HVB 60
HET VISSERIJBLAD

de grote lezersenquête

doe mee:
tientallen prijzen
te winnen

60ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 1 - 1 januari 1993 - 100 BEF - 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 werk- en beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor

HVB 60

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Roger Decleer, Tony Depuydt, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters
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!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1 200,- BEF op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding : abo HVB.
Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 105 gulden op Seaprint cv rekeningnummer 641429592
van Credit Lyonnais Bank Nederland
Lange Wolstraat 10-12
4524 CA Sluis (Nl)
Vermelding: abo HVB.

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.

Omslagfoto: Guido Walters

Lang leve de visser!

OP 25 FEBRUARI is het zestig jaar geleden dat het allereerste exemplaar van HVB (toen nog 'Het Visscherijblad') van de persen rolde. Zestig jaar: een jubileum dat ons ver in de tijd terug doet kijken... maar ook ver vooruit! Er is in die voorbije periode — ook in de visserij — veel ten goede veranderd. En we willen hier niet stellen dat dit vanzelfsprekend is. Er zijn immers genoeg gebieden in de wereld waaruit blijkt dat de vooruitgang helemaal geen evident gegeven is.

Toch staan we voor zeer zware problemen. Het bestaan van de sektor komt in het gedrang. Het vissersberoep wordt bedreigd!

Dit blad bestaat nu zestig jaar. Welhaast automatisch stellen wij de vraag: maakt HVB een kans om nòg eens zestig jaar rond te maken? Het antwoord is in de eerste plaats afhankelijk van de visserij zelf. De vraag wordt dus: maakt de visserij een kans om de volgende zestig jaar rond te maken?

Vanzelfsprekend is dat niet. Belangrijke ontwikkelingen wijzen erop dat de visser die wij voor ogen hebben, al evenzeer als de vis waarop hij jaagt, een 'bedreigde soort' wordt. Nieuwe technieken hebben in die zestig jaar een zeer ruime plaats ingenomen. Fabrieksschepen leveren gelijkvormige diepgevroren blokjes af, waarop alleen nog het etiket ons leert welke vis daarin verpakt zit. Tarbot wordt nu al in aquaparken gekweekt en het rare kleurtje dat die 'tamme' tarbot heeft, is weggetoverd in de diepvriesblokjes die de konsument in het warenhuis koopt.

Als we zestig jaar ver kijken, ziet het er wel degelijk naar uit dat de 'echte vissers' aan het verdwijnen zijn. Zij bevinden zich overigens in dezelfde positie als 'echte zeelui' in het algemeen, de 'echte boeren' ook; allen worden ze naar het rijk der folklore verwezen.

Geen vissers meer? Wij verzetten ons daartegen. En we hebben daarvoor vele redenen: ekonomische, sociale en (we bekennen schuld) ook wel emotionele. Maar er is een reden waar we vroeger nooit aan gedacht hebben en die toch van doorslaggevend belang kan zijn.

Hoe ziet de gemiddelde dag van Jan Modaal er immers uit in die volgende zestig jaar. Laat ons dààr eens naar kijken. 's Morgens — gesteld dat hij werk heeft — stapt hij in zijn wagen, de garagepoort schuift automatisch open en hij rijdt de autosnelweg op. In de file aan de Brusselse Welriekende Dreef of aan het Vierarmenkruispunt telefoneert hij met de autotelefoon naar het kantoor en deelt zijn chef mee dat hij inderdaad weer in de file staat. Op dat werk parkeert hij zijn wagen in de ondergrondse garage en op het bureau kan hij niet eens het raam open zetten. (Langzaam wordt hij ziek van de air conditioning die de lucht daar heet te zuiveren.) 's Avonds stapt hij thuis weer uit de wagen, maar niet nadat de garagepoort automatisch achter hem gesloten werd.

De lezer heeft het begrepen: buiten is er niet meer bij. Binnenkort zijn er alleen nog mensen die binnenskamers leven. Het klimaat laat ze koud, behalve als ze op vakantie gaan, wanneer ze de natuur platlopen en vervuilen.

De visser is één van de laatsten die met 'de elementen' gekonfronteerd wordt. Meer nog dan de boer kan hij zeggen: *'De zware, grijze lucht bleef wegen over de wereld... Het vlakke land lag er afgebakend in zijn nauwe einder, overwaterd door mist, onnuttig, zoppenat, eenzaam, onmeedogend aan de wrede elementen overgelaten, als een woestenij in de aanvang van de jongste dag.'*(1)

Als de visser verdwijnt dan laten we de wereld over aan de geleerden, de kapitaalbezitters, de politici en de ambtenaren. Laat ons kijken wat de voormalige marine-officier (en filosoof) Michel Serres daarover zegt: *'Hoe leven zij? Wàar leven zij? In laboratoria, waar de wetenschappen verschijnselen nabootsen om ze beter te begrijpen. In kantoren en bedrijfsruimten. Kortom, binnen. Het klimaat heeft geen invloed meer op ons werk.*

Wat houdt ons bezig? Getallen, vergelijkingen, dossiers, juridische teksten, berichten bestemd voor pers of telex...'

☛

'Degenen die tegenwoordig aan de touwtjes trekken zijn de natuur vergeten. Maar de natuur zal zich wreken. Ze zal ons er vooral aan blijven herinneren dat we niet alleen in de tijd leven, maar ook in het weer.'
'Juist nu het bewustzijn daagt dat wij met de Aarde als geheel te maken hebben, juist nu wij van de Aarde alles hebben te vrezen, laten we haar, tragisch genoeg, aan haar lot over.' (2)
Het komt erop neer dat de visser dreigt te verdwijnen, in een tijd waar iedereen de mond vol heeft over natuurbehoud en milieubescherming. Nochtans is die visser één van de laatsten die ons erop kan wijzen hoe het met de natuur *in werkelijkheid* is gesteld. Hij is de laatste die ons kan vertellen wat er écht gebeurt.
Politici zijn bekommerd om de werkelijkheid, zo zegt men ons. Ze zoeken, zo zegt men ons ook, opnieuw kontakt met de gewone mens. Laten we er dan vooral voor zorgen dat er over zestig jaar nog zoiets bestaat als een gewone mens, een gewone visser bijvoorbeeld.
Moge 1993 daartoe een aanzet zijn.

Flor Vandekerckhove

(1) Stijn Streuvels, De Vlaschaard, p.32.
(2) Michel Serres, Het contract met de natuur, p. 49.

Bij dit eerste nummer van de zestigste jaargang, wil de uitgever, vzw Liefkemores, nog even stilstaan bij de nagedachtenis van de overleden HVB-medewerkers Ingrid Stasse (1942 - 1990) en Walter Corveleyn (1947 - 1991). Toen we HVB in 1988 overnamen waren Ingrid en Walter bij de eersten om hun daadwerkelijke steun te betuigen en het blad d.m.v. hun artikels opnieuw levensvatbaar te maken. Ingrid Stasse was een grote vrouw die nationale bekendheid genoot, zij werkte mee aan verschillende tijdschriften, T.V.-programma's, wetenschappelijke werken en ze publiceerde ook een aantal boeken. Walter Corveleyn was één van de grote namen in de journalistieke wereld hier aan de kust. Als hoofdredakteur (en duivel-doet-al) van het luxueuze blad 'Noordzee Magazine' had hij een unieke plaats veroverd in het perswereldje. Beiden zijn niet meer weg te denken uit ons leven.

De "Staalmeesters" uit de 21e eeuw

Wij wensen u een gezond en succesvol '93

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

nieuwjaarswensen

Minister Bourgeois:

'Ik heb mij met alle mogelijke middelen verzet tegen dit Meerjarig Oriëntatieprogramma.'

André Bourgeois: 'Ik meen dat een dergelijke reduktie van onze vloot niet noodzakelijk en niet gewenst is.' (foto Terma D.T.)

Mijn eerste jaar als minister verantwoordelijk voor de zeevisserij is bijna voorbij. Het jaar 1992 is geen gemakkelijk jaar geworden. Voor de eerste maal werd een systeem van *individuele tongquota* in de Noordzee ingevoerd. Dit is de reden waarom de tongvisserij in de Noordzee tot het einde van het jaar kon doorgaan. Vermits de *individuele quota*, als gevolg van het feit dat zij slechts in de helft van het jaar werden ingevoerd, nogal klein waren en als gevolg van de lagere prijzen voor schol, mag algemeen aangenomen worden dat de resultaten voor 1992 minder goed waren dan in 1991.

Dit brengt mij tot de toekomst. In 1993 zal het tongquotum in de Noordzee op dezelfde wijze verdeeld worden als in 1992, maar nu vanaf 1 januari. Op deze wijze zal elke reder weten waarvoor hij staat en kan een planning opgemaakt worden. Naast dit systeem van individuele quota voor tong in de Noordzee, zal zo weinig mogelijk regulerend opgetreden worden om de vrijheid van de visser niet nodeloos te beknotten.

Ook het systeem van *visserijmachtigingen* zal verlengd worden. Op een ogenblik dat voorstellen ter tafel liggen voor het invoeren van een *communautaire visserijlicentiesysteem* dat gebaseerd is op nationale visserijlicenties en door de lidstaten moet beheerd worden, is het ondenkbaar dat België, dat een dergelijk systeem heeft, dit uitgerekend nu zou afschaffen, en de deur voor iedereen in de Gemeenschap wagenwijd zou openzetten. Voor de gevestigde reder meen ik dat het afschaffen geen goede zaak zou betekenen.

Het meerjarig oriëntatieprogramma (MOP) 1993-1996 werd bij beschikking van de Commissie van 1 december 1992 goedgekeurd. Volgens dit programma moet de Belgische vloot op 31 december 1996 teruggebracht worden tot 58 512 KW en 17 992 BT. Op dit ogenblik is onze vloot ongeveer 79.000 KW en 26.500 BT groot, dit betekent dus een vermindering van 26% in KW en 32% in BT.

Ik heb mij met alle mogelijke middelen verzet tegen dit MOP en België heeft in het Beheerscomité ter zake dan ook een negatieve stem uitgebracht.

Ik meen dat een dergelijke reduktie voor onze vloot niet noodzakelijk en niet gewenst is.

Ook voor de nevenbedrijven en de scholen is een dergelijke afbouw nefast.

Als West-Vlaming heb ik mij steeds aangetrokken gevoeld door de zee. Nu ik de zeevisserijsektor beter heb leren kennen is er ook een bewondering bijgekomen voor het werk, de stielkennis en het ondernemerschap van zowel de reder als de visser.

In deze dagen van huiselijke warmte en geborgenheid herdenken wij ook zij die in 1992 op zee gebleven zijn als gevolg van een scheepsramp namelijk de eigenaar van de 0.82 *St. Antonius* en een bemanningslid van de N.736 *Lucky*

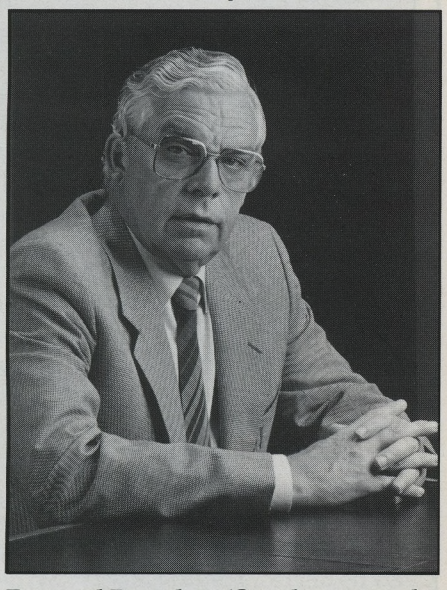
Mogen wij in 1993 van dergelijke rampen gespaard blijven.

Zalig Kerstfeest, Gelukkig Nieuwjaar

André Bourgeois
Minister van K.M.O. en landbouw

Burgemeester Bourdon:

'Zeebrugge rekent erop ook op het gebied van de visserij een determinerende rol te spelen.'



Fernand Bourdon: 'Steeds meer rederijen hebben met moeilijkheden te kampen'.

Hoe we het ook draaien of keren, we leven in een ekonomische krisis en daaraan ontsnapt zelfs de meest traditionele sektor, de visserij, niet. De feiten liegen er niet om: de visserijscholen zijn halfleeg, steeds meer rederijen hebben met betalingsmoeilijkheden te kampen, het orderboek van de resterende scheepswerven is zo goed als leeg... Tot overmaat van ramp dalen de aanvoerhoeveelheden van vis en gaat het ook met de prijs van de meeste vissoorten bergafwaarts. Een en ander heeft tot gevolg dat de meeste Belgische visveilingen in ons land, inklusief die van Zeebrugge, hun omzet zien dalen.

Toch is er hoop, vooral dan te Zeebrugge, waar de laatste stenen worden gelegd ter voltooiing van een gloednieuw en ultramodern visserijcentrum, dat het tij zou moeten keren en de Belgische visserij nieuw leven moet inblazen. Nu reeds is Zeebrugge de leidende vissershaven in België, met een marktpositie van bija 70% van alle in België geveilde vis. Dank zij de inplanting van de visveiling op een uitgestrekte oppervlakte ☞

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

nieuwjaarswensen

in de achterhaven biedt het centrum niet alleen ruimte voor pakhuizen en voor de visveiling zelf, maar ook voor tal van andere nevengebouwen, zoals redersateliers, visverwerkende industrieën, toeleveringsbedrijven. Dank zij deze geïntegreerde aanpak rekent Zeebrugge erop niet alleen een expansieve handelshaven uit te bouwen, maar ook op het gebied van de visserij een determinerende rol te spelen in het nieuwe Europa-zonder-grenzen, waar Zeebrugge haar zevende plaats op de Europese ranglijst hoopt te kunnen konsolideren.

Ik hoop dan ook ten stelligste dat deze ambitieuze plannen in 1993 waargemaakt worden en dat iedereen in de sektor opnieuw met gerust gemoed aan het werk kan gaan. Niet alleen de visveiling en de vishandel zelf, maar ook alle toeleveringsbedrijven, transportfirma's, dienstverlenende bedrijven en de horeca hebben baat bij een sterker wordende Belgische visserijsektor. In de hoop dat het nieuwe jaar alle verwachtingen inlost, wens ik dan ook aan alle Zeebugse vissers, reders en werknemers van de Zeebrugse visveiling, en iedereen die bij het visserijgebeuren betrokken is, een voorspoedige toekomst toe. Prettige feestdagen en beste wensen voor 1993.

De burgemeester van Brugge
F. Bourdon

Visventer Fryns:
'Dat er iets verkeerd loopt met de EG, dat is zeker!'

Er is een gezegde dat zegt: als er iets verkeerd kàn gaan, dan zàl het ook verkeerd gaan. Dit is voor het ogenblik in de visserij zeker het geval.

Fishlink neemt participaties in oudere vaartuigen aan voorwaarden die voor de hoofdaandeelhouders leiden tot een regelrecht faillissement. En dit met geld van de gemeenschap. (Meestal zijn het dan nog vaartuigen die in feite gesloopt moeten worden.) Waarom die staatsinmenging?

De Zeebrugse Visveiling (Z.V.) heeft zelf schuld aan de *vlucht* van de Belgische vaartuigen naar het buitenland. Ze doen konkurrentie aan de reders en groothandelaars door zelf vis in te voeren. Invoeren en verkopen van die ingevoerde vis is niet de taak van de vismijnen.

Reeds 4 jaar loopt de Z.V. de wereld af, en toch zijn ze er niet in geslaagd om hun omzet met meer dan 10% te verhogen.

De schepen die in het buitenland verkopen zijn dichter bij de visgronden en krijgen daar betere prijzen dan hier, vooral omdat door de grote invoer van de Z.V. de prijzen zakken in de Zeebrugse vismijn.

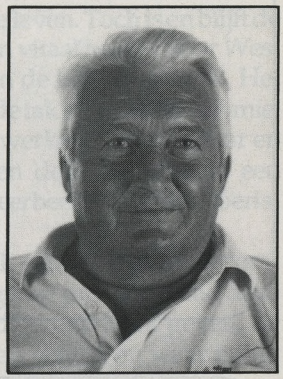
Waarom moest er zo dringend een nieuwe vismijn komen in de Zeebrugse achterhaven? Oostende is een van de grootste Europese vismijnen, en voor een groot deel gemoderniseerd, en dan op amper 25 km afstand een nieuwe bouwen?! Wat ze ook mogen beweren, bouwen en verkopen van gebouwen is de belangrijkste bezigheid van de Z.V. (de Z.V. is een dochteronderneming van een bouwmaatschappij, die op zijn beurt is overgenomen door de Kempische Steenkoolmijnen, die nog miljarden staatssubsidies te verkwisten heeft).

De ligging van de nieuwe vismijn is ronduit slecht (luchtvervuiling en sluizen) en zal de *vlucht* van de Belgische vaartuigen nog doen toenemen. Wat met de huidige vismijn? - Industriële archeologie?

Wat de EG-reglementering betreft: ooit al een grotere konkurrentievervalsing gezien? Al de bedrijven die iets met de vis te maken hebben moesten tegen 1 januari 1993 in orde zijn met de Europese wetgeving op hygiëne en volksgezondheid. Velen in België deden die inspanning en moderniseerden. Nu dit in bepaalde landen niet haalbaar blijkt, werd er uitstel verleend tot 1995 (waarschijnlijk wordt dit zelfs 1998!).

De firma's die vernieuwden, investeerden miljoenen die uiteraard moeten doorgerekend worden in de verkoopprijs van hun waren. Voor sommigen betekent dit algauw 15 à 20 frank per kilo vis.

Daarbij komt nog dat de bedrijven die vernieuwd hebben regelmatig gekontroleerd worden terwijl de verouderde bedrijven ongemoeid gelaten worden. Ik zou durven pleiten voor een soort subsidie voor diegenen die wel geïnvesteerd hebben in vernieuwing. Liefst te betalen door de EG die blijkbaar toch geld in overvloed heeft. Het laatste nieuws is nu dat de Belgische vissersvloot nog metongeveer 30% moet afslanken. 30% van 195 vaartuigen geeft 60 vissersschepen die moeten verdwijnen. Hoe zal dit gebeuren? In ieder geval is dit broodroof op grote schaal.



Louis Fryns: '1992 is voor de visserij het rotste jaar dat er ooit geweest is.'

Dat er iets verkeerd loopt met de EG is zeker. De Belgische visserij is al de kleinste van Europa maar moet *procentsgewijze* het meest inleveren. Logisch? De Belgische regering is veel te laks en laat dit alles gebeuren alsof er niets aan de hand is. En dan maar klagen over de grote werkloosheid en verminderde inkomsten aan belastingen. Spijtig dat de vissers niet met hun schepen op straat kunnen komen zoals de boeren met hun traktoren.

Iets staat als een paal boven water, 1992 is voor de Belgische visserij het rotste jaar dat er ooit geweest is . In 1993 kan het alleen maar beter gaan!!!

L. Fryns
Voorzitter Nationaal Verbond der Visventers

Schepen Vermote:
'Het is te hopen dat het wat rustiger wordt.'

Het voorbije jaar bracht allicht niet de vervulling van al uw wensen. Daarvoor waren de obstakels die moesten overwonnen worden te talrijk. Het is niet aan mij om ze hier nog eens op een rijtje te zetten. De hoop op een beter '93 mogen we zeker niet laten varen. Het is inderdaad te hopen dat het wat rustiger wordt in de visserijsektor, want veel maatregelen zorgen voor moeilijkheden. Niemand in de visserij is gediend

☞

zee mans almanak 1993 verkrijgbaar

In België:

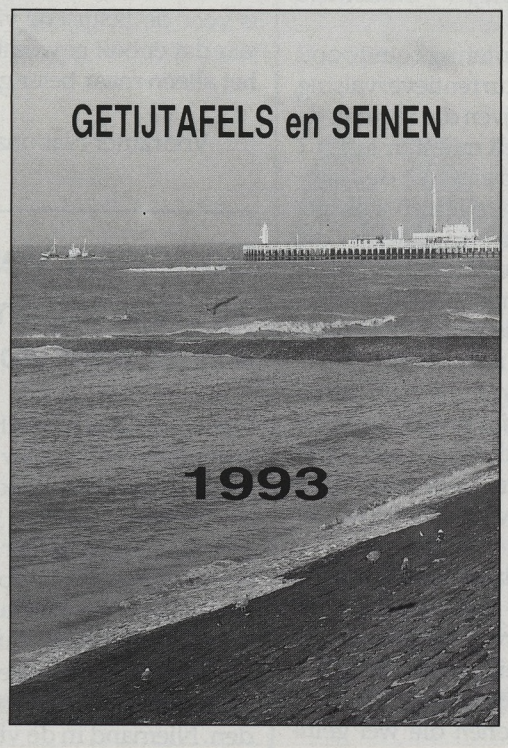
Door storting van het bedrag van 1.700 fr.
plus 102 fr. BTW
plus 210 fr. verzendingskosten en aantekentaks.
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49
Fax (059) 32 39 46
BTW-nr 412.522.588

- 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 1.700 fr. + 320 fr. verzendingskosten en aantekentaks op P.C.R. 000-0418987-44 van de drukkerij „Nieuwblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30, B - 8400 Oostende – België

- IJmuiden Stores,
  Trawlerkade 44, IJmuiden
- Maritiem,
  Vissershavenweg 46, Scheveningen
- Van Beelen,
  Middenhavenweg 58, IJmuiden
- Datema Delfzijl,
  Oude Schans 11, 9930 AC Delfzijl



HOOGWATERBOEKJE 1993

Het Hoogwaterboekje 1993 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust".

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

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

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

nieuwjaarswensen

met het steeds wijzigen van de voorschriften. De eerste januari '93 maken wij deel uit van een Europa zonder grenzen. Zou het ondenkbaar zijn te hopen dat het een jaar zonder grote moeilijkheden wordt?
In ieder geval wens ik aan alle mensen uit de visserijsektor een voorspoedig en gelukkig nieuwjaar toe.
Tenslotte nog een gelukwens voor het 60 jaar jonge Visserijblad.

Willy Vermote
Visserijschepen van Nieuwpoort

Bestendig Afgevaardigde Naeyaert:

'Solidariteit onder vissers en reders kan misschien wel verbeterd worden.'

Naeyaert: 'Vissers krijgen te weinig waardering.' (foto gw)

Als nieuwkomer in de *Deputatie* werd mij *Zeevisserij* toevertrouwd. Deze sektor was voor mij nieuw en onbekend. Het was dan ook een uitdaging voor mij om te weten wat deze sektor betekende voor onze provincie. Daarom was het mijn bedoeling om kontakten te leggen met al de deelsektoren. Dit zijn de rederscentrale, de visserijscholen, de vismijnen, de scheepsbouw en de vissers zelf. Het is enorm verrijkend geweest te ervaren hoeveel mensen werkzaam zijn rond deze sektor, en welke ekonomische aktiviteiten er ontwikkeld worden rond deze visserij.
Ik wil zeker alle mensen bedanken die mij begeleid en ontvangen hebben, waardoor ik een beter uitzicht heb gekregen op heel deze boeiende sektor. Dit waren o.a. onze eigen diensten, de sekretaris en voorzitter van de rederscentrale, de verschillende zeevisserijscholen, de verschillende vismijnen, de havenkapitein van Oostende, senator Manu Desutter en zeker de schipper van de O 29 die mij het echte kontakt heeft gegeven met de zee en de visser.
Het grote probleem van heel deze sektor is dat het leven van een visser nog altijd hard is. Niettegenstaande de enorme vooruitgang van uitrusting, veiligheid en modernisering van de vaartuigen moet de vis nog altijd op zee gevangen worden. Dit betekent dagen weg van huis en een blijvend risico voor het leven van de visser.
Onze moderne konsumptiemaatschappij heeft nog weinig waardering voor dit harde beroep omdat dit niet meer past in ons welvarend maatschappijbeeld.
Een bekwame bemanning is het eerste probleem. Onze zeevisserijscholen zorgen voor vakbekwame vissers, schippers en motoristen.
Ik kan mij verheugen dat door samenwerking van de verschillende zeevisserijscholen en de rederscentrale, een promotiecampagne voor deze scholen heeft geresulteerd naar een positief resultaat van leerlingenaantal.
Deze weg van samenwerking moet zeker verder bewandeld worden, en misschien naar andere sektoren uitgebreid, want de solidariteit onder vissers en reders kan misschien wel verbeteren in het belang van de hele sektor.
In het voorjaar van 1993 zal zeker de kans geboden worden aan de ganse provincieraad om deze levendige sektor beter te leren kennen.
De enorme vooruitgang in modernisering van de vissersvaartuigen en de gesofistikeerde toepassing heeft de mogelijkheden van de visvangst enorm doen stijgen, met de gevolgen van invoering van de quota's. Voor alle reders en vissers is dit niet eenvoudig om er te leren mee leven. Toch is en blijft de zeevisserij van vitaal belang voor West Vlaanderen en de hele kuststreek. Het is een bloeiende tak van onze ekonomie. 7000 mensen werken in deze sektor en tevens vormen deze aktiviteiten een vertrouwd sfeerbeeld voor ons toerisme.
Daarom zal ik samen met onze commissie en de ganse provincieraad deze sektor de nodige aandacht geven, de evolutie blijven volgen en waar nodig een ondersteuning geven.
Aan de hele sektor van de zeevisserij mijn beste wensen voor Kerst en Nieuwjaar en zeker voor volgend jaar veel vangst en weinig kontrole!

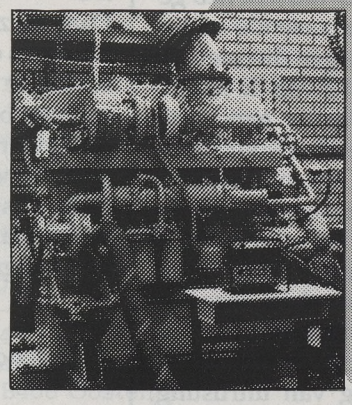
Gerard Naeyaert
Bestendig Afgevaardigde Provincie
West Vlaanderen

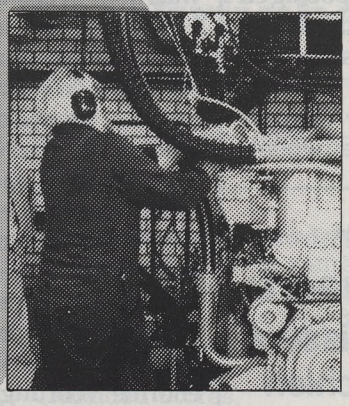
ZVK-voorzitter Tavernier:

'De vismijnen bekampen elkaar op leven en dood.'

1933: Het Visserijblad bestaat 60 jaar! Het is dan ook passend in de eerste plaats de jubilaris geluk te wensen. Generaties lang reeds ten dienste van de vissers. Het kan tellen. Wie dit kan realiseren mag terecht trots zijn en verdient alle achting. Onze vereniging wenst u nog een lange, mooie toekomst toe.
1993: De vzw Zeebrugse Viskopers (ZVK) bestaat 5 jaar! Het zijn vaak woelige jaren geweest, wat niet zo uitzonderlijk is wanneer men vaststelt hoeveel in deze korte tijd is veranderd. Nieuwe organisaties hebben hun intrede gemaakt in de visserijwereld. De vismijnen bekampen elkaar op leven en dood om het (Europese) hoofd boven water te houden. Rederijen veranderen om de haverklap van eigenaar en hebben het moeilijk met de EG-maatregelen. De handelaars moeten zich in ijltempo aanpassen aan de nieuwe sanitaire normen om een sluiting te vermijden.
In dit kluwen zoekt ieder zijn eigen uitweg. Hoeft het verwondering dat hierbij de belangen botsen? ☞

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.

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V. HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

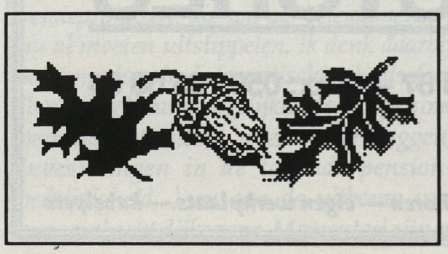
"Officieel dealer Mitsubishi dieselmotoren"

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

Het was dan ook noodzakelijk dat de kopers zich groepeerden om niet als individualisten ten onder te gaan, en zo is ZVK ontstaan.
Inmiddels werd de eerste fase voltooid, zijnde het aanvaard worden als geldige gesprekspartner, hetgeen is gebleken uit de vele vergaderingen die wij achter de rug hebben met de afvaardigingen van de stad, de reders, de vismijn... en *last but not least* de uitnodiging om voor het eerst ook een nieuwjaarsboodschap aan de vissers te brengen.
Iedereen weet nu ook wat wij willen, en dat wij onwrikbaar kunnen zijn om dit doel te bereiken, hetgeen niet betekent dat wij ongevoelig zijn voor dialoog. Géén oplossing zal echter kunnen bereikt worden als niet elke groep precies, in respekt voor de anderen, zijn eigen plaats kent en houdt.
Mijn boodschap is dan ook: Laat ons een pakt sluiten! Wordt het geen tijd dat alle betrokken organisaties over heel de kust een forum realiseren, waar de zware problemen die ons teisteren, de vetes die ons verscheuren... in alle sereniteit besproken en hopelijk opgelost worden?
Oproepen hiervoor zijn er genoeg. De uitvoering hiervan staat nergens. Maar wéérom: hierbij kunnen géén meesters en géén knechten zijn, enkel gelijke partners. Als die basisgedachte kan aanvaard worden wil ZVK gerust het voortouw nemen. De hand is uitgereikt...
Tenslotte hoop ik dat 1993 voor de zeevisserij een voorspoedig jaar mag worden.
Het is en blijft een mooi, maar gevaarlijk beroep, waar tegenslag steeds op de loer ligt. Moge dit laatste aan de vissers en hun familie bespaard blijven zodat alle reders en hun bemanning volgend jaar kunnen zeggen: *'graag nog zo eens'*.

Paul Tavernier
Voorzitter Z.V.K.



Het tijdschrift Visaktua:

'Het Visserijblad: een onafhankelijke, eerlijke benadering van het visserijgebeuren.'

Napoleon stelde ooit: *'Oorlogen worden niet gevoerd op basis van feiten maar op basis van meningen over feiten'*.
Meningen over feiten ontstaan doordat men feiten vanuit een bepaalde hoek bekijkt. De keuze van de hoek wordt mee bepaald door de wereld van pers, journalisten en fotografen. Het hangt er dan maar vanaf welke hoek gekozen wordt door deze observatoren.
Dit is nu — zonder te gaan vleien — een punt van eer voor Het Visserijblad: een onafhankelijke, eerlijke benadering van het visserijgebeuren; breed kijkend met veel oog voor historische achtergronden. Durven doorgaan in een sektor met vaak eigen wetten en mythes.
Daarom, beste 60-jarige, durven we hopen dat er nog eens zestig jaar volgen met nieuws en interviews die proeven naar het zilte zeewater en met een editoriaal, waar men het niet mee eens hoeft te zijn maar dat tenminste nog een stelling durft poneren.
Wij wensen u geen brug- noch rustpensioen maar een verdere onverdroten inzet bij het omploegen en inzaaien van het journalistieke visserijveld.

Namens de hoofdredakteur van
Visaktua
M. Wysmans

Pakhuisexploitant Willy Van Waes:

'Er zijn dringend nieuwe rederijen nodig.'

