos Aires onder begeleiding van een luid protesterende wacht. Een voorbijvarende Argentijnse sleepboot nam de controleur over. Voor de vertellers, die toen tieners waren was de reis een heel avontuur waarbij ze veel zagen en veel beleefden.

VALCKE INDUSTRIES
N.V.

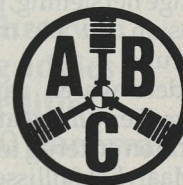


Studie, ontwerp, fabricatie en installatie van dieselgedreven stroomaggregaten voor Marine en Industrie. Dieselgedreven & elektrische pompgroepen voor Industrie, brandbeveiliging en Marine. Total-Energie aggregaten voor plantkwekerijen, Sierteelt en Gebouwen. Volledige Elektrische en Elektronische stuursystemen, schakelkasten en vermogenborden voor Marine en Industrie. Scheepsvoortstuwingsmotoren, Keerkoppelingen, Schroefassen en Propellers. Verhuring van stroomaggregaten.



MERCEDES - BENZ

mtu



Dieselmotoren
voor Marine & Industrie

VICTORIALAAN 3 B - 8400 OOSTENDE

TEL.: (059)321814

FAX: (059)321135

Argentinië

Op 13 jan 1950 liepen ze *Buenos Aires* binnen. Te Oostende hadden de reders Spaanse kontrakten getekend zonder de juiste inhoud ervan te analyseren. Pas nu kwamen de 'kleine lettertjes' boven. Er diende een grote som betaald (5% van de waarde van het schip) voor de vervlagging. Er volgde dan ook een financiële rel tussen de reders, Expansion en de groep *Versèle*. Zolang de discussie duurde kwam de 0.205 naast de N.739 te liggen op de Riachuelorivier, in de vuilste hoek, *Boca* genaamd. De schepen lagen aan de kade tussen slachterijen en visverwerkende fabrieken. De erachter liggende bidonvilles toonden een desolaat landschap. De fabrieken loosden hun afval in het water dat soms rood kleurde van het bloed. Hopen gezouten dierenvelen lagen er te stinken, er lag veel afval en alles zat vol vliegen en muggen. De uitwijkelingen hadden meteen hun buik vol van Argentinië: kregen ze de kans terug te keren, ze deden het. *Hélène* herinnert zich nog dat ze haar beide ouders wenend in de brug vond, terwijl ze jammerden: "Waar zijn we aan begonnen? "

Om een inkomen te hebben gingen verschillende vissers werken in de slachthuizen of de corned-beeffabrieken *Negríta* en *Target*

Na een voorlopige oplossing kon de 'Montreal' na maanden doorvaren om de visserij te bedrijven en kwam op 6 april 1950 aan te *Mar del Plata*. Beide auto's werden van dek getakeld. De invoertaks bedroeg bijna meer dan de waarde van de voertuigen. Noch *Berger*, noch *Leon Hindryckx* konden dit betalen. De auto's verdwenen naar het belastingskantoor en de eigenaars hebben er nooit meer mee gereden.

Toen begon de lijdensweg van de ex-0.205: veel vis vangen, geen verkoop, financiële discussies met Expansion, aan de ketting, terug vrij, de stranding, een lange herstelling, processen tegen Expansion, tot alle middelen waren opgebruikt

De reders waren van plan met de 'Montreal' en alles wat ze nog hadden te vluchten en terug te keren naar België. Maar, het faillissement werd uitgesproken en de reders waren hun schip kwijt. De vissers zochten onderdak op een schip van een andere maatschappij of gingen varen op kleinere vaartuigen. De familie *Hindryckx* bleef te *Mar del Plata* en zocht er verder zijn weg. *Francois Vandenberghe*, de broer van de vertellers, was intussen gehuwd en had twee kinderen. De

rest van de familie was zo ontgoocheld over de situatie in hun nieuwe vaderland dat ze het de rug toekeerden en terug naar Vlaanderen kwamen. *Firmin* kwam vier jaar na zijn vertrek totaal berooid terug op de Oostendse Vuurtorenwijk aan. Hij was 53 jaar, had heel zijn leven hard gewerkt en had geen frank meer op zak. De wissels van de overname van *Café Opex* waren niet betaald zodat hij gelukkig nog rechten kon doen gelden op de herberg. Hij trok er terug in en bouwde er tot aan zijn pensioen in 1964 terug een bestaan op.

Christine Hindryckx huwde met een uitwijkeling van de 'Montreal'. Afgestudeerd in de geologie vond hij werk in het Duitse konstruktiebedrijf *Burgward en Co*. Vaststellend dat hij zijn opdrachten snel en efficiënt uitvoerde haalde het oliebedrijf *Amoco* hem daar weg en stelde hem te werk in *Patagonië*, Zuid-Argentinië. Omdat hij vlot Nederlands, Spaans en Engels sprak zond *Amoco* hem regelmatig naar het buitenland voor de zusterbedrijven *Pan America*, *Standard Indiana* en *Argentina Oil*. Zo volgde *Christine* haar man vanuit Argentinië, voor verblijven van telkens meerdere jaren

naar Indonesië, Singapore, Egypte, Iran, en Trinidad-Tobago. Haar man is inmiddels overleden en *Christine* geniet nu van een pensioen. Omdat zij altijd uitbetaald werden in dollars speelt de Argentijnse geldontwaardiging minder een rol. *Christine* brengt regelmatig wel een bezoek aan België en overweegt zich hier terug te komen vestigen.

Gechivasregald (voor meer uitleg over dit werkwoord, zie inleiding) stapte uw medewerker laat in de nacht terug in zijn auto en reed een lange weg terug naar huis. Gelukkig wezen de automatisch piloot en de satelliteradar (of waren het de sterren) hem de weg.

Vervolgt

Daniël Pots

(1) In Argentinië liep *De Boeck* veel langs de kaai. Nu en dan monsterde hij aan op een vrachtvaarder zonder zijn gezin daarvan op de hoogte te brengen. De familie kreeg dan een kaartje van het andere eind van de wereld. Op een keer monsterde hij aan, er kwam geen kaartje en men zag hem nooit meer terug. Het gerucht deed de ronde dat zijn bemanning hem overboord had gegooid.

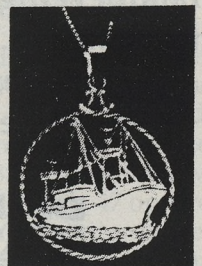
GOUD

Mode van de juwelier

U ZOEKT EEN BIJ DE VISSERIJ PASSEND GESCHENK?

