HVB 60

HET VISSERIJBLAD

Wie was André Sabbe?

HVB sprak met viskoning Gilbert Pieters

interview met oud-visser Marcel Vermoote



60 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 4 - 2 april 1993 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Hulp in Nood

Hoofdzetel:
Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende
Tel: 059 / 32 16 89
Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:
Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop 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
Redaktie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1 200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding : abo HVB.
Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 van Credit Lyonnais Bank Nederland Lange Wolstraat 10-12 4524 CA Sluis (Nl)
Vermelding: abo HVB.
Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 697; Denmark Kr 385; France: FRF 340; Germany DEM 100; Greece:GRD 15384; Ireland £38; Italy Lir 88200; Norway: Kr 428; Portugal: Esc 9876; Spain: Pta 7158; Sweden: Kr 430; Switzerland: F 89; U.K.: £41, USA: Us D: 63; Canada: CAD: 80.

Omslagfoto: Guido Walters

Zwarte schapen

editorieel

Bij mijn oma hangt een bordje: *'Grote geesten spreken over ideeën, middelmatige mensen hebben het over zaken en kleine luiden houden zich onledig met het beschimpen van andere mensen.'*
Een uitspraak van het bond-zonder-naam-type waarmee iets vreemd aan de hand is. We horen vandaag immers nog maar weinig mensen over ideeën spreken. In tijden van voorspoed gedijen grote geesten blijkbaar beter. Als er geld genoeg is, zijn er ideeën zat; de zaken gaan dan als vanzelf en daar moeten dus niet veel woorden aan vuil gemaakt worden; er is plaats voor iedereen, zodoende vindt het beschimpen van mensen maar weinig gehoor. Gedurende krisisperiodes echter worden boeiende ideeën gauw onder het tapijt geveegd, wegens geen geld. De grote geesten blijken binnen de kortste keren in te dommelen, soms voor jaren. De middelmaat wordt nu nog meer een zwijgende meerderheid, want er moet hard gewerkt worden om de zaken draaiende te houden en veel tijd om te praten is er dus niet. Maar de kleine geesten, die zijn opeens alom — en luidruchtig — aanwezig.
Met het beschimpen van mensen is er vandaag macht te vergaren, zo zien we. Wie het hardste schreeuwt, het meeste wint. En wie de dikste vinger heeft kan de meeste schuldigen aanwijzen.
Hetgeen voor de maatschappij als geheel opgaat, geldt ook voor de visserij. De krisis in de visserij is (schrappen wat niet past) de schuld van de ambtenaren of van de Zeebruggelingen of van de Hollanders of van de vissers of van de pers of van de Oostendenaren of van de jeugd of van... Zodoende is iedereen wel de zondebok van iemand. Er rest ons dan niets anders meer dan naar onze navel te staren. En intussen...
Tegen de tijd dat we begrijpen dat al dat geschreeuw eigenlijk niets om het lijf heeft zitten we met een bende herrieschoppers opgescheept die er natuurlijk ook niets van terecht brengt. En zoals we het reeds zegden: hetgeen voor de maatschappij geldt, gaat ook op voor de visserij.
Laat ons dus vooral de geschiedenis niet uit het oog verliezen. Een krisis, zo leert de ervaring, wordt maar opgelost door een nieuwe idee. Die idee moet sprankelend zijn èn voldoende mensen achter zich krijgen om ook nog uitgevoerd te worden. Het 'Marshallplan' was zo'n idee, een idee waarmee Europa uit de modderpoel, — na de tweede wereldoorlog nagelaten door een non-idee — gehaald werd; de 'New Deal' was zo'n idee, een plan dat Amerika in de jaren dertig uit de grote krisis trok.
Misschien geven we de indruk door te draven. En nochtans. Voor de Belgische visserij is er een grens waaronder geen leven meer mogelijk is, onder deze grens *brengt het ene bedrijf het andere niet meer mee*, onder deze grens spreken we niet meer van een sektor, maar van een zootje ongeregeld. Deze grens is nu bereikt, misschien werd ze zelfs reeds overschreden. *Die grens is er hier en nu en we weten niet wat we ermee moeten doen.* Hoe meer we bewegen , hoe dieper we zakken, zo lijkt het wel.
Er is een plan nodig dat ons uit het drijfzand haalt. Het voorstel om een onderste grens vast te leggen (een grens waaronder het aantal schepen van de Belgische vissersvloot niet mag zakken) kan de kiem van zo'n plan zijn. Een plan dat èn aan de EG-eisen voldoet èn aan de noodzaak om de vloot herop te bouwen. En laat ons de kleingeestigen aan de kant schuiven. Gedaan met het aanduiden van zwarte schapen. Alle hulp is welkom, ook deze van buitenaf. De visserij kan immers haar krisis niet zelf oplossen, ze kan dat net zomin als degene die in de gracht gevallen is zichzelf eruit kan hijsen door aan zijn eigen haar te trekken.

Flor Vandekerckhove

N.V. MULTINET

NIEUW!

Boomkorstraat 6, 8380 Zeebrugge

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

Vanaf 5 april 1993 zijn wij te Zeebrugge operationeel.
Wij bieden er een goede service met kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen.
De reders worden persoonlijk op de hoogte gebracht

MULTINET

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

40 jaar Pieters Visbedrijf: marktleider in de Belgische visnijverheid

Gilbert Pieters: 'Oostende kan overleven'

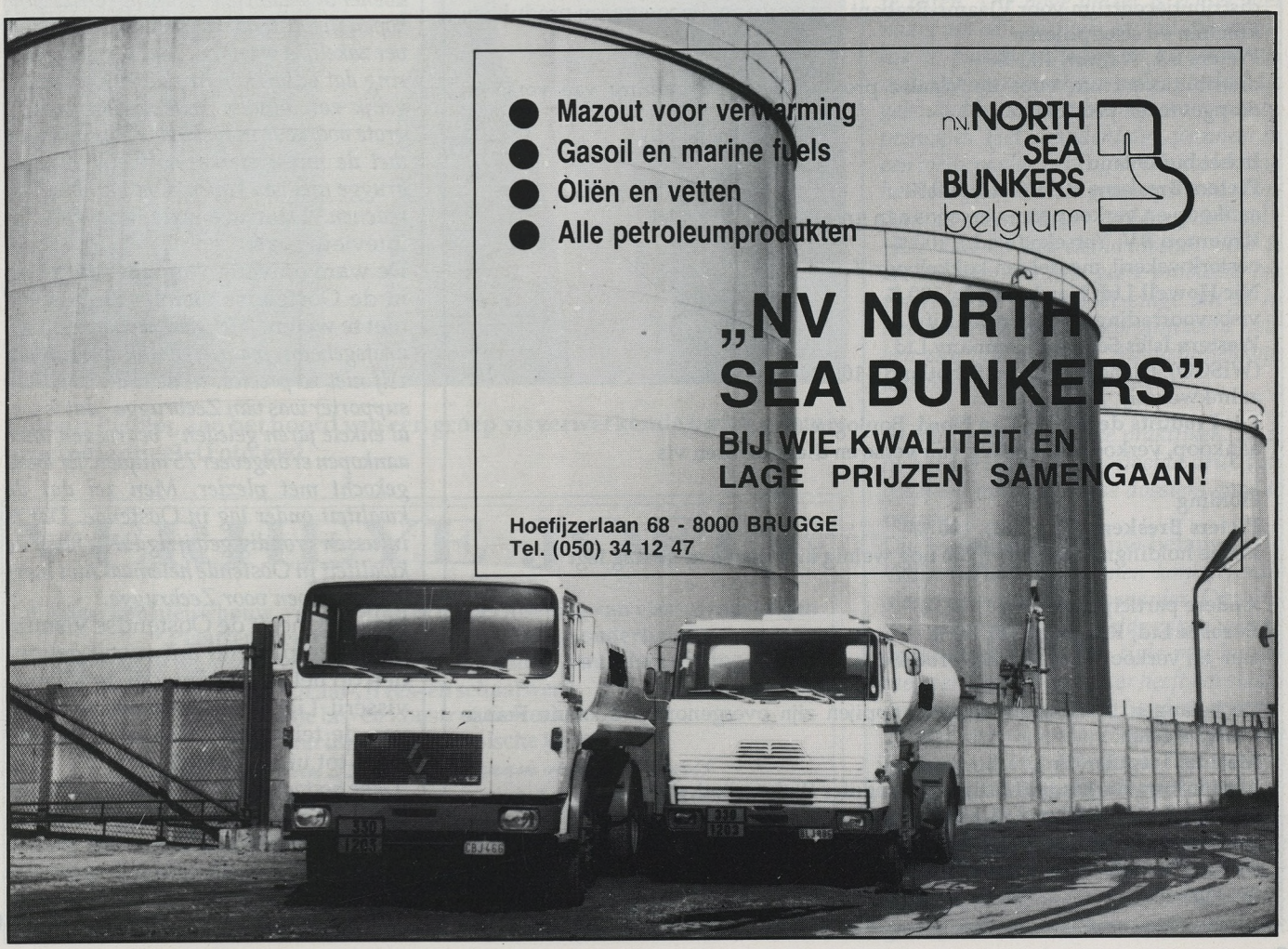
Hij staat aan het hoofd van zeven Belgische en vier buitenlandse bedrijven met 350 medewerkers en een gekonsolideerde omzet van 2,75 miljard. In de Belgische visverwerkende sektor doet niemand het beter. Het sterke geloof in het groeipotentieel van de ondernemingen vertaalde zich in een budgettering van 3,5 miljard omzet voor dit jaar. Nummer één in ons land wordt geleid door de Vlaamse Viskoning Gilbert Pieters. Tevens notoir en rabiaat tegenstander van de ontwikkelingen in de visveiling te Zeebrugge.

Omdat HVB zich eerder inlaat met de aanvoersektor dan met de vishandel waren er de voorbije jaren nauwelijks kontakten met grote baas van *Pieters Visbedrijf NV*. Hij liet wel eens weten dat wij volgens hem op een te klein segment van de visserijsektor aktief waren en teveel belang stellen in oude en nieuwe vaartuigen. Hij ontwaart daarbij in onze benadering van de *Zeebrugse Visveiling* en de uitbouw van het nieuwe visserijpark nauwelijks enige kritische kanttekening. Dat zit hem wellicht dwars.