1992-1993 zijn beslissende jaren voor de toekomst van de Belgische Zeevisserij De visserijsektor zal zich 1992 herinneren als een krisisjaar. De vismijn van Oostende vormt hierop geen uitzondering. Door het gevoerde vloot- en quotabeleid van het ministerie van landbouw, aansluitend op de verplichtingen die hen opgelegd worden door de EG- ministers van landbouw en visserij, hebbende nu reeds genomen maatregelen een sterke daling van de visaanvoer in Oostende veroorzaakt, met zware financiële gevolgen voor reders, vishandelaars en de dienstverlenende bedrijven.
Alle vishandelaars en dienstverlenende bedrijven worden met veel verplichtingen gekonfronteerd, vooral op EG- en veterinair vlak op het ogenblik dat de inkomsten sterk gedaald zijn.
Door het feit dat sedert begin '92 een individueel quota voor de Noordzeetong toegekend wordt, verkopen de Belgische schippers hun vangsten bij voorkeur in havens waar geen veilplicht bestaat of waar deze laks wordt toegepast.
Bovendien werden een groot aantal Oostendse schepen opgekocht door de NV Fislink ten voordele van Zeebrugge, aan kommercieel onbetaalbare prijzen die zelfs hoger liggen dan de sloopprimievergoeding.
Er moet dus dringend ingegrepen worden om de visserijsektor voor erger te behoeden. In de vismijn van Oostende hebben de verschillende exploitantenorganisaties hun krachten gebundeld, teneinde het bestaansrecht van de vismijn Oostende op een ééngemaakte Europese markt te vrijwaren. Prioritair worden alle geplande renovatiewerken onverwijld verder afgewerkt.
Op vlootgebied is er in Oostende dringende nood aan nieuwe reders of uitbreiding van bestaande rederijen. Oude waarden moeten hersteld worden, waardoor, zoals in het verleden, nieuwe schepen kunnen gebouwd worden (uit de vrijgekomen pk en BRT van de sloopregeling) of bestaande schepen afgekocht aan goedkope leningen onder staatswaarborg.
Wij staan altijd ten dienste van reders en handelaars om samen met hen, de vismijn en vissershaven van Oostende haar verdiende plaats in het visserijgebeuren te bezorgen.
Rest ons enkel nog eenieder die betrokken is bij het visserijgebeuren een voorspoedig 1993 te wensen.

Willy Van Waes
Voorzitter NV Pakhuizen Oostende ☞

Dat wij alleen maar kwaliteitsprodukten leveren, moeten wij eigenlijk al lang niet meer vertellen

Een voorspoedig nieuw jaar!

Van Beelen Netwerk

Le Lis Staalkabel

MARINE STORES

H. Baelskaai 27, Oostende. Tel: 059 / 33.13.55 — Fax: 059 / 33.13.77

ZEEBRUGGE STORES

Rederskaai 23 - 24, Zeebrugge. Tel: 050 54 48 87 — Fax: 050 / 55 08 84

staalkabels — touwen — garens — hijs- en sjorbanden — netten — kettingen — toebehoren — eigen werkplaats — kabelpers

nieuwjaarswensen

Burgemeester Vanhooren:

'... klaarstaan om op de EG-kar te springen als ze in Bredene voorbij komt.'

In de studie van CLEO van de Katholieke Universiteit Leuven, in opdracht van de Europese Gemeenschap, werd de kustgemeente Bredene als "Objectief 6" genoemd, zijnde een gemeenschap die qua tewerkstelling voor een flink percentage op de visserij is aangewezen en die dus op dat vlak problemen zal krijgen indien de Oostendse vloot verder wordt afgebouwd. Kollega schepen Willy Versluys, tevens reder en voorzitter van de *Onderlinge Visafslag*, is bijzonder goed geplaatst om de EG-studie te analyseren en ik citeer hem:
'In de drie doorgelichte kustarrondissementen springt de aktieve Bredense bevolking er, wat tewerkstelling in de visserijsektor betreft met 15,5%, torenhoog bovenuit. Op de tweede plaats komt Knokke-Heist en daar zijn nog maar 4,5% van de werkende inwoners afhankelijk van de visserij en aanverwante bedrijven. Het is duidelijk dat Bredene zich moet beraden hoe het die strukturele maritieme werkloosheid — onder meer door de EG zelf in de hand gewerkt met het alsmaar verder opleggen van beperkingen inzake motorvermogen, tonnemaat en visquota — zal opvangen.
Voor het ogenblik laat de sociaal-ekonomische weerslag van de Oostendse vlootafslanking zich vooralsnog niet zo erg gevoelen, maar daar de studie Bredene vooropstelt om als objectief gebied te worden erkend, wil het gemeentebestuur de kansen benutten die zich zullen aandienen eens de Europese Gemeenschap ertoe besluit de bevindingen en aanbevelingen van de studie in centen te gaan omzetten.
Bredene heeft er alle belang bij dat die erkenning er komt. Zo zal een verregaande subsidiëring — van 30% tot 50% — kunnen worden losgeweekt voor rekonversieprojekten, die wij als beleidsmensen nu al moeten uitstippelen. Ik denk daarbij aan impulsen in de toeristische arbeidssfeer (b.v. een rekreatiemogelijkheid scheppen om periodes van slecht weerte overbruggen, investeringen in de tanende pensionbedrijvigheid...) en aan de uitbouw van onze ambachtelijke zone. Momenteel zijn er noch vanuit de nationale regering noch vanwege het Vlaamse Gewest werkgelegenheid creërende initiatieven in die zin voor onze regio genomen. Wij moeten dus klaar staan om op de EG-kar te springen op het ogenblik dat zij in Bredene voorbijkomt'.
Als burgemeester zal ik niet nalaten deze problematiek op de voet te volgen.

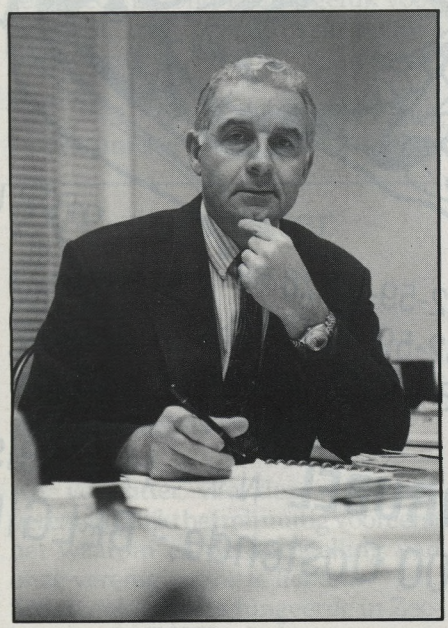
Willy Vanhooren
Burgemeester van Bredene

Journalist Helsmoortel:

'Het Visserijblad is beter dan ooit.'

Als 1992 het jaar van de waarheid moest worden dan werd het op veel vlakken een fameuse tegenvaller. Het leed is nog het grootst dicht bij huis waar Serven, Kroaten en Bosniërs er maar niet uitkomen. Als men in Italië niet op de tellen past brengen de separatisten van de *Liga Nord* straks Afrika tot aan de muren van Rome. De afscheidingsbewegingen bedwelmen de blinde aanhang met mistige beloften en in tijden van toenemende onzekerheid wordt er gekozen voor de definitieve afrekening.
Dat én Somalië terzijde omdat men hier van het jaar1992 alles verwachtte. Een nieuw Europa kondigde zich aan, maar sinds de van Maastricht balende Denen zo hun twijfels hebben, is het protektionisme in de deelstaten mogelijks nog toegenomen. Waarover de met quota en reglementen om de oren geslagen Vlaamse visser kan meepraten.
Maar het bedrijf blijft overeind te lande, in zijn evolutie gevolgd en vooral gesteund door Het Visserijblad. Het lijfblad heeft inmiddels drie levens achter de rug. De *visscherie* raakte er eerst mee vertrouwd als weekblad groot formaat, later als tijdschrift op verbeterd papier en meer recent als maandelijks onafhankelijk magazine van de zee.
Eind de jaren '50 waren we in de verloskamer aanwezig toen een hoogzwanger Visscherieblad werd verlost van Het Nieuwsblad van de Kust. Eerstgenoemd vakblad is even taai gebleken als de doelgroep waartoe het zich richt. Straffer, het magazine was nooit beter en boeit ook en vooral buiten de sektor. Zo'n gedreven redaktie laat zich nooit slopen

Willy Helsmoortel
Hoofdredakteur van De Zeewacht

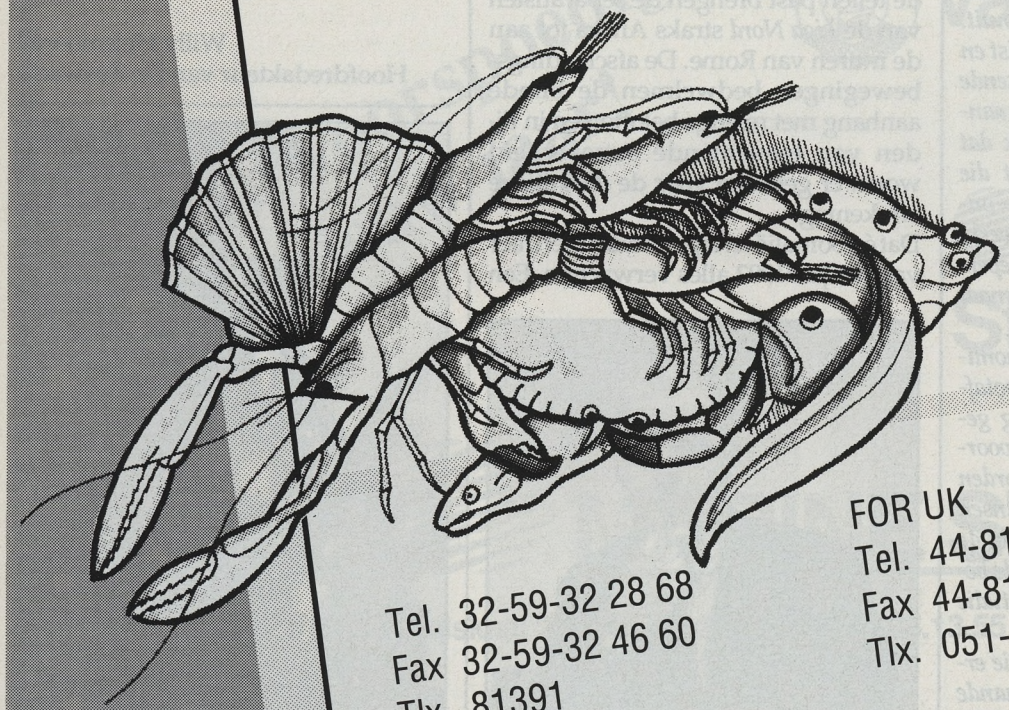


Willy Helsmoortel: '1992, op veel vlakken een fameuse tegenvaller.'

☞

MORUBEL

wenst u
een voorspoedig
en succesvol 1993 !



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

nieuwjaarswensen

ZV-direkteur Pollet:

'Basis voor een beter jaar is gelegd.'

Het voorbije jaar werd gekenmerkt door een verdere neerwaartse trend in de algemene ekonomie van ons land, die uiteraard ook in de visserij haar sporen heeft nagelaten.

1. Het aantal Belgische vissersschepen vermindert verder door o.m. het aanvragen van de slopingspremie.

2. De aanvoer in de Belgische visveilingen loopt achteruit doordat enerzijds steeds meer Belgische schepen in Nederlandse handen terecht komen en anderzijds wegens het veilen in Nederland van een aantal echt Belgische vaartuigen.

3. De gemiddelde prijs van de vis is met meer dan 5% verminderd t.o.v. 1991 . Hierbij is vooral de daling van de scholprijs met gemiddeld 18 F/kg oorzaak van de daling van de omzet en het inkomen van reders, bemanningen en visveilingen.

Niettemin zijn in deze periode van laagkonjunktuur toch enkele hoopvolle tendenzen aanwezig.

1. In Zeebrugge nadert het Europian Fish Centre (EFC) zijn voltooiing.

Dit Europees pilootprojekt zal een positief effekt hebben op de kwaliteitsbehandeling van de vis. Bovendien moet de manutentie van de vis in belangrijke mate gereduceerd worden door bouwtechnieken en organisatorische aanpassingen die globaal moeten leiden tot een kostenbesparing voor reders en kopers.

2. De binnenlandse maar ook de buitenlandse interesse voor het EFC in de huidige afwerkingsfase neemt sterk toe. De belangstelling overtuigt ons om verder te geloven in de toekomst van België als distributieland voor de vis.

3. Ondanks de besommingsvermindering met ongeveer 10% in de Zeebrugse Visveiling, is het marktaandeel in België voor de Zeebrugse visveiling opgelopen tot 70% van alle geveilde vis.

4. De oprichting in Zeebrugge van een nieuwe kopersvereniging, de Z.V.P., die zich inzet voor de promotie van de Zeebrugse vissektor, is een dankbare steun in het overleg over de toekomst van deze sektor.

Freddy Pollet: 'Ondanks 10% minder besommingen heeft Zeebrugge zijn marktaandeel tot 70% uitgebreid.' (Foto gw)

Besluitend mag gesteld worden dat de basisinfrastruktuur voor een beter 1993 gelegd is.

Als het geloof, het vertrouwen en de niet aflatende inzet van iedereen die belang heeft bij het behoud van de Vlaamse visserij kan aangehouden worden dan is er nog een nieuwe toekomst voor onze sektor.

Dit is alvast, naast mijn wensen voor een goede gezondheid en geluk voor iedereen, mijn belangrijkste nieuwjaarswens voor 1993.

Freddy Pollet
Bestuurder - Algemeen Direkteur

ZVP-voorzitter Geldhof:

'Vooral in laagkonjunktuur is er nood aan samenwerking.'

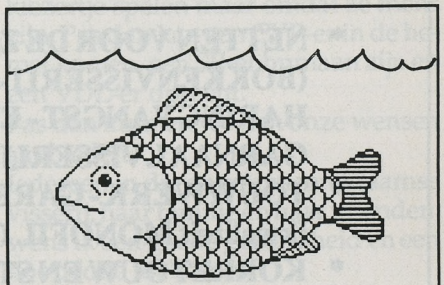
Als voorzitter van deze kersverse vereniging lijkt het mij nuttig vooreerst het waarom en de doelstelling van onze vereniging toe te lichten.

Sedert enkele jaren fungeerde in Zeebrugge de Z.V.K. als kopersvereniging. Deze vereniging beperkte in feite haar aktiviteiten tot overwegend de grote kopers. Bovendien was het een publiek geheim dat de Z.V.K. het helemaal niet kon vinden met de Zeebrugse Visveiling. Deze houding werkte verlammend op de verdere uitbouw van de Zeebrugse visserijsektor. Vooral in periodes van laagkonjuktuur is er nood aan een opbouwende samenwerking met alle geledingen van de sektor. Op verzoek van verschillende kopers werd dan het initiatief genomen om de vzw Zeebrugse Vispromotie (ZVP) te stichten, in eerste instantie om vooral de belangen van de kleine en de middelgrote kopers te verdedigen. Ook de grootkopers zijn uiteraard welkom in onze vereniging. Op de tweede plaats willen wij met de Zeebrugse Visveiling op een konstruktieve manier overleg plegen over de ingrijpende veranderingen die de verhuis van de visveiling meebrengt. Tenslotte willen wij een voldoende aantal mandaten in de in oprichting zijnde vismijnkommissie, teneinde samen met de reders, de Z.V.K. en de Z.V. mee te werken aan de uitbouw van de Zeebrugse visserij.

Het feit dat onze vereniging — amper 6 weken oud — reeds zeventig leden heeft en een aandeel in de besomming van de Z.V. vertegenwoordigt van meer dan 700 miljoen frank, bewijst voldoende de noodzaak van onze vereniging en toont het vertrouwen van ruim 50% van alle Z.V.- kopers in onze aanpak.

Langs deze weg wens ik al onze leden en sympathisanten een voorspoedig en gelukkig 1993 toe. Wij duimen voor een toekomst van de Zeebrugse vissektor.

Gerrit Geldhof
Voorzitter ZVP



— Allé, vooruit dan maar: een, laat ons zeggen, rustig jaar in 1993.

PIETERS

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

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende
Tel: 059/32 12 10 Fax: 059/32 11 97

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

nieuwjaarswensen

OVA-voorzitter Versluys:

' Is 1993 het jaar van de waarheid voor de Vlaamse visserij ?'

Willens nillens wordt de hele visserijsektor in ons land meegesleept door de Europese evolutie. De Europese eenmaking heeft in versneld tempo onmiskenbaar de visserij op haar kop gezet. De konkurrentieslag tussen de Europese visveilingen nadert zijn hoogtepunt, de ingrepen in de visserijvloot door de Europese Ministerraad zullen in de komende jaren het aangezicht van de Vlaamse Visserij drastisch veranderen. Mede daardoor groeit de onzekerheid en de twijfel in elke deelsektor.

Het is echter spijtig te moeten vaststellen dat zich nog geen gemeenschappelijk Vlaams "denkplatvorm" de moeite heeft getroost zich in realistische termen over de de "day after" te bezinnen. Ofwel doet men aan struisvogelpolitiek met als motto "het zal onze tijd wel meegaan", ofwel probeert men elk afzonderlijk en zonder gemeenschappelijke visie, te redden wat er te redden valt. Gebrek aan een gemeenschappelijk programma voor de toekomst, zowel van de kant van de overheid als vanuit de privésektor, beknot en takelt het spreekwoordelijk dynamisme van onze sektor af.

Doch er zijn lichtpunten. Zoals ik het daareven aanhaalde: er worden in diverse deelsektoren initiatieven genomen. Het komt erop aan deze initiatieven dringend te coördineren en in een realistische toekomstvisie in te schakelen. Ook de Oostendse visveiling heeft in 1992 een minder goed resultaat behaald. De redenen zijn genoegzaam bekend.

Het bestuur van de visafslag heeft zich uitvoerig over de toestand beraden. Ze heeft dit gedaan in de vaste overtuiging dat onze redercoöperatieve in elk geval zijn taak als organisator van de visafslag in het belang van alle Belgische reders moet blijven uitvoeren. Om het hoofd aan de nieuwe situatie te bieden hebben we de nodige herstrukturings maatregelen doorgevoerd. Het ligt nu aan de reders zelf om hun steentje bij te dragen en de Oostendse visafslag de nodige zuurstof voor haar overleving te bezorgen.

Willy Versluys: Het is spijtig te moeten vaststellen dat er zich nog geen "denkplatform" gevormd heeft dat zich bezint over "the day after".'

Gesteund door ons toegewijd personeel o.l.v. de direkteur Roger Cattoor en samen met de stad Oostende, de Vislossersbond Van Waes en de N.V. Pakhuizen gaan wij vol goede moed het beslissende (?) jaar 1993 in.

Onze beste wensen gaan dan ook naar alle bij de Oostendse visserij betrokken personen en instanties. Wij hopen samen met hen op een mooie nieuwe toekomst in een nieuw Europa

Willy Versluys
Voorzitter Oostendse Visafslag

Rederscentrale-voorzitter Deroose:

'Onze visserij mag geen folklore worden.'

Het vers van André Demedts *'Klein broertje heeft gebeden om kerstnacht wit te zien'*, blijft door mijn hoofd spoken, reeds 40 jaar.

Onze visserij is een klein broertje, het kleinste in Europa met een onbeduidend cijfer in het Belgisch BNP (maar ook onze landbouwers hebben slechts een cijfer van 2%, en toch is het hele land met de boeren bezig.)

Moet dat kleine broertje worden doodgemaakt of wordt zijn hoop op beterschap ondersteund ?

Het afgelopen jaar heeft ons bidden bitter weinig opgeleverd, het heeft geleid tot de dreiging van een tè ver gaande vermindering van vloot en motorvermogen, en toen we van bidden overgingen tot schelden hebben we al evenmin iets bereikt.

We moeten trachten er mee te leven, zei men ons, maar alle leven gaat ooit dood.

Sombere vooruitzichten geven dus sombere Nieuwjaarswensen, ware daar niet die hartstochtelijke drang tot verder vechten en het spreekwoordelijke geloof dat de soep nooit zo heet gegeten wordt als deze wordt opgediend.

De problemen zijn door iedereen gekend en moeten niet herhaald worden, er komen er tenandere elke dag nieuwe bij, maar zeggen dat ze onoverkomelijk zijn is een veel groter kwaad dan doen alsof ze niet bestaan.

Onze eeuwenoude visserij mag geen folklore worden, ook niet als de konsument diepgevroren ingevoerde visticks eet. En dat heeft niets met veranderde leefgewoonten, met traditie of met evolutie te maken, maar wel en alleen met gezond verstand.

Vlaanderen nekken met Europese dwaasheden, Amerikaanse hoogmoed of Japanse energie, is een blaam voor de politieke slogan: zelf doen we het beter.

Laten we het béter doen, laat de visserij overleven, laten we onze mensen een toekomst geven, niet omdat ze ooit kiezertje spelen maar omdat ze mens zijn. Pas dan kan een CVP-er in de hemel komen, een SP-er humaan zijn en een VDL-er oprecht.

Pas dan kunnen we hen onze wensen aanbieden.

Iedereen in die onvolprezen Vlaamse visserij, haar familie en haar vrienden, wens ik een goede gezondheid en een hoopvolle toekomst.

J. Deroose
Voorzitter Rederscentrale

Wij wensen onze klanten en alle lezers een voorspoedig jaar

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

Een jaar in & om de visserij

JANUARI

1 1991 ligt achter de rug. De globale besomming van de drie vissershavens hieldin 1991 nog enigszins stand. Het aanvoergewicht daarentegen liep met meer dan acht procent terug. Bij de publikatie van de cijfers viel de onrustbarende terugloop in de Nieuwpoortse vissershaven op. *Welke kant gaat het in 1992 uit*, vraagt men zich af. We zullen zien.

2 De nieuwe kwota zijn bekend en alle visgebieden zijn weer open. Het jaar gaat van start met een tongkwotum in de Noordzee dat zeven procent lager ligt danin 1991. Voldoende om het jaar uit te vissen?

3 De nieuwbouw in de visserij zal dit jaar geen hoge toppen scheren. Op dat ogenblik staan slechts twee vaartuigen op stapel. De Z.121 *Deborah* (38 meter) bij De Graeve in Zeebrugge en de Z.47 *De Marie-Louise* in Oostkamp.

6 De bouwwerken voor het *European Fish Centre* in de Zeebrugse achterhaven gaan van start.

7 In het Belgische Staatsblad verschijnt het lang verwachte Besluit van de Vlaamse Executieve (van 30 oktober 1991) tot toekenning van de (verhoogde) beëindigingspremie voor vissersvaartuigen die aan de beroepsvisserij onttrokken worden.

FEBRUARI

2 De Oostendse ijslander O.216 *Henri-Jeanine* komt tijdens de terugreis in aanvaring met een vrachtschip. Geen gewonden, maar het is met aanzienlijke schade dat de treiler op eigen kracht de thuishaven kan bereiken.

6 De werkgroep *Promotie Vissershaven Oostende* (PVO) stelt het nieuwe logo en een promotiefolder voor over de Oostendse vissershaven. De PVO werd opgericht door de *Stad Oostende*, de *Vislossersbond Van Waes*, de *NV Pakhuizen* en de rederscoöperatieve *Onderlinge Visafslag* (OVA).

12 De *vzw Zeebrugse Viskopers* (ZVK) kondigt een nieuw offensief aan tegen de *Zeebrugse Visveiling* (ZV). De ZVK beschuldigt de ZV ervan het kliënteel van de viskopers te benaderen. De aangekondigde boycotaktie vanaf 6 april is ook gericht tegen de handelpraktijken van de ZV die haar opdracht, namelijk het veilen van vis, te buiten zou gaan.

14 In Brugge overlijdt *Louis Crevits* (80), stichter van *Firma Louis Crevits en Zonen* uit Lissewege. De overledene is de vader van *André* en *Eddy Crevits*, reders van de Z.186 *Shannon* en de Z.243 *Drakkar*.

15 Onderwijsminister *Daniël Coens* (53), verantwoordelijk voor het visserijonderwijs overlijdt.

28 De *Zeebrugse Visveiling* roept de reders bijeen. De direkteur zet zijn standpunt uiteen en geeft de reders garanties voor mogelijke problemen die naar aanleiding van de aktie van de *Zeebrugse Viskopers vzw* zouden kunnen ontstaan.

29 De *Beroepsvereniging van de Visventers* houdt haar jaarlijkse algemene ledenvergadering in Oostende.

MAART

1 Het overlijden van reder *Robert Beernaert* (45) uit Westkapelle, eigenaar van de Z.576 *Ostara*, zorgt voor verslagenheid in visserijmiddens.

2 De direktie van de *Zeebrugse Visveiling* huldigt de verdienstelijkse reders. De gelauwerden zijn de eigenaars en de bemanningen die de hoogste besomming in hun kategorie lieten boeken in Zeebrugge. De herinneringsschalen gingen naar de Z.554 *Lucky* voor de garnaalvissers, de Z.597 *Jupiter* voor de kreeftevangers, de B.65 *Artevelde* voor de Eurokotters en de Z.69 *De Kaper* voor de grote boomkorvaartuigen.

6 De gebroeders *Roland* en *Charles Verbiest* van de O.110 *Jeaninne-Margaret* ontvangen voor de tiende keer de Oostendse Garnaaltrofee.

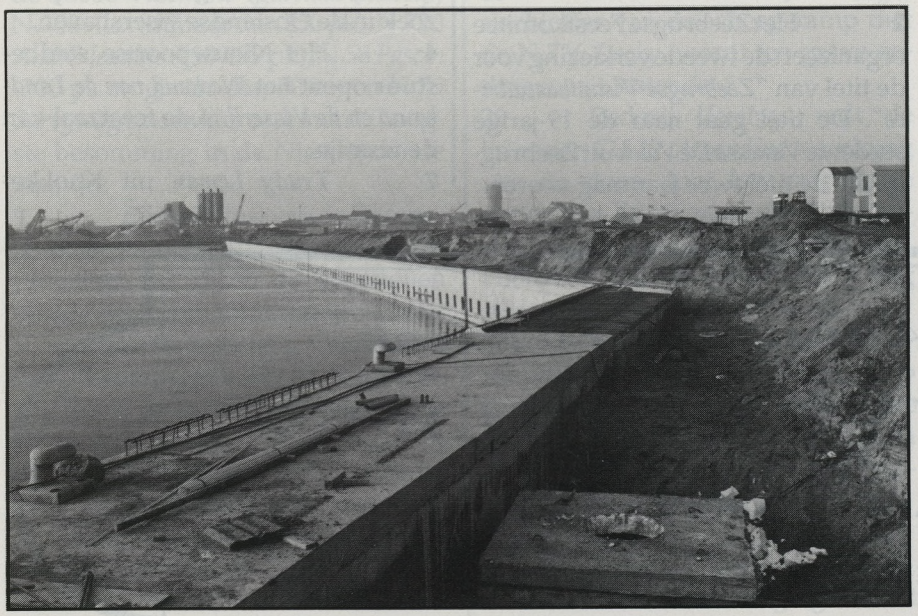
8 In de nieuwe regering volgt *André Bourgeois* staatssekretaris *Paul Dekeersmaeker* op op het departement van landbouw (en visserij). De 64-jarige Izegemse jurist wordt in de regering-Dehaene als volwaardig minister opgenomen.

9 Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.590 *Horizon* strandt op een zandbank voor De Panne. De vierkoppige bemanning blijft ongedeerd en de schade aan het vaartuig is beperkt.

19 Op de *West-Vlaamse Scheepswerven* in Oostkamp grijpt de tewaterlating plaats van de Z.47 *De Marie-Louise*. De familie *Neyts*, onder impuls van vader *Pol Neyts*, vertrouwde de opdracht toe aan de *Zeebrugse Scheepswerven NV* die al eerder casco's in onderaanneming liet bouwen in Oostkamp.

23 Het grootste gedeelte van de Belgische vissersvaartuigen mag niet meer dan 25 kg Noordzeetong als bijvangst aan boord houden volgens de jongste vangstbeperkende maatregel.

29 In de *Kortrijkse Hallen* loopt ☛



Voor de ZV staat 1992 in het teken van de bouw van het European Fish Center (foto gw)

de eerste *Fish Expo*, een vakbeurs voor vishandelaars, traiteurs en aanverwante bedrijvigheden. Het salon kreeg gedurende drie dagen drieduizend bezoekers over de vloer. Een sukses volgens de enen, een tegenvaller zeggen anderen. Afwachten dus of er binnen twee jaar een tweede *Fish Expo* op de affiche staat.

30 De Oostendse burgemeester ontvangt de misnoegde kustvissers. De kustvissers vinden dat hun vaartuigen op hun vertrouwde ligplaats in het Tijdok bij slecht weer meer te lijden hebben na de verbreding van de havengeul. Daardoor moeten zij vaker uitwijken naar het Visserijdok, wat hen telkens geld kost. Burgemeester *Goekint* geeft gehoor aan de grieven van de kustvissers. Zij worden bij slechte weersomstandigheden ontslagen van het betalen van dokgelden, maar aan de sluisrechten ontkomen ze niet.

APRIL

3 Een arrest van de Raad van State schorst twee ministeriele besluiten over de tijdelijke vangstbeperkende maatregelen wegens schending van het gelijkheidsbeginsel.

4 In Oostende overlijdt *Frans Deschepper* (78). Hij liet in 1967 het toekomstige opleidingsschip voor de visserij O.29 *Broodwinner* bouwen en was eigenaar van het schip tot 1985.

6 Beste dag van het jaar voor de *Oostendse Visafslag*. Een aanvoer van 196.000 kg vis levert een besomming van 17 miljoen op. De aangekondigde, maar op de valreep afgelaste boycot van de *Zeebrugse Viskopers* ligt aan de basis van de grote aanvoer.

12 De algemene vergadering van de *NV Scheepswerven Seghers* beslist om in vereffening te gaan. 32 werknemers verliezen hun baan.

13 De korrektionele rechtbank van Brugge veroordeelt vijftien vissers, vishandelaars en visbewerkers tot boetes van zes- tot twaalfduizend frank. De beklaagden werden veroordeeld voor het bezit of verhandelen van niet-geveilde vis. De feiten dateren van 1987.

15 Op terugweg van de Liverpoolbaai komt de Oostendse treiler O.137 *Twiligt* in aanvaring met een palmolietanker. De steven kreeg het zwaar te verduren, maar het vaartuig kon op eigen kracht de thuishaven bereiken.

22 Het arrest van de Raad van State dat twee Ministeriele Besluiten opschort verschijnt in het Belgische Staatsblad. Onmiddellijk volgt een nieuw M.B. waardoor alle vaartuigen over 25 kg tong als bijvangst beschikken.

23 Een delegatie van de *Rederscentrale* wordt ontvangen door Gemeenschapsminister van Ekonomie, tevens voorzitter van de Vlaamse Executieve, *Luc Van Den Brande*. Na de eerste kennismaking volgde een gesprek over de problemen rond het scheepskrediet en over de snelle afwikkeling van aanvragen voor de beëindigingspremie.

30 De aanvragen voor de beëindigingspremie zijn binnen. Hoeveel dossiers precies goedgekeurd zullen worden en ook daadwerkelijk uitgevoerd valt nog af te wachten.

MEI

2 Het Zeebrugse Feestkomitee organizeert de tweede verkiezing voor de titel van *"Zeebrugse Visambassadrice"*. De titel gaat naar de 19-jarige studente *Vanessa De Valck* uit Zeebrugge die de titel twee jaar mag voeren.

5 Op de *Scheepswerf De Graeve* in Zeebrugge glijdt de nieuwe boomkortreiler Z.121 *Deborah* in het water.

7 N.736 *Lucky* kapseist voor de kust van het Nederlandse Westkapelle. Vier van de vijf bemanningsleden werden gered. De 28-jarige motorist *François Logé* uit Oostende blijkt vermist.

9 Het gelichte wrak van de N.736 *Lucky* wordt naar de haven van Zeebrugge overgebracht in takels van de drijvende bok *Norma*.