EEN GOUDEN HANGER

(met kotter)



Visserij - Juwelier voor Nederland en België

De Parelvisser

exclusieve gouden sieraden

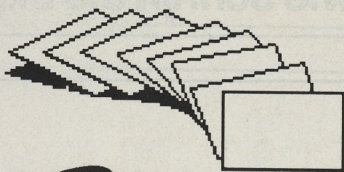


Joop de Vries

Rotholm 34 - Urk

telefoon 05277-1702

vanuit België: 0031 52771702



Brieven

In Het Visserijblad 12, 1991 stond een artikeltje over de striptekenaar Hergé (Kuifje) en de O.88. Hierbij vraag ik me af of iemand me meer inlichtingen kon bezorgen over de O.89, waarvan ik onlangs een schaalmodel op dekop getikt heb.

M. Lepez, Brugge

In HVB las ik het artikel over 'Kuifje en de O.88 'John'. Hierbij wil ik het volgende opmerken. De O.88 'John' werd in 1935 gebouwd in opdracht van de P.V. op de Boelwerf. Het was een prototype van diepzeetreilers die na de oorlog werden gebouwd. Het schip mat 197 BT. en werd aangedreven door een Carels van 500 PK. Gedurende de oorlog werd het slachtoffer van een Duitse luchtaanval en zank in 1941. In 1947 werd het vervangen door de O.88 'Curie'. Het heeft dus wel degelijk gevaren onder het nummer O.88 'John', doch niet voor de Rederij Brunet. Die Rederij bestelde in 1938 twee zusterschepen van de 'John' namelijk de O.118 en O.119 (219BT-600PK).

P. Delahaye, Oostende

Behoorde het vaartuig nu O.88 'John' tot de rederij Brunet of tot de rederij Pêcheries à Vapeur (Zie uw opmerking in HVB 12, 1991 p. 40)? Meestal kan men hier een simpele truuk toepassen. Alle registratienummers tussen 80 en 99 werden door de jaren heen exclusief voorbehouden aan de P.V. Bij het horen van één van die nummers is men bijna zeker dat het om een P.V.-schip gaat. Slechts na verkoop komen sommige nummers terecht bij andere reders. Zo werd bv.. de 0.87 'Gaby' verkocht aan reders Verhaeghe en Desaeve (zie HVB mei '91 blz. 31) en werd de 0.82 'Raymond' op 7 juni '51 verkocht aan Pedro Hennaert die er 'St Antonius' van maakte (zie HVB juni '90 blz. 16). Later werd het de Z.82 'Desiré-Hilda'. De 0.81 'Annie' werd in 1947 verkocht aan Achiel Viaene die er 0.281 'Jenny' van maakte. Slechts de registratienummers 0.20, 0.55, 0.65, 0.75, 0.76, 0.130, 0.131, 0.140, en 0.177 kwamen een enkele keer voor bij de P.V. Verder volgden de nummers 80 tot 99 zich herhalend op.

O.88 'John' is dus steeds een vissersvaartuig geweest van de P.V. Het schip werd in 1934 besteld bij Boel te

Temse en kwam als treiler van 197 brt. met een Carelsmotor van 500 pk in 1936 in de vaart. In juni 1941 verging de O.88 'John' tengevolge van een vliegtuigaanval waarbij de bemanning werd gered door een tanker. Dit vaartuig was reeds de tweede O.88 'John'. De eerste stamde uit 1923.

Het moet een prachtig en revolutionair vaartuig geweest zijn. In de brochure 'Geschiedenis der N.V. Pêcheries à Vapeur' staat te lezen dat "een vooruitstrevende modernisatie der Belgische diepzeevloot volgt bij het lanceren van de O.88 'John', destijds de modernste treiler die ooit iemand zich had durven voorstellen. Dit initiatief van de meest vooruitstrevende reder (John Bauwens) die wij toen in ons land hadden, zou de volledige modernisatie van onze gehele Belgische vloot tot gevolg hebben". In het tijdschrift 'Wandelaar - Sur L'eau' van okt 1938 lezen we: "In 1936 werd in België een treiler gebouwd, die niet alleen technisch heel wat verbeteringen inhoudt, maar ook uiterlijk een volledig nieuwe aanblik biedt en een dusdanig revolutionair silhouet vertoont, dat elk die hem te zien kreeg, een uitroep van enthousiasme liet horen om daarop sprakeloos te blijven van blijde bewondering."

Verder staat: "U hebt hem zeker gezien met zijn hellende boeglijn, zijn moderne opbouw, zijn vluchtige lijnen, zijn lage schouw, eigen aan vaartuigen met marinemotoren, schuin en bestuikt. Uit dit alles groeide de 'John' een vaartuig met elegante vormen, laag op het water, een schip met allure, dat meteen een indruk van kracht geeft, zonder log of lelijk te zijn. Integendeel: elegant zoals geen ander".

Reder Brunet vond het vaartuig zo mooi dat hij bij Boel Temse, twee zusterschepen bestelde, de O.118 en de O.119. Vandaar de verwarring in Snoecks 92, vermeld in HVB.

Bij de P.V. waren de opvolgers de O.85 'Pasteur', de O.86 'Edison', de O.88 'Curie' en de O.89 'Marconi'.

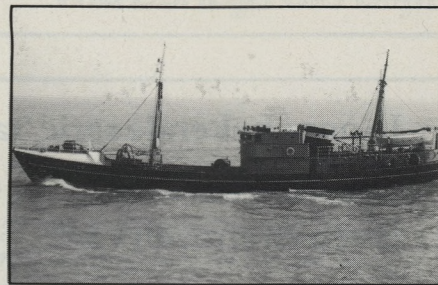
Wie heeft op zolder nog een foto van de O.88 'John'?

En nu de O.89. Door het toepassen van de truuk komen we natuurlijk tot de O.89 van de P.V. Er hebben echter verschillende schepen O.89 bestaan:

- de stoomtreiler O.89 'Gerard' van 1898 tot een voor ons onbekende datum,

- de motortreiler O.89 'Anny' van 1924 tot een voor ons onbekende datum,

- de motortreiler O.89 'Freddy' van 1929, was de eerste gemotoriseerde diepzeetreiler van onze kust. Zonk een eerste maal in het visserijdok te Oostende op 10 mei 1940 en een tweede maal in Duitse dienst in 1942 voor de Nederlandse kust (zie HVB dec '89 blz 20),



De O.89 'Marconi'.

- de motortreiler O.89 'Marconi' van 1945. Dit vaartuig zank in het begin van de zeventiger jaren in Zaïre in de Zaïre (Kongo) stroom.

Maquettes van de O.89 'Marconi' en zijn zusterschepen, samen met alle toenmalige P.V.-schepen, werden met hun rood-zwarte beschikking na de grijs-zwarte en vòdr de groen-wit-zwarte beschikking veelvuldig gemaakt door de vissers Philibert Baekelandt en Raymond Broucke tijdens hun noodgedwongen stilliggen in IJslandse of Engelse havens.

Pas na de ontbinding van de P.V. te Oostende en het Belgische deel van de 'Pêche Maritime du Zaïre' te Brussel werden de typische P.V.-registratienummers vrijgegeven.