Omdat HVB er prat op gaat een onafhankelijk blad te zijn kan iedereen die de verantwoordelijkheid over zijn uitspraken aanvaardt zijn menig kwijt op onze bladzijden, ook al wordt daar niet om gevraagd. *Gilbert Pieters* gingen we echter zelf opzoeken. Onze vragen bleven niet onbeantwoord. Oordeel zelf.

Jubileumjaar

Jerôme Pieters startte in 1953 een toeleveringsbedrijf voor grootkeukens met drie werknemers aan de Tijdokstraat in Zeebrugge. Het *Visbedrijf Pieters Jerome & Zonen* introduceerde ☞



als eerste *in porties verpakte diepvriesvis*. De nieuwe moedermaatschappij *Pieters Visbedrijf NV* mag dit jaar veertig verjaardagskaarsen branden, een gebeurtenis die niet onopgemerkt zal voorbijgaan, zo liet de Brugse bedrijfsleider ons weten. In minder dan een halve eeuw werd een flinke weg afgelegd. Een mijlpaal in de ontwikkeling van het familiebedrijf was de verhuis naar het industrieterrein *De Blauwe Toren* (1975). Dramatischer was de zware brand in 1982 waarbij bedrijfsgebouwen, machines en voorraden ter waarde van 175 miljoen frank in de vlammen opgingen. De wederopbouw liet niet op zich wachten. Uit het puin verrees een bloeiende onderneming die met verse en verwerkte visprodukten aan de top staat van de Belgische visnijverheid. De verkoopsorganizatie weet vis en schaaldieren te slijten over heel Europa en ver erbuiten. Zelfs in Amerika en Japan wordt vaak rijkelijk getafeld op basis van de Brugse kwaliteitsprodukten.

Het is duidelijk dat een grootkoper zoals de zopas 53 geworden *Gilbert Pieters* (° Knokke 22 maart 1940) er een is de markt als zijn broekzak kent. Hij kent de normale gang van zaken, maar ook de uitwassen. Over dat laatste aspekt spreekt hij zich liever uit *off-the-record*. De grijze markt heeft altijd bestaan en wordt nog steeds gedoogd. Het fenomeen van wit en zwart is inherent aan een handel die bij nacht en ontij niet stil valt. Neem dat stukje vrijbuiterij weg, dan verdient al wie bij de gratie van de visaanvoer en -handel leeft nog wel de officiële droge boterham maar veel beleg is er dan niet meer bij.

Pieters van zijn kant bewijst dat het in ons land toch mogelijk is een goed gestruktureerd import/export-visbedrijf uit de grond te stampen en draaiende te houden.

Zakelijk

Ondanks de kommerciële aktiviteiten die hij er ontwikkelt beschouwt *Gilbert Pieters* zich niet als de reddende engel voor Oostende. *'Noem mij geen weldoener of Vlaamse Viskoning. Onze aankopen in Oostende worden beslist op zuiver zakelijke gronden. Met die uitzondering dat ik bij kondities die ik ongeveer gelijk zou vinden met verschrikkelijke grote voorkeur in Oostende zou kopen en met de meest sterke motivatie in Zeebrugge niet zou kopen. Om heel bekende redenen.'* Daarmee is de toon van het inteview gezet.

De ware omvang van zijn aankopen in de Oostendse vismijn komen we niet te weten. *'Het gaat niet om een bedrijfsgeheim, maar eigenlijk weet ik het zelf niet zo precies. In de tijd dat ik nog supporter was van Zeebrugge - dat is wel al enkele jaren geleden - bedroegen onze aankopen er ongeveer 75 miljoen. Er werd gekocht met plezier. Men zei dat de kwaliteit onder lag in Oostende. Dat is intussen grondig gewijzigd. Nu hoeft de kwaliteit in Oostende helemaal niet meer onder te doen voor Zeebrugge.'*

Eigenlijk heeft de Oostendse vismijn nooit een passend antwoord gevonden op het uitsterven van de ijslandvisserij. Ligt daar niet de ware reden van de teloorgang die nu zo schrijnend tot uiting komt?

'Daar bestaat geen twijfel over. Maar er is meer. Er is de aantrekkingskracht van Zeebrugge op reders die er een grotere vrijheid hebben om handel te drijven vòòr zeven uur 's morgens. In Oostende zeggen burgemeester Goekint en kapitein ☞

De Groep Pieters

De *Groep Pieters* telt elf bedrijven: zeven in eigen land en vier in het buitenland en bezit daarnaast een aantal participaties. In eigen land is de groep goed voor 300 medewerkers en nog eens 50 jobs in het buitenland. Het kapitaal is voor twee derden in eigen handen en voor één derde van de beursgenoteerde risicokapitaalverschaffer *Prominvest*, een venture-dochter van de *Groep Brussel Lambert* (GBL) die enkele jaren terug werd opgekocht door de *International Photo Group* (IPG) uit Wetteren.

De geconsolideerde omzet (groepsomzet) bedroeg vorig jaar 2,75 miljard en als streefdoel voor dit jaar wordt een globaal omzetcijfer van 3,5 miljard naar voor geschoven.

In België
Pieters Visbedrijf NV, Brugge
aankoop en verwerking van all visserijprodukten
Pandalus NV, Brugge, 100 %
bereiding van vis-fastfood-produkten en kant-en-klaar schotels van hoge kwaliteit
Demaro NV, Brugge, 80 %
gerookte en gemarineerde produkten onder de merknaam *De Lille's*
Neyts BVBA, Oostende, + 50 %
produktie- en verkoopeenheid voor verse vis
Gereels NV, Zeebrugge, + 50 %
handel en verwerking van verse vis
Pieters Visprodukten NV, Londerzeel, 100 %
distributiecentrum voor Vlaams-Brabant van verse en diepgevroren produkten, kreeften en schelpdieren
Pieters SA, Namur, 100 %
distributiecentrum voor de Waalse provincies en Luxemburg van verse en diepgevroren produkten

In het buitenland
Pieters Breskens BV (Ned.), 100 %
aankoop en verkoop van verse vis aan groot- en kleinhandel
Kroonton BV, Yerseke (Ned.), 100 %
oesterkwekerij, mossel- en kokkelbedrijf
Nic Howell Ltd, Newlyn (GB), 100 %
visbevoorrading en exportbedrijf
Western Isles Seafood Company Ltd
(WISCO), Island of Harris (Schotland), 100 %
zalmkwekerij
Les Produits de la Mer Cap Nord, Boulogne (Fr.), 95 %
aankoop, verkoop en trading van verse en diepgevroren vis

Holding
Pieters Breskens BV (Ned), 100 %
kleine holdingmaatschappij die nog weinig aktiviteit aan de dag legt

Andere participaties
Eurosea Ltd, Reading (GB), 50 %
aan- en verkoop van seafood-produkten

De belangen in volgende maatschappijen zijn overgenomen door de Franse Groep Adrien:
Marida, Tréguier (Fr.), tarbotkwekerij
Mariculture du Jaudy (Marijaud), Tréguier (Fr.), tarbotkwekerij
Aquaturbot, Tréguier (Fr.), pootvisproduktie voor tarbotkwekerijen
Superaqua (Port.), tarbotvetmesterij
Ook het belang in **Icelandic Quality Fish Ltd** (IQF), Njardvik (Ijsland) behoort tot het verleden.



Gilbert Pieters, aan het hoofd van een groep visverwerkende bedrijven mèt groeipotentieel. (Foto gw)

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

Ghys dat er dingen zijn die wèl en dat er zaken zijn die niet kunnen."

Die liggen toch 's nachts in hun bed?

'Er zijn instrukties. Het is toch bekend dat in Zeebrugge proportioneel meer kan dan in Oostende.'

Voelt u zich benadeeld door wat als grijze handel omschreven wordt?

'Er zijn een hele boel redenen waarom wij aan dergelijke praktijken niet kunnen meewerken. Het is toch een algemene regel dat hoe groter het bedrijf, hoe minder er in de schemerzone gewerkt wordt. Het hele gesjoemel werkt konkurrentievervalsend. Dat is toch zonneklaar.'

Heeft de afgeslankte aanvoer invloed op uw koopgedrag?

'Indien het aanbod in Oostende groter was dan zouden wij uiteraard meer kans hebben om er te kopen. In Oostende is er inderdaad te weinig vis. Wat niet betekent dat een visveiling met een omzet van 500-600 miljoen niet rendabel kan geëxploiteerd worden. In Frankrijk zijn er 40 tot 45 vismijnen waarvan sommige omzetten van meer dan een paar miljard boeken (nvdr: Boulogne, Lorient, Concarneau, Le Guilvinec) *maar ook talrijke kleinere haventjes met een omzet van enkele tientallen miljoenen en die toch rendabel werken. In Nederland is Stellendam een goed voorbeeld. Het is natuurlijk gemakkelijker een vismijn met een omzet van twee miljard rendabel uit te baten. Die hoge omzet is echter niet nodig om een normale exploitatie mogelijk te maken. Althans in een normale veiling, waarmee ik een veiling bedoel die gebouwd is volgens bedrijfsekonomische principes. Het is evident dat, wanneer in een welbepaalde veiling ook de kosten van het lobbyen moeten gerekupereerd worden, de evenwichten eerder op het politieke dan op het ekonomische vlak te zoeken zijn. Ik heb geen probleem om zoiets te vertellen. Het enige dat ze in Zeebrugge nog niet georganizeerd hebben zijn vluchten met Augusta-helikopters boven de vismijn"* (lacht).

Straffe taal!

'Ik ben tegen oneerlijke praktijken. Er is in het verleden ongeoorloofde druk uitgeoefend om Zeebrugse dossiers goed te keuren.'

Die indruisen tegen uw belangen?