22 De coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen *Hulp in Nood* houdt haar jaarlijkse algemene vergadering in Oostende. Het is tevens het afscheid van *Frans Serie*, 30 jaar bestuurder, die als voorzitter wordt opgevolgd door reder *Willy Versluys*.

24 Tongkwotum (30 ton) in Icesgebied VIIe (Westelijk Kanaal) is uitgeput. Verbod op tongvisserij gaat in.

25 De *Beroepsvereniging der Viskleinhandelaars* afdeling Vlaanderen presenteert in het Brugse stadhuis de nieuwe Hollandse maatjes.

29 De zeevisserijscholen organizeren een perskonferentie om de mogelijkheden van het vissersberoep te belichten. Er worden tevens affiches en folders verspreid over de opleidingsmogelijkheden binnen het visserijonderwijs.

JUNI

1 Minister van Landbouw (en visserij) *André Bourgeois* komt op bezoek in de Oostendse visershaven.

4 Het Nieuwpoortse stadbestuur opent het *Weekend van de Landbouw en de Visserij* in de feestzaal van de vismijn.

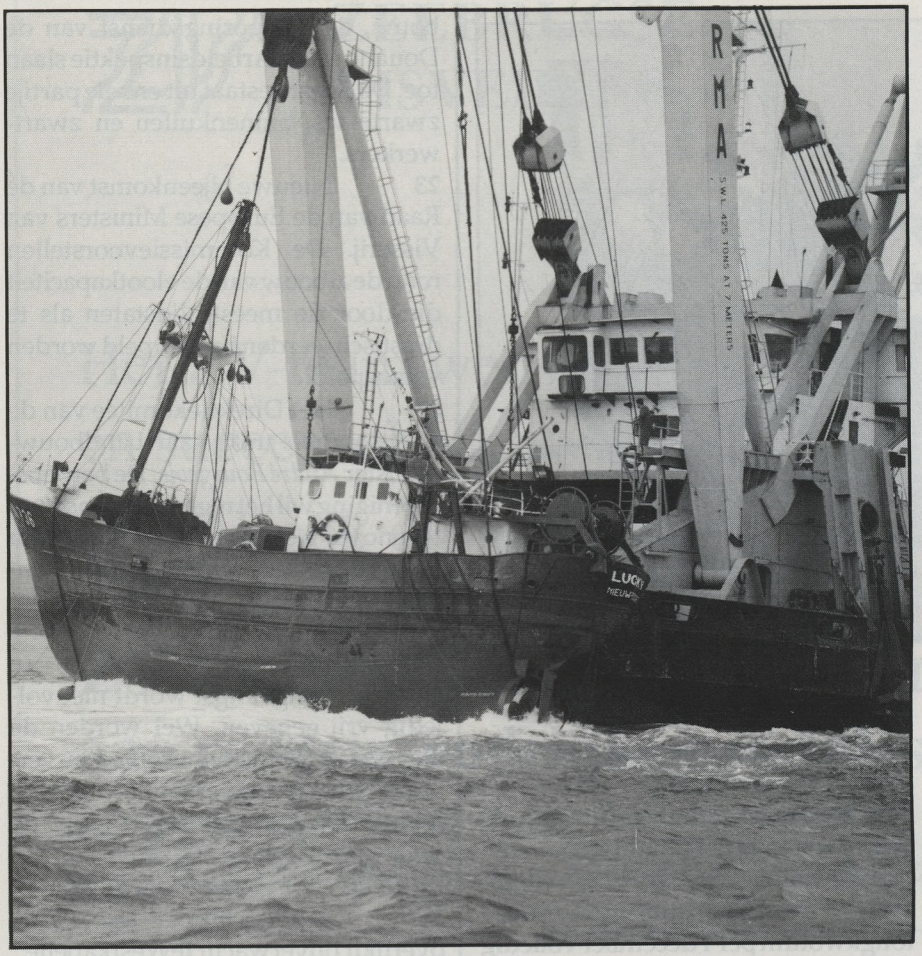
7 *Trudy Leman* uit Knokke-

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Heist wint met eigen kreatie *De Noorderwind* het 7de *Festival van het Vlaamse Visserslied* in Heist.

8 Jaarlijkse hulde aan alle op zee omgekomen vissers aan het Vissersmonument in Nieuwpoort. Na de plechtigheid volgt de huldiging van de verdienstelijkste Nieuwpoortse reders. De laureaten zijn de reders van de N.555 *Valentino* (garnaalvisserij), N.700 *Alex* (minder dan 250 pk), N.720 *André-Jeanine* (250-299 pk), N.58 *Pascin* (300 pk en groter dan 50 bt) en N.75 *Sarvy*, algemeen laureaat met de hoogste besomming in de Nieuwpoortse vismijn.

9 Bijeenkomst van de Europese visserijministers in Luxemburg. De ministers bespreken de voorstellen van de Europese Kommissie over het te voeren visserijbeleid. Ondermeer de kontrole per satelliet en de maatregelen om de overkapaciteit terug te dringen.

20 Soffelijk overschot van de vermiste visser na het ongeval met de N.736 *Lucky* spoelt aan op het strand van Nieuwvliet in Zeeuws-Vlaanderen.

20 Doop Z.121 *Deborah*

22 Samen met negen andere vaartuigen verdwijnt de oudste ijslander uit de Belgische zeevisserijvloot. De O.318 *Belgian Sailor* liep op 28 oktober 1946 van stapel bij *Béliard-Crighton* in Oostende. De diepzeetreiler heeft er 42 jaar opzitten en kan de sloop niet meer ontlopen.

23 Doop van de Z.47 *De Marie-Louise* in Zeebrugge.

26 Motorist *François Logé*, slachtoffer van de scheepsramp met de N.736 *Lucky*, wordt ten grave gedragen in Oostende.

29 Rederij *Versluys* redt de ijslander O.129 *Amandine* voorlopig van de sloop door het vaartuig te kopen van de eigenaar die de beëindigingspremie aanvroeg en ook kreeg. Hierdoor blijven (voorlopig?) nog twee ijslandtreilers in de vaart.

30 Na zes maanden ziet de situatie in de Oostendse vismijn, volop in renovatie, er niet goed uit. Zowel de aanvoer als de besomming liggen twintig procent lager dan over dezelfde periode vorig jaar.

JULI

1 Het vismachtigingsbesluit wordt opnieuw voor zes maanden verlengd. Nieuw is dat geen machtiging meer wordt afgeleverd voor nieuwe (vervangings)vaartuigen waarvan het motorvermogen en/of de tonnemaat groter is dan het vorige vaartuig.

3 Visserij op tong in VIIIa,b en op heek in VIIIa,b,d,e (Golf van Biscaje) gesloten wegens uitputting van het kwotum.

6 Bestendig Afgevaardigde die de zeevisserij onder zijn bevoegdheid heeft, *Gerard Naeyaert*, maakt kennis met de visserijsektor. Hij bezoekt achtereenvolgens de vismijn van Nieuwpoort, de visserijscholen Paster Pype en John Bauwens en de gerenoveerde pakhuizen in de Oostendse vismijn. Tot slot volgde hij een werkvergadering van de *Bijzonder Raadgevende Commissie voor de Visserij*.

12 Jaarlijkse *Dag van de visserij* in Zeebrugge.

29 Minder dan drie maanden na het vorige ongeval kapseist opnieuw een vissersvaartuig door een *zwaarte* in het net. De O.82 *St.-Antoine* kapseist. Schipper-eigenaar *Freddy Deley* (52) wordt vermist. De drie andere opvarende kunnen zich redden.

AUGUSTUS

1 Bij het ingaan van het bouwverlof staan de eerste konstrukties voor het *European Fish Centre* in Zeebrugge (EFC) in de steigers. Intussen is de nieuwe kade (450 m.) en de aanlegsteiger (240 m.) volledig afgewerkt. De vooropgezette verhuisdatum lijkt nu al niet meer haalbaar waardoor de opening van het nieuwe complex pas volgend jaar moet verwacht worden.

8 De Zeebrugse Eurokotter Z.509 *Telstar* loopt vast op het strand van het Waddeneiland Schiermonnikoog. Twee dagen later was het vaartuig weer vlot.

11 Een nieuw Ministerieel Besluit regelt de verdeling van het met tien procent verhoogde tongkwotum in de Noordzee. Vaartuigen van 300 pk of minder mogen voortaan 12,5 kg tong per pk vangen (voordien 10 kg). Grotere vaartuigen krijgen 7,2 kg (in plaats van 5,5 kg).

14 Scholvisserij stopgezet wegens uitputting kwotum in IIIa (Skagerrak)

17 Het stoffelijk overschot, aangespoeld op het strand van Westende, wordt geïdentificeerd als schipper *Freddy Deley*, omgekomen bij het kapseizen van de O.82 *St.-Antoine*.

☛

Familie en vrienden nemen afscheid van François Logé, omgekomen met de N.736 'Lucky'.

SEPTEMBER

2 Bij een kontroleaktie onderscheppen de diensten van de Douane en Accijnzen een frauduleuze lading vis, bestemd voor verkoop in de Zeebrugse vismijn. De vrachtbrieven vermelden schol, maar in werkelijkheid blijkt het om een illegaal transport van tong te gaan.

14 Bij een brand aan boord van de Z.84 *De Klauwaert* kwam *Johan Van Dierendock* (23) om het leven. De vijf andere bemanning van het vaartuig, afgemeerd in De Helder, kwamen ongedeerd van boord.

27 Herdenking 150 jaar wet op de Zeevaartpolitie bestaat. Herdenking met akademische zitting in Oostende.

OKTOBER

1 De *Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee* (zetel van IROZ in Kopenhagen) stelt industrieel ingenieur *Ronald Fonteyne*, werkzaam aan het Rijksstation voor Zeevisserij in Oostende, aan tot voorzitter van het *Fish Capture Committee* voor een periode van drie jaar. Dit komitee koördineert het veelzijdig onderzoek met uiteenlopend vistuig.

19 De Raad van de Europese Ministers van Visserij beraden zich in Luxemburg over de gemeenschappelijke marktordening voor visserijprodukten en de ophoudprijzen. Ook het *Meerjarig Oriëntatieprogramma* (MOP) 1993-96 waarin de verdere afbouw van de vlootkapaciteit aan de orde is, staat op de agenda**31** Het Belgische tongkwotum in de Noordzee is nog 600 ton groot. Het Direktiekomitee van de *Rederscentrale* stelt voor om het resterende tongkwotum per 1 december volledig vrij te geven tot uitputting van de toegelaten vangsthoeveelheid.

NOVEMBER

22 Een kontroleaktie in de Oostendse en Zeebrugse vismijn krijgt veel weerklank in de media. Zowel inspekteurs van het Ministerie van Landbouw, de Opsporingsdienst van de Douane en de Arbeidsinspektie slaan toe. De oogst bestaat uit enkele partije zwarte vis, binnenkuilen en zwartwerkers.

23 Nieuwe bijeenkomst van de Raad van de Europese Ministers van Visserij. De Kommissievoorstellen rond de afbouw van de vlootkapaciteit die door de meeste lidstaten als te drastisch werden bestempeld worden versoepeld.

27 Het Direktiekomitee van de *Rederscentrale* trekt naar Landbouwminister *André Bourgeois*. De beroepsvereniging wil het regeringsstandpunt tegenover het beheer van de kwota door de producentenorganizatie kennen.

DECEMBER

4 Tongvangst wordt niet volledig vrij gegeven. Wel worden de toegelaten vangsthoeveelheden verhoogd (met terugwerkende kracht tot 6 juni 92?) van 7,2 tot 8,5 kg per pk voor vaartuigen tot 300 pk en van 12,5 tot 15 kg voor grotere vaartuigen.

16 Reder-schipper *Jaak Flitser* overlijdt onverwacht te Westkapelle.

17 Visserijaalmoezenier *Jan Corneillie* wordt 65 jaar en draagt zijn funktie over aan *Dirk Demaeght*.

20 Na de Raad van de Europese Visserijministers in Luxemburg worden de nieuwe vangsthoeveelheden bekendgemaakt.

De Oostendse visserij verliest het garnaalvaartuig O 82 St.-Antoine waarbij de schipper-eigenaar het leven laat.

ZV

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 dit jaar verder tot uw dienst.

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

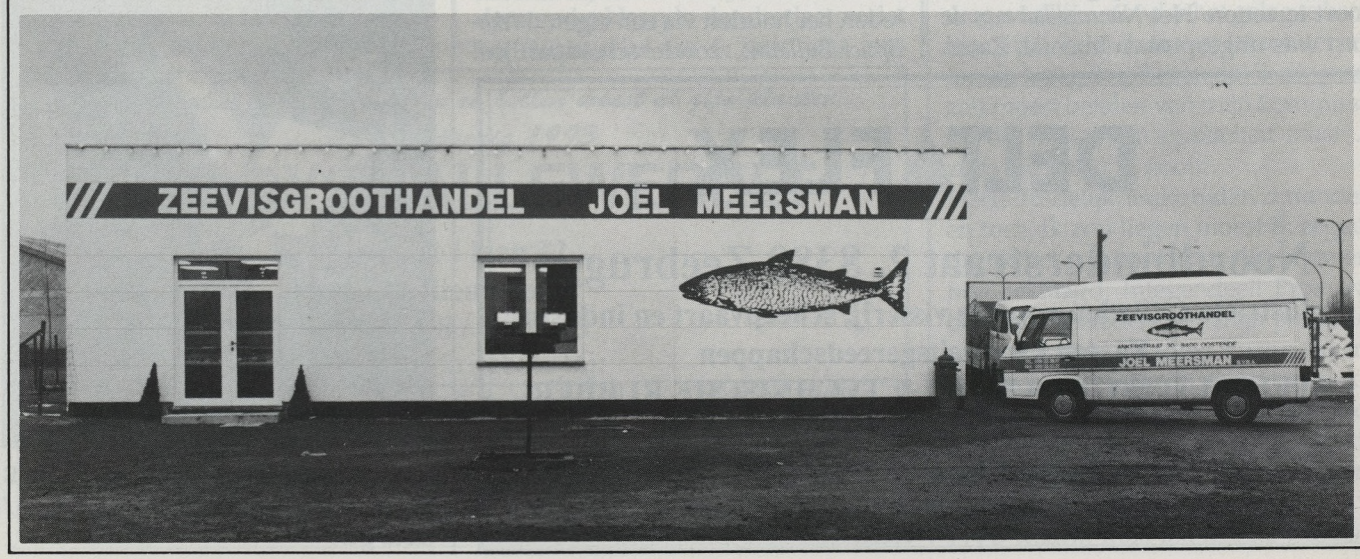
n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING
Vismijnstraat 12 - B-8380 Zeebrugge - tel: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

tel: 059 / 32 39 37 — *f*ax: 059 / 32 53 22



Oud-redakteurs deden het (toen al) op de deadline

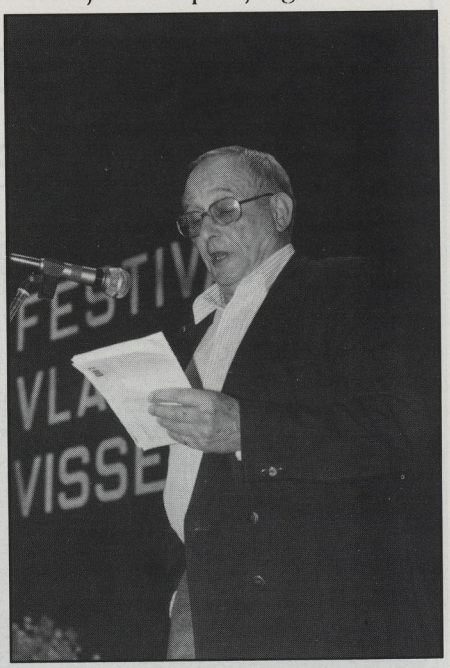
Van Visserijblad tot Visserijblad

Jef Klausing, Roland Billiau en Leon Inghelbrecht halen oude koeien uit de sloot

60 jaar! We gingen op zoek naar getuigen uit het verleden van HVB en we vonden ze vlak naast de deur, want ze zijn nog steeds niet weg te slaan van de kaaien. Jef Klausing — nog steeds medewerker aan HVB — was (met de nodige onderbrekingen) redakteur van het blad in de periode tussen 1944 tot 1959. Leon Inghelbrecht heeft dertig jaar 'schrijfdrang' in de kleren zitten en het is hem nog niet aan te zien. Roland Billiau tenslotte was onafgebroken redakteur van het blad in de periode tussen 1960 en 1984.
Wij vroegen hen hoe ze het deden. Ze pleegden er voor ons een stuk over en ze deden dat gratis, zoals ze dat 'in hun tijd 'immers ook al gewoon waren.

Jef Klausing:
'...ik schreef ook zelf de lezersbrieven én de antwoorden erop; als het blad maar gevuld werd!'

Toen Pros Vandenberghe, stichter van HVB, na de oorlog opnieuw met zijn blad begon, droeg het de naam *Het Nieuw Visserijblad*. Dit als vervolg op het vroegere *Visscherijblad* dat in 1940 bleef verschijnen tot het op bevel van de bezetters stopgezet werd.
Ik zat op dat ogenblik in nesten en Pros beloofde me te helpen. Zo mocht ik *annoncen* ophalen waarop ik een klein *percentje* kreeg en mocht ik ook teksten schrijven waarvoor ik géén cent kreeg, omdat ik met mijn bijdragen het occasie-schrijfmachientje afbetaalde dat Pros voor mij gekocht (?) had.
Later kreeg het *Nieuw Visscherijblad* een andere naam: *Nieuwsblad van de Kust*. Het blad was opgezet als konkurrent voor *De Zeewacht* , zeg maar om de ruzie met *Alfons Elleboudt* van het laatstgenoemde blad op grotere schaal voort te zetten. Het *Nieuwsblad van de Kust* was uitgesproken liberaal. Zaten in de redaktie: *Henri Degraeve* en *Willy Claeys* . Als vaste medewerkers herinner ik me nog: *John Hermans* (die verschillende keren *aan de deur vloog* en toch telkens terugkwam) *Raymond Heddebouw, Herman Moerman...*
In 1948 werd het *Verbond der Belgische Zeevisserij* opgericht dat begon met een *lock-out* om de aandacht van de regering te trekken op de slechte toestand van de visserij. Men vroeg mij te werken als administratief sekretaris van de vereniging en ik nam het aanbod aan. Pros was toen zo bereidwillig een ruime plaats in zijn *Nieuwsblad van de Kust* af te staan voor de mededelingen van het *Verbond der Belgische Zeevisserij* (VBZ) Wie de Pros gekend heeft, zal zich wel herinneren hoe hij met iedereen ruzie kon maken, waarbij hij dan handig van zijn *Nieuwsblad van de Kust* gebruik maakte om zijn legendarische scheldpartijen in het openbaar voort te zetten. Bij een ruzie tussen Pros en het VBZ gingen de scheldpartijen waarlijk te ver, zodat, op mijn voorstel, de beheerraad van het VBZ besloot het kontakt met de leden het houden via een eigen *Wekelijksch Bulletin*... zonder scheldpartijen!
Later werd het geschil bijgelegd en op een verzoeningsvergadering werden de voorwaarden voor samenwerking besproken. Pros stelde resoluut: *'Dat boekje moet verdwijnen'*. Hij was bereid om in zijn *Nieuwsblad van de Kust* wekelijks een gehele bladzijde, zelfs méér, ter beschikking van het VBZ te stellen en, zo ging hij verder, vermits sekretaris Klausing tijd gevonden had om iedere week een bulletin vol te schrijven, moest hij dat nu ook wel kunnen voor deze bladzijden. Bijkomende voorwaarde: het VBZ moest voor al zijn leden (en per schip!) een abonnement betalen op het *Nieuwsblad van de Kust*; vooraf te betalen. Dat wil zeggen, de volgende keer dat Pros in ruzie kwam (en dat duurde nooit lang...) kon hij op kosten van het VBZ zijn scheldpartij tegen datzelfde ☞



Jef Klausing: 'liedjesrubriek in HVB legde de basis voor mijn drie boeken.' (foto gw)

DELTAFLEX
Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge
industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie
Facom kwaliteitsgereedschappen
SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-AFDICHTINGEN
Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13
Privé: 050 / 41 76 19 — Fax: 050 / 54 68 02

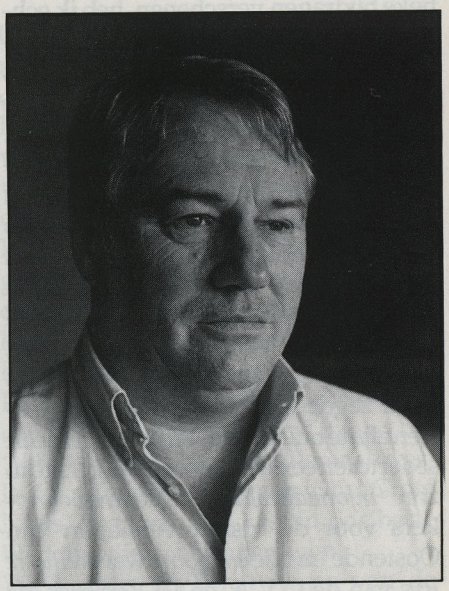
VBZ voortzetten.
Ik verzette me tegen de binding met het *Nieuwsblad van de Kust* dat door Vandenberghe trouwens voor zijn eigen politieke ambities gebruikt werd.
Er werd besloten een afzonderlijk Visserijblad uit te gevenen ik werd dan meteen tot onbetaald hoofdredakteur gepromoveerd... Alhoewel, Pros beloofde me uit pure menslievendheid, 800 frank per maand te betalen, gesteld tenminste dat ik *braaf* bleef (en hij ook); geld dat overigens niet uit zijn zak kwam, maar uit de kas van de beroepsvereniging der kustvissers-reders.
Het laatste nummer van ons *Bulletin* verscheen op 4 maart 194; de volgende week lag het eerste Visserijblad in zijn nieuwe vorm in de bussen van de leden van het BVZ.
Om het blad te vullen kwamen de marktgegevens van Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge regelmatig binnen en er was ook een korresponent uit Nederland. Voor de rest moest ik zelf zorgen. Iedere week was het hoofdartikel door mij getekend J.H.K. Het gebeurde wel eens dat de Pros — ongevraagd en zonder mij te verwittigen — hier en daar een zinnetje bijvoegde, wegliet of veranderde, het gebeurde ook dat hij onder een bijdrage die hem zeer beviel zijn eigen naam liet plaatsen. Dit was ongeveer de geest waariner moest gewerkt worden.
Maar iedere week een heel tijdschrift van dertig bladzijden vullen! Ik schreef dan maar onder alle mogelijke pseudoniemen en over alle mogelijke dingen die rond de visserij en de vishandel draaiden: korte en langere stukjes, verder lezersbrieven die uit mijn schrijfmachientje kwamen gerold en natuurlijk de antwoorden; als het blad maar gevuld werd! Op zondag heel de dag schrijven, de woensdagavond na het werk naar de drukkerij om de drukproeven te verbeteren en de lay-out te verzorgen en de volgende dagen was het alweer: wat zal ik nu schrijven?
De rubriek waaraan ik veel plezier beleefde verscheen op de laatste bladzijden. Iedere week publiceerde ik een of meer liedjes en daarop kreeg ik zeer veel reakties: men vroeg naar liedjes, men stuurde teksten op... Dat allemaal vormde mee de basis van drie van mijn boeken: *Vreugde en Verdriet in het Visserslied*, *Zingende Baren* en het *Groot Oostendsch Liedtboeck*.
Zo deed ik de redaktie tot ik aan de deur werd gezet *op een elegante en eerlijke manier* zoals men van Pros en zijn toenmalige kompanen mocht verwachten.
Ik bleef hoofdredakteur tot einde 1959, toen ik (vanzelfsprekend) weigerde vrijwillig mijn ontslag in te dienen als sekretaris van het VBZ en van de Rederscentrale, ondanks de beloftes mij *opnieuw in dienst te nemen aan dezelfde voorwaarden*. Ik was toen oud genoeg en had voldoende ervaring om niet meer in Sinterkaas en evenmin in Pros te geloven.
Maar dat is een andere geschiedenis.

Jef Klausing

• •

Roland Billiau:
'Elke godgeklaagde donderdag begonnen wij een helse slag tegen de deadline.'

Wij schrijven, zomer 1960.
'Zeg, Billiau, kunt gij ook nog een verhaaltje op papier zetten?' vroeg Pros Vandenberghe. *'Tuurlijk'* replikeerde ik in een moment van zelfoverschatting en kijk, voor ik goed en wel de achterliggende gedachte van Pros' vraag begrepen had stond ik aan de *'steen'* van de drukkerij *'Nieuwsblad vande Kust'*, waar wekelijks *Het Visserijblad* van de persen rolde. Iedere godgeklaagde donderdag, nadat het *'Nieuwsblad van de Kust'* was *'verzameld'*, begonnen wij een helse slag tegen de deadline, want als het ooit gebeurde dat HVB niet vòòr vijf uur 's avonds in de post was, volgde een donderpreek waar zelfs *'De Laatste Vuurtorenwachter'* het *zevenkleurig schijt* van in de broek kreeg.
Helse tijden waren het; vooral als het moment naderde dat het *'Eindejaarsnummer'* moest verschijnen. Waarom Pros daar zo'n staatszaak van wilde maken heb ik nooit goed begrepen want eigenlijk werd de kwaliteit van die editie door hem afgemeten aan het aantal advertenties. Hoe méér publiciteit, hoe beter het blad! En ik moet zeggen, mede door de zakenrelaties die SCAP had, durfden maar weinig bedrijven het aan te weigeren. Vandaar dat vaak de 1.000.000 frank werd overschreden en dan zei Pros inde pub van Pintelon na de zoveelste whisky: *'Billiau, je hebt een prachtig eindejaarsnummer gemaakt'* en weg was hij... zonder het gelag te betalen. Als ik hem daarover later interpelleerde kreeg ik te horen dat ik die maar zelf moest betalen van mijn kommissie op de verworven publiciteit maar .... zelfs die kreeg ik nooit!
Het is duidelijk: leuke tijden zijn anders en toch, ik zou liegen moest ik zeggen dat ik het mij ooit maar één moment heb beklaagd; Integendeel! Pros was blijkbaar tevredenover mijn prestaties want korte tijd nadien kwam hij mij polsen of ik er iets zou voor voelen ook sportredakteur van het *'Nieuwsblad van de Kust'* te worden. En voilà, de volgende week verscheen een eerste sportbijdrage van ondergetekende.
HVB waarin mijn allereerste jounalis- ☞



Roland Billiau: 'Leuk was anders, maar toch beklaag ik het me niet.' (foto gw)

De specialist in rubber ringen en bollen wenst al zijn klanten een voorspoedig 1993

ARNOYS - ALLEWERELT

Albert I laan 12
8620 Nieuwpoort
Tel.: 058 / 23 35 95
Ook verkrijgbaar bij:

Zeebrugge Stores	Fishing Equipment	Marine Stores
Rederskaai 23 - 24	Tijdokstraat 34	H. Baelskaai 27
B - 8380 Zeebrugge	B-8380 Zeebrugge	B - 8400 Oostende
Tel.: 050 / 54 48 87	050 / 54 41 60	059 / 33 13 55

tieke bijdragen verschenen, heb ik echter altijd als mijn grote liefde gekoesterd. In die tijd hadden wij overigens ook al onze vaste medewerkers. *Jef Roose* (nu voorzitter van de *Rederscentrale*, NvdR) ging in die tijd vaak verschrikkelijk te keer onder het pseudoniem van de *'Muggezifter'*. Toen al, net als vandaag nog, kloeg hij mistoestanden aan. Klokslag kwart voor vijf van iederedinsdag bracht *Fred Wittevrongel* (nu direkteur van de Rederscentrale, NvdR) zijn kopij binnen. *Wittevrongel* is goed zegde Pros vaak, maar zijn teksten zijn te braaf. Nou, *Wittevrongel* heeft sedertdien een aardig wegje afgelegd in zijn *'Informatieblad'*. Vaste medewerkers voor de vismijnverslagen van Oostende en Nieuwpoort waren *Pierre Rys* van de O.V.A. en *Jef Verbanck*, de gewezen vismijndirecteur van Nieuwpoort

En tenslotte was er *Leon Inghelbrecht* die destijds met *'Prakezeren'* vaak zijn diepste zieleroerselen blootlegde maar alleen intimi begrepen wat hij schreef. *'A Foggy day in London town'* zong Sinatra en Ingelbrecht jodelde vlijtig mee.

Van 1960 tot 1984, jaar waarin Pros Vandenberghe overleed, heb ik die journalistieke bedrijvigheid gehandhaafd. In die pakweg kwarteeuw heb ik ontelbare redakteurs zien komenen gaan. De leukste herinneringen bewaar ik aan *Herman Moerman*, hoofdredakteur van het *Nieuwsblad van de Kust* en tussendoor gediplomeerde *pintepakker*. Nu nog steeds begrijp ik niet hoe mijn huwelijk stand heeft kunnen houden! Ofwel is mijn vrouw een heilige (waaraan ik dus soms twijfel) ofwel wist zij dat zelfs de slimste vossen na verloop van tijd hun streken verliezen. Feit is dat *Moerman* enik iedere woensdag, na weeral overuren in de drukkerij, de rosse buurt van Oostende in trokken waarna wij vaak de auto schots en scheef voor de deur parkeerden want in de garage rijden was te riskant.

'De Witten van de Koaie' was onze favoriete stek en geregelde disgenoten waren vishandelaar *Lingier*, *Gerard Dangreau* van de *'Oostendse Revue'* *Foensje de eenaorm*, en nog een paar van die schuinmarcheerders die vrouw en kind vergaten naarmate de ambiance steeg. Zo werd ik bijvoorbeeld telefonisch van bij de *'Witten'* weggeroepen omdat mijn vrouw bij hoogdringendheid moest bevallen... en echt, het heeft maar sekonden gescheeld of *Steve* werd in de auto geboren. Mijn drankadem overtrof alle medicijngeurtjes die op dat moment in de materniteit aanwezig waren. Ik herinner mij dat op het *'moment suprême'* ik even assistentie moest geven met het zuurstofmasker maar binnen de kortste keren nam de verpleegster die taak van mij weer over.

Al die toestanden waren er gekomen omdat Pros Vandenberghe mij een kwarteeuw vroeger ooit had gevraagd of ik een verhaaltje kon neerschrijven. Ik heb dus duizend en éénreden om Pros te verwensen en toch weiger ik pertinent dat te doen... Integendeel! Ik blijf hem erkentelijk omdat ik zodoende in visserijmiddens terecht gekomen ben, en daar onbeschrijflijk prachtige mensen heb ontmoet. Téveel om op te noemen, maar één man heeft steeds mijn allergrootste bewondering meegedragen, wijlen *Pedro Hennaert*! Zijn levensfilosofie is voor mij steeds een leidraad geweest in de 34 jaren die ik in de visserij mocht mee maken.

Ik kan dus gerust stellen dat mijn medewerking aan Het Visserijblad bepalend geweest is in mijn loopbaan en, zelfs wetende watik nu weet, zou ik die periode zonder één moment van twijfel willen overdoen.

Roland Billiau

Leon Inghelbrecht:
'Hetgeen geschreven werd ging meer dan eens over de grens van het strafrechterlijk fatsoen.'

Het beste Visserijblad is zestig jaar oud. Zestig jaar rusteloze onzekerheid vertaald in kleurrijke bloesems van schrijfdrift, zijn voorbijgeijld.