D. Pots, Bredene

Voor alle herstellingen
aan uw scheepsschroef



LIPS n.v.

ANTWERPEN

scheepsschroeven herstellingen

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

Werkplaats:

Kerkstraat 46,

2070 Zwijndrecht - Burcht

Tel. 03/252.73.42

Fax. 03/252.92.12

In onze bekende serie 'rare kwasten':

leven en streven van...

Daniël Defoe (1660 - 1731)

Daniël Defoe, de auteur van *Robinson Crusoe* (1), had verre wortels in Vlaanderen, maar hijzelf was een geboren en getogen Engelsman. Naast een veelschrijver van verhalen was hij ook een vermaard pamflettist, koopman én vooruitstrevend ekonomist. Wat de laatste twee activiteiten betreft, daarvan kunnen we alleen maar zeggen dat zijn succes wisselend was, of zoals hij het zelf formuleerde:

*'No man has tasted differing fortunes more,
And thirteen times I have been rich and poor.'*

Wisselend succes in de business dus, maar toch een overwegend negatieve balans, want we hebben alle redenen om aan te nemen dat hij een heel pak energie moest steken in het ontvluchten van zijn schuldeisers.

Opmerkelijk succesvol daarentegen waren zijn politieke pamfletten. Sommige daarvan behoren in die tijd tot de best verkochte boekwerken. Hij verzette zich in deze geschriften tegen de katholieke koning James II en verdedigde de legers van Willem van Oranje: *'William, the Glorious, Great, and Good, and Kind'*. Hij verdedigde het parlement tegen het koningshuis en het volk tegen de macht in het algemeen; ook over buitenlandse politiek gaf hij zijn geschreven mening en in godsdienstkwesties was hij een specialist. Eén en ander had voor gevolg dat hij zo nu en dan de cel in moest, want hij hield geen blad voor de mond. Hij moest dus niet alleen schuilen voor schuldeisers, ook het gerecht zat achter de man aan. En we vragen het ons af: een soort Van Rossem avant la lettre?

Hij had — en dat moesten voor- en tegenstanders toegeven — een vlotte pen en die bekwaamheid leverde hem na zijn gevangenschap zelfs een positie in overheidsdienst op. Vanaf dan schreef hij in opdracht van de regering. Hij reisde het land af (en stond op de betaalrol van de inlichtingendienst), publiceerde een driedelige *'Tour Through the Whole Island of Great Britain'* en gaf een regeringstijdschrift uit dat eerst wekelijks en vervolgens gedurende vele jaren tot drie keer per week verscheen. Verder was zijn naam verbonden aan nog vijfentwintig(!) andere tijdschriften. Door sommigen kreeg hij dan ook de eretitel *'de vader van de moderne journalistiek'* toebedeeld. Die eretitel zou overigens niet de enige zijn.

Robinson Crusoe

In 1719 legde hij zich toe op het schrijven van proza en publiceerde *Robinson Crusoe* (2), één van de bekendste boeken die ooit geschreven werd. Een Nederlands criticus noemde het een *'wereldboek'*, een verdiende toevoeging, vooral als men afgaat op het aantal vertalingen, imitaties en adaptaties die tot vandaag nog steeds verschijnen (3). Dit boek bracht hem een nieuwe eretitel op: *'de vader van de moderne roman'*.

Robinson is een jongeman die tegen de zin van zijn ouders naar zee gaat, eerst in Noord-Afrika in sla-vernij geraakt, weet te ontsnappen om dan uiteindelijk schipbreuk te lijden en op 'zijn' eiland aan land te komen. Het boek beschrijft de manier waarop hij, heel methodisch, in die afgelegen wildernis een bestaan weet op te bouwen, de befaamde 'voetstap in het zand', de ontmoeting met een uit de handen van zijn belagers ontsnapte inboorling van één van de nabije eilanden, die hij de naam Vrijdag geeft, zijn pogingen om van het eiland weg te komen en het verhaal, hoe hij en Vrijdag uiteindelijk door een Engels schip worden gered.

Volledigheidshalve moeten we eraan toevoegen dat het boek nog moeilijk te lezen is, en dat komt niet door de avonturen van Robinson, maar door de ellenlange moraliserende beschouwingen die Defoe daaraan weet toe te voegen.

Het eerste zeeverhaal

De Nederlandse schrijver Simon Vestdijk beweerde onomwonden (4) dat '...Defoe de eerste was om de zee als romanmotief te ontwoekeren aan het grote vacuüm van na Homerus, gevuld slechts met de zakelijkheid der kronieken en de optelsommen der zeeslagen...' Toch is het 'strikt genomen ook nog geen zeeverhaal, doch een eilandverhaal; m.a.w. de zee is hier nog 'achtergrond' in een al te letterlijke betekenis... niet veel meer dan een aanleiding, zij het ook een onmisbare...'

'Niettegenstaande dit is Robinson Crusoe hét grote model, en de rijklijkst vloeiende inspiratiebron gebleven voor de schrijvers van het zeeverhaal, de zeeroman.'

Voilà! Defoe heeft er een eretitel bijgekregen, hij is de vader van de zeeroman.

Veelschrijver

Het succes gaf Defoe vleugels en het boek werd onmiddellijk gevolgd door Crusoes 'Farther Adventures' (ook in 1719) en 'Serious Reflections' (1720). Maar het moet gezegd: geen van deze twee boeken haalt het niveau van het eerste deel van de trilogie. Niettemin had Defoe een goudader aangeboord en het ene boek volgde nu bliksemsnel op het andere: 'The Life and Adventures of Duncan Campbell, Memoirs of a Cavalier' en 'The Life of Captain Singleton' (alle in 1720)... en dat ging maar door. Zoals wij het ons al afvroegen: was Defoe een soort Van Rossem?

Gedurende de laatste tien jaar van zijn leven sukkelde de schrijver met gezondheidsproblemen. Dat belet hem niet verder te werken. Romans, wetenschappelijk werk, journalistiek. De boeken blijven verder in een hels tempo verschijnen. Het totale aantal werken van Defoe is enorm. Niet minder dan 545 titels, tweehonderd vijftig daarvan kunnen gerust als 'boek' omschreven worden.

En, we hebben het reeds gezegd. Defoe moest zich, ondanks zijn succes als schrijver, blijven schuilhouden voor zijn schuldeisers. Voorwaar, ons besluit staat vast: Van Rossem zou er goed aan doen deze levensschets te lezen, de overeenkomsten zijn te talrijk!

(1) Daniël Defoe, *Het leven en de wonderlijke avonturen van Robinson Crusoe*. Vél Nederlandse vertalingen van de achttiende eeuw tot nu, waaronder een zeer goede door Cees Buddingh, Spectrum Klassieken, uitgeverij Het Spectrum, 1987, ISBN 90274 13371.