'Mijn verwijt is dat men konkurrentie pleegt op een oneerlijke manier. De vroegere vismijn deed bepaalde zaken wèl en andere weer niet. Ten tijde van burgemeester Frank Van Acker heeft het stadsbestuur de vismijn uit handen gegeven zonder een openbare oproep voor de koncessie uit te schrijven. Die mensen mogen nu heel andere dingen doen dan men vroeger deed. Daarmee is de konkurrentiepositie grondig gewijzigd. Elke NCMV-er en elke VLD-er moet daar principieel bijzonder grote bezwaren tegen hebben. Als middenstander zie ik dat ☞

een groot bedrijf rechten verkrijgt waarvoor anderen niet in aanmerking komen.'
In ruil voor een miljoeneninvestering.
'In Brugge zegden ze toen: " Wij kennen er niets van en geven de zaak beter aan iemand die wel iets van veilingen kent. Ten tweede hebben we geen geld." Maar zegme: in welk jaar zullen de aandeelhouders van de ZV 350 miljoen geïnvesteerd hebben? In het jaar 3.500? De eigen inbreng is overroepen. Dàt de stad die investering niet kon dragen is je reinste onzin. Je moet er zelfs geen boekhouding voor kennen om te zien dat de hele zaak eenvoudig en gemakkelijk te financieren was. Trouwens er staat al een vismijn. Ik pas die aan met al de pakhuizen die er aan vasthangen aan de strengste EG-normen voor honderd miljoen. De renovatie zou al twee of drie jaar achter de rug zijn. Ik heb voor de drie pakhuizen van onze firma Gereels aan Belcoplan een prijs gevraagd om ze in orde te zetten. Kostprijs anderhalf miljoen per pakhuis. Om al de pakhuizen in orde te zetten - er zijn er zo'n 30 of 35 - is vijftig tot zestig miljoen frank nodig. Er rest dan nog veertig miljoen om de rest van de (nvdr.: toen nog winstgevende) *vismijn aan te passen. Overheden die op die manier geld over de balk gooien verdienen een afstraffing. De Brugse stadskas had er heel wat beter voorgestaan en de tewerkstelling was hoger geweest als ze het hele vismijngebeuren in eigen beheer hadden gehouden.'*

Oostende

Ook in de Oostendse vismijn wordt zwaar geïnvesteerd. 283 miljoen. De beslissing viel op een ogenblik dat de moeilijkheden waarin de visaanvoersektor verkeert moeilijk te voorzien waren.
'Oostende investeert in omstandigheden die ekonomisch niet zo gunstig zijn. Ik vrees als mijnheer Goekint, een burgemeester waarvoor ik respekt kan opbrengen, niet zijn allerstoutste schoenen aantrekt de Oostendse vismijn binnen afzienbare tijd zal verkommeren en verkrotten. De renovatie zal dan een maat voor niets geweest zijn.'

Brugse Top 50

Het financieel-ekonomisch magazine *Trends* van twee weken terug (18 maart 93) was voor een groot deel gewijd aan de grootste bedrijven in de Brugse regio. Een *Top 50*, op basis van de toegevoegde waarde in het boekjaar 1991, ontbrak niet. Tot onze niet geringe verbazing vonden wij er *Pieters Visbedrijf NV* niet in terug. Met een omzet van 2.197 miljoen frank (voor het moederbedrijf) en een toegevoegde waarde van 355 miljoen zou de onderneming als achtste belangrijkste bedrijf gerangschikt moeten staan. Op de bedrijfszetel in St.-Pieters-Brugge geraakte HVB niet wijzer omdat men op dat ogenblik nog geen sluitende uitleg kon verkrijgen van de weekbladredaktie. Merkwaardig, aangezien in de *Top 5.000* van de Belgische bedrijven (zie HVB nr. 1 - januari 93) *Pieters Visbedrijf NV* op basis van omzet op de 754ste plaats prijkte en in de sektoriële rangschikking op basis van de toegevoegde waarde nummer twee stond na Morubel uit Oostende.

Een ander visverwerkend bedrijf dat de *Top 50* van de Brugse regio haalt is *Van Den Abeele/Appetit* dat op de 30ste plaats staat. "Schaduwburgemeester" baron Dries Van Den Abeele wordt in het speciale nummer goed in de verf gezet. Het familiebedrijf staat in de gezondheidstop (gebaseerd op rendabiliteit, solvabiliteit en likwiditeit) niet zo gunstig gerangschikt als de verhouding omzet (circa 800 miljoen in '91) en toegevoegde waarde (100 miljoen) laat vermoeden. Het bedrijf keek in het boekjaar '91 tegen een omzet en toegevoegde waarde aan die beduidend lager lagen dan het jaar daarvoor en een verlies van 31 miljoen frank opleverden. De minder gunstige resultaten worden toegeschreven aan een herstrukturering herpositionering van het bedrijf die gepaard ging met toekomstgerichte investeringen en het afstoten van een aantal niet-renderende aktiviteiten. (gw)

Op de Bedrijvenkontaktdagen in Oostende zei burgemeester Goekint dat die stad al lang die distributiefunktie heeft waar de ZV zo naar streeft.
'Oostende was vroeger onbetwistbaar en nu nog, maar in mindere mate, de draaischijf voor de vishandel in België. Die rol is verminderd omdat regionale bedrijven uit Brussel en Antwerpen een gedeelte van die taak voor hun rekening nemen. Objektief gezien wordt in Oostende nog steeds meer vis verhandeld dan in Zeebrugge. Er komen veel meer vrachtwagens uit het binnenland om zich in Oostende te bevoorraden. Er zijn in Oostende nog steeds meer vishandelaars dan in Zeebrugge. De Hollandse kopers zijn niet zo honkvast. Oostende, Zeebrugge of Nieuwpoort, het maakt hen niets uit. Ze kopen waar er vis op de veiling is.'
De visgroothandelaars in Oostende moeten zich toch ook vragen stellen over hun toekomst?
'Vraag hen of de verminderde aanvoer banen zal kosten, dan zal het antwoord ongetwijfeld "ja" zijn. Zal het moeilijker worden om te overleven? Ja. Verdwijnen we? Niet onmiddellijk. Die antwoorden zul je gegarandeerd krijgen.'
Oostende vecht om te overleven. De investeringen in Zeebrugge werken de achteruitgang in de hand. Is er dan een regulerend overheidsoptreden nodig om de negatieve gevolgen van de vrije markt in de goede baan te houden?
'In het geval van Zeebrugge kunnen we niet over de vrije markt spreken. Indien het de vrije markt was zou een onderneming als de Zeebrugse Visveiling er al

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)

niet meer zijn. Over de investeringen in Zeebrugge stel ik mijn veel vragen. Wie investeert in Zeebrugge? De nationale en de Vlaamse overheid heeft geïnvesteerd, de provincie, de stad. Ook EG-geld komt via FEOGA-steun in Zeebrugge terecht. Hoeveel heeft de ZV precies uitgegeven aan investeringen? De ZV wordt geleid volgens andere normen dan die van de vrije markt. Via subsidies en een ingewikkeld systeem van handel drijven in plaats van veilen. Voor mij is het vrij duidelijk over welke soort handel het hier gaat.'

Precies die investeringen kunnen Oostende de das omdoen?

'Klopt. Dat ligt in de lijn der verwachtingen als er niets gebeurt.'

Wat zijn dan de gevolgen voor de talrijke visgroothandelaars in Oostende?

'Zij moeten zich aanpassen.'

Uitwijken of verdwijnen?

'Uitwijken of verdwijnen? Ik weet het zo niet. Ik denk dat er voldoende dynamiek aanwezig is om er iets aan te doen.'

Voor ondernemingen die van vader op zoon in de Oostendse vismijn thuis zijn is het geen gemakkelijke beslissing.

'Akkoord. Ze zijn dus wel gebonden aan de aanvoer in Oostende. Als die aanvoer dermate zakt kunnen zij niet overleven.'

Kan men de omvang van de aankopen uit eigen aanvoer door Oostendse visgroothandelaars inschatten?

'Dat schommelt met de markt. Zoals een reder er op elk moment belang bij heeft te kiezen voor de plaats waar hij de beste prijs voor zijn vangst denkt te te krijgen, moet ook de groothandelaar afwegen waar hij de beste koop kan doen. Dat kan vandaag in Oostende zijn, maar morgen in Urk.'

Is de groothandel sterk vismijngebonden?

'Neem aan dat er in Oostende honderd grote en kleine kopers op de markt zijn en er wordt voor 600 miljoen frank vis aangevoerd. Dan betekent dat een gemiddelde van vijf tot zes miljoen per koper. Als ik weet dat de gezamelijke omzet van die honderd firma's enkele miljarden is, dan schat ik hun aankopen in Oostende tussen de tien en de twintig procent van de totale aankopen. Niet echt veel, maar ze hebben de vismijn nodig om meer dan één reden. Die handelsfirma's kunnen misschien niet blijven bestaan als ze uitsluitend moeten leven op de winstmarges van ingevoerde vis.'

Leveranciers

Zijn de problemen van een visveiling vergelijkbaar met die van een verwerkingsbedrijf dat toch ook in sterke mate afhankelijk is van de soms grillige aanvoer?

'Ik neem aan dat wanneer er vijftig of honderd aanvoerders zijn in een vismijn er bepaalde verschillen optreden. Reders noemen zichzelf klanten van Oostende of Nieuwpoort, maar in feite bedoelen ze dat ze leverancier zijn. Elk heeft zijn eigen wensen. De manier waarop de vis gelost en gewogen wordt, hoeveel overgewicht er bij is, de nauwkeurigheid bij de sortering. De ene vismijn kan zijn klanten/leveranciers beter bedienen dan een andere. Dat woord service dekt een uitgebreide lading. Dat kan gaan tot en met de garantie van de afzet. We gaan daar echter niet verder over uitweiden.'

'Ik meen dat het is vrij complex is om een visveiling te leiden. Over de manier waarop Oostende als veiling geleid wordt heb ik niets aan te merken. Het zijn de reders zelf die er veilen. Als het niet goed zou gaan moeten ze maar kwaad zijn op zichzelf. Ik geloof dat de Vislossersbond van Willy Van Waes vrij goed en efficiënt werkt. In Zeebrugge daarentegen wordt de veiling op autoritaire manier gerund. Zo, en niet anders, zo luidt het devies. Ze leren ze daar zelfs de grootsten naar hun pijpen dansen. Op alle mogelijke manieren. In de achterhaven zullen ze de zaak nog meer onder kontrole houden. De reders betalen daarvoor acht procent op de besomming. Als reder zou ik voor die prijs zelf lossen en vier procent in mijn zak houden.'

Met welke argumenten kan een vismijndirektie een reder bewerken om voor een bepaalde vismijn te kiezen?