Wij willen u 't leven niet zuur maken met netelige overwegingen, we willen u enkel aantonen hoe prettig en nuttig het was en blijft om door de zilte pagina's te slenteren. De maandelijkse lektuur van HVB brengt tegenwoordig even afleiding in een wereld van chaos, zwendel en beunhazerij. Met haar pittige verhalen en verbazende biografiën van maritieme supersterren van hier en van verre, met de dopen van nieuwe treilers met hun jeugdige crews gelokt door de roep der verten; met de fatale tragediën van de zee is het blad een zegen in het opwindende avontuur en agitatie van nu, dat geen moment beschikbaar laat voor sentimentele oprispingen noch kontemplatie: *there is no time to stand and stare*, we moeten voort, *forward, forward on the star' lit sea, on the* ☞

O.V.A.

ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

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

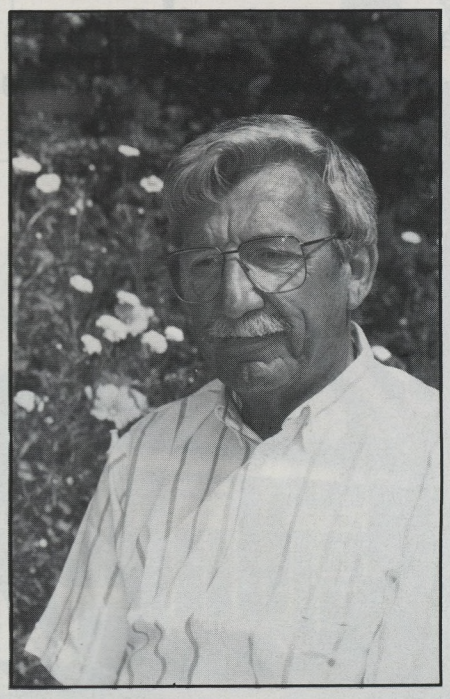
VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

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

prow westand; en we moeten bovendien de passies van deze tijd delen op 't gevaar af als *'nattewante'* beoordeeld te worden.

De kolommen van 'Het Visscherijblad' waren niet altijd gestoffeerd met fraaie letteren, doch veelal met gespierde taal en gingen meer dan eens over de grens van 't strafrechterlijk fatsoen. Maar nooit lazen we iets dat niet de aandacht van onze visneus verdiende. Het blad zette onbedwingbaar met volle kracht vooruit koers door 't ambacht, geladen met de cijfers van de markt en gepassioneerde artikelen.

Even toch hebben wij de vergeelde bladzijden, het sterfbed van de tijd, doorbladerd en de portretten teruggevonden van Pros, hoofdrolspeler, eens pleitbezorger van de Vlaamse Visserij, puntje van een gauwe pen, en andere hemelbestormers overlopend van dadendrang en wilskracht. Bemerkten we daar niet op die beduimelde foto allemaal direkteuren en ministers met hun dames tijdens een banket en naast de grote baas van de N.V. IJslandrederij 'in witte piqué jurk diens aardige dochter met kleine kloeffeneus en ronde lege ogen, blanke zwanehals en *charles-tonhaar*, onweerstaanbare eigenschappen die meer dan zijzelf haar lot hadden bepaald, *the age of all dreams*. Ooit is ze 't bos ingetrokken in 't zog van een stuurman in zijn geile jaren, die zijn ambities duur heeft betaald, op Rochall.



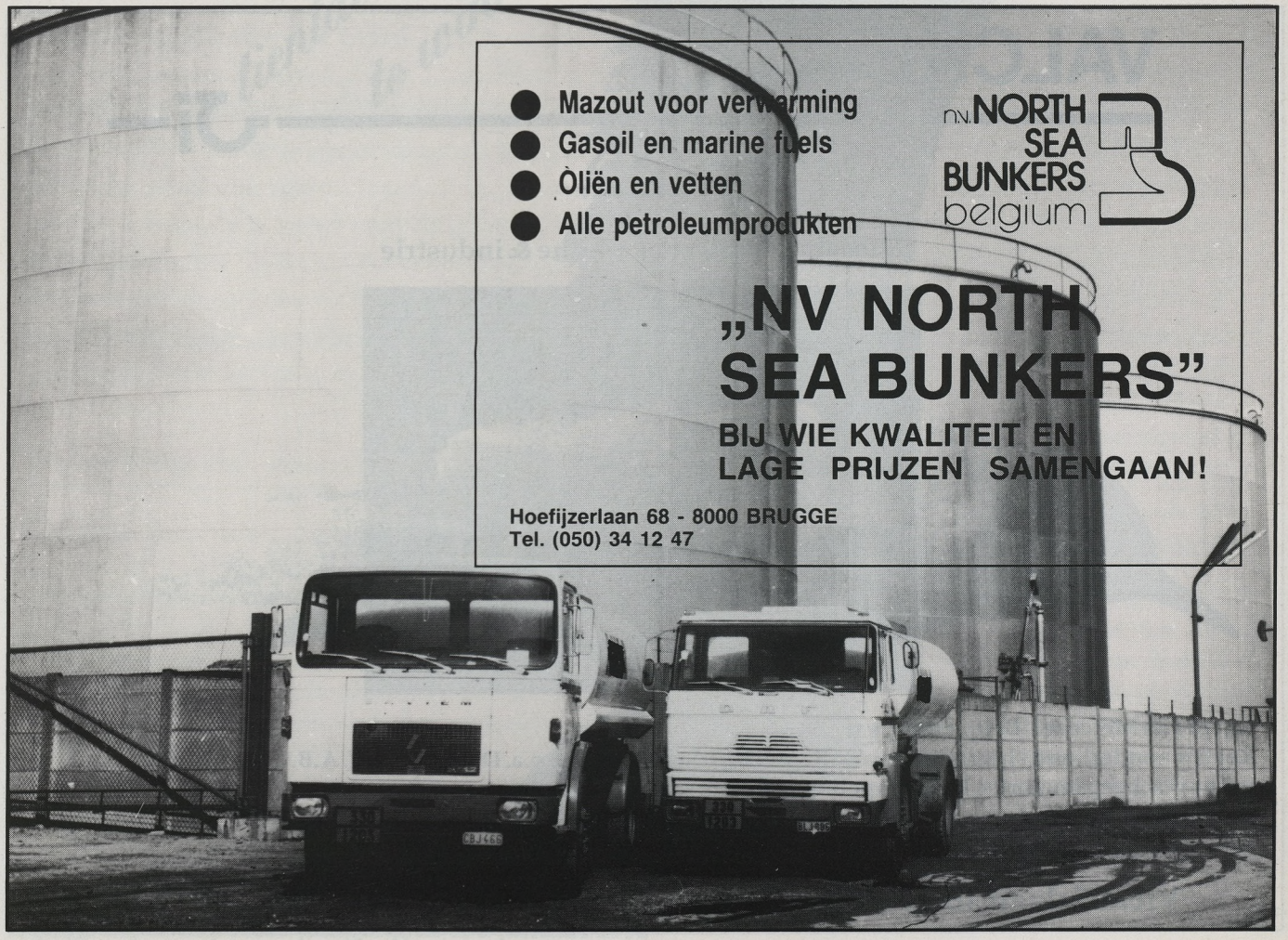
Leon Inghelbrecht: 'Vroeger was het een schoonheid. Ik heb haar teruggezien: een gesuikerde oliebol met kwabwangen.' (foto gw)

Men moet de roos niet op de steel laten verwelken, zoveel is zeker, maar dat was eensmadelijke belediging. Het bedrijf heeft er toentertijd lang over gekletst. We hebben haar gisteren teruggezien tussen de kerstversieringen in de Oostendse Kapellestraat: een gesuikerde oliebol met kwabwangen, een hosklos.

De bulldozer van de eeuwigheid heeft een en ander genivelleerd maar het 'Visscherijblad' heeft het allemaal overleefd, nu zijn het mijlpalen in het Grote Niets, opgewarmde kost in ons beste blad, mystieke herinneringen.

We hebben HVB het ruisen van de Grote Akker, een wondere vergane wereld met het gulle romantisme van zee en wind, verder een zilte toekomst gewenst — en een voorspoedig nieuwjaar — liefst met *paradise news* al is toekomst niet danig paradijselijk, en hebben de broze veiligheid van ons eigenflatje bij de zee opgezocht, zonder schip, kompas noch radar, zelfs zonder zeekaart, maar met de fiets.

Leon Inghelbrecht



Appetit®

als het om vis gaat: **van den abeele,** n.v.

pathoekeweg 68 – 8000 brugge

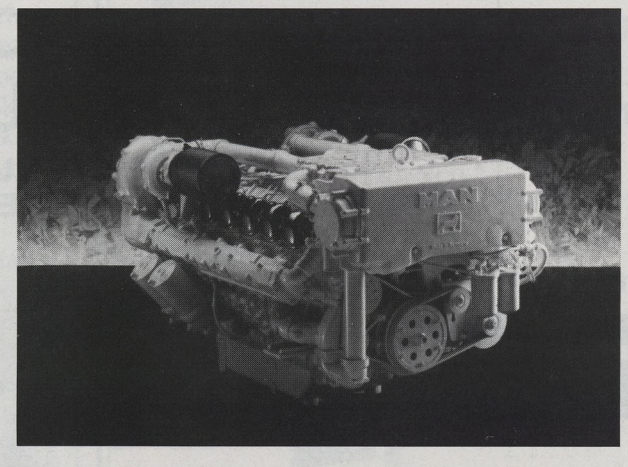
tel. 050/315141 – telex: 81153

sedert 1859

VALCKE INDUSTRIES N.V.

MAN

Dieselmotoren voor marine & industrie



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

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

HVB 60
HET VISSERIJBLAD

de grote lezersenquête

doe mee:
tientallen prijzen
te winnen

De grote lezersenquête van HVB

U hebt het voldoende kunnen lezen: HVB is zestig jaar jong. In zijn huidige formule gaat het blad trouwens ook al zijn zesde jaar in. Allemaal redenen om u, lezer, te vragen wat u ervan vindt. Uw mening is belangrijk om HVB in de toekomst nog beter te maken. Uw medewerking aan deze enquête is dus een onmisbare bijdrage. Daarom geven wij een duwtje. De eerste twintig lezers die de formulieren opsturen, krijgen van ons een prachtig cadeau, een boek ons geschonken door de uitgeverij Manga (die wij hierbij oprecht danken).
U kunt nu twee dingen doen. Ofwel schrijft u in het vak hier onmiddellijk onder, uw naam en adres (dat is o.i. de zuiverste manier en dan komt u meteen in aanmerking voor de prijzen), ofwel verkiest u anoniem te blijven en dan vult u dàt vak niet in. Het vak daaronder (met de algemene gegevens) vult iedereen in elk geval in. Verder lost u de vraagjes op, u sleurt de enquête uit het blad en u stuurt alles op naar: HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.
Binnen afzienbare tijd, zoals dat dan heet, worden de resultaten van de enquête gepubliceerd.

Indien u in aanmerking wenst te komen voor één van de prijzen, geschonken door uitgeverij Manga vult u hieronder **uw naam & adres in:**

Naam & voornaam:... ... ...

Straat & nummer:... ... ...

Postnummer & gemeente:... ... ...

Door elkeen in te vullen

Man /Vrouw (1)

Leeftijd: ... ...(2)

Beroep: ... ...(2)

Ik lees regelmatig een/geen (1) dagblad, (desgevallend de naam):

... ...(2)

Ik lees geen / wel (1) regelmatig andere publikaties over het visserijgebeuren, (desgevallend de titel of titels):... ... ...

... ...

... ... (2)

Ik lees geen / wel (1) regelmatig nog andere (niet specifiek visserijgerichte) tijdschriften, (vermeld desgevallend de titel of titels):... ... ...

het nieuws 'uit de mijnen', aanvoer & besommingen enz...	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de 'top-100', jaarbesommingen van Belg. vaartuigen	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de kleine vlootberichten, 'telex', 'veranderingen officiële lijst' etc...	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de maand in beeld	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
het cursiefje 'van schepen, van mensen en van de zee'	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de interviews met oud vissers	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de interviews met bekenden uit de (omgeving van) de visserij	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de serie over de zeerovers/kapers	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de rubriek 'nacht & ontij' over scheepsrampen	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de voorbije reeksen over Vlaamse vissers in het buitenland (Kongo, Chili, Argentinië...)	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de nieuwe reeks over de visserijpolitiek van IJsland	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de ingezonden brieven	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de column 'De Laatste Vuurtorenwachter'	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de rubriek 'rare kwasten', over marginale figuren die 'iets' met de zee te maken hebben	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de vroeger verschenen rubriek 'schatten van de zee', over schelpen en andere zeedieren	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de kunstrubriek 'een schilder aan zee'	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
het jaarlijkse kerstverhaal	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
fiktieve vissersverhalen (sporadisch verschijnend)	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
(kleine) internationale visserijnieuwsjes	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
(kleine) scheepvaartberichten	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
(korte berichten) 'van hier & daar'	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de berichtgeving over de EG-visserijpolitiek	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de aktiviteitenkalender voor vissers	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de horoscoop voor vissers	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de feuilleton 'IJslandjournaal van een dekzwabber'	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de rubriek gratis zoekertjes	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de serie 'geschiedenis van het watervliegtuig'	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de verslagen van de onderzoeksraad v.d. zeevaart	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de rubriek 'korte berichten uit Nederland'	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de politieke rubriek 'vragen en antwoorden'	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend
de reisreportages uit buitenlandse vissershavens	altijd	meestal	soms	nooit	mij onbekend

Is er een artikel of een serie artikels die u graag in HVB zou zien verschijnen, zeg het dan in het hieronderstaande vak:

De inhoud: waarderingscijfers

Hoe waardeert u de rubrieken die u soms, meestal of altijd leest. Vindt u ze schitterend dan geeft u 9 punten (perfekt zijn ze nooit, dus 10 is er niet bij). 6 is nog goed, maar dat kan dus beter worden, 5 wil zeggen dat het er nauwelijks door kan, vier is al slecht. Vindt u de serie, het artikel of de rubriek baarlijke nonsens dan geeft u 1 punt (0 kan ook niet, want mocht daar **niets** goeds in te vinden zijn dan zou het natuurlijk nooit in HVB komen). Wie over een bepaald artikel, een ☞

reeks, een rubriek geen mening heeft (omdat hij ze nooit leest bijvoorbeeld of omdat niet weet waarover we het hebben) dan wordt 'geen mening' omcirkelt.

Hieronder vermelde rubrieken krijgen een aantal punten (omcirkel het getal):

het editoriaal	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de nieuwjaarswensen van prominenten	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
het jaaroverzicht van de visserij	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
het nieuws 'uit de mijnen', aanvoercijfers enz...	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de 'top-100', jaarbesommingen van Belg. vaartuigen	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
kleine vlootberichten, 'telex', 'veranderingen officiële lijst'...	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geenmening
de maand in beeld	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
het cursiefje 'van schepen, van mensen en van de zee'	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
interviews met oud vissers	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
interviews met bekenden uit de omgeving visserij	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
over de zeerovers/kapers	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de rubriek 'nacht & ontij' over scheepsrampen	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de voorbije reeksen over Vlaamse vissers in het buitenland (Kongo, Chili, Argentinië)	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de nieuwe reeks over de visserijpolitiek van IJsland	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de ingezonden brieven	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de column 'De Laatste Vuurtorenwachter'	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de rubriek 'rare kwasten', over marginale figuren die 'iets' met de zee te maken hebben	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
rubriek 'schatten van de zee', over schelpen etc	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de kunstrubriek 'een schilder aan zee'	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
het jaarlijkse kerstverhaal	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
andere fiktieve vissersverhalen (sporadisch verschijnend)	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
(kleine) internationale visserijnieuwsjes	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
(kleine) scheepvaartberichten	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
(korte berichten) 'van hier & daar'	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de berichtgeving over de EG-visserijpolitiek	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de aktiviteitenkalender voor vissers	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de horoscoop voor vissers	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
het feuilleton 'IJslandjournaal van een dekzwabber'	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geenmening
de geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de rubriek gratis zoekertjes	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de serie 'geschiedenis van het watervliegtuig'	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de verslagen van de onderzoeksraad v.d. zeevaart	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de rubriek 'korte berichten uit Nederland'	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de politieke rubriek 'vragen en antwoorden'	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening
de reisreportages uit buitenlandse vissershavens	9 8 7 6 5 4 3 2 1	geen mening

Uw deelname aan deze enquête is belangrijk. Vul de vragenlijst in, ruk ze uit, stuur ze op of geef ze af.

HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende

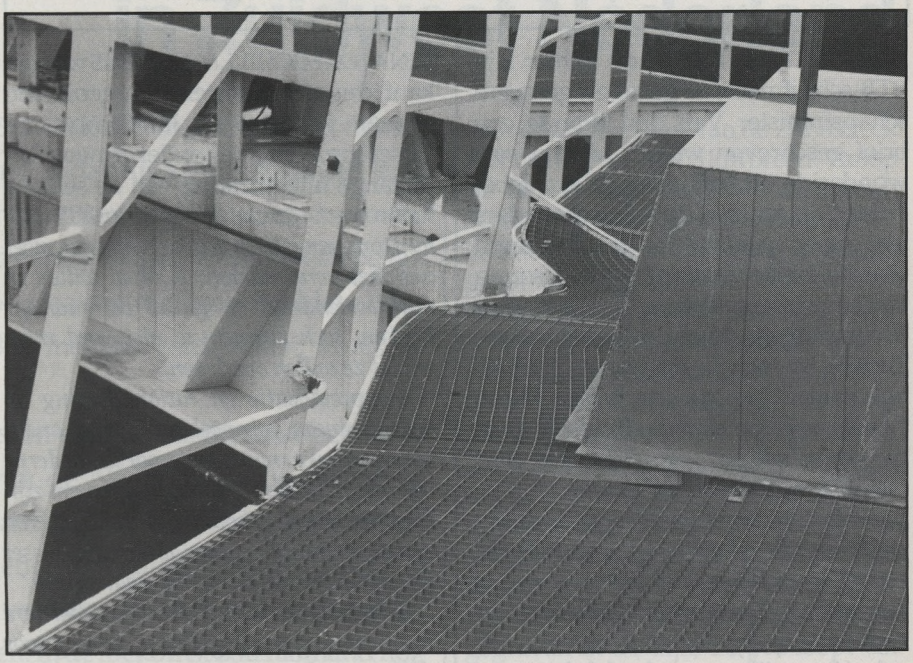
HVB 60 HET VISSERIJBLAD

Het nieuwe embleem van Het Visserijblad. De initialen HVB duwen de voorbije zestig jaar onder de knoet.

Oostendse sluis geblokkeerd na aanvaring

Bijna dag op dag drie jaar nadat de N.36 tot stilstand kwam tegen de noordelijke binnenebbedeur van het sas naar de Oostendse vissershaven, deed de Z.185 de aanvaring nog eens over. Het ongeval gebeurde zondagmiddag 20 december. Acht vaartuigen werden verwacht en slecht twee eenheden lagen reeds binnen.

De havendiensten schoten zondagmiddag onmiddellijk in aktie. Door de aanvaring was de ophanging van de binnensluisdeur geforceerd waardoor de Z.185 *Emerald Star* de sluis blokkeerde. Voor de intussen toegekomen Z.105 *Atlas* en O.431 *Judith* zat er geen doorkomen aan. De Vislossersbond Van Waes nam meteen maatregelen om de schepen ter plaatse te lossen. Enkel de O.33 *Marbi* kon nog gebruik maken van de hoge waterstand om door te steken tot aan de vismijn. Dit gebeurde na de doorvaart van de drijvende kraan die de sluisdeur uit zijn hengsels moest lichten. Alle andere vaartuigen werden buiten de vismijn gelost. Al bij al ongeveer 1.200 kisten. Voor de nieuwe Zeebrugse treiler Z.121 *Barentszee* die voor de eerste keer naar Oostende kwam was het in elke geval geen aangename kennismaking.
Bij de aanvaring liep de Z.185 nauwelijks schade op, maar de kosten voor de vervanging en de herstelling van de sluisdeur zijn aanzienlijk. Arbeiders van de firma Van Huele werkten tot na middernacht onder toezicht van de havenkapitein en de -luitenant om de beschadigde, 80 ton wegende sluisdeur door de reservedeur te vervangen. Voorlopig kunnen de vaartuigen enkel bij hoog water binnenvaren tot de toestand weer volledig in orde is.
Drie jaar geleden deed zich rond Kerstdag een gelijkaardige aanvaring voor. Door de aanvaring van de N.36 Dania was de schutsluis toen ook enkele dagen buiten gebruik. (gw)



De aanvaring zorgde voor flink wat schade aan de binnenebbedeur van de vissersluis. De plaats waar de sluisdeur geraakt werd is duidelijk zichtbaar. (Foto gw)

Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de winkel op vrijdag 5 februari. De burelen van HVB zijn gesloten tot 17 januari.

la couronne

FROM KING OF FISH TO ROYAL DISH

Vragen & Antwoorden

De politieke rubriek van HVB

IVAN VICTOR HEEFT zich achter zijn BTB-schrijfmachine gezet en gemeenschapsminister Van den Brande een brief geschreven waarin hij zijn verwondering uitdrukt over de krantenberichten als zouden de Belgische reders niet meer rechtstreeks gesubsidieerd worden bij de bouw of modernisering van een vissersvaartuig. Dit gaat, dixit Victor, in tegen de gemaakte afspraken. Terwijl hij toch bezig was schreef hij ook naar EG-kommissaris Van Miert. *'Via de pers,'* zo start de briefschrijver, *'vernemen wij dat... de (Belgische) vloot met 30% moet afgebouwd worden.'* En hij vervolgt: *'In visserijmiddens is de verslagenheid groot en dit om diverse redenen. Enerzijds heeft ons land lijdzaam moeten toezien hoe... grote visserijnaties als Nederland en Spanje hun vloot hebben... uitgebreid, terwijl voor ons land de bouwstop reeds jaren van kracht is, behalve voor vervangingsnieuwbouw.'*

Victor slaat nagels met koppen wanneer hij verder stelt: *'Indien de vloot dient gereduceerd te worden zoals thans vooropgesteld betekent dit dat wij niet langer het niveau van vlootcapaciteit behouden dat ons in staat moet stellen om de nevensektoren in stand te houden.'*

Nadat hij deze brieven geschreven had trok hij naar de Oostendse gemeenteraad waarvan hij lid is en stelde daar een vraag over leegstaande pakhuizen in de Oostendse vismijn. Zij *'worden gebruikt als stortplaats waar ongedierte een gretig onderkomen in vindt.'* Geduld, zo zegde het schepencollege in haar antwoord, binnenkort worden deze pakhuizen 45 t/m 78 gerenoveerd en zal al dat vuil verdwijnen.

Daarop stond Victor weer recht om zijn volgende vraag te stellen. Vroeger werden de examens voor het verkrijgen van de diploma's zeevisserij in de hogere zeevaartschool te Oostende afgenomen. Vandaag is dat gebouw gesloten en Victor vreest dat het examencentrum zal verhuizen naar Zeebrugge. Zijn vrees was terecht want uit het antwoord halen we: *'Ondertussen zou de bevoegde ambtenaar van het ministerie van verkeerswezen beslist hebben het examen voor het brevet Zeevisserij in het nautisch centrum in Zeebrugge te organiseren. De examens jachtman zouden dit jaar in Antwerpen plaatsvinden.'*

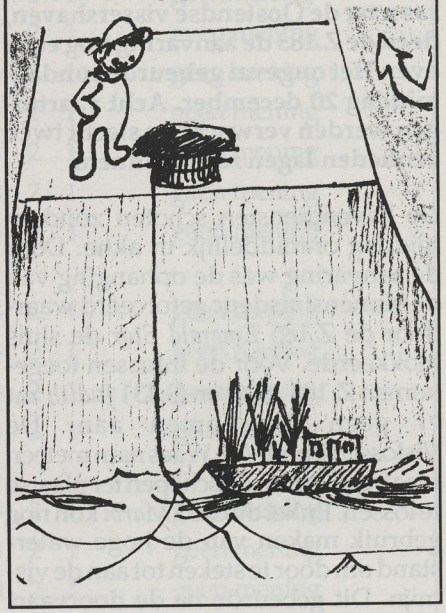
SENATOR MICHIEL MAERTENS van zijn kant duwde minister Bourgeois een groene visie op de landbouw- en visserijproblematiek onder de neus. Uit de lange uiteenzetting van de senator halen we: *'... en dat de vissers tot 30% van hun tongvangst in het zwart verkopen moet ons niet verwonderen. Ook al willen ze milieuvriendelijk en fiscaal betrouwbaar werken, toch kunnen ze niet goed meer omdat ze willen overleven.'*

'Overspecialisatie en rationalisering op bedrijfsniveau, gekoppeld aan een bijzonder scherpe konkurrentie laat voor de moderne boer slechts één mogelijkheid open om zijn inkomen op peil te houden, nl. het opvoeren van de produktie, en voor de moderne visser het omzeilen van de kwota-maatregelen.'

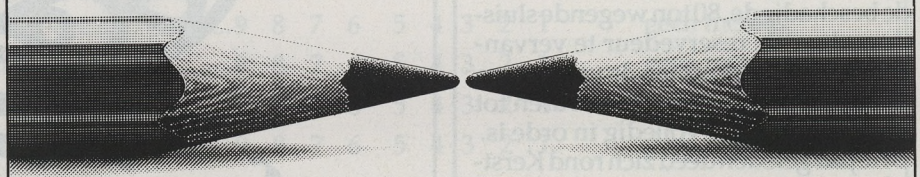
'De gevolgen zijn bekend:... verdere overbevissing van de gebieden, die nog voor méér controle, en nog voor méér ontwijking zorgt.'

De minister heeft ook niets aan te bieden, zo zegt de Agalev-senator: *'... aan deze sektor* (de zeevisserij, nvdr) *worden* (in de toelichting van de minister, nvdr) *precies 118 woorden besteed, voor een sektor die toch rechtstreeks en onrechtstreeks tussen de 18.000 en 20.000 mensen tewerk stelt...'* En hij besluit: *'En als de visserijministers spreken over een inkrimping van onze vloot met 15% ja tot 40%, met 8000 man dus, dan is daar in het beleid geen woord aan besteed."*

Jong geleerd is...



Een bank moet
een duidelijke dialoog hebben
met haar cliënten.



BBL

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

Voor Veiligheid en Milieu

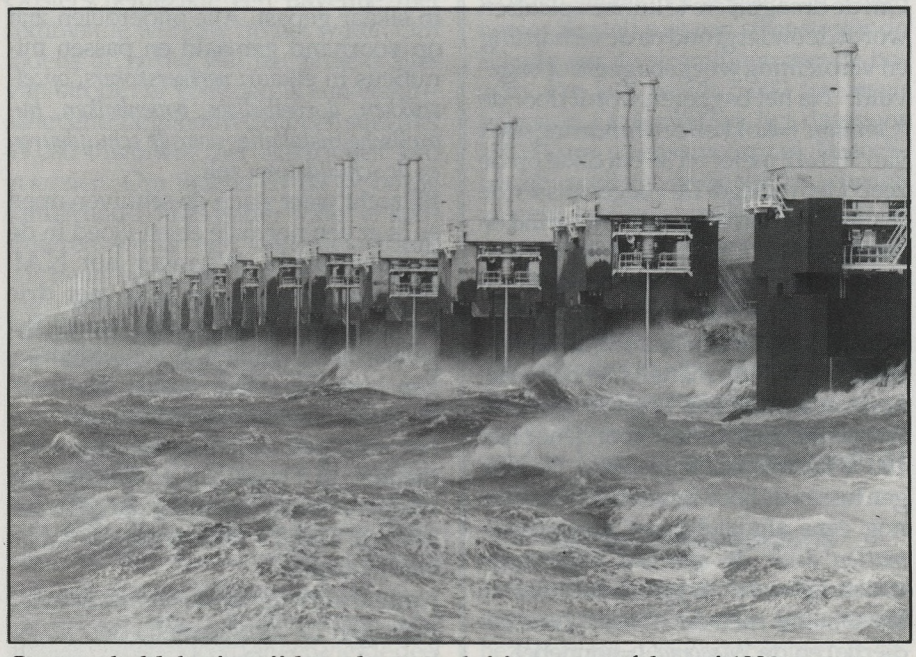
Het dagelijkse gevecht tegen de zee in Zuidwest Nederland

NEDERLAND HEEFT ONGEVEER 1300 km duinenrijen en dijken. Waren die er niet geweest dan liep dagelijks de helft van het land onder water. De voortdurende stromingen en stormen vraten dijken en duinen af zodat bij hoge vloed er hier en daar wel eens één begaf. Toen op 1 februari 1953 de dijken op 67 plaatsen **niet** standhielden, bijna heel Zeeland onder water liep en 1835 mensen verdronken, vond de regering het welletjes.

Het duurde een heel jaar voor alle bressen waren gedicht en al het water weggepompt was. Omdat het gros van de Nederlandse bevolking en ekonomie zich in Zuidwest Nederland situeerde werd het grootse deltaprojekt bedacht. De unaniem aangenomen Deltawet bepaalde dat alle dijken in Nederland zouden verhoogd worden, dat alle zeearmen werden afgesloten en dat de staat alles zou betalen. In de toekomst zou niemand nog schrik hoeven te hebben voor een overstroming.

Het eerste wat men doet is het hinterland tussen *Rotterdam* en *Leiden* beschermen. Daartoe bouwt men te *Krimpen aan de Yssel* een stormvloedkering. Twee stalen schuiven van 80 meter lang en 11 meter hoog hangen elk aan twee torens. Bij een opkomende vloed worden ze in het water gelaten en houden zodoende het water tegen.
Men zal nu alle zeearmen afsluiten en de eilanden verbinden. Bij wijze van oefening beginnen de ingenieurs met de kleinste dammen.

Tussen Noord en Zuid-Beveland is er een gat van slechts 1 km breed: de *Zandkreek*. Vanop de oevers stort men richels steen en klei die met asfalt worden bedekt. Naarmate het gat dichtgaat wordt de stroming in 't midden sterker. Sleepboten brengen bij het keren van de getijden betonnen geprefabriceerde kisten van 12 meter lang en 6 meter hoog ter plaatse die ze op 1 rij in het gat plaatsen. De dam is dicht. In 1960 is de Zandkreekdam een feit.



Oosterscheldekering tijdens de stormsluiting van 27 februari 1990

Aan de andere kant van de Zandkreek is er het *Veerse Gat*, 2,5 km breed. Vanop de oevers van *Walcheren* en *Noord-Beveland* groeien de dammen naar elkaar toe. Als de opening nog 300 meter groot is wordt de stroming te sterk. Nabij *Veere* wordt op de oever een diepe put gegraven. Daarin worden betonnen kisten geprefabriceerd van 60 meter lang, 20 meter hoog en 20 meter breed. De kisten hebben open schuiven om water door te laten bij het zinken en voorlopig nog de getijden te laten doorstromen. Voor het vervoer per sleepboot zijn de openingen dicht met houten schotten. Als alle kisten klaar zijn wordt vanuit de *Zandkreek* een gat gegraven in de dijk, de put loopt vol water en de kisten drijven. Sleepboten trekken de kisten één voor één naar hun plaats. De houten schotten gaan eruit. De kisten zinken. Tijdens een stil moment slaan alle schuiven dicht en worden de kisten overspoten met zand en afgedekt met asfalt. 1961: De *Veerse Gatdam* is een feit en het rekreatiewater het *Veerse Meer* komt tot stand.