(2) Eigenlijke titel: 'Het leven en de wonderlijke avonturen van Robinson Crusoe uit York, zeeman die achtentwintig jaar helemaal alleen op een onbewoond eiland voor de kust van Amerika woonde, bij de monding van de grote rivier de Orinoco, nadat hij aan land was gespoeld na een schipbreuk, waarbij de hele bemanning behalve hijzelf omkwam, met een verslag hoe hij tenslotte op merkwuurde wijze werd gered door piraten. Geschreven door hemzelf.' Een hele mond vol dus!

(3) In een latere aflevering van deze 'rare kwasten' zullen we een aantal recente en zeer eigenaardige adaptaties van deze roman bespreken. Vermelden we reeds Michel Tourniers 'Vendredi ou les limbres du Pacifique' (1972), John Coetzee's 'Foe' (1986) en Gaston Compère's 'Robinson 86' (1986).

(4) Simon Vestdijk: 'Enige proefjes zout water' essay opgenomen in 'Kunst en Droom'; uitgeverij Querido.



Afbeelding ontleend aan een Nederlandse vertaling uit 1721-1722.

Flor Vandekerckhove

Wetenschapsbeleid voor de Noordzee

ER IS NOOD aan een internationaal *ecosysteembeheer* voor de Noordzee dat het accent legt zowel op het *eliminieren van pollutie* als het verminderen van de impact van de exploitatie van de zee door de mens.

Tijdens internationale konferenties ter bescherming van de Noordzee werden ICES (*International Council for the exploitation of the Sea*) en de Kommissies van Oslo en Parijs verzocht op regelmatige tijdstippen rapporten te publiceren in verband met de kwaliteit van de Noordzee. Deze kwaliteitsrapporten moeten een basis vormen voor discussie en besluitvorming voor de ministers. Het is van groot belang dat zowel onderzoek als monitoring worden geïncorporeerd in die rapporten. De vragen die dienen beantwoord te worden zijn o.m.:

- wat zijn de effecten van de maatregelen die worden genomen?
- wanneer zal er een effect merkbaar zijn?
- wat zijn de signalen die wijzen op een aantasting van het marien ecosysteem?

Om deze vragen te kunnen beantwoorden dient men inzicht te hebben in de ecologische processen o.m. via een internationale onderzoeksinspanning. Het spreekt vanzelf dat België als aangrenzend land aan de Noordzee eveneens zijn steentje moet bijdragen aan deze inspanning. België beschikt over een expertise maar tot nog toe ontbrak de impuls en het formeel kader om deel te nemen aan de internationale beleidsondersteunende activiteiten aansluitend bij het marien wetenschappelijk

onderzoek.

De Belgische Ministerraad heeft in zijn vergadering van 27 juli 1990 zijn principiële akkoord gegeven aan het opstarten van een impulsprogramma *zeewetenschappen*. Dit programma heeft tot doel oceanografische onderzoeksprojecten op middellange termijn te realiseren en is prioritair gericht op situaties die zich voordoen in de Noordzee. Dit onderzoeksprogramma loopt over een periode van vier jaar met een begroting van 170 miljoen Bef.

Het programma omvat drie luiken:

- dynamiek van het mariene ecosysteem,
- interactie tussen het mariene ecosysteem en het economisch en sociaal systeem,
- haalbaarheidsstudie rond de uitbouw van een gezamenlijke wetenschappelijke infrastructuur.

Op vrijdag 19 april 1991 ging op het Ministerie van Wetenschapsbeleid de installatievergadering van het begeleidingscomité door.

Dit comité bestaat uit vertegenwoordigers van de nationale departementen wetenschapsbeleid, leefmilieu en landbouw, de drie gewesten en waarnemers van Greenpeace, Bond Beter Leefmilieu, Interenvironnement Brussel en Interenvironnement Wallonië. Om het impulsprogramma te starten werd een oproep gedaan tot de Belgische universitaire instellingen om voorstellen te doen en aldus een bijdrage te leveren aan dit programma. Er werden reeds 24 projecten ingediend waarvan de evaluatie toevertrouwd werd aan buitenlandse experts. Op basis van de adviezen van de experts en het opportuniteitsadvies van het begeleidingscomité zullen de Minister en de Staatssecretaris van

Wetenschapsbeleid concrete voorstellen aan de Ministerraad voorleggen.

Het onderzoeksprogramma "Zee-wetenschappen" is nationaal en er werd op 5 september 1991 een samenwerkingsakkoord ondertekend tussen de Staat en het Vlaamse Gewest voor de Coördinatie van het programma.

Het Vlaams Gewest heeft in de begroting 1991 voor zeewetenschappelijk onderzoek nog geen kredieten voorzien, maar zal dit doen in 1992.

De Staat en het Vlaamse Gewest hebben reeds samenwerkingsakkoorden afgesloten op operationeel vlak en dit omwille van maatregelen die beide overheden moeten nemen in het kader van de *Conventies van Parijs en Oslo*.

De *Oslo Conventie* werd ondertekend in 1972 en trad in werking in 1974. Deze Conventie regelt de preventie van mariene pollutie door dumping vanaf schepen en vliegtuigen.

De *Parijs Conventie* werd ondertekend in 1974 en trad in werking in 1978. De opdracht van deze Conventie is het controleren van alle lozingen van landbases in de zee. Voorzien wordt dat beide Conventies zullen herzien en aangevuld worden in september 1992.

Het uiteindelijk doel van het impulsprogramma *zeewetenschappen* is de overheid in staat stellen relevante beslissingen te nemen op het vlak van milieubeleid voor de Noordzee.

Robert Coelus

N.V. SCHEEPSWERF BELIARD POLYSHIP
Droogzetting, herstelling, ombouw
Modernisatie van alle typen schepen

Tel: (059) 32 47 20

Fax: (059) 32 59 38

Een schilder aan zee

Emile Bulcke (1875-1963)

Oostendenaar Emile Bulcke was in zijn tijd een succesvol kunstenaar bij de burgerij met traditionele smaak.

Zijn oeuvre omvatte vooral portretten en stillevens, maar ook de vele schilderachtige hoekjes van zijn geboortestad waren hem lief. En wat kon dat anders zijn dan de zee, de haven, de wereld der vissers?

In 1875 geboren in de Oostendse Ooststraat, als zoon van een welstellend likeurstoker, kreeg de begaafde Emile Bulcke een meer dan complete opleiding: academie Oostende voor het basisondericht, een overgangperiode aan de academie te Brugge (1893-1894) en dan een volledige opleiding in de Brusselse academie van 1884 tot 1897, dit alles afgerond met een vervolmakingsjaar aan de academie van Parijs (1898-99) waarvan hij een boeiend dagboek naliet.