'Een reders gaat waar hij goesting heeft. Maar er zijn zoveel faktoren uit het verleden waarom sommige reders een afkeer hebben van een bepaalde vismijn. Vergeet niet dat de tegenstelling tussen oost- en westkust nog steeds bestaat. Vergeet ook niet dat, toen Zeebrugge destijds nog klein was, de wet gedikteerd werd door de grote heren uit Oostende. Dat heeft veel "veten", naijver en konkurrentie tot gevolg gehad. Mensen met enig inzicht in de situatie weten echter dat alleen éénheid onze kleine sektor kan vooruithelpen.'

'Een reder houdt echter ook met rationele aspekten rekening. De nabijheid van de visgronden, het gemak bij het afvaren naar de volgende visgrond, de plaats waar hij al zijn vis gemakkelijkst kwijt kan...'

Heeft de omvang van de vloot ook een invloed op de business van Pieters Visbedrijf?

'Wij zijn daar niet afhankelijk van. Dat er een goed georganizeerde Belgische vloot moet zijn met een zekere stabiliteit in de aanvoer staat buiten kijf. Het aantal vaartuigen is op zichzelf belangrijk, maar is niet de enige norm. PK, tonnemaat, het soort visserij dat ze beoefenen is een vrij grote mix. Het is zeer moeilijk te definiëren wat we nodig hebben. Voor sommigen visserijen heb je meer pk's of een ander scheepstype nodig dan voor andere. Ik heb trouwens de indruk dat de visstanden er stilaan beter voor staan en dat die verplichte drastische sanering van de vloot heel wat soepeler zal verlopen dan voorspeld.'

Gaan de prijzen dan niet te sterk dalen als de aanvoer van bepaalde soorten flink toeneemt?

'De prijzen hebben te maken met de algemene ekonomische toestand en met de konkurrentie van de visprijzen tegenover de kippenprijzen, de varkensvleesprijzen en de prijs van de basisvoeding in het algemeen. Als vis fatsoenlijk geprijsd wordt dan is er een enorme vraag. Vis wordt positief onthaald. De mensen eten toch zo graag vis. Daar moeten we ons geen zorgen over maken.'

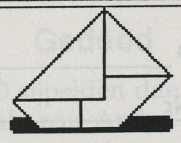
De geruchten over het op de beurs brengen van *Pieters Visbedrijf* zijn stilgevallen. Definitief afgevoerd?

'Ikzelf heb er nooit aan gedacht om voor Pieters Visbedrijf een beursnotering aan te vragen. Anderen hebben daar misschien wel aan gedacht. Niet omdat we te klein zijn. Er zijn bedrijven met een lagere omzet die wel beursgenoteerd zijn. De Vleeswaren Ter Beke bijvoorbeeld, die halen geen 3,5 miljard (nvdr: omzet in '91 bedroeg 2,8 miljard en 3,14 miljard in '92) *en er zijn er meer. Op de beurs gaan betekent dat de belegger een deel van het risico draagt en de eigenaars een gedeelte van hun eigen vermogen terugtrekken.*

Omwille van de naambekendheid?

Vraag in de helft van Europa wie in België in vis doet, dan zeggen ze u prompt Pieters, waarmee iedereen weet welke Pieters wordt bedoeld."

Guido Walters



Brieven

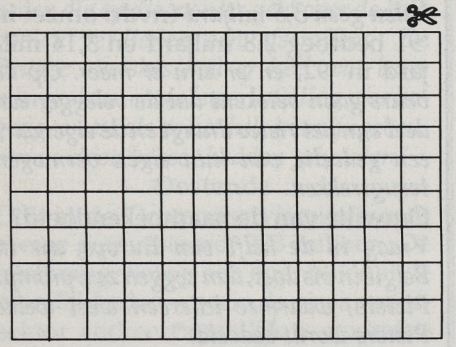
Ik heb in HVB nr 3 (1993) gelezen dat lezer De Brock uit Duinbergen op zoek is naar een foto van de O. 298 'Van Dyck'.

Even mijzelf voorstellen, ik verzamel al een 30 tal jaren negatieven van Belgische vissersschepen. Ben op het moment in het bezit van een 4 000 tal negatieven (glasplaten - 6 x 6 - 7 x 11 - 24 x 36) gaande van 1900 tot 1993. Van de O 298 'Van Dyck' bezit ik er een tiental van (volledig en varend). Lijst met negatieven is beschikbaar

Corveleyn Roger
Buitenpad 2
8400 Oostende

Gratis adverteren

Iedereen kan een gratis zoekertje plaatsen in HVB. Er gelden slechts twee voorwaarden: (1.) het gezochte of aangebodene moet *iets* met de zee te maken hebben & (2.) het zoekertje moet opgestuurd worden vòòr de 20ste van de maand naar ons redaktieadres: H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende. (Vergeet niet te vermelden waar geïnteresseerden terecht kunnen.)
Als u alles gezegd krijgt in het hierbijgevoegde raster dan is de advertentie gratis. Indien u méér te vertellen hebt, dan moet u maar eens naar onze advertentietarieven vragen.



Onderstaande gegevens worden niet gepubliceerd. Wél invullen!

Naam*_____

Voornaam _____

Straat & Nr _____

_____

Postnummer &Plaats

_____

_____

Te koop

stalen garnaalboot, scheldevisser met licentie.
Inlichtingen 050 / 41 85 09

Te Koop
Twee V-korren, vier korstokken met korijzers en één komplete boel.
Zich wenden: Pannestraat 96, 8301 Heist aan Zee

slag slaan

Te koop: videoplotter Furuno GD 170 en Navstar 601 D met antenne. Prijs overeen te komen. 050 / 51 27 61

Kreeftenvanger te koop: zich wenden tot Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn 71 Oostende. Tel.: 059 / 32 11 01

Ik zoek bb-motor (Langstaart) in occazie. 059 / 80 88 47

Te Koop: vissersboot Fisher, 25 ft, motor 25 pk, radar, VHF, kleurendieptemeter. In uitstekende staat. 059 / 80 71 42

TE KOOP GEVRAAGD
A.P. Model M.K. 5 Professionnel, Merk Philips. Voor aanbiedingen bel: 059/33 14 44.

Nieuwe schroef te koop, 1,5 meter doorsnede, dient voor straalbuis. 058/23 60 92, bel na 20 uur.

Te Koop:Mercedezmotor 300 pk + PTO, trommelzeefmachine, garnaalkookfornuis, Furunoradar, kleurendieptemeter, twee Paregagullenkorren. Inlichtingen 059/32 54 75 ('s avonds)

Te Koop: VHF-radio met antenne en kabels. 7000 fr., dieptemeter 'Euromarine' met sonde 4000 fr. Inl.: 050 59 81 04

Bokkenvaartuig te koop, geheel vernieuwd. Nieuwe motor 1991, nieuwe schroefas 1991. Niet ernstig, zich onthouden. Inl.: 058/23.57.14 (tussen 9 uur en 12 uur).

Te Koop: Vier planken + twee netten voor boot Inox. Schudderwinch, inoxkabel en divers materiaal. 050/33 16 36.

Scheldevissersvaartuig te koop met vergunning. Zes jaar oud, 12 meter lang, 150 pk, alles inbegrepen voor een matige prijs. Tel: 050/41.84.16.

Te Koop: stalen vissersboot van 10,50 meter lang. Motor 60 pk. Voor info: 050/51 58 80

Te Koop: stalen vissersboot L: 12 m, B: 4 m, motor 150 pk, uitgerust voor de garnaalvisserij. 050/54 67 06.

Horoscoop

voor vissers door madame Blanche



Ram 21 mar-20 apr— Vermijd slank gevormde benen en (vooral) zwarte lingerie. Het maakt de verwarring alleen maar groter.



Stier 21 apr - 20 mei — Je vertoeft deze maand in het gezelschap van mooie meiden, en er komen zelfs heel wat zwoele, nachten aan te pas. (Een stier, hé!)



Tweelingen 21 mei - 21 jun — Bruisende plannen. Vuurwerk!



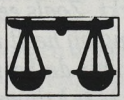
Kreeft 22 jun -22 jul— Rond de 4de wordt het somber, misschien moet je wel uitkijken naar een nieuwe job. Je zult een paar keer ongewoon snel moeten reageren. Beter jij dan ik, moet ik zeggen.



Leeuw 23 juli 22 aug — Je wordt bemind, je voelt je onstuimig. Het liefst wil je op reis om je helemaal uit te leven.



Maagd 23 aug- 22 sep — Probeer je voor een keer te laten gaan. Je hoeft geen maagd te blijven.



Weegschaal 23 sep-22 okt — Je familie kan wat extra-aandacht gebruiken.



Schorpioen 23 okt - 21 nov — Nieuwe kontakten die leiden tot steun. Je krijgt onderwacht bezoek rond de 20ste.



Boogschutter 22 nov- 20 dec — Je bent super aktief, je wil er eens uit, naar de Ardennen, MAAR!!! Let op voor slippertjes. De boog kan niet altijd gespannen staan.



Steenbok 21 dec - 20 jan — Voorwaar, ik zeg je: zet je wantrouwen opzij, stel je open voor nieuwe denk- en leefwijzen.



Waterman 21 jan - 18 feb — Je krijgt de kans je te verdiepen in de geheimen van de menselijke ziel. Griezelige gedachte!



Vissen 19 feb- 20 mar — Kontakten met oudere mensen brengen wijsheid. Luister naar hen die je stimuleren en nuttig advies geven, vooral als ze het over vuile ziektes hebben.

Recht & eerlijk

Het trieste einde van schipper Sabbe

***'In februari 1989 werd de Oostendenaar André Sabbe gedood op een Nederlands vissersvaartuig en voor de Canarische kust in zee gedumpt'*, zo liet een betrokken bemanningslid zich tijdens een cafébezoek ontglippen.**
De uitspraak werd ernstig genomen en vier personen werden uiteindelijk in staat van beschuldiging gesteld: 2 Oostendenaars en 2 inwoners uit Knokke-Heist.
Omdat de feiten op een Nederlands vaartuig gebeurden werden de vier ook in dat land gevonnist.
Moord aan boord? We hebben het niet over een kapersverhaal uit vervlogen tijden. Het gebeurde allemaal in 1989.
Maar het slachtoffer Sabbe, wie was dat dan wel?