Stromingen verminderen

Om meer zeearmen van de Noordzee af te sluiten moeten eerst de stromingen omheen de eilanden verminderen. Daarom is het nodig eerst dammen te bouwen langs de binnenkanten van de zeearmen. De *Grevelingendam* is zo'n afsluiting. Van *Oude Tonge* tot *Bruinisse* is het 6 km. Drie stukken van de dam worden opgebouwd uit stenen, klei en asfalt. Op de zeebodem zijn twee diepe geulen. Eén gat wordt gedicht met kisten zoals dat gebeurde met de Veerse Gatdam. De diepste geul wordt volgestort met rotsblokken. Daarvoor wordt een kabelbaan gebouwd. Gondels met netten vol rotsblokken gaan op de juiste stortplaats open. Eens het gat gedicht, verdwijnt alles onder zand en asfalt. Op de dam wordt een autoweg aangelegd.
Het afsluiten van de *Volkerak* tussen *Overflakkee* en *Willemstad* is een ander paar mouwen. Hier moet men zorgen dat het water van de aanwezige rivieren (o.a. de *Waal*) naar zee kan stromen via de *Haringvliet*, dat opstuwende vloeden uit zee het binnenland niet

bereiken en dat de scheepvaart van *Maas en Waal* de havens van *Zeeland* en *België* nog kunnen aandoen. De Nederlandse ingenieurs vinden er iets op. Via een systeem van dammen, een brug, uitwateringssluizen en een scheepvaartsluis komt de *Volkerakdam* tot stand. Er bovenop komt een autoweg. In 't midden is een verkeersknooppunt (het *Hellegatsplein*) dat het verkeer vanuit *Zeeuws-Vlaanderen* en *België* naar de verschillende delen van *Nederland* dirigeert. Te veel water uit het binnenland kan ook via de *Nieuwe Waterweg* (*Rotterdam*) naar zee.

De *Haringvlietdam* komt tussen *Goeree* en *Voorne*, nabij *Hellevoetsluis*. Een reeks uitwateringssluizen of spuisluizen zorgen dat het water van de *Waal* verder in zee kan lopen. De te overspannen breedte is 4,5 km. De *Haringvlietsluizen* zelf zijn 1 km lang en hebben 17 openingen. Met stalen schuifdeuren kunnen ze worden afgesloten.

Sluizen kan je niet zo maar onder water bouwen. Een leeggepompte ringdijk zorgt voor een werkput van 1400 meter lang, 600 meter breed en 10 meter diep. Tweeëntwintig betonnen palen, sommigen wel 20 meter lang worden in de bodem geheid. Daarop komt een betonnen vloer en daarop wordt het komplex gebouwd. Dammen verbinden het sluizenkomplex met de oevers. Een scheepsvaartsluis biedt de vissers de kans vanop zee hun havens te bereiken en omgekeerd. Zelfs aan hun grondstof wordt gedacht. De dragers van het sluizenkomplex bevatten tunnels waardoorheen de vis vrij in en uit dan zwemmen. Het werk duurt 14 jaar en eindigd in 1971.

Intussen is men begonnen met het dichten van het *Brouwershavense Gat* 6,5 km breed en 30 meter diep. In 't midden zijn er zandbanken. De ingenieurs bouwen dammen van beide oevers weg en op de zandbanken. Een opening wordt gevuld met betonnen kisten en zand. De diepste geul wordt gedicht door het storten van zelfgemaakte betonblokken. De blokken zijn goedkoper dan de rotsblokken uit het buitenland. In 1972 is de *Brouwersdam* klaar. Het verkregen meer heet *Grevelingenmeer*. Het is afgesloten en het water wordt er brak. De natuur sterft af. Een later aangebrachte tunnel laat nu toch voldoende zeewater toe om het zout te houden zodat de rijke Noordzeebiotopen opnieuw kunnen ontwikkelen.

Kroon op het werk

Nu is men toe aan de laatste klus: het afsluiten van de *Oosterschelde* tussen *Noord-Beveland* en *Schouwen*. De zeearm is er 9 km breed. Er lopen drie geulen over de zeebodem, waarvan de diepste 40 meter diep is. Een sterke stroming zorgt voor bijkomende moeilijkheden. Er worden grote ijzeren buizen in de bodem geheid en met een kabelbaan zou men terug grote betonblokken op de zeebodem gooien.

Een gedeelte van de bevolking (ook vissers) protesteert. Een afgesloten *Oosterschelde* brengt brak water, de natuur sterft, vissen verdwijnen, vissers verliezen hun beroep en een hele mossel- en oesterkultuur behoort tot het verleden.

De regering geeft toe aan de protesten. Hoog gekwalificiëerde ingenieurs krijgen de opdracht de *Oosterschelde* af te sluiten op een voor iedereen aanvaardbare manier. Het zou een aaneenschakeling worden van vaste dammen en uitwateringssluizen. Zo kan steeds vers water uit de *Noordzee* in de *Oosterschelde* vloeien. Bij gevaar kan de vloed worden tegenhouden. Zo'n dam noemt een *stormvloedkering*. Voortbouwend op hun vroegere ervaring zetten de ingenieurs een nooit gezien projekt op papier.

In 't midden van de *Oosterschelde* ligt een zandbank: *Roggeplaat*. Op het westelijke deel ervan bouwt men een eiland: *Neeltje Jans*. Dit werkeiland wordt gebruikt als basis voor al de uit te voeren werken. Vanaf beide oevers en op de ondiepe plaatsen bouwen ze vaste dammen. In de soms 40 meter diepe geulen ontwerpt men de sluizen.

Om de konstruktie te dragen moet er een degelijke fundering worden geplaatst. Het speciaal ontworpen vaartuig, *'Mytilus'* (=mossel) verhardt met 4 trilnaalden de zeebodem. Stroken van telkens 6x25 meter met een laagdikte van 18 meter worden per keer verhard. Om de draagpijlers te kunnen plaatsen wordt de ondergrond na de verharding en verdichting weggebaggerd of bijgevuld. Na het baggeren wordt door de *'Cardium'* (=kokkel) een funderingsmat van 200x42 meter en 36 cm dikte op de zeebodem gelegd. De voegen tussen de matten worden volgestort met grind en zware stenen. Op de onderste mat legt de *'Cardium'* een kleinere funderingsmat van 60x29 meter en 36 cm dik. Op *Neeltje Jans* is een *mattenfabriek* gebouwd. Waar de matten niet helemaal horizontaal zijn kan nog een tegelmat worden geplaatst om de voorziene pijler 100 % horizontaal te plaatsen. De voegen tussen de hoofdmatten worden dan nog eens afgedicht met *grindwiepenmatten* door de speciaal ontworpen vaartuigen de *'Sepia'* (=inktvis) in kombinatie met de *'Donax'* (=weekdiertje) en de *'Macoma'* (=nonnetje).

Pijlers

Om de pijlers te bouwen wordt aan *Neeltje Jans* een ringdijk aangelegd met daarin een droge oppervlakte. De bodem bevindt zich op 15,2 meter onder het gemiddelde zeeniveau. De pijlers wegen ongeveer 18.000 ton en zijn 40 meter hoog (=flatgebouw van 7 verdiepingen). Als ze kunnen worden geplaatst wordt de dijk vanuit de *Oosterschelde* weggegraven. De werkput loopt onder water. Door het water ontstaat een opwaartse druk van 9.000 ton. Er is dus maar een hefvermogen van 10.000 ton. Het speciaal ontworpen hefschip *'Ostrea'* (=oester) kan de pijlers één voor één opheffen en naar hun plaats brengen.

De pijlers komen 30 meter diep en staan 45 meter uit elkaar. De holtes worden achteraf gevuld met zand.

Onderwaterdrempels

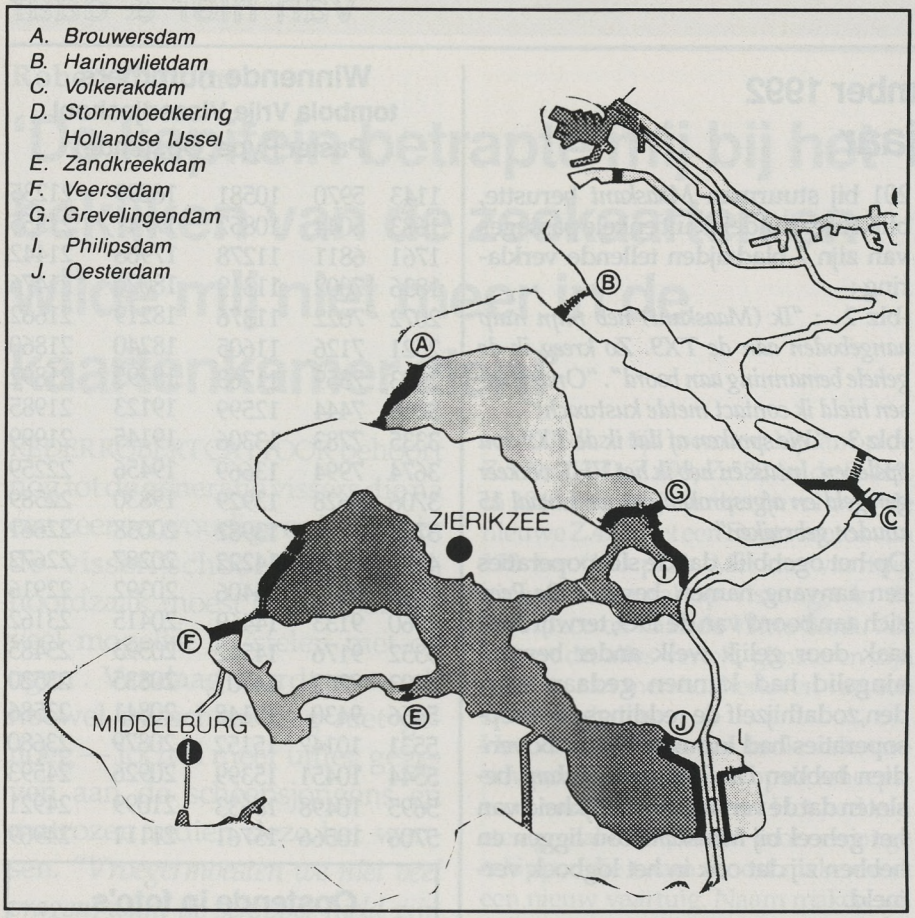
Nadat de pijlers geplaatst zijn, worden ze ingebed in een *onderwaterdrempel* van stortsteen. De stabiliteit van de pijler wordt daardoor verhoogd. Onderaan komen de keien. Naar boven toe worden de stenen groter opdat de zee er geen vat op zou krijgen. De bovenste laag wordt afgedekt met stenen van 6 tot 10 ton. Om de pijlers niet te beschadigen worden de stenen gestort vanop een ponton door een speciaal ontworpen kraan: de *toplaagstorter*. Op het werkeiland ligt voldoende reserve opgestapeld om regelmatig bij te storten. Een peilboot, duikers en onderwaterkamera's houden de toestand in de gaten.

Bovenbouw

De bovenbouw wordt als een mecano in elkaar gepast. Alle onderdelen zijn op voorhand gemaakt en passen minutieus in elkaar: *verkeerskokers, opzetstukken, dorpelbalken, bovenbalken, hydrolische installaties voor de schuifdeuren en de schuifdeuren* zelf.

Bij zacht weer staan de schuiven open en is er een normale eb en vloed in de Oosterschelde. Wanneer het NAP (*Normaal Amsterdams Peil*) met drie meter wordt overschreden wordt het gevaarlijk en sluiten de schuifdeuren. Een hoofdingenieur beslist daarover. Bij snelle en extreme verhogingen van het waterpeil sluiten de deuren automatisch. In 't totaal zijn er 62 schuiven. Alle genoemde elementen zijn geplaatst door de *Taklift 4* (een drijvende kraan van 1600 ton).

Na de afwerking van de *stormvloedkering* verhogen de stroomsnelheden langsheen de dam. Om de erosie van de ☞



zeebodem tegen te gaan komen aan weerszijden en over een breedte van 600 meter een bodembescherming met blokmatten, steenasfaltmatten, asfaltmastieklagen en tenslotte stortsteen om alles op zijn plaats te houden.
Om de 1.100 arbeiders dagelijks naar Neeltje Jans te laten komen wordt een hulpbrug gebouwd van drie km. Na de werken wordt hij terug verwijderd.
Aan de zuidkant van Neeltje Jans is een sluis die scheepvaart doorlaat met zowel aan de Noordzeezijde als aan de Oosterscheldezijde een haventje met remmende werking op het water. Om tijdens de bouw van het projekt alles van stroom te voorzien is een elektrische centrale gebouwd die een stad met 45.000 inwoners met elektriciteit kan voorzien. Om tijdens en na de bouw (onderhoud) alles onder water te kontroleren wordt een onderwatertank *'Portunus'* (=zwemkrab) ontwikkeld die met onderwaterkamera's alles bekijkt. De stormvloedkering wordt op 4 oktober 1986 in werking gesteld.

Onderhoud

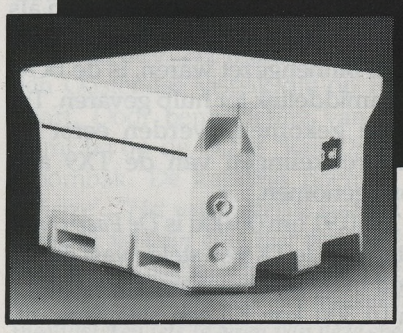
De stormvloedkering van de Oosterschelde is gebouwd om het 200 jaar uit te houden. In 2.186 zal Nederland klaarstaan met een nieuw projekt. Intussen vergt de dam wel enige onderhoud.
Elk jaar wordt de hele betonkonstruktie visueel geïnspekteerd en een vierde deel aan een minutieus onderzoek wordt blootgesteld. Na 4 jaar is men dus rond. Tot nog toe zijn de onvolkomenheden heel miniem. Ieder jaar onderzoeken specialisten de schuiven op de toestand vande konserveringsverf en de lasnaden. Om de 10 jaar worden ze herschilderd. Om de 30 jaar worden ze volledig kaal gevreten en van nieuwe konserveringslagen voorzien. De bodembescherming wordt 4 maal per jaar geïnspekteerd. Vooral de stroomgeulen Hammen, Schaar en Roompot worden gepeild en *gesonard*. Een aannemer herstelt met een steenstorter de schade van de stromingen aan de bodem. Per jaar wordt 5.000 ton steen bijgestort. Op *Neeltje Jans* ligt daarvoor 100.000 ton steen in voorraad. De technische aspekten van de sluizen worden volgens hun belangrijkheid om de 14 dagen, 3 of 4 maanden nagezien. Omdat het er fel kan waaien wordt het verkeer op de dam tijdens stormen aan banden gelegd. Op 26 januari 1990 mat men windsnelheden van 12 beaufort. De dam werd toen gesloten.
Sinds 1986 is de stormvloedkering wegens te hoge waterstanden reeds 11 keer gesloten.

Bezoek Neeltje Jans

De *stormvloedkering* is te bezoeken vanop het werkeiland. Een *all-in ticket* laat de bezoeker toe de 5 onderwerpen te bekijken. Een film toont de oorzaak en de ontwikkeling van het projekt. Een boottocht met de *'Christiaan B'* laat u het ganse projekt vanop de Oosterschelde in ogenschouw nemen. Met wat geluk zie je een peilboot en de boeienlegger in werking en vissende mosselkotters uit *Yerseke*. Bij laagwater heb je kans zeehonden te zien soezen op de *Roggeplaat*. De tentoonstelling *Marikultuur* wijdt u in de moderne kweekmethode van mosselen, oesters en kweekvis op zee. De historische, aardrijkskundige en bedrijfstentoonstellingen tonen de bezoeker in detail de opbouw van alle dammen en de gebruikte materialen en scheepsmodellen. Tenslotte kun je afdalen in het diepste binnenste van de *stormvloedkering* zelf.
Voorwaar een projekt dat je eens in je leven moet hebben gezien.
Houd er rekening mee dat het minstens 5 uur duurt om alles in je op te nemen. *Neeltje Jans* ligt 100 km van Oostende en is het hele jaar door toegankelijk (van 1 nov. tot 1 april gesloten op maandag en dinsdag). Toegang van 10 tot 17 uur.

Daniel Pots

DYNO STROMBERG



Holland Type, inhoud 660 liter. Universeel te gebruiken. Extra sterke bodemkonstruktie. Ook leverbaar met inhoud van 200 tot 1500 liter.

HHH
Haasnoot Handelsonderneming Holland
Hoefblad 85, 2231 WR Rijnsburg (NL).
Tel.: (31)1718-30663,
Autotel.: (31)6-52702424,
Fax: (31)1718-34809.

Onderzoeksraad van 9 december 1992

Laatste zitting van dit jaar

Er werden pleidooien gehouden door advokaat *Lombaert* voor de schippers van de Z.35 en Z.284. In beide gevallen werd de schuld niet betwist maar alleen strafvermindering gevraagd omdat het voor de reders, dixit de advokaat, al moeilijk genoeg is om schippers te vinden en omdat bedoelde schippers een goede staat van dienst kunnen voorleggen. De uitspraken volgen in 1993.

De Rijkskommissaris vorderde een vermaning voor schipper-eigenaar *Jan Desaever* van de N.590 *'Horizon'*, die op 7 maart 1992 met zijn vaartuig strandde ter hoogte van De Panne dit toen hij aan het vissen was bij het *"Potje"*.

Verder konden geen zaken in behandeling genomen worden alhoewel er acht op de agenda stonden. Geen enkele opgeroepene was aanwezig. De zitting werd besloten met de uitspraak betreffende de BOV 201 *'Adriana-Maria'*.

Brand

De Bou 201 was op 22.10.91 de visserij aan het bedrijven in visvak 408, toen omstreeks 21 uur over de radio vernomen werd dat de TX9 *'Deo Juventa'*, in brand stond op 3 mijl ten westen van de BOU 201.

Franky De Paep stond ingeschreven als schipper van de BOU 201. Nadat beide boelen binnengezet waren, is de BOU 201 onmiddellijk ter hulp gevaren. Ter plaatse gekomen, werden eerst de schipbreukelingen van de TX9 aan boord genomen.

Op 23.10.91 om 00.00u is *De Paep* overgestapt op de TX 9 en stelde vast dat de brand in de machinekamer woedde.

Om 01.30u kon hij een sleeptros uitbrengen en kon de TX9 naar Den Helder gesleept worden. Inmiddels kreeg men assistentie van de sleepboot *'Spolum'* die uiteindelijk omstreeks 11 uur de brandkon bedwingen. Om 23.00u kon de BOU 201 met zijn sleep de haven van Den Helder binnenvaren.

Gedurende al die tijd heeft *De Paep* het bevel over de BOU201 overgelaten aan stuurman *Willem Maaskant* van Nederlandse nationaliteit.

De Raad stelt vast dat door dit voorval aan het licht is gekomen dat *Franky De Paep* slechts bij naam schipper was van de BOU 201 en dat in werkelijkheid stuurman *Maaskant* het bevel voerde. Dat het werkelijke bevel over de BOU 201 bij stuurman *Maaskant* berustte, blijkt zeer duidelijk uit enkele passages van zijn 7 bladzijden tellende verklaring :

-blz 2 : *"Ik (Maaskant) heb mijn hulp aangeboden aan de TX9. Zo kreeg ik de gehele bemanning aan boord". "Ondertussen hield ik contact metde kustwacht".*

-blz 3 : *"We spraken af dat ik de TX9 zou opslepen. Intussen heb ik het VHF verkeer geregeld en afgesproken dat we kanaal 15 zouden gebruiken"*

Op het ogenblik dat de sleepoperaties een aanvang namen, bevond *De Paep* zich aan boord van de TX9, terwijl deze taak door gelijk welk ander bemanningslid had kunnen gedaan worden, zodathijzelf de reddings-en sleepsoperaties had kunnen leiden. Bovendien hebben *De Paep* en *Maaskant* besloten dat de verantwoordelijkheid van het geheel bij *Maaskant* zou liggen en hebben zij dat ook in het logboek vermeld.

Uit bovenstaande blijkt dus overduidelijk dat niet *De Paep* het bevel voerde, maar stuurman *Maaskant*. In hoofde van *Franky De Paep* is dat een inbreuk op art40 van het tucht -en strafwetboek en de gebruiken van goed zeemanschap. De Raad bestraft *Franky De Paep* met 1 maand schorsing

Robert Coelus

Op 2 december ll. overleed te Brugge **Roland Rau**, gewezen visgroothandelaar, echtgenoot van mevrouw Suzette Vyaene. De overledene werd geboren te Oostende op 30 juni 1926 en zijn asurne werd bijgezet op de begraafplaats 'Stuiverstraat' van dezelfde stad.

Winnende nummers
tombola Vrije Visserijschool
Paster Pype, Oostende

1143	5970	10581	16299	21235
1683	6044	10857	17747	21355
1761	6811	11278	17968	21442
1836	7002	11319	18020	21476
2072	7022	11376	18219	21662
2521	7126	11605	18240	21860
2993	7359	11763	18795	21892
3018	7444	12599	19123	21985
3335	7783	13306	19145	21999
3674	7994	13669	19456	22259
3706	8628	13929	19830	22589
3741	8774	13982	20038	22661
4339	9001	14222	20287	22672
4393	9033	14406	20392	22916
4760	9133	14469	20415	23162
5352	9176	14542	20593	23485
5402	9262	14701	20835	23520
5466	9430	15148	20841	23586
5531	10147	15152	20879	23680
5544	10451	15399	20926	24593
5695	10498	15633	21099	24921
5706	10566	15761	21111	24969

Oostende in foto's

Bij uitgeverij Manga verscheen van de hand van *Huguette VandenWeghe* het kijk-en leesboek *Als de tijd van toen* In dit werk schetst de auteur met heel wat fotomateriaal een beeld van het Oostende uit de vijftiger jaren. Het is een boek zonder wetenschappelijke allures maar aangenaam verteld door iemand die het als kind allemaal zag veranderen: de aanleg van de autosnelweg, de bouw van Kursaal, postgebouw, S.E.O., het feest- en kultuurpaleis, het slachthuis, de stedelijke vakschool. Nogal wat ruimte kreeg de S.E.O. toebedeeld met nostalgische, bijna vergeten, binnenzichten van diverse winkelpanden.

Als de tijd van toen is een 'blikopener' voor een toch vrij recent verleden. Meer dan één foto releveert op boeiende wijze een bijna vergeten decennium van een stad.

Marc Loy

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

Robert Cattoor:

'De kapitein betrapte mij bij het bekijken van de zeekaarten en wilde mij niet meer in de kaartenkamer zien!'

REDER ROBERT CATTOOR behoort nog tot de generatie vissers die na een zeer eenvoudige opleiding in de visserijschool het vak in hoofdzaak moest leren door zoveel mogelijk te 'stelen met de ogen'. Vandaag wordt er — alhoewel misschien nog niet genoeg — toch al meer uitleg gegeven aan de scheepsjongens en matrozen indien deze het wensen. *"Vroeger moesten we niet veel vragen, want de schipper hield zijn ervaringen voor zich zelf, pottenkijkers bleven best uit de buurt!'* Toch heeft Robert heel goede herinneringen aan schipper *Omer van Keestje (Vandierendonck)* en *Jef Rape (Vlietinck)*.

In 1943 behaalde Robert het brevet van leerling-schipper. Hij had het examen wel wat onderschat, want hij moest een tweede maal terug om zijn kennis te laten testen. *"Schrijf het maar"* zegt hij. *"De eerste maal had ik de peiling van de koppelkoers vergeten om te draaien en behield als uitkomst een verkeerde koers. De tweede maal waren het de stormseinen die voor moeilijkheden zorgden"*. Later bij het behalen van andere brevetten was hij steeds in één beurt geslaagd en werd hij meermaals voor zijn studieijver als voorbeeld gesteld. Zijn zonen die ook het zeevisserijonderwijs hebben gevolgd, hadden ook deze eigenschappen van hun vader meegekregen.

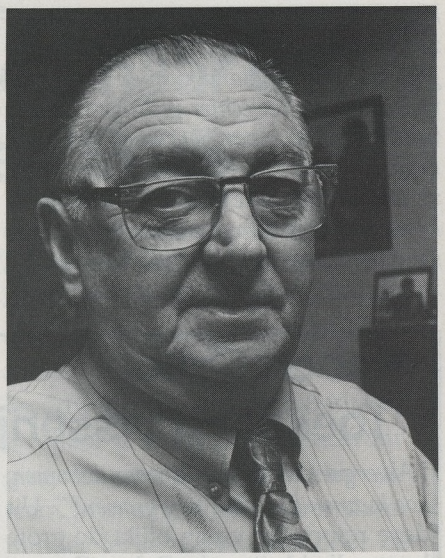
Vakmanschap is meesterschap

Als hij in 1948 het brevet van *schipper tweede klasse* behaald kan hij onmiddellijk als schipper gaan varen, nadat hij eerst een soort wachttijd had gekregen, omdat zijn schoonvader *Pierre De Meester* een nieuw vaartuig liet bouwen. In deze tijd monstert hij aan op de Z.199, Z.270, Z.498, Z.520 en de Z.413. In 1949 krijgt hij dan het bevel over de nieuwe Z.422 met een Deutz motor van 110 kw (150 pk). Met dat vaartuig gingen ze vooral op visvangst in de Noordzee en naar de Witte Bank. Als Robert dit alles vertelt, glinsteren zijn ogen en ziet men het herleven van een stukje verleden.

Het vaartuig was een brok vakmanschap, in hout gebouwd op de scheepswerf van *Leon De Graeve*. Het had een stevige stabiliteit, ideaal voor een jonge schipper die naam moest maken met een nieuw vaartuig. Naam maken wil zeggen, goede vangsten binnen brengen en het vaartuig voor averij of schade behoeden. Als jonge schipper dacht Robert alles te kunnen bedwingen, het moest al heel erg blazen om het vissen te stoppen. Toch had ook hij bange momenten. Ooit kreeg hij tijdens het vissen met slecht weder een zwieper van een golf die brak op het dek. Het glas van de vensters op de brug sloeg stuk en zijn gelaat kreeg daar de tekens van, maar hij was hard: wat kleefband op de wonden en door vissen.

In 1952 moet het vaartuig in herstelling en dat was de gelegenheid om mij te gaan voorbereiden op het behalen van het brevet *"schipper eerste klasse"*. De reden voor deze inspanning lag in het feit dat mijn schoonvader een vaartuig wilde kopen voor de visserij in IJsland en het brevet van schipper tweede klasse gaf niet de bevoegdheid voor.

"Direkteur Karel Ackx was blij eindelijk ook eens in zijn Vrije Visserijschool een schipper eerste klasse te kunnen voorbereiden. Het werd individueel onderricht, de direkteur en ik samen op de bank, dezelfde berekeningen makend en nadien vergeleken we wie juist was. Het werd een succes niet tegenstaande er gezegd werd dat "Dien van de vrije school, niet mocht slagen". Het was de periode van de onderlinge ongezonde naijver tussen de vrije- en rijksvisserijschool die in Heist abnormale proporties had aangenomen. Als ik dan het brevet behaalde, werd het een feest. Direkteur Ackx wist iets af van feesten en met de harmonie Sint-Cecilia ging men in Zeebrugge hulde brengen aan Robert Cattoor en zijn familie. Op dat zelfde examen in Oostende behalen Gerard van Fox (Vantorre) en Stien Rape (Augustinus Vlietinck) als leerlingen van de Rijksvisserijschool ook het brevet van schipper eerste klasse'.



Robert Cattoor: 'Als er geen takjes meer zijn aan de bomen, hoe kunnen ze dan nog groeien.' (foto gw)

IJslandvisserij

"Mijn schoonvader kocht de O.212 en maakte er de Z.212 "Annie - Margriet' van." De visserij op IJsland kende Robert niet en tijdens het vervangen van de motor in de Z.212 monstert hij aan op een Oostendse visbak die op IJsland vaart. Door bemiddeling van Menu komt hij op de O.298 *'Van Dijck'* een stoombak. De kapitein noemde *'De Scherpe'*. *"Het was hetzelfde systeem van leren, de kapitein ging niet veel vertellen, men moest waakzaam zijn en elke gelegenheid aangrijpen om door het meekijken en meeluisteren iets te leren van deze speciale visserij die lonend was. Ik was bevriend met de stuurman en die heeft mij genoeg geleerd, tot het moment dat de kapitein ons betrapte bij het bekijken van de zeekaarten en de visserijgebieden, het feest was over, hij wilde mij niet meer in de kaartenkamer zien. Ik had echter voldoende gehoord en gezien. Vooral de route naar de visgronden wilde ik zeer goed kennen.*

Mijn eerste reis met de Z.212 kon ik aldus gerust aanvatten, ik herinner mij alles zeer goed. Toch was er een handicap, want de zeekaarten van dit gebied die in Aberdeen besteld waren, had ik niet gekregen. Geen probleem wij zouden op de heenreis in Aberdeen binnenvaren en daar de kaarten ophalen, maar ze waren niet ter beschik- ☞

king. Wij waren nu echter zo ver, en wij zouden het wel redden. Ik had echter even goed in Newfoundland kunnen komen als in IJsland. Ik liet echter peilingen van de vaartuigen die er aan het vissen waren en kapiteins zoals Robert Rijckx en Free Walle vertelden mij over de radio dat ik in de goede koers zat. Het zijn mensen waarvoor ik steeds een diepe dankbaarheid heb gehad.
In de school had men ons de visserij op IJsland niet kunnen leren. Wij hadden geen instrumenten en de sextant die men ons ingedrild had heb ik nooit weten gebruiken. Om onze positie te bepalen deden wij 'consulpeilingen', dat was een systeem van punt- en streepsignalen die vanuit een vast station in Noorwegen en Schotland uitgezonden werden. Het werkte bij kalm weder vrij nauwkeurig. Later hebben we dan in het vaartuig een radar geplaatst die ons enorme diensten bewees. Het leren bedienen van dit toestel moest gebeuren door de inlichtingen en instruktie van de firma die hem plaatste. Het instruktieboek en vooral het veelvuldig gebruik waren de beste leermeesters, voeg daarbij de hulp van de markonist. De voortstuwing gebeurde door een motor van 275 kw (375 pk) en door het feit dat we vooral op de kreeften gingen vissen, was de kracht van die motor voldoende. Het was een gouden tijd, een aanvoer van vierhonderd bennen van 30 kg, elk vol met kreeften. Telkens een feest! De verkoop gebeurde in Oostende omdat er in Zeebrugge geen belangstelling van de kopers was voor dergelijke vangsten. Voeg bij deze kreeftenvangst ook nog 400 bennen vis en ge begrijpt waarom wij gelukking waren.
Wij hadden wel vijf dagen en zeven uur om te bekomen. Het was een aangename visserij, 's nachts lange slepen en in de winter korte dagen, daarentegen werd er in de zomer flink doorgetrokken omdat er korte nachten waren. Er werd gevist tot op ongeveer 300 meter diepte vooral in de diepten tussen de gletsjers. De netten konden daar praktisch geen schade oplopen en de vangst was bijna altijd geslaagd.
Ik heb meermaals schreeuwend van teleurstelling op de brug gestaan wanneer ik zag hoeveel vis er zat die we niet konden vangen omdat we ook tijd nodig hadden om de vis te gutten en weg te bergen in het visruim, op zulke momenten was de bemanning te weinig in aantal".

Robert Cattoor: 'Toekomst visserij is verontrustend!'