Daarna vestigde hij zich in zijn geboortestad als kunstschilder. Zelfbewust en niet onknap, was hij tegelijk een graag gezien society-figuur. Omwille van zijn benoeming aan de Schaarbeekse 'Ecole Industrielle' ging hij echter daar wonen, maar steeds had hij een tweede verblijf in zijn geboortestad, laatst Leon Spilliaertstraat 55 (waar een herinneringsplaket is aangebracht).

Doorheen zijn hele oeuvre duikt — zoals gezegd — steeds opnieuw zeegebonden thematiek op: zeegezichten, vissers en vissersvrouwen op de kade, nettenbreisters, mosseltrekkers, gezichten op de vismijn...

Bulcke interpreteert zijn motieven als een fotograaf, d.w.z. met veel realiteitszin.

Hij was als het ware een neutrale vertolker van wat hij waarnam, zonder die emotionele inbreng die we bij een Permeke, een Declerck, een Spilliaert of Ensor wél vinden.

Laat dit zeker geen verwijt zijn: het was de artistieke overtuiging van deze kunstenaar en van de zwijgende meerderheid van toen.

Norbert Hostyn



E. Bulcke In de oude vismijn te Oostende



In het begin was er de... vismijnkantine

I

IN DE KUSTSTAD was de feestverlichting aangebracht. Langs de gevels waren slierten lampen opgehangen, golfbewegingen die alleen maar onderbroken werden door luidsprekers. In het centrum werden her en der omgehakte sparren geplant. Ik kende het beeld. De komende weken zouden de winkeliers de straat volledig voor zich opeisen. Kerstsfeer! Het maakte me alleen maar moedeloos.

Sinds mijn jeugd al had ik het moeilijk op die dagen. De verplichte visites, de uitwisseling van overbodige cadeautjes... dat alles en vooral de kerstprogramma's op de televisie hadden bij mij een smaak van verveling nagelaten. Daarbij komt... Sinds enkele jaren voelde ik nu ook hoe de koud het kon zijn. Neen, met de jaren werd het er allemaal niet beter op.

Ik trok me terug in de vismijnkantine en keek naar de dienststers die een kerstboom van wel twee meter hoog aan het neerpoten waren. Ze hadden er last mee, dat zag je zo. En dat zagen ook de zeven vissers die, vermoeid door het leven, hun pilsje aan het nippen waren. Geen van hen maakte aanstalten om de meisjes te helpen. Ze keken, en dat was al! En ik

moet toegeven dat het een mooi beeld gaf, die twee jonge vrouwen die daar aan het worstelen waren met een veel te grote boom. Dokter Freud zou er ongetwijfeld een uitleg bijbedacht hebben. Twee vrouwen, één boom... Dus bleef ook ik een tijdje kijken.

Het tafereel werd ruw verstoord toen de waard er zich mee ging moeien en één van de dienststers naar de tapkast stuurde. 'Vort! Ik zal het weeral zelf moeten doen.' Van de weeromstuit keken wij, de acht mannen, resoluut de andere kant op. Het meisje kwam voor me staan en vroeg me of ik me kon verwarmen, met dat weer, en dat het nu toch wel echt winter geworden was. Ik antwoordde met een even grote gemeenplaats en bestelde een koffie. Toen ze die ging halen keken acht paar mannenogen naar haar lange benen. Ik was danig uitgeput. Het werk op de redactie is lastiger dan hetgene de lezers zich daarbij plegen voor te stellen en — zoals ik het reeds heb laten vermoeden — er was dat kerstsfeertje dat me alleen maar moedelozer maakte. Ik hoopte dat de koffie me zou opkrikken en me gauw weer twintig jaar jonger zou maken.

Met mijn beker trok ik me terug in de verste hoek van de kantine. Ik nam de krant van die dag en las het stuk over de parlementsverkiezingen die moesten overgedaan worden. Van Rossem, de *beursgoeroe*, de *schrijver*, de *politicus*, bleek uiteindelijk vooral een *gangster* geweest te zijn, eentje van het soort dat niet eens had mogen deelnemen aan de verkiezingen.

Had hij tóch gedaan, en nu moest heel Vlaanderen opnieuw ter stembus. Vlak vòòr nieuwjaar. Ach! allemaal ellende.

De warmte in het lokaal begon op mij in te werken. Ik nipte aan mijn koffie, voelde de hitte door mijn lijf stromen, en begon een gevecht te leveren tegen de slaap die mij aan het overweldigen was.

Laat me kijken. Van Rossem dus... Een gangster... Had ik nooit aan getwijfeld... Nieuwe verkiezingen... Opnieuw...

II

IK KEEK DOOR het raam naar buiten, recht de nacht in. Donker. Geen ster aan het firmament. Het was het soort nacht dat me aan oorlog deed denken. Speruur. Nacht en ontij. Nergens een licht te bespeuren. Alles potdicht. Stil! Een stilte, bijeengehouden door de nacht.

Ach, ik weet niet wat het met mij is, maar ik hou meer van deze donkerte dan van de glitter in de stad. Geef mij maar... Ik voel me sterker aangetrokken tot de stilte hier aan de dokken dan door de muziekjes die ginds aan de overkant door de winkelstraten gejaagd worden. Is het de rust die van deze plek uitgaat? Zijn we gewoon vermoeid door de veel te felle kleuren en veel te schelle klanken

die overal maar rondgestrooid worden? Wat is het...? Is het de romantiek, die voorkeur geeft aan nacht boven dag, aan zwart boven wit, aan duivel boven god, aan dood boven leven? Wat is...?

Mijn mijmerij werd intussen naar de achtergrond gedrukt door een dichterbijkomend geluid. Regelmatige dreunen. Dof, dof, dof... De stilte moest heel langzaam plaats maken voor de slagen van een traaglopende scheepsmotor.

Eerst dacht ik dat de ferrieboot op komst was, maar toen ik beter luisterde herkende ik de scheepsmotoren niet. Zo hard, zo traag, zo... Ik keek naar de zeven vissers aan de tapkast en zag hoe ze zich langzaam in beweging zetten. Toen het geluid ook op hen afgekomen was hadden ze zich schrap gezet. Hun ogen waren nu levendig geworden, één had de rekening betaald en allen waren ze van hun kruk opgestaan. Ze kleedden zich voor de nacht. Ze zegden niets, die vissers... Maar ik zag wel dat er iets... Korte blikken van verstandhouding... Hoofden omhoog, ogen en oren gespannen om alles op te vangen. Ze waren één en al oplettenheid. De scheepsmotor kwam alsmaar dicht...

Opeens ging ook ik heel erg opletten. Waar gingen die mannen naar toe? Was er een verband tussen het naderende geluid en de activiteiten die ze zouden ontplooiën? Wachtten ze hier op een vissersschip dat gelost moest worden? Mijn nieuwsgierigheid was gewekt. De journalist in mij was wakker gemaakt. Het was half twaalf. Ik kende het geluid van de schepen die hier regelmatig komen aanleggen en ik hoorde aan het kloppen van de zuigers dat het naderende vaartuig hier niet thuis hoorde. Vreemd

geluid! Vreemd schip!