ANDRE SABBE STOND te Oostende bekend als een meester-avonturier. Tijdens zijn periodes in België was hij tevens visser en vishandelaar te Zeebrugge.

Steeds in het nieuws

Sabbe haalde het eerst de krantekoppen eind de vijftiger jaren, toen zijn echtgenote *Claudine* vermoord werd aangetroffen op een golfbreker aan het strand te Oostende. Alle verdenkingen waren op Sabbe gericht. Er viel echter niets te bewijzen en de verdachte ging vrijuit.
Een tiental jaren later haalde hij nog maar eens de krantekoppen toen zijn *handel in exotische dieren* stuk liep. Sabbes handel verliep tussen *Australië* en *België* en het was hem vooral om exotische vogels te doen. Met een schoener, gedeeltelijk bemand door Oostendenaars, vertrok hij naar *Australië*. Op de terugweg deed hij de haven van *Boma* aan op de Zaïrestroom in het voormalige Kongo. Na een inspektie van het schip werd het vaartuig aan de ketting gelegd wegens smokkel: het vervoerde hele partijen in Australië beschermde en niet uit te voeren vogels. Het handelsavontuur eindigde dus te Boma en het vaartuig bleef er achter.
In het midden van de zeventiger jaren haalde Sabbe nogmaals het nieuws. De visserij in de Noordzee slabakte. Hij meende echter hèt systeem te hebben gevonden om meer vis op te halen, zodoende dacht hij de mensen met jarenlange ervaring te kunnen overtroeven. Hij lachte alle kritiek weg en lapte ook de wetgeving aan zijn laars. Hij kocht een oude sleepboot, de *'Persévérance'*, schilderde het schip blauw, wit en rood, bouwde het achterschip om en maakte er een hektreiler van. Met een gemengde Belgische en Nederlandse bemanning toog hij de Noordzee op om te bewijzen dat hij het bij het rechte eind had. Met weinig in orde, leek het vaartuig op zee een *piraatvisser* en in de havens waar het binnenliep werd het maar met een scheef oog bekeken, dat is als het al de toegang niet werd ontzegd. Het hele avontuur eindigde op een sisser en het schip vond een eindbestemming op de slijkerige oever van de Maasmonding te Rotterdam, waar het jarenlang lag te verkommeren.
Begin de tachtiger jaren haalde Sabbe nogmaals de media, ditmaal vanuit Afrika. Tijdens een dolle rit op slecht onderhouden Afrikaanse wegen was hij met zijn jeep overkop gegaan en hield er een rugletsel aan over. Hij zat er vastgekluisterd aan zijn rolstoel snode plannen te bedenken. Zodoende ontdekte hij een *achterpoortje* in de Belgische wet op de *kinderbijslag* en adopteerde als Belg in Somalië prompt 33.000 (jawel, drieëndertigduizend!) zwarte weeskinderen, daarop vroeg hij zijn maandelijkse *kinderbijslag* aan, waar hij recht op meende te hebben.

Gedood

Begin 1990 sijpelden dan de berichten door als zou André Sabbe vermoord zijn op een vissersschip, de BR 6 'Zuiderzee', uit Breskens. Dat schip was goed bekend in de Belgische vissershavens. Nemen sommige Bel- ☞



het taxibedrijf voor de visserij
Bredene Oostende
OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI



De BR 6 '*Zuiderzee*' verlaat, mooi opgetuigd, de haven van Zeebrugge.

gen het de Nederlanders kwalijk dat zij met tal van vervlagde schepen op Belgische quota vissen, dan moeten we ons toch afvragen of de Belgen niet metzulke praktijken begonnen zijn (cfr. denk ook aan de O.131 'Voluntas Dei'). Wat er ook van zij, de BR 6 voer al een tijdje voor Belgische eigenaars en de '*Zuiderzee*' was — van kiel tot masttop in het groen geschilderd — regelmatig aanwezig op de afslagen te Zeebrugge en Oostende. Het werd verkocht aan een reder uit Middelkerke die het vissersvaartuig omtoverde tot een prachtig schip (zie foto). Het moet echter niet gelopen zijn zoals het hoort want het vaartuig werd doorverkocht aan André Sabbe. Het verdween uit onze havens zonder dat, dixit de verkoper, de volledige koopsom werd betaald.

Op verre zeeën

We vinden het vissersschip terug voor de havenstad *Las Palmas* op de Canarische Eilanden. Op 15 februari 1989 heerst er storm. Tijdens een karwei op het werkdek ontstaat ruzie tussen *André Sabbe* en *Lanckriet* uit Knokke-Heist. Deze laatste bedreigt *Sabbe* met een hamer. *Sabbe* wordt woedend, grijpt *Lanckriet* bij de keel en maakt aanstalten hem overboord te gooien. *Lanckriet* kan zich alleen maar loswrikken door een paar maal met de hamer op het hoofd van *Sabbe* te slaan. Die heeft echter niet op en *Lanckriet* ziet zich genoodzaakt de 52-jarige *Sabbe* met een mes in de buik te verwonden tot de dood optreedt. Om zich van het lichaam te ontdoen stopt hij, samen met *P. André* uit Oostende en *K.D.* uit Knokke-Heist, het levensloze lichaam in de garnaalkoker of -wasser en zet het met de lier overboord. Ook is er nog de kokkin *Wouters* uit Oostende aan boord. Tijdens de moord ligt zij te kooi en maakt dus het drama niet mee. Na overleg besluit de bemanning de BR 6 binnen te varen in een haven van *Sierra Leone*. Sindsdien is het vissersschip spoorloos.

Zeven maanden later duikt het gezelschap op te Amsterdam. In een kroeg laat één van hen zich uit over het gebeuren en de zaak gaat aan het rollen. Een jaar na de gebeurtenis neemt het gerecht de zaak in handen. Eerst is er nog diskussie tussen het Belgische en het Nederlandse gerecht over de vraag wie de zaak zal behandelen. Omdat de BR 6 op het ogenblik van de feiten nog altijd Nederlands grondgebied was wordt de zaak doorverwezen naar de rechtbank te Middenburg.

Op 19 maart ll. werd *J. Lanckriet* veroordeeld tot 4 jaar effektieve celstraf, *P. André* kreeg 6 maanden voorwaardelijk wegens het verlenen van hulp bij het dumpen van het lichaam. De kokkin *Wouters* mag vrijuit gaan, maar *K.D.* moet nog apart terechtstaan.

Tekst en foto Daniël Pots

Volgende maand in deze rubriek Nacht & Ontij:
Het feitenrelaas van een regelrecht zeegevecht tijdens de kabeljauwoorlog op IJsland

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

HVB-lezersenquête

De resultaten (II)

In het nieuwjaarsnummer publiceerde dit blad een lezersenquête. We hadden daarbij verschillende doelen voor ogen. Eerst en vooral wilden we wel eens weten welke mensen HVB lezen. Hoe de gemiddelde lezer er, blijkens deze enquête, uitziet, publiceerden we reeds in HVB nr 2, 1993 op p 17 *'Een profiel van de HVB-lezer'*). Ook waren we geïnteresseerd te weten welke artikels bij het lezerspubliek in de smaak vielen. Op basis van de resultaten stelden we onderstaande top-20 samen. Volgende maand publiceren we het derde — en interessantste — deel van de resultaten van deze lezersenquête. Dan hebben we het over de nieuwe reeksen/artikels de lezer van ons verwacht.

De 20 *meest* gelezen rubrieken

In afnemende volgorde
1. Maand in Beeld
2. Jaaroverzicht
3. Onderzoeksraad voor de Zeevaart
4. Reisreportages
5. Interviews met oud vissers
6. Internationale visserijnieuwsjes
7. 'Nacht & Ontij' (over scheepsongevallen)
8. De 'Top 100', jaarbesommingen
9. De kleine vlootberichten
10. Interviews met bekenden uit omgeving visserij
11. 'Van hier & daar' (diverse berichten)
12. Scheepvaartberichten
13. Vlaamse vissers in het buitenland (Chili etc.)
14. Geschiedenis visserijpolitiek IJsland
15. Het editoriaal
16. Korte berichten uit Nederland
17. Berichtgeving over de EG-visserijpolitiek
18. Het nieuws 'uit de mijnen'
19. Politieke rubriek 'vragen & antwoorden'
20. De ingezonden brieven

De 20 *liefst* gelezen rubrieken

In afnemende volgorde
1. Maand in Beeld
2. Interviews met oud-vissers
3. Jaaroverzicht
4. Nacht & Ontij
5. Reisreportages
6. Onderzoeksraad
7. De kleine vlootberichten
8. Vlaamse vissers in buitenland
9. Top 100, jaarbesommingen
10. Interviews met bekenden
11. Reeks IJsland
12. Scheepvaart
13. Van Hier & Daar
14. Aktiviteitenkalender voor vissers
15. Internationale visserijnieuwsjes
16. Nederland
17. Editoriaal
18. Schatten van de zee (over schelpen etc..)
19. Geschiedenis Belgische scheepsmotoren
20. 'Van schepen, mensen & van de zee' (column)

Na deze 20 *meeste & liefste* volgden nog 15 rubrieken die door de lezer dus minder geapprecieerd worden. Met genoegen zien wij daarbij dat de column van *De Laatste Vuurtorenwachter* erg weinig gelezen wordt (wij vinden deze terug op de 33ste plaats), bovendien blijkt dat zijn schrijfsels nauwelijks gewaardeerd worden (30ste plaats). Op de redaktie zal daar zeker eens hartig over gepraat worden. Als we zodoende de man de mond kunnen snoeren dan zal deze enquête niet waardeloos geweest zijn.

Merkwaardig is wel dat een aantal veelgelezen rubrieken zeer negatief gewaardeerd worden. Dat is het geval met de *berichtgeving over de EG-visserijpolitiek*, die bij de meest gelezen rubrieken hoort (17de plaats) maar veel minder gewaardeerd wordt (26ste plaats), dit geldt nog meer voor de *politieke rubriek 'vragen & antwoorden'* die eveneens in de top-20 van de meest gelezen rubrieken voorkomt (19de plaats), maar voor wat de waarderingscijfers terug te vinden is op de 32ste plaats. Zou de lezer daarmee een signaal willen uitzenden?

Omgekeerd bestaat ook: de rubriek over de *geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren* werd maar matig gelezen (30ste plaats), maar door die lezers erg hoog gewaardeerd (19de plaats).