"Als er geen takjes meer zijn aan de bomen, hoe kunnen deze dan nog groeien?". Uit deze retorische vraag blijkt de grote bezorgdheid van reder Robert Cattoor voor de toekomst van de zeevisserij. De verlenging van de leerplicht tot 18 jaar moet de visserijsektor zorgen baren. In gesprekken met wijlen minister van onderwijs, *Daniël Coens* werd er dikwijls ten huize van Cattoor in de Genuastraat van gedachten gewisseld over de problemen die er zouden komen voor het beroep. *"Jonge mensen"*, zo weet Cattoor te vertellen, *"leren aan de wal vrij snel genieten van de mogelijkheden die vooral het uitgangsleven hen daar te bieden heeft. Wanneer ze zich niet direkt bij de visserij betrokken voelen, is de kans zeer groot, dat ze nooit voor dit beroep kiezen of het vrij snel de rug toekeren. Onze jongens moeten een goede opleiding krijgen want de huidige vaartuigen vragen specialisten. Het moeten mensen zijn die naast de liefde voor de visserij ook technische kennis hebben om de moderne toestellen en installaties te gebruiken."*
Robert is zich zeer goed bewust van het nut, ja zelfs de noodzaak van een degelijke opleiding, maar voor alles moet de visserij leefbaar blijven! En de verlenging van de leerplicht is daarmee niet noodzakelijk in overeenstemming.

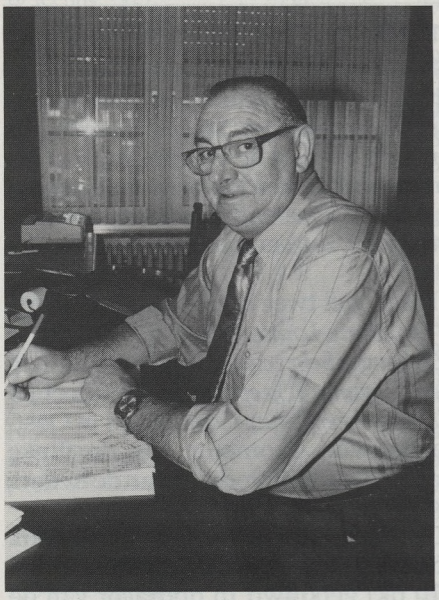
Robert Cattoor, zoon van "Duim Cattoor" werd geboren in 1927 in de Steenstraat te Heist als zoon van Desire Cattoor en Aline Ameye. Zijn grootouders waren Jacobus Cattoor en Mathilde Savels. Het was een vissersfamilie die geen lapnaam nodig had, omdat de familie Cattoor één struik vormde. Overgrootvader had in de Mouffe een touwslagerij en grootvader en vader waren aktief in de visserij.

Hard en taai

"Ik was niet de gemakkelijkste en dat komt ook wel door mijn hard karakter, het gemis van mijn moeder, die ik nooit gekend heb, heeft wel sporen nagelaten" aldus Robert. De kinderen Robert, Stella en Laura werden opgevoed bij familieleden en Robert trof het want zijn peter Frans Cattoor hield van kinderen. Wanneer hij elf jaar is ruilt hij de Heistse gemeenteschool voor de Ibisschool in Bredene. Deze school roept herinneringen op aan *"Veel honger en militaire discipline"*. Hoe men toen kinderen van 12 jaar met een geweer liet marcheren, oefeningen doen en er straffen mee oplegde blijft voor Robert nu nog altijd een vraag waar niemand ooit een zinnig antwoord op gegeven heeft.
"Wij moesten door de stad marcheren met de 'getten' rond de enkels en de bajonet op het geweer". Onrechtvaardig vond hij de klasstraffen. Men koos er feitelijk voor de gemakkelijkste oplossing. Het gevoel van ook eens gelijk te krijgen heeft er nooit bestaan. Toen de oorlog begon, kon Robert terug naar de gemeenteschool van Heist om er het halve achtste studiejaar bij meester *Albert Meseure* te volgen. De visserij was toen reeds in zijn bloed binnen gekropen en tijdens de avondschool in de Vrije Visserijschool kon men van 18 tot 20 uur bij *Pietje* en *Fryns (Vantorre)* wat leren van het kompas, over variatie en deviatie. Het was een onderwijs dat stoelde op herhaling en nog eens herhaling.
In februari 1942 monstert hij voor de eerste maal aan op de Z.61. Het was een vaartuigje van 17 meter lengte met een industriemotor van 45 kw (60 pk). Het was het begin van een loopbaan die zou eindigen na 35 jaren aktieve visserij. (dh)

Reder

In 1957 neemt Robert de helft van het vaartuig over en wordt reder. *"Ik was een harde schipper, maar kon na het werk ook de boog ontspannen voor de bemanning en mijzelf. Getuige daarvan zijn de bemanningen die lange tijd bij mij bleven varen. Wij wisten dat hard werken ook veel opbracht.*
Het is ook een feit dat een bemanning die voelt dat een schipper zijn taak aankan en goede vangsten maakt, meer kan verdragen. In 1964 ga ik samen met mijn schoonvader de Z.418 'Atlas' laten bouwen. Mijn schoonvader heeft echter nooit de tewaterlating kunnen meemaken, hij is gestorven tijdens de bouw en ineens stond ik er alleen voor."
Het werd moeilijk twee vaartuigen in beheer te hebben en Robert besluit om thuis te blijven. Maar het bloed kruipt tot in de toppen van de vingers en tenen en hij verkoopt de Z.212 en gaat terug met de Z.418 in zee naar IJsland en de Noordzee. In dat nieuwe vaartuig staat een Bolnesmotor van 370 kw (500 pk) met genoeg kracht om de reis naar IJs- ☞



Robert Cattoor: 'Verbetenheid om goed te willen doen, zich willen bewijzen, daar gaat het in de visserij om!' (foto gw)

land in vier dagen en vier uur te nemen zodat er twee dagen langer kan gevist worden in vergelijking met de Z.212.

Heistenaars

Robert heeft het experiment om *Heistenaars* op te nemen in de bemanning slechts éénmaal gewaagd. *"Zij waren niet happig op de IJslandvaart omdat ze deze visserij niet goed kenden. Anderzijds aanvaarden ze ook moeilijk dat de taken aan boord van een IJslandvaartuig vastlagen en gerespekteerd moesten worden. Men had een kapitein, een kok, een stuurman, een machinist... terwijl in de Zeebrugse visserij in feite iedereen aan boord op dek hielp. Ik was meer geïntegreerd in de Oostendse visserij en als ik thuis was en dan bij gelegenheid naar de visserscafés ging in mijn kostuum, liet men te Zeebrugge duidelijk voelen dat ik niet bij hun visserij behoorde. Nu, er bleven ook genoeg mensen over die mij begrepen en wisten dat er heel hard moest gewerkt worden aan boord van een IJslandvaarder. Aan boord respekteerde men ieder zijn taak, men kende zijn plaats. Mijn generatie vergeet ook niet dat ik tot mijn vijftigste jaar gevaren heb. De Atlas kreeg dan een ombouw naar de boomkorrenvisserij (bokken) en nu moest er heel voorzichtig en veilig gevist worden, want het vaartuig kon snel zijn stabiliteit verliezen, vooral bij het ophalen van de netten."* Het was voor Robert, de specialist van de IJslandvaart en steeds bereid iets bij te leren, een nieuwe ervaring, waarbij hij de knepen van het vak al vlug onder de knie had. (dh)

Van vader Robert naar de zonen Freddy en Eddy

In 1976 koopt de rederij "Atlas" over de grens in Katwijk (Nederland) een vaartuig dat slechts zeven maanden oud is, het wordt de Z.105 "Atlas". Zoon Freddy neemt de taak van schipper op zich en zoon Eddy wordt werktuigkundige aan boord. Het wordt een duo dat in de visserij bekendheid zal krijgen omwille van de beroepsvlijt en -kennis, maar vooral de karaktertrek van vader Robert: *"verbetenheid om het goed te willen doen, zich willen bewijzen"* is ook duidelijk bij de zonen aanwezig.

In 1987 komt dan een totaal nieuwe Z.105 "Atlas" van de scheepswerf De Graeve het water in geschoven. Het is een boot die geschiedenis zal maken in de Zeebrugse visserij, omdat hij tijdens de bouw van nummer, kleur en eigenaar veranderde, maar uiteindelijk terug kwam bij de rederij die de opdracht had gegeven.

In 1988 komt de eurokotter Z.34 in de vaart met Eddy als mede-eigenaar.

In 1983 is er uit Lowestoft (Engeland) een oproep om in Aberdeen de vis te verkopen. Het is de periode dat de brandstofprijs de rendabiliteit van de vaartuigen sterk naar beneden drukt. Twintig Belgische vaartuigen reageren op deze oproep en ook Robert en zijn vaartuig besluiten Aberdeen als tweede thuishaven te nemen. Van daaruit is men in vier uur vaart immers op de Aberdeen- en Montrosebaken, daar waar men vanuit Zeebrugge om deze banken te bereiken 36 uur vaart nodig heeft. Men doet zo 140.000 frank profijt per reis. De bemanning van de Z.105 wordt uitgebreid tot 8 personen, daarvan zijn er steeds twee voor een week met vakantie, er ontstaat een pendeldienst tussen Aberdeen en Zeebrugge. Het vaartuig is door deze regeling voordurend in de vaart. De opbrengsten zijn zeer goed en men breekt het rekord van de hoogste opbrengst in de vissershaven van Aberdeen met een bedrag van 3.412.990 frank. Het experiment is geslaagd, maar zelfs een rekordopbrengst kon de bemanning waaronder de twee zonen Freddy en Eddy niet doen besluiten om door te zetten. Het 'thuisfront' ging niet meer akkoord met het systeem. Men moest ook ervaren dat er minder te verdienen viel door de dalende prijzen en dat de mogelijkheden om het vaartuig te herstellen of te onderhoudener er te beperkt waren. Het experiment Aberdeen werd afgesloten.

In 1990 ziet de toekomst voor de eurokotters er ook niet zo goed uit en men verkoopt de Z.34.

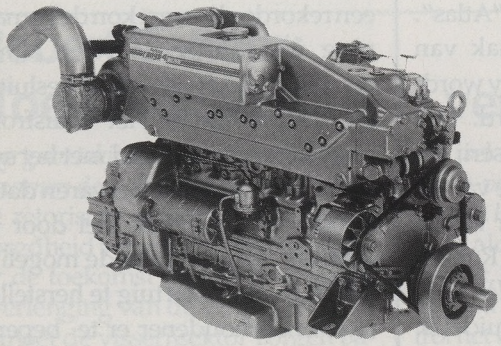
Koning Boudewijn

Een diepe indruk heeft Robert overgehouden van zijn ontmoeting met Koning Boudewijn. *"Een charmante man"* zegt Robert. *"Toen ik de Koning in Nieuwpoort eens mocht begroeten in mijn funktie als ondervoorzitter van de rederscentrale. Ik toonde hem een foto van zijn bezoek aan de Ibisschool. Hij moet toen ongeveer 7 jaar geweest zijn. Ik moest toen een demonstratie geven hoe we in onze hangmat moesten kruipen. Hij vroeg me toen of we 's nachts met onze klederen en schoenen in de hangmat bleven liggen. Hij was aangenaam verrast, want dat fotootje had hij nooit gezien".*

Nu doet Robert nog de verzorging van het vaartuig als het in de haven ligt. Er is meer te doen dan vroeger. De papierenwinkel van de reder stijgt voortdurend, vooral de quotaregeling, de vaartdagen, de zones waar er wel niet mag gevist worden... moet men van nabij volgen om 'buiten de boetes te blijven'. Toch begint hij ook te ervaren dat er dagen zijn waar de visserij bij hem naar naar het achterplan verhuist... Maar loslaten is er nog niet bij. (dh)

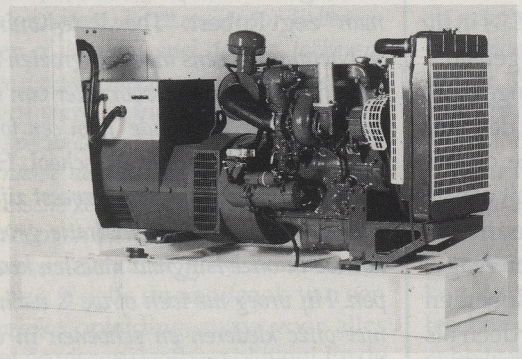
Perkins

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

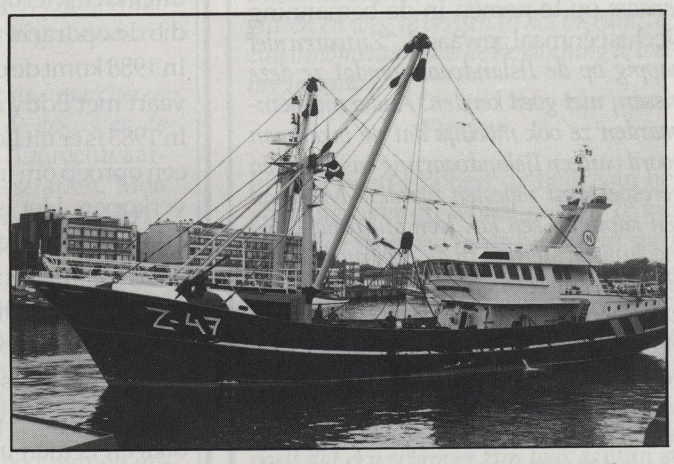
Slechts twee nieuwe vaartuigen in 1992

1992 WAS EEN slecht jaar voor de bouw van vissersvaartuigen. De Oostendse *Scheepswerven Seghers* dankte alle personeelsleden af en ging over tot de vereffening van het bedrijf. Bij gebrek aan vooruitzichten kwam het niet tot een overname. Ook de andere Oostendse scheepsbouwer, *Industrielle des Pêcheries* (IdP), zag een jaar voorbijgaan zonder nieuwbouw.

De Zeebrugse vloot kreeg wel twee nieuwe vervangingsvaartuigen. De Z.47 *De Marie-Louise* (38,31 m., 720 pk) is een produkt van de *Zeebrugse Scheepswerven NV*, in samenwerking met de de *West-Vlaamse Scheepswerven* (een dochter van de holding *Belgische Scheepsbouw Combinatie*) in Oostkamp dat het casco bouwde. Promotor van de flinke boomkorteiler was Paul Neyts, zaakvoerder van de Rederij Saturnus BVBA uit Knokke-Heist.

Ook de *Scheepswerf De Graeve* uit Zeebrugge viel niet stil. Onder leiding van Roger De Graeve werd de nieuwe Z.121 *Deborah* (37,87 m., 810 pk) gebouwd in opdracht van de BVBA Rederij Seabird, eveneens uit Knokke-Heist en geleid door reder-schipper Urbain Wintein.

De voorbije tien jaar liepen 71 nieuwe vaartuigen van stapel. Dat komt neer op een derde van het aantal vaartuigen met een totaal vermogen van 49.183 pk. De (vernieuw)bouw heeft de kapaciteit van de vloot aanzienlijk aangedikt. Op 1 januari 1983 bedroeg het totale motorvermogen van de zeevisserijvloot 90.403 pk, een vermogen dat op 1 januari 1992 reeds 108.446 pk vertegenwoordigde (+ 20 procent). Volgens de visie van de Europese Kommissie moeten we die inspanningen nu bekopen met een drastische afbouw van de vloot. (gw)



De nieuwe boomkortreiler Z.47 De Marie-Louise, ruim 38 meter, klaar voor de proefvaart in juni 1992. (Foto gw)

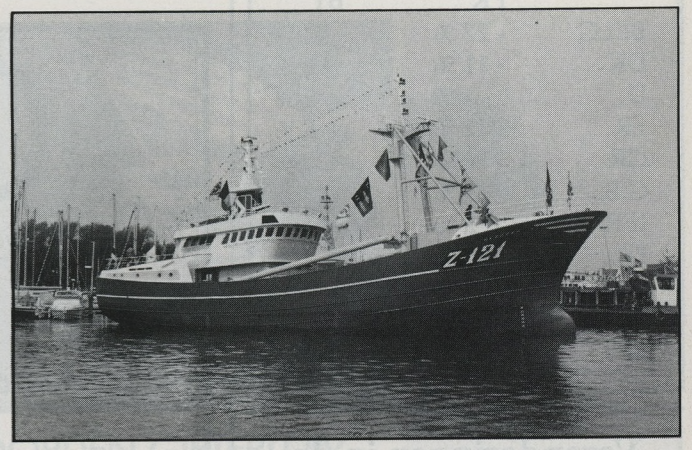
1983 - 1992: 71 nieuwe vaartuigen

De voorbije tien jaar liepen 71 nieuwe Belgische vaartuigen van stapel. Dat komt neer op een derde van het aantal vaartuigen of 49.183 PK. (36.172) (B staat voor 'bokken', Pl voor 'planken'.

1992 (2):	**BT**	**KW**	**PK**	
Z.47	387	530	720	B
Z.121	385	596	810	B
		1.126	1.530	
1991 (7):				
Z.162	386	662	900	B

☛

BOU.201	156	220	299	B
Z.98	273	596	810	B
O.229	126	291	396	B
B.601	84	221	300	B
Z.99	462	880	1.196	B
Z.186	333	795	1.080	B
		3.665	4.981	
1990 (2):				
Z.200	249	550	748	B
Z.321	462	880	1.196	B
		1.430	1.944	
1989 (7)				
O.187	109	211	287	B
O.349	68	221	300	Pl
Z.510	273	883	1.200	B
Z.571	372	882	1.200	B
N.73	64	220	299	B
BOU.319	469	882	1.200	B
K.13	94	218	296	B
		3.517	4.782	
1988 (9):				
O.154	207	518	705	Pl
Z.34	68	221	300	B
Z.60	317	882	1.200	B
Z.243	317	880	1.197	B
Z.470	81	221	300	B
Z.501	98	221	300	B
Z.548	81	221	300	B
Z.568	98	221	300	B
Z.596	366	880	1.197	B
		4.265	5.799	
1987 (9):				
O.64	24	110	150	B
O.82	31	138	188	St
O.87	68	220	299	B
O.316	336	588	799	Pl
Z.63	68	220	299	B
Z.85	81	221	300	B
Z.86	31	143	195	B
Z.105	317	880	1.197	B
N.95	18	471	640	St
		2.991	4.067	
1986 (14):				
Z.37	69	220	299	B
Z.38	69	220	299	B
Z.69	273	882	1.200	B
Z.70	70	221	300	B
Z.79	70	221	300	B
Z.93	67	220	299	B
Z.96	366	880	1.197	B
Z.97	273	882	1.200	B
N.57	66	219	297	B
N.58	66	221	300	B
N.73	22	110	150	Pl
N.75	66	219	297	B
N.350	61	192	260	B
B.65	69	221	300	B
		4.928	6.698	
1985 (9):				
O.124	259	882	1.200	B
O.333	329	875	1.190	B
Z.54	328	880	1.197	B
Z.59	273	882	1.200	B
Z.66	224	662	900	B
Z.76	273	882	1.200	B
Z.91	274	882	1.200	B
Z.122	67	220	299	B
Z.207	69	221	300	B
		6.386	8.686	
1984 (7):				
O.137	247	750	1.020	B
Z.67	274	882	1.200	B
Z.78	274	904	1.230	B
Z.80	67	199	270	B
Z.121	222	662	900	B
N.49	24	143	195	B
N.52	93	221	300	B
		3.761	5.115	
1983 (5):				
O.51	198	662	900	B
Z.46	256	882	1.200	B
Z.48	247	795	1.081	B
Z.90	274	882	1.200	B
Z.185	297	882	1.200	B
		4.103	5.581	
TOT		**36.172**	**49.183**	



De Z.121 Deborah, bijna 38 meter, na de tewaterlating in Zeebrugge op 5 mei 1992. (Foto gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

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

Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B - 8400 Oostende
Tel.: 059 /32 28 25
Fax: 059 / 33 01 48

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

— Erkend servicestation —

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

Hoeveel vermogen en tonnemaat wegwerken tegen 1996?

Om de doelstellingen van het Europese meerjarig oriëntatieplan 1992-1996 te bereiken moeten de lidstaten nog heel wat vermogen en tonnemaat wegwerken. Griekenland moet procentueel het meest pk's wegsaneren. Ook België, Nederland en Groot-Brittannië zitten volgens de EG-norm met een veel te groot motorvermogen. Wat de tonnage betreft staat ons land er volgens de EG nog slechter voor. Griekenland en Groot-Brittannië moeten eveneens nog heel wat brutoton zien kwijt te geraken tegen 31 december 1996, terwijl Nederland nu al goed zit. Slecht één EG-lidstaat, met name Ierland, mag zijn vissersvloot lichtjes laten groeien. Spanje, met de grootste vloot, staat er ook redelijk goed voor. Maar net als de Nederlanders laten zij dan ook een gedeelte van hun vloot onder de Britse vlag vissen.

	PK	BT
BELG	- 27 %	- 34 %
DK	- 11 %	- 6 %
D	- 4 %	- 5 %
FR	- 12 %	- 8 %
GR	- 34 %	- 25 %
G.B.	- 19 %	- 19 %
IER.	+ 3 %	+ 1 %
IT	- 5 %	- 7 %
NL	- 22 %	0 %
P	- 2 %	- 2 %
SP	- 5 %	- 4 %

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

NOVEMBER 1992

Vermindering van PK:

¤ O.369 KONINGIN DER ENGELEN, eigendom Verleene Lucien, Klemskerkestraat 6, 8450 Bredene
Motor 300 pk - 221 kW
Zeebrief: 12.11.92

Inbouw nieuwe motor:

¤ O.211 CHRISTOPH, eigendom BVBA Cristoph, Taboralaan 214 B, 8400 Oostende
Motor Scania, 215 pk - 158 kW, bouwjaar 1992
Zeebrief: 20.11.92

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 3234 91 - Fax 059 / 33 05 50
Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45
Ploegbazen - sorteerders:
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.

40 40

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

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

Nieuwe reeks goedgekeurde beëindigingspremies

De tweede reeks aanvragen voor dit jaar voor het bekomen van de beëindigingspremie is afgehandeld. De betrokken rederijen werden onlangs op de hoogte gebracht dat hun aanvraag aan de voorwaarden voldoet. Het gaat over zestien vaartuigen, waaronder geen enkele grote boomkortreiler. De lijst van goedgekeurde aanvragen omvat volgende vaartuigen:

N.40	Ravelingen	1973	P	375 pk	O.309	J. Van Maerlant	1965	P	300 pk
N.45	Herakles	1961	P	540 pk	Z.484	Fox	1966	B	300 pk
O.127	Okeanos	1968	B	480 pk	Z.502	Regine	1967	P	300 pk
O.135	Maria Duyne	1970	P	375 pk	O.520	Manuela	1964	B	175 pk
O.142	Hermes	1957	B	260 pk	N.590	Horizon	1961	B	145 pk
Z.189	Shamrock	1966	B	420 pk	N.708	Ruytingen	1969	P	375 pk
O.216	Henri-Jeanine	1961	P	750 pk	N.709	Mardyck	1969	P	375 pk
O.275	Deo Volente	1964	P	330 pk	N.752	Ter Yde	1971	P	375 pk

Dit betekent echter niet dat al die vaartuigen uit de aktieve visserij verdwijnen. Dat is alvast niet het geval voor de N.45 en O.127 die onlangs van eigenaar veranderden en respektievelijk als Z.45 en Z.127 behouden blijven. Ook de eigenaar van de ijslander O.216 wenst zijn vaartuig nog niet uit de vaart te nemen. Dat zou ook het geval zijn voor de Z.484 en wellicht zitten er in de lijst nog enkele enkele rederijen die alsnog afzien van de beëindigingsregeling. Het ziet er echter naar uit dat het merendeel van de goedgekeurde aanvragen ook effektief zullen worden uitgevoerd. (gw)

Aktiviteitenkalender voor vissers & ander zeevarend volk

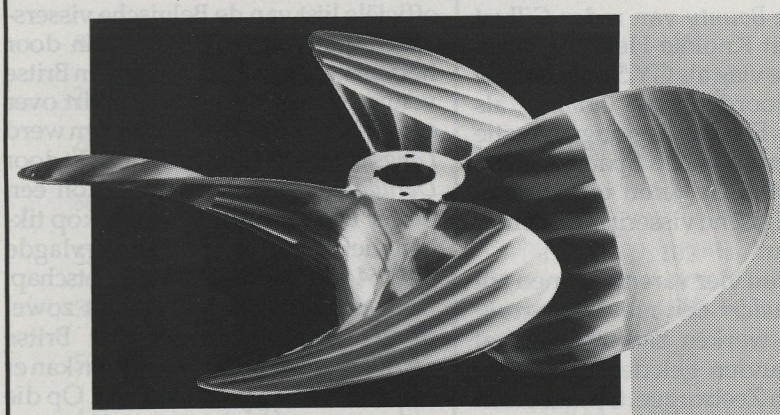
Januari 1993

2	Braden van sprot en verbranding kerstbomen op de Zeedijk in Nieuwpoort-Bad (17 uur)
10-18	"Sea Side Show '93", Media Center, Oostende
16	19,15 uur, Feestplein Bredene. Kerstboomverbranding en sprotjesavond.
19-21	"Seafood Europe" in Amsterdam (RAI-center)
23-31	"Boot '93", internationale watersportbeurs in Düsseldorf (Duitsl.)

Februari

7-11	"Tecnik'Hotel '93", horecavakbeurs in het Media Center, Oostende
13	3de ledenfeest "Vriendenkring van het Noordzee-aquarium Oostende"
13-21	"Euronautics", Flanders Expo Boat Show in Flanders Expo te Gent

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



VAN VOORDEN GIETERIJ BV
SCHEEPSSCHROEVEN – STRAALBUIZEN
INDUSTRIEEL GIETWERK – MACHINEFABRIEK
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

VAN VOORDEN REPARATIE BV
SCHEEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL – WERKENDAM – ALBLASSERDAM – BOLNES – IJMUIDEN – LEMMER – DELFZIJL – RUPELMONDE (BELGIE) – GUSTAVSBURG (DUITSLAND)
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

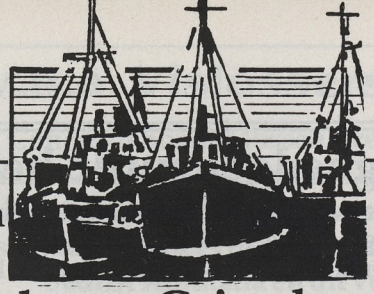
PROMAC BV
HYDRAULISCHE STUURMACHINES – ROEREN – WATERJETS
VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN – BOEGSCHROEVEN
KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJSINSTALLATIES
WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES
Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

HODI-ZALTBOMMEL BV
STRAALBUIZEN
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

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

VAN VOORDEN GROEP

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



Nederland en Spanje achterna

Z.54 De Bounty vervlagd naar Grimsby

De Z.54 De Bounty naar Engeland vervlagd tot GY.54 The Bounty. (Foto gw)

De Z.54 *De Bounty* van reder *Gilbert Derudder* uit Knokke-Heist vaart nu onder Britse vlag als GY.54 *The Bounty* met het Noordengelse *Grimsby* als thuishaven. Een vervlaggingsoperatie zolas Nederlandse en Spaanse rederijen al tientallen keren uitvoerden. Voor de Belgische visserij is dit echter een primeur.

Als vader van vier varende zonen wil *Gilbert Derudder* een nieuw vaartuig leggen. De werken zijn trouwens al enkele maanden geleden gestart bij *De Graeve* in Zeebrugge. Omdat enkel nog vervangingsnieuwbouw met inlevering van tien procent motorvermogen toegelaten is moest de "oude" Z.54 (bouwjaar 1985, 1.197 pk) van de officiële lijst van de Belgische visserschepen verdwijnen. Dit kon door het vaartuig te verkopen aan een Britse vennootschap die op haar beurt over een vislicentie beschikt. Daarom werd *Longsand ltd of Grimsby* opgericht door *Derudder*. De onderneming kon een ouder Engels vaartuig op de kop tikken, liet het schrappen en vervlagde de Z.54 naar de Engelse vennootschap. Door deze operatie verdwijnt zowel in het Belgische als in het Britse scheepsregister een vaartuig en kan er een ander in de plaats komen. Op die manier werden reeds tientallen Nederlandse en Spaanse vaartuigen naar Groot-Brittannië overgeheveld, echter zeer tot ongenoegen van de Britse overheid en vissers.

Veroordeeld

Enkele jaren geleden dokterden de Britten een wet uit om de buitenlandse invasie af te remmen. De *Merchant Shipping Act* uit 1988 moest een einde maken aan het vervlaggen van Nederlandse en Spaanse vaartuigen die op Britse kwota visten. De visserijwet legde de rederijen verregaande beperkingen op voor inschrijving van vervlagde vaartuigen in het Britse scheepvaartregister. De Europese Kommissie was het met die opvatting niet eens en opende een inbreukprocedure omdat zij de wet in strijd achtte met het *Verdrag van Rome*. Onder meer omwille van de beperkende voorwaarden inzake nationaliteit van de eigenaars en zaakvoerders van de vennootschappen en de verplichting om in Britse havens te verkopen. Het Europees Gerechtshof in Luxemburg maakte brandhout van de *Merchant Shipping Act*. Volgens het hof kunnen Europese rederijen hun vaartuigen in elke lidstaat registreren van zodra er een ekonomisch verband is tussen het schip en het land van registratie.

Spaanse rederijen die *joint ventures* aangingen met Britse ondernemingen, maar uiteindelijk niet op Britse kwota mochten vissen, dienden onmiddellijk een reeks schadeclaims in. Na de uitspraak van het Europees Gerechtshof stond de deur wijd open voor Spaanse en Nederlandse rederijen die hun vaartuigen onder Britse vlag wilden brengen om volledig legaal op Britse kwota te vissen.

Ook de Belgische vloot telt verschillende vaartuigen (vennootschappen) waar Nederlands kapitaal achter zit en die uit onze kwota-pot eten. Gilbert Derudder doet dan ook maar na wat anderen hem al lang voordeden. (gw)

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

★ 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

De visbedrijven in de 'Top 5.000'

In de "Top 5.000" van de grootste ondernemingen in België, opgemaakt door het financieel magazine *"Trends"*, staat het eerste Belgische visverwerkende bedrijf op 754ste plaats met een jaaromzet die beneden de twee miljard ligt. Twee jaar geleden *("Top 5.000" 1989)* was het Oostendse bedrijf *Morubel* (toen nog *Campbell Seafoods*) opgeklommen tot de 696ste plaats met een jaaromzet van 2,1 miljard. In het (onvolledige) boekjaar 1990 werd de kaap van twee miljard evenmin overschreden. Eind 1990 werd *Morubel* opgenomen in *The Albert Fisher Group*. Voor het tweede jaar op rij voert het Brugse *Pieters Visbedrijf* de rangschikking aan. De aktiviteiten van beide visverwerkende bedrijven die de lijst aanvoeren liggen ver uit elkaar. De groep *Pieters* is nog een bedrijf dat op grote schaal met verse vis werkt. *Morubel* daarentegen is geëvolueerd tot een diepvriesbedrijf dat zijn grondstoffen nagenoeg volledig in het buitenland aankoopt. De overige visverwerkende bedrijven uit de *"Top 5.000"* (in de lijst zijn 5.643 bedrijven opgenomen) situeren zich volledig in de KMO-zone. In de rangschikking wordt geen onderscheid gemaakt tussen visverwerkende bedrijven, kwekerijen, diepvriesproducenten of handelsondernemingen die zich met import en export van visserijprodukten inlaten.