Opeens schoof het vaartuig het raam voorbij. DOEF! De slagen waren nu heel duidelijk te horen. DOEF! Ik keek naar buiten. In de havengeul, vlak naast de kantine gleed het schip langs me heen. Je voelde dat het er was. En je hoorde het. Heel de omgeving werd door het schip gevuld... Maar zien deed je het niet. Alles was pikzwart. De nacht werd gewoon gevuld met een reusachtig schip, dat er deel van uitmaakte.

Toen het geluid van de motor lichtjes begon af te nemen en het schip dus nog maar juist voorbijgevaren was, keek ik weer naar de tapkast en zag... dat de zeven mannen verdwenen waren. Weg! Ze moesten de kantine verlaten hebben op hetzelfde ogenblik dat het lawaai van de scheepsmotoren hier het hardst doorgedrongen was. Ik keek naar de tapkast en zag alleen nog maar de dienststers staan, die — dat was duidelijk! — al even erg als ik onder de indruk waren van het gevaarte dat hier langsgekomen was.

III

EN, ZOALS IK het reeds zegde, de journalist in mij was wakker. Dat schip... Het verdwijnen van de vissers aan de tapkast... Ik stond recht, knoopte mijn jas dicht en maakte aanstalten om te betalen. De waard van de kantine was me voor. *'Laat maar zitten,'* zei hij, *'laat maar jongen, eentje voor het huis.'* Hola. Vreemd, zo dacht ik nog, daar moet iets achter zitten, en terwijl ik me naar buiten haastte hoorde ik de stem van de waard die me bij de deur deed stoppen. *'Wacht,'* zo riep hij me toe, *'wacht, dan gaan we allemaal met je mee.'* Had ik het

niet...?! Ik had het moeten weten... Verbouwereerd keek ik om. Met me mee? Allemaal? Godver, ik had werk te doen... Kon me daarbij geen toeristen veroorloven. Zouden die drie mij een beetje in de weg gaan lopen... Had er beter aan gedaan te betalen. Zou ik me nu niet verplicht voelen om... Ik was godverdomme geen taxi-chauffeur, ik was Soepe niet!

Ik zag hoe de dienststers snel hun jas aantrokken en hoe de waard in zijn kassa graaide. Hij stak het geld in alle zakken van zijn jas. Hele pakken waren dat! Eén dag werk, dik pak geld! Zijn zakken puilden uit van de bankbiljetten. De kerel was gewoon gek! We zouden hier een beetje in het havenkwartier rondhangen met de dagontvangst van de kantine op zak. Dat was gewoon om moeilijkheden vragen. Ik wilde het hem zeggen ook — want ik was niet van plan me ergens te laten neerknuppelen voor een pak geld dat niet eens van mij was — en keek hem vlak in zijn gezicht. En toen... toen zag ik iets dat mij tegenhield. Ik zag... Ik schrok ervan en keek vlug naar de dienststers... En ook daar... ook daar zag ik... Miljaar, wat was hier aan de hand? Ik zag schrik in die ogen... Schrik, of spanning, of... Die dienststers zaten hem gewoon te knippen... Een paar blauwe en een paar donkerbruine ogen — prachtige kijkers, maar daar gaat het hier niet om — opengesperd... Schrik. En ook de ogen van de waard verraadden zijn gemoed. De man had schrik en wilde niet zonder mij naar buiten. Zoiets! Onwaarschijnlijk, maar daar leek het in elk geval sterk op. Ik twijfelde een ogenblik. Ofwel bedacht ik razendsnel een smoes en liet heel dat zootje

achter, ofwel verrichtte ik een goede daad en nam het drietal mee in de auto. Ik keek naar de diensters die verrek mooie benen hadden en besloot hen mee te nemen. Misschien was het wel... Ach, je wist maar nooit waar het goed voor was. Misschien wisten ze me toch iets nieuws te vertellen, iets dat ik zou kunnen gebruiken, zodat ik er nog een frank aan verdiende. 'Vooruit,' zei ik, 'we zijn ermee weg.'

Tot mijn grote verwondering kwam niemand vooraan zitten, ze kropen alle drie op de achterbank van mijn wagentje. Ze leken niet meer van elkaar te scheiden, die drie van de vismijnkantine. Er was daar nauwelijks plaats voor twee en nu zaten ze daar gedrieën. Haringen in een ton. In de achteruitkijkspiegel keek ik in drie paar opengesperde ogen. De ruimte van de auto vulde zich traag maar zeker met het parfum van de twee diensters.

IV

HET WAS KOUD, bitter koud. De straten van het havenkwartier lagen er desolaat bij, triester dan ooit. Hier geen kerstballen, geen lampions, geen glitter en geen kerstmuziek. Goed zo! Hier was alleen maar het beeld van de harde economische werkelijkheid, ontdaan van alle franjes en tierlantijntjes.

'Waar moet ik de goederen leveren,' vroeg ik, terwijl ik me naar mijn passagiers keerde. Ik probeerde opgewekt te klinken. Er kwam geen antwoord. Alleen maar stilte. Jezus! Wat was hier aan de hand? Zouden ze me niet

eens uitleggen waar ik hen moest heen brengen? 'Willen jullie hier ergens in de buurt...' Ik maakte mijn zin niet af... Besefte dat het geen zin had. Algemene stilte op de achterbank.

Geen antwoord? OK! Ik was verder niet van plan er veel woorden aan vuil te maken. Misschien zagen de mensen er wel zo uit als ze de hele dag in een vismijnkantine gewerkt hadden? Murw? Schrikreactie vanwege teveel alcohollicht (gemengd met sigarettewoel) in de longen? Schrik voor de eenzaamheid, na een hele dag tussen het volk? Ach! misschien was er helemaal niets aan de hand. En ik had nog werk te doen. Kijken waar het schip zou aanmeren... Kon hen daarna nog altijd brengen waar ze wilden.

De lucht zat nog steeds potdicht. Geen enkele ster aan het firmament. Zwart! Eén van de zwartste nachten van het jaar. Geen beweging in de havengeul. Niets. Ik keek de nacht in en zag heel ver vòòr me de mastlichten van het schip dat ons nog maar pas voorbij gevaren was. Langzaam werd het geheimzinnige vaartuig de dokken ingezogen.

Ik liet me leiden door de lichten van het schip. Door de vele straten en straatjes die naast de dokken liepen zocht ik me moeizaam een weg. Slagbomen, openstaande bruggen, schroothopen, er was van alles dat me de weg versperde. Nu en dan verdwenen de scheepslichten achter gevels van stapelhuizen, achter bergen zand en kolen... alleen één witte lamp heel hoog in de mast bleef voortdurend zichtbaar. Langzaam zagen we het licht verder glijden, hoog in de lucht, steeds maar verder het havengebied in. En wij, wij kwamen alsmaar dichterbij ons doel.