En tenslotte nog dit. Geen enkel artikel/reeks kreeg een onvoldoende. Op de 35ste (en dus laatste) plaats vinden we een rubriek die nog steeds goed is voor 53% van de punten. (fv)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Marcel Vermoote

Van visser tot gids

Voor Marcel Vermoote (66) is en blijft Oostduinkerke de thuishaven. Hij werd er geboren, vertrok er naar de Ibis maar kwam later na z'n 'reizen' (in oorlogstijd) met de Nieuwpoortse en (later) met Oostendse vaartuigen telkens weer naar zijn geboortedorp. Zelfs een kwarteeuw Kongovisserij (*'ik wil het onmiddellijk overdoen'*) brachten hem niet van zijn stek af.
Nu leeft hij er - op rust - tussen het villagroen en weet *'zijn'* visserijmuseum op een paar honderd meter afstand van zijn deur. De visser werd een enthousiaste viertalige gids.*'Veel bezoekers hebben er geen besef van dat de visser een jager blijft die altijd sluwer moet zijn dan de vis'.*

DE FAMILIE KOMT oorspronkelijk uit *Hondschoote* maar heeft zich meer dan 1000 jaar geleden in Nieuwpoort en Oostduinkerke gevestigd. Al generaties lang zijn de Vermootes vissers. Eén overgrootvader die in 1916 gestorven is en honderd jaar werd, was zelfs ijslandvaarder. Marcels vader liet tijdens de W.O.II de visserij voor wat ze was en trok naar het florerende bouwbedrijf waar hij als plafoneerder aan de slag kon komen, maar... van de zee bleef dromen. Drie van Marcels broers zijn ook visser geworden en twee van zijn drie zussen zijn met een visser getrouwd.
Als hij negen jaar is, in 1935, mag hij naar de Ibis in Bredene. Op 10 mei 1940, bij de Duitse inval, en op 1 maand van zijn eindexamens keert hij noodgedwongen naar Oostduinkerke weer en vindt hij werk bij landbouwers en in de bunkerbouw. In 1942 kan hij voor het eerst voor rekening van reder *Henri Ghys* het zeegat uit dankzij de tussenkomst van visser *Basile Halewijck*. Pas één jaar later kan hij dan in de Paster Pypeschool zijn examen van leerlingstuurman afleggen. Onder toezicht van de Duitse bezetter doet de kustvisserij vanuit Nieuwpoort, dankzij de voor ons land reddende haringvangst, goede zaken. *'Maar als ik nu als gids in het visserijmuseum de mensen naar het erepark van gesneuvelde vissers leid, dan zeg ik aan de bezoekers telkens : "Ik kan het julllie allemaal nog vertellen. Zij die hier liggen kunnen dat niet meer!" En dan beseffen de meesten wellicht niet dat al die vissers die met hun vaartuig op een mijn zijn gelopen nog persoonlijk gekend heb.'*
Na de oorlog monstert Marcel aan op de O.226 *'Irène'* van bovenvermelde reder *Ghys* en vaart vooral naar de *'Banken'*. *'We verdienden goed ons brood. De welvaart verbeterde zienderogen en het was voor mij, achteraf beschouwd, ook de reden waarom ik ben blijven varen.'*
In 1947 krijgt hij, na een examen in de *'Maritiem'* of het oude loodswezengebouw het brevet van schipper 2de klasse. Drie jaar later huwt hij met *Yvonne*, zuster van visser *Isidore Engelbrecht* uit Koksijde (zie interview HVB nr. 2 februari 1992) en vestigt het paar zich in de Oostendse Leffingestraat. In die periode maakt hij meestal 14-daagse reizen in de *Noordzee*, naar de *Witte Bank*, het *Kanaal* en ook een paar keer naar *IJsland*.

Naar Kongo

In 1952, hij is intussen geslaagd voor z'n examen van schipper 1ste klasse en is

(foto gw)





Vermoote: ooit visser in Afrika, nu gids in het visserijmuseum (foto gw)

vader geworden van een zoon, vraagt schoonbroer *Isidore* of hij geen zin heeft om samen in opdracht van *Pemarco* (*Pêche Maritieme du Congo*) naar onze toenmalige kolonie *Kongo* te trekken en daar te vissen.

Marcel Vermoote: *'Eerst dacht ik nog: naar Kongo? Waarom! Ze bakken hier toch ook brood! Maar m'n vrouw was er wel voor te vinden. Je moet weten ik kom uit een familie met weinig echte ondernemingszin en m'n vrouw juist wel. Toen ook duidelijk werd dat Pemarco een betrouwbare onderneming was, heb ik toegezegd.'* Op scheepswerf Beliaerd werd de O.319 *'Noordende'* in gereedheid gebracht en op 1 december voer het schip de Oostendse haven uit om na een tussenstop in Tenerife op 24 december in Boma aan te komen.

Marcel Vermoote: *'Wij voeren onder Belgische vlag voor een solvabele maatschappij en hadden een contract van drie jaar waarvan 6 maanden op proef. Ik vergeet nooit meer die eerste indrukken bij het opvaren van de Kongostroom en de enorme warmte die als een deken op ons viel. Later voeren we van Boma door naar Matadi, want we hadden bouwmateriaal mee voor een fabriek in opbouw van Pemarco. De eerste maanden sliepen we aan boord want onze huizen waren nog niet volledig klaar. We visten voor de kust van Angola op doraden en onze vangsten waren zo renderend dat het vervoer naar het 400 km verder gelegen Leopoldstad gewoon niet volgen kon.'*

De *'Noordende 2'* werd bemand door schipper *Isidore Engelbrecht*, stuurman *Vermoote*, notaris *Charles Aspeslagh* en nog 11 zwarte vissers. *'Gasten die je permanent moest kontroleren en kommanderen anders liep het verkeerd.'*

Vast procent

De bemanning kreeg een vast procent per aangevoerde ton en voor iedere vissoort was er per kilogram ook een vastgestelde prijs voorzien bij de verkoop. Van een echt veiling was er dus geen sprake.

In het kontrakt met Permarco was wel gestipuleerd dat er een vaste maandelijkse vergoeding zou worden uitgekeerd als men om één of andere reden niet kon vissen.

De twee schepen die aanvankelijk in bedrijf waren hielden er een gezonde konkurrentie op na en bij iedere aanlanding probeerden ze elkaar de loef af te steken qua aangevoerde hoeveelheid.

Na 6 maanden boordleven zijn de huizen klaar en kunnen in juli 1953 de vrouwen overkomen vanuit België.

Intussen komt de *'Victor Billiet'* de vloot vervoegen en keert de *'Noordende 3'* terug naar Oostende om er een frigo te laten inbouwen.

'De eerste 3 jaar waren alvast op financieel vlak een meevaller en we besloten ons kontrakt te verlengen,' zegt Marcel die in 1956 voor het eerst in vakantie naar België terug kwam.

Bij z'n terugkeer vaart hij de O.322 *'René Goeman'*, genoemd naar de direkteur van *Permarco* en gebouwd bij *Beliaert* over. Twee jaar later komt daar nog de *'Pierre Staner'* bij, gebouwd op dezelfde werf. *'Ik ben wel vol lof over de sociale en andere voorzieningen die het bedrijf ons bood. Er werd goed gezorgd voor de opvang van vrouwen en kinderen maar anderzijds moesten wij, de mannen, altijd 24 op 24 uur ter beschikking staan van de rederij en na drie jaar had ik officieel nog geen enkele dag vrijaf genoten. Pas op, wij zijn niet als idealisten naar ginder getrokken, zoals de missionarissen. We gingen er om welstand te verwerven. Toch speelde altijd ons verantwoordelijkheidsgevoel mee: het opleiden van de zwarten voelden wij aan als onze plicht.'*

Vijf minuten

Maar toen keerde het tij snel. In 1959 was er al een opstand uitgebroken in *Leopoldstad* en in '60 kwam dan de beruchte onafhankelijkheid van Kongo. ☞

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

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

Vermoote: *'In vijf minuten tijd werden al onze bezittingen aangeslagen. Onze vrouwen en kinderen werden in Matadi in een groot hotel samengedreven en vandaar op een schip naar Point Noir in Equatoriaal Afrika gezet. Wij werden eventjes aangehouden door de politie maar al rap weer in vrijheid gesteld en we konden nog met hetzelfde schip mee.*
Vanuit Point Noir konden onze vrouwen en kinderen met het vliegtuig naar het vaderland en wij voeren met een vissersboot van de maatschappij naar Loanda. Daar huurde onze direkteur een taxi naar Noqui, niet zo ver van Matadi af. Daar probeerden we nog met één van onze schepen te vluchten maar de soldaten stopten ons als echte boeven elk afzonderlijk in een cel waar we een serieus pak slaag kregen. Gelukkig was de U.N.O. al ter plaatse en werden we door die troepen bevrijd.
Dankzij de bemiddeling van onze direkteur konden we uiteindelijk via Leopoldstad naar België terugkeren. Al die tijd bleef onze familie in totale onzekerheid over ons lot.'
Na 14 dagen vroeg de firma al of de vissers terugwilden. Marcel en ook de anderen aanvaardden het aanbod en via *Point Noir* bereikten ze *Matadi* met een schip. De firma vergoedt, zoals beloofd, het verlies van de persoonlijke bezittingen tot de laatste frank en het kontrakt wordt nu telkens met twee jaar verlengd. In september keerde ook Marcels vrouw met hun driejarig dochtertje terug maar de zoon zelf bleef in Oostduinkerke om er verder school te lopen. In 1968 bleef ook Yvonne definitief in België om de schoolopleiding van de dochter niet in het gedrang te brengen. Intussen kreeg Marcel de mogelijkheid om na 6 maanden arbeid één maand vakantie in België door te brengen.