Wie de nieuwe cijfers met de gegevens van de voorbije jaren wil vergelijken moet HVB nummer 12 van 6 december 1991 (*"Top 5.000"* van 1990) en HVB van 7 december 1990 (*"Top 5.000"* van 1989) ter hand nemen. (gw)

NAAM EN PLAATS BEDRIJF (1)	PLAATS IN TOP 5.000 (2)	OMZET IN MILJ. FRANK (3)	NETTO WINST/ VERLIES (4)	PLAATS OP BASIS TOEG. W. (5)	TOEG. WAARDE MILJ. FR. (6)	AANTAL WERK-NEMERS (7)
1. PIETERS VISBEDRIJF (Brugge)	754	2.197	+ 10,34	2	354,76	176
2. ZEEBRUGSE VISVEILING [8] (Zeebrugge)	801	2.074	+ 3,81	-	149,50	91
3. MORUBEL (Oostende)	1.043	1.596	+ 23,45	1	373,79	110
4. DE BACQUER [9] (Brussel-Ternat)	-	-	-	-	-	-
5. HUYSSEUNE R. (Zeebrugge)	2.007	827	+ 2,09	3	121,59	89
6. VAN DEN ABEELE (Brugge)	2.080	796	- 31,67	6	99,63	92
7. HOTTLET PIERRE (Kontich)	2.367	695	+ 2,38	7	61,98	6
8. GABRIEL (Bellevaux)	2.642	566	- 24,82	5	100,12	47
9. UNITED FOODS (Bredene)	2.778	578	- 46,80	4	117,70	102
10. VANDERMAESEN (Lummen)	3.077	517	+ 0,77	9	38,28	27
11. CHRISTIAENS (Knokke-Heist)	3.170	502	+ 1,08	8	51,44	38
12. FOCO (Antwerpen)	3.684	427	+ 1,74	12	29,64	4
13. GADUS (Nieuwpoort)	4.036	385	+ 1,42	10	32,66	17
14. LEVECKE (Oostende)	4.469	342	+ 1,01	13	26,01	15
15.PROMARITIMES (Melsbroek)	5.209	284	+ 2,84	15	19,60	15
16. ALL FREEZ (Maasmechelen)	5.267	281	+ 0,62	11	31,29	26
17. DE JAGER (Antwerpen)	5.427	271	+ 1,08	14	19,72	9

(1) Naam van de onderneming en vestigingsplaats van het bedrijf.
(2) Plaats in de "Top 5.000" volgens omzetcijfer in miljoen frank.
(3) Omzetcijfer 1991 in miljoen frank.
(4) Winst (+) of verlies (-) tijdens het boekjaar.
(5) Plaats in de randschikking op basis van de toegevoegde waarde.
(6) Toegevoegde waarde (som van de personeelskosten, afschrijvingen, financiële lasten, winst, belastingen en taksen) in miljoen frank.
(7) Aantal werknemers.
(8) De Zeebrugse Visveiling hoort eigenlijk niet thuis in de opsomming van de visverwerkende bedrijven. Maar aangezien het om een privébedrijf gaat dat zich volledig in de vissektor situeert is het wellicht nuttig om die gegevens in de tabel op te nemen.
(9) De samenstellers beschikten niet over de nodige gegevens van dit bedrijf. In het overzicht van 1990 stond De Bacquer op de 1.276ste plaats met een omzet van 1.258 miljoen frank en een toegvoegde waarde van 147 miljoen frank. We nemen aan dat de resultaten vorig jaar ongeveer van dezelfde orde waren.

Een baard van achttien dagen (10)

In den Zoeten Inval

Het heele kamp drong om
de tent te hoop.
"Vormen", M. Nijhoff

NIETS IS ZO betrekkelijk als het begrip eenzaamheid. Vòòr elke zeereis aan boord van een boot, die geen bioscoop of tennisdek meevoert, wordt me door belangstellende zielen gevraagd of een mens zich dan niet verveelt te midden van al dat water. Alsof wat modegewuif en wat geflirt achter reddingsboten wel over de macht beschikken iemand van zijn gebeurlijke vereenzaming af te helpen. Moesten die kopschuddenden weten hoe ik hier daarenboven lam gelediged lig en in een bestendig schemerdonker mijn witte bloedcellen met mijn rode tracht te verzoenen, beschimpt door meerderen en gelijken, achtergelaten als een stuiptrekkend pak vuil, ze zouden, de geleerden, aan den ezel van Cats denken, die zijn poten op het ijs gaat breken, en de primairen aan de onnozelheid van een gelukkigen weduwnaar, die zich na veel jaren nog eens laat pramen om afstand te doen van zijn vrijheid.

Of het winderig spektakel buiten wat geluwd is of indien mijn vezels zich aan het schimmelen beginnen te wennen, in elk geval word ik in één van mijn sociale zenuwknopen een drang gewaar om mensen om me heen te hebben. Toch bemediteer ik deze broze opflakkering. Sommige stervenden voelen zich eveneens wat beter voor zede tong laten hangen en in dergelijke momenten wensen ze ook erfgenamen rondom de sponde. Het enig gerucht is het getjonk van de motoren, nu en dan hoger opslaand, wanneer *Romeo* een deur openlaat. Wat nu gebeurt. Het is de stuurman. Of ik soms een boek heb om te lezen, en liefst één over *'het leven'*. Ik heb geen boeken meegebracht behalve de maket van een werk over *'Sociale Kinderzorg'*, tweehonderd witte bladzijden en een paar proeven van foto's. Een boek over *'het leven'* ! Ik heb meer zin om er één over den dood te lezen. Het gesprek moet ik trachten gaande te houden, anders lig ik hier opnieuw verweesd.

— Wat noemt gij 'het leven', stuurman?

Hij laat zich echter niet vangen.

— Gebaar u niet onnozel, zegt hij, mijn cabine met kennersogen afglurend om zijn blik te laten weiden op den hals van een fles, die uit één van mijn zeelaarzen steekt. Ik heb den indruk dat het boek over *'het leven'* reeds vergeten is, en voel, ofschoon ik de ogen sluit op een begin van deining in den slokdarm, dat fles en laars een zeer bijzondere aandacht genieten.

—Wien het schoentje past, trekt het aan, hoor ik mezelf aanmoedigend spreken.

Hij is een zeer goed verstaander, de stuurman, want hij heeft mijn Hulstkamp reeds beet. Een mes met een kurkentrekker is één van de beste uitvindingen, sedert die van de oude klare zelf.

— Maar een glas bezit ik niet, stuurman.

Nog nooit heeft zoveel minachting uit iemands cynisch toegeknepen wimpers een spleet gezocht om een slachtoffer lam te priemen.

— Eén vinger, of twee ? luidt de vraag.

— Twee, stuurman.

Als een specialist giftmenger, legt hij twee vingers langs het maagdelijk lijf van de fles, schuift één been achteruit om zich wat te schoren, prevelt een voor mij onverstaanbare exorcisatie en het beeld van den schetterenden *'Trompeter von Saeckingen'* is vlees geworden. Ik wist niet dat iemand die rechtstaande uit een fles drinkt, zo'n nobele houding kon aannemen.

Zijn aria duurt maar enkele maten maar het werd flink uitgevoerd. Roerloos ziet de stuurman mij aan, de twee vingers op het ontkleurde glas van de fles en met iets triomfantelijks over hem. Inderdaad, de grens werd niet overschreden.

— Na mijn wacht zal ik eens komen zien hoe ge het stelt.

Moet ik deze woorden als dankbetuiging beschouwen of als een proeve van discreet aangekondigd recidivisme?

Hoe rap gaat de tijd, wanneer men getweeën is. Verleden nacht heeft mijn horloge wel twee uren van mijn tijdsbesef nodig gehad om vijf minuten op zijn cirkelbaan af te leggen. Thans heeft het drie minuten van mij tot een half uur voor zichzelf verwerkt. Absolute tijd bestaat niet. Hier lig ik weer als een onbekend soldaat. En niemand brengt de bloemen van sympathie noch de kronen van zijn medelijden. Alleen een soezende slaap kan mij redden. Ik pas sedert jaren een middel toe, wanneer ik mezelf niet tot vergetelheid kan herleiden : ik tracht een nieuw woord te maken maar nog nooit heb ik er één gevonden. Vriend *Raymond Brulez* heeft meer geluk gehad, die heeft voor air-hostess tenminste een charmant Nederlands equivalent ontdekt : een luchtwaardinnetje.

— Nog niet genezen ?

In de deuropening twee glunderende hoofden : *Vetje* en *Grol*. Vooraleer ik mijn hoofd naar rechts gewenteld heb, merk ik reeds aan de verkilling van de atmosfeer dat ze weg zijn. Doch neen, ze zijn er nog maar hun met genegenheid geladen blik rust op de laars-met-de-fles. Hier wordt met tam-tams gewerkt, voorzichtig.

— Elk één vinger, roep ik.

De eerste begrippen van zeemanstaal heb ik hiermee proefondervindelijk onder de knie, want als één man zonder verder één kik schieten de twee matrozen zich naar de laars, wringen er de kurk af alsof ze hun neus snuiten, wrijven met den rug van den hand over den krop en drinken hun slok. *'Als één man'* is een deugdelijke spreuk, maar ze deugt niet om het resultaat van een geconjugeerd optreden te dekken. Nog driekwart liter en de fles kan dienen om een brief te verzenden.

Zelfde ceremonie van erkentelijkheid, zelfde beloften van weerzien, gelijke reacties van mijnentwege tot de hang naar slapen toe. De tijd slijt verder af, zonder controle tot :

—Morgen zal het beter gaan, maat, als we op de visgronden zijn. Het is *Liza* die spreekt namens een kloeke groep van drie, hem, *Pinocchio* en *Mance*. Zo, de belangstelling wordt een rekenkundige reeks. Het gesprek wordt reeds synthetischer, zelfs woorden worden overbodig. Ik hef mijn wijsvinger boven de dekens, een driedubbel geknik, het gekend programma met de rituele gebaren. Incidenten grijpen niet plaats, alles heeft een 'vlot verloop'. Zo vanzelfsprekend vind ik dit derde bezoek, dat ik besluit het me gemakkelijk te maken. Voorzichtig duik ik de fles op, grijp mijn pennestok en schrijf over het, gelukkig, klare etiket : *'Eén vinger'*. Mannen spreken mannen.

Vervolgt
Karel Jonckheere

De kwota 1993

SPECIMEN	Visgrond	1992	Voorstel	Kwotum '93
Kabeljauw	IIIa SK	40	40	40
	IIa, IV	3.280	3.280	3.280
	Vb, VI, XII, XIV	40	40	40
	VII-VIIa, VIII, IX, X	780	750	890
	VIIa	245	215	210
		4.385	**4.325**	**4.460**
Schelvis	IIIa,b,c,d	20	20	20
	IIa, IV	1.060	1.060	255
	Vb, VI, XII, XIV	40	40	30
	VII, VIII, IX, X	70	70	70
		1.190	**1.190**	**375**
Zwarte koolvis	IIa, IIIa,b,c,d, IV	40	40	40
	VII, VIII, IX, X	40	40	30
	Vb (Faroër)	50	50	50
		130	**130**	**120**
Witte koolvis	VII	430	430	430
Wijting	IIa, IV	2.020	2.020	1.820
	VIIa	25	20	40
	VII-VIIa	210	210	210
		2.255	**2.550**	**2.070**
Schol	IIIa SK	70	70	70
	IIa, IV	10.390	10.390	10.380
	VIIa	115	115	180
	VIId,e	1.390	1.260	1.570
	VIIf,g	350	350	370
	VIIh,j,k	80	80	80
		12.395	**12.265**	**12.650**
Tong	IIa, IV	2.665	2.415	2.290
	VIIa	500	460	670
	VIId	860	755	940
	VIIe	30	30	30
	VIIf,g	685	645	745
	VIIh,j,k	60	60	60
	VIIIa,b	70	70	65
		4.870	**4.435**	**4.800**
Makreel	IIa, IIIa,b,c,d, IV	660	660	600
Sprot	IIa, IV	1.500	1.500	1.500
	VIId,e	60	60	60
		1.560	**1.560**	**1.560**
Heek	IIa, IV	40	40	40
	Vb, VI, VII, XII, XIV	370	360	360
	VIII, behalve VIIIc	10	10	10
		420	**410**	**410**
Zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	310	310	310
	VII	1.780	1.430	3.060
		2.090	**1.740**	**3.370**
Schartong	VII	510	470	430
Haring	IVc, VIId	8.950	8.950	8.950
Roodbaars	Vb (Faroër)	50	50	50
Langoestine	IIa, IV TAC	12.000	600	12.000
Horsmakreel	IIa, IV	TAC	80	TAC
	Vb, VI, VII, VIII, XII, XIV	id.	20	id.

¤ IIA, IV: Noordzee; IIIa: Skagerrak; VI: Westen van Schotland; VIIa: Ierse Zee; VIId: Oostelijk deel van het Kanaal; VIIe: Westelijk deel van het Kanaal; VIIf,g: Keltische Zee; VIII: Golf van Biscaje.

Vanaf 1995 een Europese vislicentie

Kwota '93: meer tong, minder schol en kabeljauw

Ook "lotte"-kwotum sterk verminderd

Aangenomen werd dat de toegelaten vangsthoeveelheden voor volgend jaar niet veel zouden afwijken van de kwota '92. Vooral naar de omvang van het tongkwotum werd gespannen uitgekeken. De beslissing viel vorig weekeinde tijdens de bijeenkomst van de Europese visserijministers in Luxemburg.

De toegewezen hoeveelheid *tong* is niet verminderd. Het voorstel van de Kommissie viel niet in goede aarde en werd uiteindelijk met 435 ton verhoogd. Het *kabeljauwkwotum* in de Noordzee bleef behouden, een gevolg van een akkoord tussen de EG en Noorwegen. In de Ierse Zee daarentegen vallen zowel de hoeveelheid *kabeljauw*, *tong* als *schol* tegen. Door het gunstig herstel van de *schelvis* kon dit kwotum wel aanzienlijk omhoog.

Volgend jaar moeten onze vissers het met iets minder *schol* doen. Maar vooral in de hoeveelheid *zeeduivel* (*lotte*) werd het mes gezet. Niet dat wij dat kwotum zo hard nodig hebben, het wordt toch nauwelijks leeggevist. Maar het is handig om een hoeveelheid vis achter de hand te hebben om ruilakkoorden te sluiten. Zo konden we vorig jaar 50 ton *zeeduivel* ruilen met Denemarken voor 150 ton *schol* in de Noordzee en het Skagarrak.

De nieuwe regeling houdt in dat de maximale vangsthoeveelheden voor meerdere jaren worden vastgelegd. Hierdoor vermijdt men dat elk jaar veel tijd en energie gestoken wordt in de jaarlijkse besprekingen.

EG-Licentie

De EG-visserijminister bereikten een overeenstemming over het te volgen visserijbeleid voor de komende tien jaar. Het beleid gaat verder de richting uit van de krachtlijnen die reeds sinds 1983 zijn uitgezet. Nieuwe elementen zijn vooral gericht op het behoud van de visstand opdat de beroepsvisserij ook in de toekomst sociaal-ekonomisch levensvatbaar zou blijven. Nieuwigheden zijn de introduktie van een licentiesysteem vanaf 1 januari 1995 en een gemeenschappelijk kontrolemechanisme. Alle Europese vissersvaartuigen in de Gemeenschap zouden vanaf die datum over een vergunning moeten beschiken om in de gemeenschappelijke wateren of in andere gebieden (derde landen en open zee) te mogen vissen. De toekenningsvoorwaarden voor het gemeenschappelijk vergunningsstelsel zouden voor elk land gelijk zijn en de EG zou het beheer in eigen handen houden.

Spanje, de sterkste visserijnatie binnen de EG, stemde tegen het akkoord omdat het de verdeling van de kwota onredelijk vindt; ook omdat Spanje de voordelen waarvan het sinds zijn toetreding tot de EG (in 1986) geniet verliest. In verband met de Spaanse visserij heeft het Europees parlement overigens een onderzoek gevraagd naar de grootschalige illegale visvangst door vaartuigen die onder onbekende vlag aktief zijn, maar wel Noordspaanse havens als thuishaven hebben.

Het voorstel van de Kommissie om schepen 190 dagen per jaar in de haven te houden, met een minimum van tien achtereenvolgende dagen per maand, werd geschrapt.(gw)

De Belgische viskwota 1990-1993 (in ton)

	1993	1992	1991	1990
Tong	4.870	4.595	4.930	4.545
Schol	12.395	12.650	13.160	13.510
Schartong	510	430	430	430
Zeeduivel	2.090	3.370	3.370	3.370
Kabeljauw	4.385	4.430	4.610	5.080
Schelvis	1.190	375	340	435
Wijting	2.255	2.070	2.240	2.005
Zwarte koolvis	130	120	130	130
Witte koolvis	430	430	430	430
Roodbaars	50	50	50	50
Heek	420	410	400	400
Haring	8.950	8.950	8.520	8.840
Sprot	1.560	1.560	1.560	1.560
Makreel	660	600	520	340

Verdeling tongkwotum

Bij het ter perse gaan was het Ministerieel Besluit voor de verdeling van het kwotum in de Noordzee nog niet door de minister ondertekend. Het staat echter vast dat de vangsthoeveelheid per vaartuig opnieuw gebaseerd is op het motorvermogen per vaartuig omdat de Raad van State daar in het verleden geen graten in zag. De kleinere vaartuigen verdelen 34 procent van het kwotum en de grote vaartuigen (meer dan 300 pk) verdelen de overige 66 procent van de toegelaten vangsthoeveelheid. De reders ontvangen hierover eerstdaags een mededeling met preciese gegevens, in afwachting dat het M.B. in het Staatsblad verschijnt. De regeling zou ingaan vanaf 1 januari 1993.

Z.66 Nelson wordt O.66 L'Ebauche

Meestal gaat het in omgekeerde richting: Oostendse vaartuigen verhuizen naar de oostkust. De Z.66 (Rederij Carnas uit Knokke-Heist) is echter de uitzondering op de regel, hij verhuisde naar Oostende. Het vaartuig werd aangekocht door de Rederij Kamaja NV uit Oostende van Jacky Vermote, zoon van Daniël Vermote (ex-O.518 Cutty Sark). De firma Valcke Industries voerde de voorbije weken enige onderhouds- en aanpassingswerken uit aan het vaartuig dat binnenkort onder het Oostendse registratienummer O.66 en als *L'Ebauche* (betekenis volgens woordenboek *ruw ontwerp* of *zwakke poging*) opnieuw in de vaart komt.

De moderne boomkortreiler Z.66 Nelson (30,58 m., 900 pk) werd gebouwd bij Seghers in Oostende voor de Rederij Nelson (Depaepe-Vlietinck) en kwam in februari 1985 in de vaart. Drie jaar geleden kwam de bokker in hande van de Rederij Carnas (L. Flitser) uit Knokke-Heist. (gw)

De nieuwkomer in de Oostendse visserijvloot: de Z.66 Nelson wordt O.66 L'Ebauche. (Foto gw)

Door een technische panne konden verschillende geplande artikels niet in deze uitgave van HVB opgenomen worden. Zij worden met één maand uitgesteld en verschijen dus in het februarinummer.
(zie hiervoor ook het artikel met als titel: 'Computer crasht te Oostende').

Eerste kwotumruil

Net als de voorbije jaren werd onmiddellijk na het afsluiten van de TAC-regeling een kwotumruil met Nederland doorgevoerd. Ons land bekomt hierdoor 293 tong tong in de Golf van Biscaje in ruil voor het afstaan van 3.984 ton haring in de Noordzee.

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: Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11 /
Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304
8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37

De Laatste Vuurtorenwachter

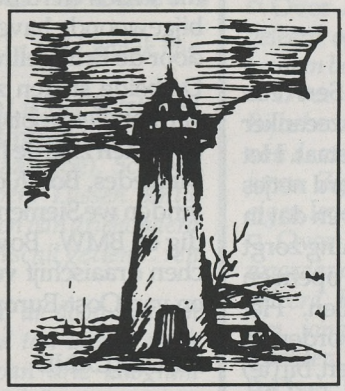
Voilà, daar zijn we weer vanaf. 1992 ligt helemaal afgescheurd in de papiermand. Meer dan 300 grapjes hebben de achterkant van de dagen gevuld. 1993 siert nu de ronde muren van mijn vuurtoren. Deze keer zijn het blote madammen in vierkleurendruk, één madam per maand. Meer moet dat niet zijn.

Sta me echter toe, waarde lezers, het ook nog eenmaal over het afgescheurde jaar te hebben. Want Guido Walters (van onbekende leeftijd & zeden, ook wel gw genoemd) zal in zijn jaaroverzicht het belangrijkste evenement wel degelijk over het hoofd gezien hebben. Toch brengt dit feit een revolutie teweeg in de navigatiemethodes. Nog een geluk dus dat ik u hier vandaag aan herinner, want u vergeet ook àlles.

Sinds november 1992 moeten wij immers aannemen dat de aarde rond de zon draait! De aarde beweegt! Ik weet het, het klinkt gewaagd, maar we moeten er ons definitief bij neerleggen. Ze beweegt! De Arabieren wisten dat wel al in de twaalfde eeuw en ook in ònze streken hadden ene Copernicus en ene Bruno al in de jaren zestienhonderd hun, laat ons zeggen, twijfels geuit over de bijbelse waarheid als zou heel de santenboetiek rond de wereld draaien. Maar niemand geloofde die mannen want dat waren ketters. En dan was er nog die rakker Galileo Galilei die er zijn werk van maakte te bewijzen dat Copernicus wel degelijk gelijk had. Galileo of Galilei (om het even) vroeg dus om moeilijkheden en (zoals dat toen al ging) hij kreeg die ook.

Laat ons, terwijl u dit nu toch aan het lezen bent, eens kijken hoe dat in die tijd in zijn werk ging. Daar kan de Onderzoeksraad voor de Zeevaart trouwens ook nog iets uit leren.

Probeer u in die tijd in te leven. Het is 21 juni 1633. We staan op bij het eerste gekraai der hanen, want de wekkerradio is nog niet uitgevonden. Anderen heten dat 'het krieken van de dag', want 's morgensvroeg groeide er toen nog fruit aan de bomen, maar terzake. Die dag moet de zeventigjarige geleerde Galilei voor het hoogste gerechtshof van Onze Moeder de Heilige Kerk verschijnen. Wij daar naartoe. Er worden straffe argumenten gebruikt. Onder dreiging van de vuurdood verklaart de beklaagde een dag later: *'Ik zweer af, vervloek en verwens met hart en ziel al mijn vergissingen en*



ketterijen. Ik geef toe dat de aarde niet om de zon draait.' Opluchting in de zaal. Oef, er zijn nog zekerheden. Iemand meent te horen dat hij bij het buitengaan murmelt: *'Eppur si muove'* (*En toch beweegt ze*), maar daar kan ik geen uitsluitsel over geven. Laat ons zeggen dat dàt kaairoddels zijn.

De man komt er alles bij elkaar goedkoop vanaf. Hij wordt gewoon verbannen en voor de rest van zijn leven onder huisarrest geplaatst. Wanneer wij 's avonds na het proces moe maar tevreden thuiskomen, zien wij de zon voor de tienduizendste keer in de zee ondergaan. Wij vragen ons nog eenmaal af waar die Galilei het gehaald heeft en vergeten heel de boel. Een storm in een glas water als het ware.

Maar dan komt het. We keren terug naar het voorbije jaar 1992. 359 (!) jaar later geeft de kerk toe dat ze door de Heilige Geest misleid werd. Dit nadat een pauselijk-wetenschappelijke kommissie zich dertien (!) jaar over het probleem gebogen heeft. En wanneer wij zeggen 'gebogen' dan wil dat zeggen 'gebogen', want die mannen kunnen buigen als niet een. Uiteraard treft de kerk zelf geen schuld, zo blijkt uit het rapport. Galilei heeft (en wij citeren uit de pauselijke verklaring, die van 1992 bedoelen we) *'koppig... geweigerd te erkennen dat zijn ideeën niet meer dan een theorie waren, die pas later wetenschappelijk konden worden bewezen.'* Er was slechts sprake geweest van een *'tragisch wederzijds onbegrip'* en *'vermeend kerkelijk verzet tegen wetenschappelijke vooruitgang.'*

Dat misverstand zorgt er wel voor dat ik hier nu, in de grootste vertwijfeling, elke avond naar de zon kijk, waarvan ik nooit meer mag zeggen dat ze in de zee ondergaat. Eppur si muove, zeg ik... en ik verhoop van u hetzelfde.

Moge mijn licht in 1993 over u schijnen.

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene

32.08.08
TO TAXI

Bredene Oostende

USA

Parachute-anker

Het Amerikaanse bedrijf Sewtech Engeneering Inc. ontwierp een zeeanker dat uit een paraplusysteem bestaat. Het betreft een pakket dat aan boord netjes opgevouwen in een tas steekt en dat in zee geopend wordt. De stroming zorgt ervoor dat de partachute zich opent en de rol van anker gaat vervullen. Het anker kan vooral gebruikt worden in de pleziervaart in noodgevallen, bij (te) zwaar weer, wanneer de eenzame zeiler 's nachts een uiltje wil vangen. Ook bij varianten van de 'longliner'-visvangst zou het parachute-anker zijn deugdelijkheid bewezen hebben.

Het parachute-anker

DUITSLAND

Zeebrugge verkoopt zichzelf in Duitsland

De haven van Zeebrugge slaagt er uitstekend in zich te verkopen in de Duitse havensteden München en Stuttgart. In die steden werd in november een druk bijgewoonde havendag georganiseerd door de Bruggelingen.
De beide steden zijn voor Zeebrugge van het allergrootste belang. In Stuttgart bevinden zich de hoofdkwartieren van Mercedes, Bosch en IBM, in München vinden we Siemens, Man, Audi, Grundig en BMW. Bovendien wordt München draaischijf voor het verkeer naar en van Oost-Europa.

NEDERLAND

Breskens-Vlissingen duurder

De veerboten over de Westerschelde worden volgend jaar 2,5 procent duurder. Een enkel ticket voor personenwagens tot zes meter kost dan 11 gulden in de zomermaanden en 8,25 gulden in de winter. Zodra de nieuwe veerboot *'Koningin Beatrix'* in 1994 in de vaart komt gaan de tarieven met tien procent de hoogte in. De prijs wordt geleidelijk verhoogd tot die gelijk wordt aan de eerste tolkaarten voor de geplande oeververbinding over de Westerschelde. De opening van de vaste oververbinding is echter nog niet voor morgen. De provincie Zeeland hoopt dat het dossier eind volgend jaar rond is zodat de bouwwerken in 1994 kunnen starten. Het zou dan nog tot het jaar 2000 duren vooraleer de oeververbinding voor het verkeer open gaat.

DUITSLAND

Boot 93 in Düsseldorf

Van 23 tot 31 januari gaat de wereldbekende watersportbeurs door te *Düsseldorf* in Duitsland. Op een oppervlakte van meer dan 175.000 m2 krijgt u een wereldaanbod voor de watersport. Beroemde konstrukteurs, yachtdesigners en werven tonen u hun nieuwste ideeën. Wie meer nieuws wil weten neemt kontakt op met de *Belgisch-Luxemburgs-Duitse Kamer van Koophandel* in de Bolwerklaan 21 te 1210 Brussel (tel: 02/2185040).

ZWEDEN

Volvo Penta & Perkins

Twee belangrijke producenten van scheepsdiesels — Perkins in Groot Brittannië en Volvo Penta in Zweden — gaan samenwerken bij het ontwikkelen van een serie kleine diesels.
Volgens een tienjarig kontrakt zal Volvo Penta exclusief een nieuwe generatie scheepsdiesels, van maximaal 0,6 liter per cylinder en niet meer dan 150 pk op de markt brengen die in samenwerking met Perkins worden ontwikkeld en door Perkins worden gebouwd. Ze zullen evenwel de naam Volvo Penta dragen. Beide bedrijven geloven dat ze door samen te werken het meest uitgebreide totaal-pakket kunnen aanbieden: van dieselmotoren van Perkins tot diesels voor de pleziervaart van Volvo Penta.

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

Visserijaalmoezenier Corneillie neemt afscheid

'Moet ik nu weer vlees eten?'

'Ik hoop dat met u niet de laatste binding tussen de reders en het Ministerie van Landbouw verdwijnt. Mijn dienst ligt voor het ogenblik zeer slecht in de markt bij de reders, wat ik betreur.' Met deze woorden sloot direkteur *Vandewalle* van de *Ekonomische Diensten* van dat ministerie zijn toespraak naar aanleiding van de pensionering van visserijaalmoezenier *Jan Corneillie.*

De aalmoezenier stond jaren op de loonlijst van het ministerie met een heel specifieke opdracht. Een taak die hij met veel liefde volbracht. Het afscheid was dan ook hartelijk.

We hoeven hier niet te herhalen wat *Jan Corneillie,,* alias *Boule,* voor de visserij betekende. Als eerbetoon laten we de man met het grote hart zelf aan het woord. Op zijn 65ste verjaardag was de aalmoezenier uiterst goed geluimd. Geniet van de aforismen en levenswijsheden die hij op het publiek losliet.

¤ Over verjaardagen: *"Het is voor mij een heerlijke dag, de schoonste verjaardag van mijn leven. Toen ik vijf was zat ik in het tweede kleuterklasje. Toen ik vijftien was zat ik in de tweede wereldoorlog. Toen ik vijfentwintig was stond ik op drie dagen voor mijn priesterwijding."*

¤ Over zijn benoeming: *"Hij* (d.i. bisschop Mgr. De Smedt) *wist zeker niet welke schone benoeming dat was en in welke gelukkigmakende werkkring ik terecht kwam, anders had hij het wellicht zelf gedaan."*

¤ Over de receptie: *"Er is hier meer volk dan in de kerk van 't Hazegras . . . en ze hebben ook meer tijd."*

¤ Over zijn eervol ontslag: *"Ik dank van harte Zijne Majesteit Koning Boudewijn, die mij per brief en per staatsblad heeft laten weten dat ik de pensioengerechtigde leeftijd heb bereikt en ere-aalmoezenier mag worden. Dat is niet aan iedereen gegeven. Onze bisschop zal zich daar niet tegen verzetten en aanvaardt de feiten."*

¤ Over het begin: *"Toen ik in 1962 aalmoezenier werd was ik nog een onbekende. Maar de vissers hebben mij vlug en heel hartelijk ontvangen. De eerste was eigenlijk een vishandelaar, wijlen Albert Constandt. Ter zijne herinnering heb ik hier ook vishandelaars uitgenodigd, ook met de wens dat zij altijd goeie prijzen zouden geven voor de vis."*

¤ Over vroeger en nu: *"Het grootste verschil tussen 1962 en 1992 is dat we toen dertig jaar jonger waren."*

¤ Over het werk: *"Ik heb soms harde noten moeten kraken. In 1962 had ik nog al mijn tanden."*

¤ Over dopen: *"Wat ik het liefst deed was dopen.* (dat staat nog in geen een gazet voegde hij eraan toe). *Schepen dopen en kindjes dopen. Tussen eentje van drie kilogram en een van driehonderd ton heb ik altijd het verschil gezien . . . en navenant gehandeld."*

¤ Over muziek: *"Bij de doop van een schip van driehonderd ton was er soms muziek, een kleine van drie kilogram maakte soms zelf muziek."*

¤ Over staatssteun: *"Er werd meer staatssteun gegeven voor een schip van driehonderd ton dan voor een kleine van drie kilogram."*

¤ Over dansen: *"Op doopfeesten heb ik nooit gedanst. Ik was bang mijn voeten om te slaan en ik wilde de jonge vissers geen konkurrentie aandoen."*

¤ Over vis eten: *"In die dertig jaar heb ik veel vis gegeten en weinig vis betaald. Zal ik nu weer vlees moeten eten?"*

¤ Over de hemel: *"Ik ben overtuigd dat de Heer Jezus aan Sint-Pieter zegt: 'Laat de overleden vrienden maar binnen in de hemel'. Of zou Hij soms eens zeggen 'Laat deze maar wachten tot dat de aalmoezenier binnen is. Dan denk in aan mijn vriend Pros."*

¤ Over bekeren (ernstig): *"Ik vraag me wel eens af of ik vissers en aanverwanten heb kunnen bekeren? Ik mag 'ja' antwoorden. De bewijzen staan hier tussen ons."*

¤ Over tooghangers: *"In den beginne, dertig jaar geleden, heb ik nog vissers van onder de toog uit de café's gehaald en aan boord gebracht. Nu hoeft dat niet meer."*

¤ Over stelen: *"Ik heb geleerd dat stelen aan boord een grotere zonde is dan een vrouw aan boord."*

¤ Over Adam en Eva: *"Ik heb hen geleerd over Adam en Eva, maar zij kennen beter de huidige dan de eerste."*

¤ Over de Bijbel: *"Zij kennen het Bijbelse verhaal van Jozef in Egypte en van de zeven vette en de zeven magere jaren. Zij beleven dat verhaal in hun eigen leven."*

¤ Over het huwelijk: *"Ik heb de waarde van een vast en trouw huwelijk geleerd. En dat ze beter trouwen met een jonge vrouw dan te lang te wachten."*

¤ Over trouwen: *"De eerste visser die ik trouwde is hier aanwezig en ook de tweede. Hun echtgenotes zijn wellicht bezig aan het middageten. Hun kinderen hebben ook al kinderen."*

¤ Over zwemmen: *"Ik heb veel jongens aangezet om visser te worden. Ik kreeg ze naar de visserijschool met de belofte dat ze daar veel mochten zwemmen en later meer geld zouden verdienen dan de aalmoezenier."*

¤ Over afgunst: *"Ik weet dat menig visser soms jaloers was op mij en graag van plaats wilde verwisselen. Dat laatste vooral als het al laat was en zij uit schrik voor hun vrouw haastig naar huis wilden, terwijl ik rustig kon blijven zitten."*

¤ Over zijn laatste wens: *"Ik zou er graag bij zijn als de nieuwe zeesluis van Oostende wordt ingewijd. Dan heb ik nog vele jaren te leven."*

¤ Over orde: *"U hoorde de tweede versie van mijn toespraak. De eerste vond ik eergisteren niet meer terug. Als ongehuwd priester kon ik niet zeggen 'vrouw, waar heb je nu die tekst weer gelegd?'"*

Corneillie drukte de hand van zijn opvolger Dirk Demaeght. (foto gw)

De geschiedenis van het watervliegtuig (3)

1914 - 1918

PILOTEN MET ZWEMVESTEN aan? Vliegers met zeebenen? Er is een tijd waarin dat allemaal werkelijkheid was. Het scheelde geen haar of de SW-lane was als het ware de landingsbaan van een 'vliegveld' geworden. Hoe dat zo kwam en waarom het er uiteindelijk toch niet echt van gekomen is, volgt de trouwe HVB-lezer nu al gedurende een aantal maanden in dit onovertroffen blad.