Opeens bleef het mastlicht hangen. Van de weeromstuit duwde ik op de rem. Stil. Alles was rustig, een gewijde stilte. Er was alleen maar

het geluid van de motor van mijn wagen. Ik draaide mijn raampje open en hoorde nu ook het rustige stampen van de zuigers van het schip.

Achteraan in de auto kwam beweging. Mijn passagiers begonnen zenuwachtig te worden. Klik. Eén van de diensters opende een deur. 'Hé...' Ik keerde me om en zag hoe de twee meisjes en de waard de wagen verlieten. Alle drie gingen ze...! 'Hela, waar gaan jullie...' Maar voor ik mijn zin kon afmaken waren ze al buiten. Ze keerden zich niet meer om. Als drie verdwaasden liepen ze traag naast elkaar verder en in minder dan geen tijd had de nacht hen opgeslokt. Ik bleef alleen achter, verweesd.

Mensen! Mijn vertrouwen in de soort had hiermee alweer een flinke deuk gekregen. Zonder boe of ba hadden die drie... Ach, zwijg me erover! Ik sloot het raam, schakelde in eerste en langzaam reed ik verder. Ik was niet van plan me nog te laten tegenhouden door wie of wat dan ook. Ik zou hier snel een weg naar dat schip vinden, kijken van welk land het kwam, kijken welke naam het droeg en dan zou ik naar huis rijden en me onder de dekens nestelen. En morgen zouden we wel verder zien. Havenkapitein bellen, kijken of die mij slimmer kon maken. De wijzers van de autoklok zegden me dat het vijf voor twaalf was.

V

HET DUURDE NOG een hele tijd vooraleer ik het vaartuig gevonden had. Een dok van nauwelijks twintig meter breed kan

goed zijn voor een omweg van twee kilometer. Ik verloor wel drie keer mijn weg. Uiteindelijk kwam ik ter plekke. Het verste dok, de verste kaaimuur, de verste meerpalen. Mastodont. De scheepsmotor draaide nu op een rustig toerental. Wanneer het metaal voldoende afgekoeld was, zou de hoofdmachinist de boel stilleggen. Boven in de mast zag ik het licht branden dat me hier naartoe geleid had.

ik parkeerde mijn wagen op tweehonderd meter van het schip, stak een sigaret op en liep te voet naar de passerelle. Iemand moest vlug van boord gaan zijn, of...

In de verte dacht ik iemand... Drie schimmen kwamen uit de andere richting op het schip afgelopen. Ikaarzelde... verstopte me achter een container en keek toe wat er zou gebeuren. Langzaam tekenden de schimmen zich duidelijker af. Neen maar... dat waren... Neen, ik zag wel degelijk goed. Daar kwamen mijn drie passagiers op de loopbrug af. De waard, de tweediensters... Zonder aarzelen liepen ze de loopbrug op. Kordaat betraden ze het schip. Alsof het dek voor hen geen geheimenkende liepen ze verder, een mij onbekende bestemming tegemoet.

Dat was méér dan ik kon verdragen. Nu moest en zou ik te weten komen wat er gaande was. Tegen de tijd dat ik de afstand tussen de container en de loopbrug afgelegd had was op dek alles weer rustig geworden. Ik vervloekte de nacht, het koude weer en de mensheid. Alleen maar gewapend met een perskaart klom ik aan boord. Ik volgde de weg die de drie trawanten vòòr mij afgelegd hadden. Complete stilte. Nergens was nog een levende ziel te bespeuren. De drie leken wel opgeslorpt

door de nacht. Ik hoorde mijn eigen hart kloppen... in mijn keel.

Ik kuchte, en riep: *'Is hier iemand?'* Mijn stem werd alleen beantwoord door de echo. Niemand. Mijn hersens werkten bliksemsnel. Niemand? Ik keek naar de brug, waarop geen licht meer brandde. Ik stapte verder en werd aangetrokken door het steeds maar aangroeiende geluid van de scheepsmotor. Ik naderde het ruim. Openstaande stalen deur. De hitte van tienduizenden pk's sloeg mij in het gezicht.

Het motorruim was hel verlicht. Bewegende schaduwen tekenden zich af tegen de wanden. Volk. Ik daalde de ijzeren ladder af tot op de loopbrug die bovenaan rond de motor liep. Heet. Vijftig, zestig graden moest het daarbinnen zijn. Ik keek verder het ruim in en zag...

VI

HELEMAAL IN DE verste hoek, vlak bij de werkbank zag ik een jong koppel zitten. Gehurkt. Vreemdelingen. Zuiderlingen. Een man en een vrouw. Geen bemanningsleden, dat zag je zo. Klandestiene passagiers! Versteelingen! Ik beklagde het me al dat ik geen fototoestel meegebracht had. Het paar zat gebogen over... Neen maar... Een kind! Een boorling! De vrouw had een kind ter wereld gebracht, hier in het motorruim, tussen de olie. Al de miserie van de immigratie was daar in een hoek van het schip samengebracht.

Ik keek om me heen en zag... Godver, zeg me dat het niet waar is... Ik zag de zeven vissers die gehaast de kantine verlaten hadden. Heren der in het ruim stonden ze toe te kijken. Ik zag lichtjes in hun ver-

moeide ogen. Ik moest denken aan... Neen maar, dit was te gek. Het tafereel was duidelijk. Het paar, het kind! De vissers die de rol van herders overgenomen hadden. De hele situatie. Het scheepslicht dat me geleid had. De parlamentsverkiezingen die overgedaan moesten worden en waarbij de slo-gans tegen de vreemdelingen centraal stonden. Neen, in deze stad zou beslist geen plaats voor hen zijn. De os en de ezel waren vervangen door de scheepsmotor die zijn warmte over het kind legde. Alleen de drie wijzen ontbraken op het appel. Ontbraken? Neen hoor. Tussen de reuk van motorolie meende ik vaag het parfum van de diensters te herkennen — de diensters hier?! — en ik dacht terug aan de waard die met zijn zakken vol geld de kantine verlaten had... Diensters en waard, parfum en geld: wierook en mirre en goud! Opeens voelde ik een hand op mijn schouder. Ik schrok me rot. Betrapt? De hand zette zich stevig in mijn vlees en ik werd door elkaar geschud. Laat me los, laat me...!

Ik schrok wakker en keek recht in de blauwe ogen van één van de diensters van de kantine. Het duurde dertig lange seconden vooraleer ik de omgeving herkende. *'Gelukkig kerstfeest,'* zegde ze, *'maar slapen moet je thuis doen. Vooruit, we sluiten.'* Helemaal alleen zat ik aan een tafeltje in de vismijnkantine. De verlichting was half gedoofd en voor mij stond een kopje koude koffie. Mijn polshorloge wees kwart over twaalf aan. Het was woensdag 25 december.