Aanpassen

In 1974 wordt *Pemarco* genationaliseerd, de maatschappij wordt opgesplits in enerzijds vast goed en anderzijds een rederij met Belgische directie.
Vermoote: *'In het begin draaide alles nog als vroeger, maar het eerste wat niet meer regelmatig werd uitbetaald was onze pensioenbijdrage. Het was ook de bedoeling dat zwarten tot schipper, stuurman en motorist werden opgeleid. De beste elementen kwamen zelfs naar Oostende om zich hier te vervolmaken. Toen ze terugkwamen had ik van sommigen wel de indruk dat ze beter de Oostendse cafés kenden dan ikzelf! Ik vrees ook dat hun clanmentaliteit een echte vooruitgang in de weg stond: wie werk had, werd verondersteld heel z'n familie, tot in de zoveelste graad, te onderhouden. Een echt parasitair systeem. Ja, eerst hebben we ons aangepast aan hun klimaat en later aan de mentaliteit maar we voelden wel dat de goede jaren voorbij waren.'*
En toen ging het rap: in '75 wordt Angola onafhankelijk en in '77 is er de totale teloorgang van *Pemarco*: *'De premies werden niet meer uitbetaald, de pensioenregeling stokte, en er was een algemeen wanbeheer. Van de 30 ton vis die werden aangevoerd, kwamen er nog 20 ton in de verkoop terecht. Schepen werden niet meer onderhouden of vergingen...'*

Gids

In augustus '77 keert Marcel definitief naar België terug. Hij is 51 jaar en ziet het niet meer zitten om in België opnieuw te gaan varen. Hij kan wel van 1 september af, als tewerkgestelde werkloze, aan de slag in het nationaal visserijmuseum in z'n gemeente waar hij meehelpt aan de uitbouw van het drukbezette museum en groepen rondgidst.
Vermoote: *'Voor mij was dit een prachtige oplossing; ik leerde de historie van onze visserij kennen en uitdiepen en ik kon aan de mensen met kennis van zaken over de visserij spreken. Het valt mij trouwens tot vandaag de dag op dat velen een verkeerde opvatting over onze visserij hebben. Vissers hoeven hun netten maar over boord te gooien om ze wat later vol vis weer boven te halen. Dan probeer ik de bezoekers altijd duidelijk te maken dat de visser, als jager, altijd slimmer dan de vis moet zijn en dat er op zee geen wegwijzers staan naar de goede visgronden. Iedere groep is ook weer anders. Telkens weer is het zaak te zoeken welke interesse er binnen de groep leeft. Zo is het niet gemakkelijk om aan kinderen nog duidelijk te maken hoe zwaar de visserstiel vroeger wel was. Die jonge gasten hebben meer interesse van het spektaculaire: walvissen en haaien...'*



Na een leven van hard werken: tijd voor de hobby (foto gw).

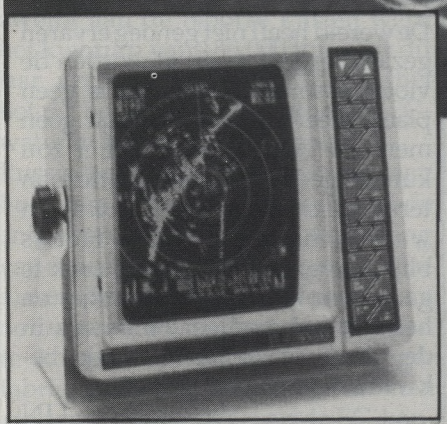
Sinds twee jaar is Marcel op rust maar af en toe, voor zover het een gepensioneerde toegelaten is, tref je hem nog in het museum waar hij ondertussen vooral in Frans, Duits en Engels groepen rondleidt. Sinds november jl. is hij, op voordragen van *Gilbert Savels*, ook lid van de *Onderzoeksraad voor de Zeevaart* en heeft hij nu eindelijk ook meer tijd voor z'n hobby: het restaureren van scheepsmodellen.
Momenteel werkt Marcel in het museum aan een permanente tentoonstellingshoek over de Kongo visserij want: 'Te weinig mensen weten van die episode uit onze visserijgeschiedenis af', zo rondt Marcel z'n verhaal af.

Marc Loy

Volgende maand:
HVB sprak met oud-visser
René Gheselle uit Heist

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





RAYTHEON NAVIGATIE ELECTRONICA brengt U dichter waar U wenst te zijn

RAYSTAR 920
Revolutionaire GPS met snelle meervoudige ontvanger.
Breed LCD scherm. Interface met Loran-C, Satnav of Decca mogelijk.

RAYNAV 780
De gemakkelijkst-te-gebruiken hoge-prestatie Loran C.
Mogelijke tweeketen verkrijging en koersbepaling ter verbetering van LOP hoeken en bestrijkingsgebied.

RADAR R-41X
Bereiken 1/8 - 48 NM
Twee variabele range markers. Twee electronic bearing lines. Waypunten van de navigator op het radar scherm.

INES
N.V. S.A.
INES telefoonnummers
050/544755
059/323401

van schepen & van mensen & van de zee

HOE SCHIPPERS verbonden met 't zout van de zee en erdoor opgeslorpt 't weekend doorbrengen? Fijn dat u daaraan denkt, maar eigenlijk valt daarover in hun zilte bestaan weinig te vertellen ware het niet dat ze zich zelden bezondigen aan langslaperij en luiheid, wat veel minder het gevolg is van hun instelling dan van de grote, eeuwige wetten. Ze doen voort, ze moeten voort samen met de grote vlakte die ruist in eindeloze deining met op de verre kim de silhouetten van het gigantisme van de wal. Supersterren in stomme vlucht speuren naar wat dienstig kan zijn in 't zog, ze zijn er altijd, zielen veroordeeld tot eeuwige beweging, tot honger en koude.

Er is nogal wat onwetendheid over het werk van de gezagvoerder aan boord, zelfs bij rederijen; de ogen van de waterklerken worden groot als schoteltjes wanneer gesproken wordt over iets anders dan geld. Zij sudderen beter in het gekakel over verbindingen, data en rekenplichtigheid. *'De schipper moet maar werken voor zijn centen'* is de giftige roep van de wal, dat hij zich maar met de veilige vaart, loodzeilrollen, trackplotter en sweepsnelheid bezighoudt, de machinekamer superviseert en een dozijn andere werkjes opknapt. Dan kunnen we de bemanning op een minimum houden. En we gaan er bovendien nog voor zorgen dat de *master* bedrijvig blijft door hem om het halve uur lastig te vallen met allerhande stomme vragen van de rederij langs de satcom. Wat kent men van hun dagelijks bestaan vol gevaar en hachelijke waagstukken.

Waarom zouden anders al die visserijscholen hebben bestaan: toch om hen in de edele stand van de zeevisserij te verheffen? Vandaar trouwens die rollende lichaamsbeweging van hem die alsmaar onderworpen blijft aan het gezag van het water, de dood die kan komen door een stomme slip of een grondzee op een bewegend dek. Iedere visser zoekt de goede schipper, hem die heel de nacht doorbrengt achter het scherm op zoek naar de buit. Thuis wilden ze niet dat zij gewone arbeiders werden, ze waren uitverkoren om een betere kleur aan het bedrijf te geven.

Een bekwaam schipper neemt kritische beslissingen, maar hij doet nog heel wat meer want hij heeft zijn sporen al verdiend.

'Als de zoon van Nette stoker kan worden op visbakken dan kunt gij wel admiraal worden van de navy!' Grootje liet zich door niemand op de kop zitten, ze was gegroeid in het reilen enhet zeilen van de visserskaai en daar hadden ze beslist geen hoge hoed op met fantasietjes'. *'Meester 'k zijn gier met m'n zeuntje, hij deugd voor niks, 't is een nattewante gelijk z'n pa en 'k heb gepeinsd haha ze gaan wel weg weten met hem in de visschersschole van de schipperstraat...'* Ze wist maar al te goed, grootje, dat er van alles inje steekt waar ge geen weg mee weet als ge veertien zijt.

Het lot streek toen de jongen over zijn kletskop.

Hij doet nu veel meer de gezagvoerder met de scheepsuitrusting dan al zijn voorgangers, hij kan veilig varen, zijn bemanning in de hand houden, varen op schema en de reders ervan verzekeren dat hij aandacht geeft aan de kommerciele belangen, wat niets is belangrijker dan de grootst mogelijke vangsten van de soorten die het best in de markt liggen, met de beste kwaliteit en in de kortst mogelijke tijd, mee naar huis brengen.

Men is niet op zee voor z'n plezier, hoe rapper 't ruim gevuld, hoe rapper bij ma. Eigenlijk laat de gezagvoerder zich opslokken door het zakendoen. Dat is nodig want er wordt geld genoeg verloren door onverschilligheid en onbekwaamheid. Maar wat weet de boekhouder daar op de zesde verdieping daarvan, wanneer hij vrijdagnamiddag de boeken sluit voor een aantal dagen.

De wereld heeft niet genoeg ervaren gezagvoerders meer, al worden de vloten alsmaar kleiner, er is geen plaats meer voor allen. Maar geen mens die zich afvraagt wat er zou kunnen gedaan worden om de man terug in de hoge stoel te krijgen waarop hij recht heeft. Het is blijkbaar gemakkelijker op zoek te gaan naar alle soorten truukjes en het lijkt eenvoudiger om ersatz in de plaats te stellen van zijn bekwaamheid en ondervinding.

LIN

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

Franse vissers ageren opnieuw tegen goedkope importvis

Strengere EG-kontrole op vis uit derde landen

Op de Lofoten, een Noorse eilandengroep boven de 68ste breedtegraad, krijgen de vissers nog amper 12 kronen voor een kilo kabeljauw. Twee jaar geleden was 20 kronen een normale prijs. De kelderende kabeljauwprijs veroorzaakt dus niet alleen bij ons, maar tot boven de poolcirkel gigantische problemen. Als schuldige voor de ellende wijzen de Noren, net als hun Franse kollega's, vooral naar de Russische vissers die de markt verpesten met dumpingprijzen. Maar ook de Noren gaan niet vrijuit.

Het Noorse kabeljauwseizoen was begonnen en de eerste vangsten waren veelbelovend. De prijzen gingen echter de verkeerde richting uit. Dat was een gevolg van de gretigheid waarmee de Noorse vissers hun deel van het verhoogde kwotum zo snel mogelijk wilden binnenhalen. Omdat er flink wat meer kabeljauw rondzwemt aan de Noorse kusten werd het kwotum van 180.000 ton voor dit jaar verhoogd tot 220.000 ton (het Belgische kabeljauwkwotum in EG-wateren bedraagt 4.385 ton).
Russische vissers die de kwota aan hun laars lappen zijn dan ook niet de enige veroorzakers van de instorting van de kabeljauwprijs. De boze Franse vissers beschuldigen de Noren ervan ook massaal Russische kabeljauw aan te kopen voor hun verwerkingsfabrieken. De afgewerkte produkten vinden dan weer afzet op de EG-konsumentenmarkt. De cirkel is rond als men vaststelt dat die vissers die goede kabeljauwprijzen gewoon zijn plots aanzienlijk minder opstrijken voor hun vangsten.