HET WATERVLIEGTUIG WAS van onschatbare waarde bij het verdedigen van de kuststrook, van konvooien en bij het opsporen van onderzeeërs. Het speelde een grote rol bij het opsporen van eskaders of marinedivisies.

De Franse vooruitgang tussen 1914 en 1918 was indrukwekkend. Men kan het samenvatten in twee cijfers: in 1914 had de marine 14 watervliegtuigen, in 1918 telden we er 1264. Het aantal officieren en matrozen steeg van 200 naar 11 000. Het was hard werken aan boord van de watervliegtuigen, zonder grote vermeldingen in de pers, met uitzonderingen natuurlijk, zoals de overwinning van Teste of Amiot boven Duinkerke. Laat ons eens kijken waaruit het werk van de watervliegers bestaat!

De Duitsers zijn erin geslaagd de onderzeese oorlog tot in de Middellandse Zee te brengen. De Fransen moeten voortdurend Triesta en Pola bewaken. Daar ligt de tegenstander altijd op de loer om de konvooien en transporten, die voortdurend noordoost, zuidwest varen, aan te vallen. De Adriatische zee moet ook afgesloten worden. De Franse en Italiaanse luchtvaart zorgen daarvoor, waarbij een Frans watervliegtuigeskader, gebaseerd in Venetië grote hulp biedt.

De Royal Navy, gebaseerd in Dover en Duinkerke, werkt samen met de Franse watervliegtuigen in de Noordzee en op de Atlantische oceaan. Zij houden zich bezig met verkenning op lange afstand en houden Duitsland in de gaten met hun F.3 van 720 pk. Ze waren de schrik van de Zeppelins die gewoonlijk overdag de eskaders begeleiden.

De Engelse watervliegtuigen vallen dag en nacht de Duitse zeemacht aan te Zeebrugge en te Oostende. Onophoudelijk vallen de Engelsen alles aan wat zich aan de Belgische kust bevindt: destroyers, onderzeeërs, watervliegtuigen en ballonnen.

Tony Depuydt

Vervolgt

Het Duitse watervliegtuig *Friedrichshafen* bevoorraadt een onderzeeër op de Middellandse Zee

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 Filipsdok

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

Raadpleeg ons:
- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service

GROOT BRITTANNIE ✈

(Ook) Engelsen woedend over opgelegde vlootbeperking

In het 11-decembernummer van het Engelstalige 'Fishing News' wordt kommentaar gegeven op de visserijpolitiek van de EG aangaande de geplande vlootvermindering voor de diverse lidstaten. Vooral de vergelijking tussen hetgeen maar van Ierland gevraagd wordt en hetgeen Groot-Brittannië moet inleveren geeft aanleiding tot enige spanningen in visserijmiddens. Volgens het blad moet het Verenigd Koninkrijk tegen 1996 nog 19% van haar vissersvloot vernietigen, terwijl Ierland daarentegen haar vloot gestabiliseerd ziet op het huidige peil (motorkapaciteit + 3%, bruto register ton +1%). Ook de cijfers voor Spanje, land waarmee de Britse vissers in onmin leven, zijn een doorn in het oog van de redersorganisaties. De Spaanse vloot, de grootste in de EG, moet immers maar 4,5% besparen.
Redersvertegenwoordiger Dave Scott: *' Ierland heeft het klaargespeeld een verhoging van 1% voor haar vloot af te dwingen, terwijl onze eigen vissers die in de Ierse Zee vissen een vermindering van 20% moeten slikken.'*
'We verwijten onze Ierse kollega's niets — We wensen hen het beste. De schuld ligt bij onze eigen visserijminister die er blijkbaar op uit is de visindustrie dood te knijpen'.
Verder vond Scott het ronduit beledigend dat de Spaanse vloot met maar 4,5% moet verminderd worden. *'Wij vrezen'*, aldus Scott, *'dat de Britse vissers gekonfronteerd worden met een aantal onekonomische beperkingen, terwijl de grote Spaanse vloot ongemoeid blijft.'*

IRAN ✈

43 nieuwe vaartuigen

De Iraanse *'Industrial Fishing C°'* onderzoekt hoe ze er zal in slagen niet minder dan 43 vaartuigen aan de Iraanse vissersvloot toe te voegen.
Eén en ander heeft te maken met het plan dat de nationale visserijmaatschappij opstelde om de visaanvoer tegen 2000 aan te passen aan de totale bevolking die tegen dat jaar van 58 miljoen tot 90 miljoen zal aangegroeid zijn.
Volgens de initiatiefnemers heeft Iran behoefte aan 18 nieuwe purse-seine-vissers van elk 63 meter lang, tien 'longliners' van elk 45 meter lang en 15 treilers met een kapaciteit van 750 ton.

ENGELAND ✈

Drie vissers vermist

Ten gevolge van het slechte weer zonk op 28 november de kleine krabbenkotter Pelanina (11 meter) uit de thuishaven Padstow. Het wrak werd leeg teruggevonden. De bemanning bleef evenwel vermist. Woordvoerders van de Engelse vissersorganisaties hebben gepleit voor het opnieuw invoeren van het drie-dagen-weerbericht dat vroeger door de kustwacht verzorgd werd, maar dat nu omwille van besparingsmaatregelen afgevoerd werd.

RUSLAND ✈

Eerste Oost-West Visserij Konferentie

Van 20 tot 22 mei grijpt te St. Petersburg in Rusland de eerste Oost-West Visserijkonferentie plaats. Deze ontmoeting zal ongewijfeld van groot belang zijn voor ondernemers die een plaats willen veroveren in de visserijsektor van Oost-Europa en de vroegere USSR.
De politieke ontwikkelingen van de jongste jaren hebben immers ook de visserijsektor door elkaar geschud. Vandaag speelt Rusland niet alleen een belangrijke rol als leverancier van grondstoffen voor de visserij, maar joint ventures met westerse bedrijven zorgen er ook voor dat het land op het gebied van kwalitatief sterk afgewerkte waardevolle visserijprodukten een eersteplansrol gaat spelen. Andere naties zoals de Baltische staten, Polen, Roemenië en Bulgarije zien hun visserijtoekomst maar somber in. Daar vindt men dan weer degelijk geschoolde arbeidskrachten aan lage prijzen. Langs konsumentenzijde ziet het oosten er in elk geval bemoedigend uit. Er opent zich daar hoe dan ook een verbruikersmarkt van 450 miljoen mensen.
Wie over de konferentie meer wil weten, schrijft naar Agra Europe Ltd., 25 Frant Road, Tunbridge Wells, Kent TN2 5JT, Engeland. (Tel+44 892 533813 & fax+44 892 544895).

ARGENTINIE ✈

70 EG-vaartuigen

De overkapaciteit van de EG-vloot kan alvast gereduceerd worden door een aantal vaartuigen richting Argentië te sturen. Op 30 november werd tussen de EG en Argentinië immers een overeenkomst gesloten die bepaalt dat 70 EG-vaartuigen in 1993 in Argentijnse waters mogen vissen. Daartoe zullen tussen Europese rederijen en Argertijnse bedrijven 'joint ventures' afgesloten worden. Verwacht wordt dat vooral Spaanse reders op het aanbod zullen ingaan. Tussen Spanje en Argentinië bestaat niet alleen een band door het spreken van een gemeenschappelijke taal, er zijn ook nog talrijke commerciële en kulturele banden die maken dat de Spanjaarden daar een voetje voor hebben.
Overigens zal de Spaanse vissersvloot door deze verwachte uitvlagging meteen aan de EG-voorwaarden voldoen. De betrokken vaartuigen zullen immers, zo bepaalt het akkoord nog, na drie jaar als Argentijnse vaartuigen ingeschreven worden. Zij zullen bijgevolg niet meer tot de Spaanse vissersvloot behoren.

SCHOTLAND ✈

Werf failliet

De malaise in de visserijscheepswerven is algemeen. In Schotland viel het doek over de Schotse werf en specialist in het bouwen van vaartuigen voor het vangen van rondvis *'J. Miller & Sons'*. Gebrek aan nieuwe orders dwong de 250 jaar oude werf haar deuren te sluiten. 60 personeelsleden worden toegevoegd aan het leger werkloze scheepsbouwers. 48 uur voordat de poorten gesloten werden werd nog het laatste schip afgeleverd.

EUROPA ✈

Nieuwe publikatie

Agra Kent Ltd., een privéorganisatie, heeft het initiatief genomen om een 14-daagse nieuwsbrief te verzorgen waarin vooral EG-nieuws aangaande de visserij zal opgenomen worden. Rapporten van de Commissie, nieuws uit de Europese visserijindustrie, produktiecijfers en ekonomische rapporten, veranderingen in de wetten, tac's en kwota's, dat zal daar allemaal zijn plaats in vinden. Het Engelstalige blad zal zeer toepasselijk *'Eurofish Report'* heten. Een abonnement op de nieuwsbrief kost 395 Engelse Pond per jaar.
Wie meer wil weten, wie een bestelbon wil ontvangen, neemt kontakt op met *Agra Europe Ltd, 25 Front Road, Tunbridge Wells, Kent TN2 5JT, England.*

Een futuristisch kerstverhaal

Krabben vangen

Debout les crabes, la marée monte

25 december 1999. Windstil. Het regent. Ik sta op het einde van het oosterstaketsel. Koud. Aan een touw heb ik de krabbepot neergelaten waarin ik eerst een viskop gelegd heb. Het ijskoude visoog keek me recht in het gezicht en — kwam het dààrdoor? — ik realiseerde me opeens hoe eenzaam het hier is. Een plek door god verlaten. De krabbefuik ligt nu op de bodem van de zee, vlak tegen de pier. Ik moet alleen nog wachten. Wachten op de krabben die komen.

Voor me, daar rechtover de havengeul, ligt het bijna volledig verlaten gebied Testreep dat gedomineerd wordt door de leegstaande flatgebouwen van Appeltise-city. Doodse stilte. De goktenten zijn daar nog dicht en de dagjesmensen slapen hun verlies uit in steden, ver in het binnenland. Ik hoor alleen maar het klotsen van het water tegen de palen van de pier; een desolaat geluid dat de eenzaamheid schier onoverkomelijk groot maakt.

Nog maar enkele dagen en het jaar 1999 zal ten einde zijn. Eindelijk. 1999, zwijg me ervan!

In de vaart der volkeren is de Belgische visserij immers volledig van de kaart geveegd. Het laatste vissersvaartuig heeft het land verlaten, richting Nederland; het komt nooit meer terug. De vismijn van Appletise-city ligt er verlaten bij. Desolaat. Op de kaaien waar eens smeden en lassers, nettenbreiers en zwarthandelaars hun werk deden, wonen nu alleen nog maar bekaaide schrijvers en dito advokaten, bloemenmeisjes en vegetarische kokkinnen; volk dat daar niet thuishoort. Op die kaaien waar je minder dan tien jaar geleden nog mokers hoorde neerkomen op ijzer en waar het gevloek van vissers gesmoord werd in het brullen van scheepsmotoren, laveer je nu in doodse stilte tussen de resten van scheepswrakken: hier een brug, daar een bok, ginds een galg. De verloren eer van Appletise-city. En elders, ach elders is het al niet beter. Roest domineert het hele Vlaamse landschap. De ekonomie heeft zichzelf in de voorbije tien jaar weggerationaliseerd.

Alleen de visveiling van Brugge-aan-de-Zee bruist nog van bedrijvigheid. Zopas nog heeft de oude Pallet de wereld kond gedaan dat hij een rekord aantal bananen aan de man gebracht heeft. Ook het veilen van perziken zit er in de lift en de aanvoer van pruimen blijft konstant, aldus de triomfalistische mededeling van de altijd enthousiaste vismijndirekteur.

Eén en ander heeft wel voor gevolg dat Het Visserijblad een stille dood gestorven is... en dat ik dus zonder werk zit; zonder werk en zonder inkomen. 1999, zwijg me ervan!

Onder impuls van de grote Vlaamse politicus Vertuindorp en zijn nieuwe verruimingsbeweging 'Beweging van Vrije Burgers en Uebermenschen' (BVB&U) is de werkloosheidsvergoeding afgeschaft (evenals de vakbonden, de ziekenfondsen, de indexkoppeling, het vakantiegeld, het pensioen, de dertiende maand en andere ouderwetse toestanden die de ontwikkeling van de vrije burger alleen maar in de weg stonden). Mede daardoor zag ik me verplicht me tot het OCMW te wenden. Helaas was deze zopas geprivatiseerd en omgevormd tot de 'Service Club Old Chaps Must Work' (vrij vertaald: ouwe steunbehoevende zakken moeten maar werk zoeken). Aldaar aangekomen legde een — het mag gezegd — zeer blitze manager me uit dat de club niet openstond voor werkloze hoofdredakteurs. Ik zou me er niet thuisvoelen, zo zegde hij welwillend, tussen de succesvolle leden van het nieuwe OCMW. Ach, ik begreep het. Hij raadde me aan kontakt op te nemen met de kollega's van American Express die, zo argumenteerde hij — en het klonk overtuigend — al mijn cashproblemen zouden oplossen.

Nu ja. Die kaart van American Express is al lang weer in beslag genomen en ter zelfder tijd nam de deurwaarder ook mijn wagen mee en mijn tv, mijn video en microwave, mijn koelkast en mijn tekstverwerker, mijn kleerkast en mijn racefiets, mijn trainingspak en mijn leesbril. En daardoor komt het dat ik nu niets meer heb — geen werk, geen inkomen, geen credit card en geen uitkering — en daarom sta ik hier nu op de pier, te wachten tot wanneer de krabben schuinweg in de val lopen.

1999, ach! Langzaam aan heeft de burger weer vat gekregen op de politiek die, enkele jaren daarvoor nog , in 1993, volledig verziekt was. Onder druk van de demokratische partij Zwart Blok heeft men alle immigranten de grens overgezet. Per schip. Dit jaar heeft de RMT dus nog één keer superwinsten gemaakt. Zoveel volk! Richting Roemenië, richting Marokko, richting...

En dat Zwart Blok, dat bleef maar in de lift zitten. Veel had het daarbij te danken aan de slogan: wij zeggen luidop dat u niet meer kunt denken! De kiezers waren daarvan al lang overtuigd en stemden dus verder en massaal op het Blok. Er volgden schepen naar Israel, naar Zaïre... en naar Nederland (maar deze laatste waren, zoals gezegd, oud-Belgische vissersvaartuigen). Maar er was ook verzet geweest, daar niet van. De nieuwe beweging van Vertuindorp trachtte met alle middelen de deportatie van Polen tegen te gaan. 'Polen', zo argumenteerde de bekende BVB&U-leider in zijn charismatige stijl, 'zijn excellente lassers en ze werken aan minder dan de helft van de prijs. Ze kloppen overuren à volonté en ze zijn zelfs bereid in de buitenlucht te overnachten. Ja, in de vrije natuur! Zij zijn bijgevolg een onmisbare schakel in de beweging van de vrije burger die weer vat krijgt op het openbare leven.' Er zat logica in zijn verhaal, maar intussen gingen de depor-

☞

taties alsmaar door. Samen met de negers werden ook de andere volksvijandige elementen het water overgebracht: homofielen, journalisten, dieven, oppositieleden, zigeuners, dichters. Allemaal de Prins Filip op. Dat daardoor de nachtploegen in de fabrieken (en in Appletise-city de homobars, want daar was geen industrie) zonder volk vielen, ach... Polen zouden het gat wel gauw weer opvullen.

1999, het jaar van de grote verandering. Ongetwijfeld. Dit land wordt nu alleen nog maar bevolkt door blonde Vlamingen met blauwe ogen en (zij het weinig) grijze hersenen, die van de jacht en de pluk leven. Hier in Appletise-city bijvoorbeeld jagen ze op krabben en plukken ze de (Poolse) toerist die 's avonds zijn ecu's komt opmaken in de talloze goktenten, hier ter stede de enige vorm van vertier.

Ach, wat valt er verder nog te zeggen. Rechtover me ligt een dode stad. Uit de ramen van de flatgebouwen stijgen zwermen zwarte kraaien op. Het zand heeft zich tegen de gevels opgehoopt. En boven op de daken staan kris-kras door elkaar de bekende affiches van de makelaars Vyvat en Der Muil: 'Te Koop - Te Huur'! En 'Braker verkoopt huizen'! Niet dat iemand daarvoor interesse heeft. Niemand. Er is geen hoop meer, niet voor Appletise-city. Zelfs de burgervader Slegtmens moet het nu wel toegeven (alleen de gewoonte weerhoudt er hem van dat ook te doen).

Een knagend hongergevoel haalt me uit mijn mijmering. Eten. Ik begin het touw omhoog te halen. Diep in het water hangt de mand waarin de viskop hopelijk zijn werk gedaan heeft. Ik trek en voel de weerstand. Vangst. Heel voorzichtig trek ik verder. Ik hoop dat ik de krabbefuik — mijn enige bron van inkomsten — niet kwijt geraak. Zwaar. Grote krab, zo denk ik nog. Uit het water komt mijn... Ik zie... Verstrengeld tussen het touw en de krabbepot zit een struik... een boom... een... Ik zie takken, groene naalden... Hoe komt...het is toch godgeklaagd, hoe komt...? Terwijl het meegekomen water in vrije val de zee indondert, trek ik heel het zootje de lucht in. Blij dat het touw niet blijft vaststeken haal ik de boel binnen; het kluwen van de mand, het touw en de... Godver, het lijkt wel... Ik trek alles over de reling en nog voor ik oog heb voor de inhoud van de mand, kijk ik verbaasd naar de manshoge boom. Een spar. Tussen de takken hangen slierten blinkend... Terwijl ik hem van het touw losmaak schiet een flits door mijn hoofd: 'O denne...'. Een flits, het begin van een lied... En weg. En vreemde gevoelens komen in mij op. Hoop!? Voel ik daar een sprankeltje hoop? Ik die dacht dat alle hoop... En komt dat door de spar die ik hier vasthoud en die me ergens aan doet denken?

Ik bekijk de boom met zijn groene takken en glanzende versieringen. Ik raak het zilverkleurige sliert aan. Het doet me allemaal denken aan... Aan iets uit een ver verleden... Aan...

Alle gebeurtenissen in dit verhaal zijn ontsproten aan de verbeelding van de auteur. Overeenkomsten met bestaande personen of situaties berusten zuiver op toeval.

Flor Vandekerckhove

Een voorspoedig 1993

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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

In Memoriam Jaak Flitser

Op woensdag 16 december 1992 overleed in zijn woning te Westkapelle, Jaak Flitser, reder-schipper van de Z.92 *'Lundy Gannet'*. Hij was de avond voordien met zijn vaartuig aangekomen te Zeebrugge van een reis naar het Bristolkanaal. Thuis kreeg hij een hartaanval die hem fataal werd. Velen uit visserijmiddens woonden de uitvaartplechtigheid bij op dinsdag 22 december 1992 in de parochiekerk van Westkapelle. Na de crematie werd de asverstrooiing op zee uitgevoerd aan boord van de Z.92.

Jaak Flitser werd geboren te Nieuwpoort op 8 december 1946 en stamde uit een rasechte vissersfamilie. De oostkust is echter heel zijn leven zijn ankerplaats geweest. Hij was er leerling van de Rijksvisserijschool te Heist en als veertienjarige laver scheepte hij op 6 juli '61 voor het eerst in aan boord van de Z.264.

Zeven jaar later op 19 juni 1968 was hij één van de jongste schippers van de vloot en voerde het bevel op de Z.501 als schipper te visserij tweede klasse. Een motoristenbrevet had hij ook reeds op zak. Toen hij 27 jaar was behaalde hij het brevet van Schipper ter Visserij eerste klasse.

Na gedurende twaalf jaar het bevel gevoerd te hebben op verscheidene Zeebrugse vissersvaartuigen (Z.501, Z.421, Z.483, Z.183, Z.583, Z.579, Z.43, Z.161, Z.331) kon hij zijn droom verwezenlijken. Hij werd op zijn eigen vaartuig de Z.92 *'Lundy Gannet'*.

De visserij verliest in hem een zeer bekwame vakman met een uitgebreide beroepskennis en grote ervaring. (rc)

Kontrole in Zeebrugge levert half miljoen op

Tijdens een kontroleaktie in de Zeebrugse vismijn werd maandagmorgen 7 december beslag gelegd op een partij zwartvis ter waarde van 250.000 frank. Ook bij de ingevoerde vis werden opnieuw onregelmatigheden vastgesteld door de *Opsporingsbrigade der Douanen en Aksijnzen*. Het ging om een hoeveelheid tarbot, tong en schol ter waarde van een kwart miljoen frank. De betwiste aanvoer was afkomstig van een Schots vaartuig dat al eerder op onregelmatigheden werd betrapt.

TELEX - TELEX - TELEX -

Maandag 14 december was er opnieuw veel vis in de Oostendse visafslag: veertien vaartuigen, waaronder één IJslander, zorgden voor een aanvoer van 94.800 kg en 12.400 kg tong. ¤ Het blijft nog even uitkijken naar de cijfers over de Belgische aanvoer in Nederlandse havens. Ondertussen blijven onze vaartuigen over de Moerdijk verkopen. Ongewoon was dat de O.231 St.-Carolus eind november 5.000 kg tong uit de Ierse Zee in Urk liet veilen. ¤ De voorije weken waren o.a. de Z.34 Northern-Sky, Z.509 Telstar en B.601 Van Maerlant in Scheveningen. ¤ Ook in Lauwersoog, waar naar verluidt onze landgenoot reder H. Rappé uit Knokke - Heist in de raad van bestuur van de geprivatiseerde visafslag zetelt, waren meerdere Belgen aan de afslag. ¤ In Colijnsplaat werden de Z.87 Nele en uiteraard de O.229 Liberty en BOU.201 gesignaleerd. Ook de B.601 liet zich hier zien. ¤ Ook de scheepsherstellers bij ons klagen steen en been omdat steeds meer reparaties hen ontglippen. Zo kreeg de O.137 Twiligt een onderhoudsbeurt en een nieuwe kielkoeling bij Padmos in Stellendam. ¤ De verlenging met vijf meter van de Z.50 Tijl op de scheepswerf Welgelegen in Harlingen is eveneens achter de rug. ¤ Het voorlopig bestuur van de geprivatiseerde visveiling van Lauwersoog in Nederland bestaat uit de Nederlanders B.Bolt (Zoutkamp), R. Posthumus (Den Oever), J. Kraak uit Den Helder, twee Duitsers en 1 Belg (reder Rappé uit Knokke - Heist). Er is nog één vacature.

Griek Yannis Paleokrassas EG-kommissaris voor visserij

De Spanjaard Manuel Marin Gonzales (43) blijft weliswaar EG-kommissaris, maar beheert niet langer de portefeuille van visserij. Bij de taakherschikking viel het visserijbeheer in de school van de gewezen Griekse minister Yannis Paleokrassas (58) die ook leefmilieu, atoomveiligheid en burgerbescherming onze zijn bevoegdheid kreeg. De Griekse konservatief was bedrijfsleider in de sektor zeevervoer, in toerisme en in het bankwezen. In de Griekse regering was hij al staatssekretaris en minister van financiën.

Computer crasht te Oostende

De — onbreekbaar geachte — computer van HVB heeft het begeven. *Perte totale*! De harde schijf van het toestel, waarin ontelbare gegevens opgeslagen zijn — dat wil zeggen: waren! — wel, die harde schijf heeft er de brui aan gegeven. Katastrofe!

Terwijl we dit bericht op een vooroorlogse tijpmachine schrijven probeert een computerspecialist met witte schort, chirurgenhanden en dito handschoenen — aan 2000 frank per uur! — tenminste nog *iets* uit dit gesofistikeerde, maar door mij zeer intens vervloekte, toestel te halen.

Omdat de wetten van Murphy zeggen dat alles wat mis kàn gaan ook mis zàl gaan en dat op het minst geschikte ogenblik, werden ook talrijke reeds opgemaakte bladzijden van dit nummer van HVB vlak voor de deadline grundlich vernietigd.

Het lag in mijn bedoeling om van dit eerste nummer van de 60ste jaargang meteen ook het dikste uit de geschiedenis van het blad te maken. Dat was onze manier om u een gelukkig jaar te wensen. Het heeft niet mogen zijn.

Voor u ligt een verminkte editie. We verontschuldigen ons alvast bij *Walter Debrock*, *Marc Loy*, de Oostendse burgemeester *Julien Goekint*, *Daniël Pots* en *Pierre Hovart* omdat bijdragen van/over hen in deze ongelijke strijd gesneuveld zijn. We verontschuldigen ons meteen ook bij andere medewerkers, want de computerspecialist maakt me nu in alle kalmte duidelijk dat we nog lang niet van onze miserie verlost zijn. De lezers zullen een aantal artikels moeten missen (kapers, scheepsmotoren, IJsland, nacht & ontij, interview met Julien Goekint...).

Maar geen nood. Terwijl deze computerspecialist — aan 2000 frank per uur, ik kan het niet genoeg herhalen — nadenkt over begrippen als daar zijn: megabite, back up en what-you-see-is-what-you-get, heb ik hier alle vuilniszakken verzameld en daaruit de originele kopij gezocht... en gevonden. Soms zijn vuilniszakken te verkiezen boven computers.

Volgende maand zal dit alles tot het verleden behoren en krijgt de lezer wat hij nu heeft moeten missen, waarna we er alleen nog maar hartelijk om zullen lachen. Zo hoop ik toch! (fv)

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

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

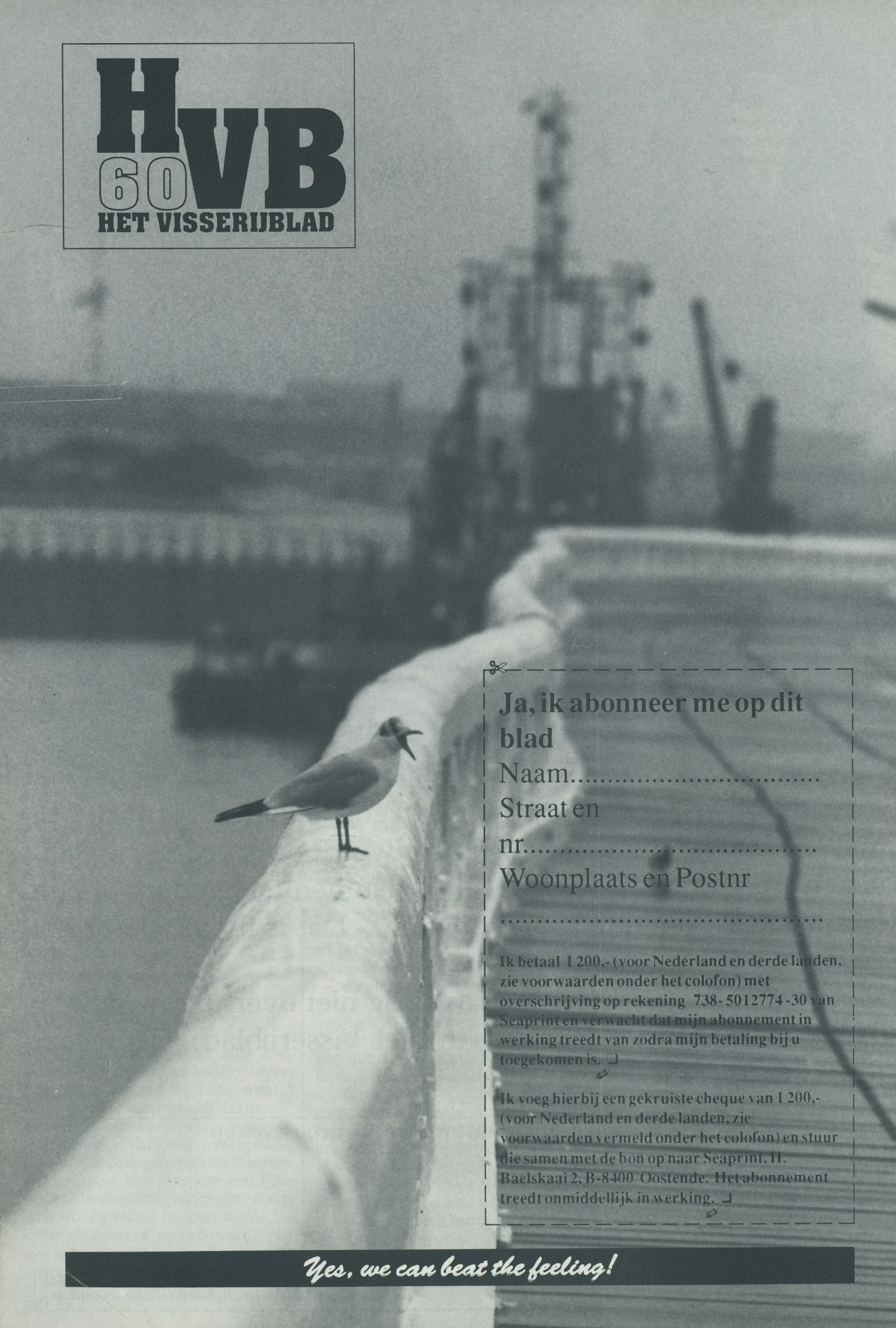
stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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



HVB 60
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. ☐

Yes, we can beat the feeling!