Flor Vandekerckhove

Valt Oostende uit de boot voor visinvoer uit derde landen?

Europees parlementslid *Jaak Vandemeulebroucke* riep hoogdringendheid in om daags voor Kerstdag een perskonferentie te beleggen. Onderwerp: de organisatie van de veterinaire inspektie op de invoer van dieren en bederfelijke waren uit niet-EG-landen. De lezer begrijpt dat ook de visserijproducten daaronder vallen.

HVB sneed het onderwerp reeds aan in het vorige nummer⁽¹⁾. Het was voorzitter *André Maenhout* van de Oostendse Havengemeenschap die de kat de bel aanbond. Het gaat om een EG-richtlijn van 10 december 1990 die maatregelen omvat voor controles op voedingsproducten op plaatsen waar ze de Gemeenschap binnenkomen, met name de zeehavens en luchthavens. België droeg bij de Europese Commissie tien mogelijke inspektieposten voor, waaronder Oostende. Bij de EG werden slechts Antwerpen-Zeehaven/Deurne-Luchthaven, Zeebrugge en Zaventem weerhouden. Tot 15 december konden nog gemotiveerde bezwaren tegen de beslissing worden ingediend. Op 18 december had de Commissie nog niets gehoord van de Belgische regering. Volgens *Vandemeulebroucke* zal de niet-aanduiding van Oostende als inspektiepost de belangen van de Oostendse lucht- en visserijhaven ernstige schade berokkenen. Hij schrok er zelfs niet voor terug om te stellen dat deze nalatigheid de doodsteek voor de vrachtrafiek op de Oostendse luchthaven inhoudt. *Vandemeulebroucke* riep Staatssecretaris voor Europese Zaken *De Keersmaecker*, voorzitter van de Vlaamse Regering *Geens* en de burgemeester *Goekint* reeds per brief op om voor het jaareinde nog iets te ondernemen om het gevaar te keren. De mogelijkheid om in Oostende een gedecentraliseerde inspektiepost (met labo en dierenarts) te erkennen zou tot de mogelijkheden behoren als de Belgische overheid alsnog een met argumenten gestaafd voorstel indient. De gedecentraliseerde inspektiepost in Oostende zou dan een administratieve eenheid vormen met Zeebrugge, vergelijkbaar met de combinatie Antwerpen-zeehaven en Deurne-luchthaven die de Antwerpense lobby kon bekomen. Krijgt Oostende geen permanente inspektiepost dan betekent dit dat een aantal trafieken van dierlijke producten definitief

verloren gaan. (gw)

(1) HVB nr. 12, dec. 1991, De nacht van de Oostendse havengebruikers, blz. 6, laatste alinea.

Verlenging vislicenties in Belgisch Staatsblad

Door een nieuw Koninklijk Besluit werd het vismachtigingsstelsel voor zes maanden verlengd. Verwacht wordt dat het KB nog voor het einde van het jaar in het Belgisch Staatsblad verschijnt. Sinds begin 1988 is de beroepszeevisserij op gekwoteerde vissoorten aan vergunningen gebonden. Alle licenties vervallen per 31 december. Tot voor enkele weken was er nog geen nieuwe regeling uitgewerkt. Op de Dienst voor Zeevisserij werd ons nu verzekerd dat het nieuwe KB over een verlenging van de vismachtigingen nog voor het einde van het jaar verschijnt, waardoor de bestaande toestand minstens voor zes maanden behouden blijft.

Nieuwpoort naar laagste opbrengst van de laatste vijf jaar?

Het is de laatste maanden opvallend stil rond de Nieuwpoortse vismijn. De stedelijke persberichten maken al weken geen melding meer over werking en omzet van de plaatselijke visserijbedrijvigheid en reppen evenmin een woord over de veelbesproken modernisering van de veiling. Alleen schepen voor visserij Vermote doorbrak de informatiestop. Goed nieuws had hij evenmin te melden. De omzet van de stedelijke vismijn zou voor dit jaar niet meer dan 140 miljoen bedragen tegenover 152 miljoen vorig jaar. (159 miljoen in '89, 172 miljoen in '88 en 173 miljoen in '87). De terugloop is ernstig. Eén miljoen omzetverlies per maand is geen kleinigheid. De oorzaak is natuurlijk te zoeken in het geslonken aantal vaartuigen dat nog regelmatig in de Nieuwpoortse haven verkoopt. Schepen Vermote schrijft de achteruitgang toe aan het getalm van de "Nieuwe Meerderheid" die geen haast zet achter de renovatieplannen van de vismijn. In de nabije toekomst ziet

hij geen onmiddellijke kentering. Zeker nu de EG de termijn om de visafslagen in overeenstemming te brengen met de richtlijnen heeft verlengd tot 1995.

Dezer dagen kan er in het vismijndossier meer duidelijkheid komen. Op vrijdag 27 december bespreekt de Nieuwpoortse gemeenteraad de begroting voor volgend jaar. Dan zal de meerderheid meer moeten vertellen over haar plannen voor de plaatselijke visserij.

HVB: nieuw postbedelingssysteem

HVB schaft per 1 januari het systeem van postabonnementen af (waarbij de postkantoren een stapel exemplaren krijgt dat door de brievenbestellers, op basis van vooraf ingevulde 'listings', thuisbezorgd wordt). Het systeem gaf duidelijk te veel aanleiding tot klachten. Sommige abonnees kregen soms wel, soms niet hun blad in de bus bezorgd, of ze kregen het veel te laat. Vooral periodes waarin de geroutineerde brievenbestellers vervangen werden door tijdelijke krachten bleken katastrofaal te zijn. En dan waren er nog de probleemgemeenten (alles rond en in Brussel, sommige wijken in Zeebrugge...) waar het telkens weer een gok was: komt dat blad nu ter bestemming of komt het er niet? Daarom zetten we nu alles op labels en wordt HVB telkens als tijdschrift naar alle abonnees onder band verstuurd. Mensen die hun blad nu niet krijgen weten meteen dat de fout vanaf nu bij ons ligt (aarzel dan niet en bel 059 / 32 55 59)... of bij henzelf (en dan moeten ze hun abonnementsgeld vereffenen, dat helpt).

Wij vernamen het overlijden van *Arthur Zwertvaegher*, schipper ter zeevisserij en vislossersploegbaas, op rust, echtgenoot van *Henriette Verbruggen*, geboren te Adinkerke 5 september 1910 en overleden te Oostende op 2 december 1991.

Ook werden wij op de hoogte gebracht van het overlijden van *Emiel Borrey*, visbewaterker op rust, weduwnaar van *Elza Cattellion*. Hij werd geboren te Oostende op 24 maart 1921 en overleed er schielijk op 21 december 1991. HVB biedt aan de getroffen families zijn bliken van medeleven aan.



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en consumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 59 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

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.