Franse coleire

De akties die reeds in februari losbraken hielden ook vorige maand niet op. Op de luchthaven van Oostende nam de rijkswacht zondag 11 maart veiligheidsmaatregelen om, indien nodig, een partij van 16 ton IJslandse vis te beschermen. Er waren immers geruchten dat vissers uit Boulogne naar Oostende zouden afzakken om de vracht te vernietigen. De vliegtuiglading geraakte zonder problemen op de vrachtwagen met Franse bestemming. De rijkswacht was present met een dertigkoppig peloton.
Op de vooravond van de EG-visserijraad in Brussel was het minder rustig in diverse Franse steden. Honderden woedende vissers kwamen op straat. Bij een gewelddadige betoging in *Bayonne* is woensdag 17 maart een politieman ernstig gewond geraakt. Honderden Baskische vissers en boeren namen aan de protestmanifestatie deel. In Nantes raakten zeven politiemannen en een visser gewond tijdens een manifestatie waaraan naar schatting 800 vissers deelnamen. In de Bretoense stad *Quimper* stapten 10.000 betogers - vissers, boeren en sympathisanten - op achter een symbolische doodskist die voor de plaatselijke prefektuur werd geplaatst. In *Bordeaux* deelden vreedzame betogers vis uit aan voorbijgangers.
In *Boulogne-sur-Mer* werd een met 14 ton Deense vis geladen vrachtwagen uit *Breskens* opengebroken en geplunderd. Een deel van de lading vloog over de straat en werd met verf overgoten, de verpakking werd in brand gestoken. De chauffeur werd uit zijn slaap gerukt, maar bleef ongedeerd.
Ook de Britse markt stortte in elkaar. Veel vis werd aangeboden onder de marktprijs. Vaak ging het om grote partijen zwarte vis, kabeljauw afkomstig van de Noorse kust. Hoe dan ook, de laatste weken diende veel vis van goede kwaliteit voor destruktie uit de markt genomen te worden. De Britse vissers van hun kant vernietigden in de haven van *Milford* (Wales) een lading Franse kabeljauw als reaktie op de akties tegen de Britse vis in Frankrijk. In het Schotse *Peterhead* werd de kabeljauwlading van een Russisch schip met olie overgoten. In *Grimsby* belemmerden Engelse vissers het lossen van Franse vis. In de haven van *Teesport* tenslotte blokkeerden dertig vaartuigen de monding van de *Tees* uit protest tegen de Russische aanvoer.

Brussel

Ter gelegenheid van de bijeenkomst van de twaalf visserijministers in Brussel werd voor het ergste gevreesd rond het hoofdkwartier van de EG. De rijkswacht wist een aantal met vuurpijlen, voetzoekers en katapulten bewapende groepen te onderscheppen. Intussen eisten een paar honderd luidruchtige betogers voor het Karel de Grote-gebouw meer bescherming tegen de goedkope invoer. Gewelddadige akties bleven uit.
De EG-ministers ontvingen tijdens hun bijeenkomst een tienkoppige delegaties. De voorzitter, de Deense visserijminister Bjorn Westh en EG-kommissaris Joannis Paleokrassas konden de vissers echter maar weinig hoop geven.

Weigering

De EG-ministers voor visserij weigerden ook om de minimumprijzen die vorige maanden werden ingesteld voor een aantal geïmporteerde vissoorten met dertig procent te verhogen. Ze wilden ook niet ingaan op het Franse voorstel om de invoer van Russische kabeljauw te verbieden. Beide voorstellen kregen alleen steun van Ierland. De ministers spraken alleen af om de minimum-invoerprijzen beter te kontroleren. De EG-kommissie werd verzocht na te gaan of die minimumprijzen ook op andere vissoorten van toepassing kunnen zijn. Tot op heden waren alleen minimumprijzen vastgelegd voor enkele rondvissoorten (o.a. *heek, kabeljauw, koolvis, schelvis, wijting en zeeduivel*). De kommissie moet voorstellen uitwerken om de kontrole op de direkte invoer uit derde landen te verbeteren en moet met die landen, in de eerste plaats met Rusland, kontakt opnemen. Verder wil de kommissie een verscherpt toezicht op de kwaliteit en de invoering van een certifikaat van herkomst bij vis afkomsting van schepen uit niet-EG-landen. Het gaat hierbij vooral om vaartuigen uit *Rusland, IJsland, Noorwegen, Polen en enkele Zuid-Amerikaanse landen.*

Parijs betaalt

De Franse socialistische regering pakte twee dagen voor de eerste

☞

verkiezingsronde met een belofte uit. Ze beloofde de vissers een vergoeding voor de verliezen die ze de afgelopen weken leden door de invoer van goedkope vis. De *staatssekretaris voor de Zee, Charles Josselin,* kreeg opdracht een plan uit te werken voor een financiële tegemoetkoming aan de vissers.

De Fransen schrijven de prijsdaling van twintig tot veertig procent toe aan de goedkope invoer uit o.a. *Rusland,* maar ook uit *Groot-Brittannië* dat van de devaluatie van de pond profiteert. De Franse regering wil dan ook een schadevergoeding van zestig miljoen Belgische frank uitkeren. De vissers wezen de hulp af als onvoldoende. Ze willen in de eerste plaats harde maatregelen om de oorzaak van hun loonverlies weg te nemen.

Referentieprijzen

De Europese Kommissie keurde op 25 maart uiteindelijk toch een aantal maatregelen goed. Ze wees echter het Franse verzoek om een aantal spoedmaatregelen uit te vaardigen van de hand. Volgens de kommissie zou een verhoging van de minimumprijzen in strijd zijn met de internationale verplichtingen van de EG en de bevoorrading van de Europese markt in het gedrang brengen.

Wel werd een verordening goedgekeurd waardoor voor de direkte invoer van vis uit derde landen een aantal vrijwaringsmaatregelen van kracht worden. Het lossen van vissersvaartuigen uit derde landen zal vanaf 30 juni moeten gebeuren in het bijzijn van de bevoegde instanties van de betrokken lidstaten. Vooraleer tot verkoop van vreemde produkten over te gaan zal de betrokken lidstaat er zich moeten van vergewissen dat de kontroles op sanitair en kommercieel vlak aan de Europese regels beantwoorden. Ten slotte moeten alle vissoorten uit derde landen waarvoor EG-referentieprijzen gelden ten minste tegen die referentieprijzen worden verkocht. Deze maatregel geldt voor 23 soorten verse en 37 soorten diepvriesvis. (gw)

De kantoren van HVB zullen gesloten zijn tot 15 april ek.

BEVEPE Verffabriek

Promotieverkoop Scheepsverf

*** Roestwerende ijzermenieverf**

*** Glansverf rood, groen, alle kleuren**

BEVEPE,Monnikenwerve 86 te 8000 Brugge. Tel.:050 / 31 40 46

Gratis geschenk bij uitknippen bon

Komst Deense vissersvaartuigen in Nieuwpoort roept veel vragen op

Om uit de handen te blijven van de Franse vissers losten vier kleine Deense vissersvaartuigen hun lading in Nieuwpoort op een vrachtwagen. Volgens de douane gebeurde dat niet volgens het boekje en er werd dan ook ingegrepen. Voor visaanlandingen moeten rechten worden betaald. Of er ook een viskeuring bij te pas moet komen is niet helemaal duidelijk. Wel is inmiddels ook bekend dat niemand de logboeken van de vaartuigen kon vergelijken met de aanvoer. De douanediensten traden in aktie en legden de reeds geloste vaartuigen aan de ketting.

Aanvankelijk was er sprake van de komst van zes vaartuigen die wellicht meer dan één keer in Nieuwpoort zouden binnenlopen. Uiteindelijk meldden zich slechts vier kleine warrelnetvissers van een rederij uit Thorsminde aan de Deense westkust. Ze meerden dinsdagavond 23 maart af in de Nieuwpoortse vissershaven. De vangsten werden onmiddellijk overgeladen in een Franse vrachtwagen, naar verluidt niet eens een koelwagen, van de service-organizatie Uni Pêche uit Boulogne waar de Denen okkasioneel verkopen.

Volgens de douanedienst werden bepaalde kontroleformaliteiten over het hoofd gezien. De verlading moet onder douanetoezicht gebeuren, de vis dient ingeklaard te worden. Bovendien moeten volgens het politiereglement rechten betaald worden voor alle vis die op de kade komt.

De Deense vissers betwisten een en ander met het argument dat de handel binnen de EG vrij is. De doaune legde de schepen toch aan de ketting en na het betalen van een borgtocht mochten de vier vaartuigen woensdagmiddag weer vertrekken.

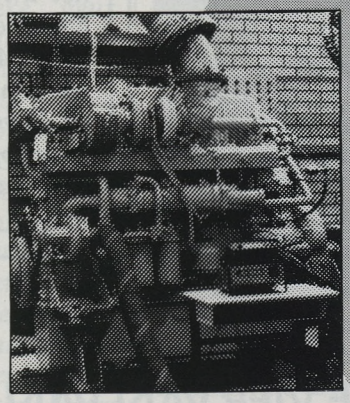
De Zeevaartpolitie kwam ter plaatse om de bemanningskontrole uit te voeren. Het proces verbaal zou melding maken van 7.000 kg vis, een hoeveelheid die volgens sommigen fel onderschat is.

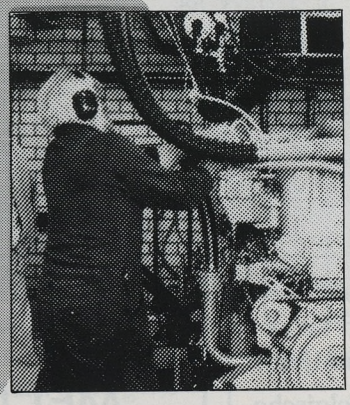
Er zouden ook afspraken bestaan dat bij de komst van buitenlandse vaartuigen in een van de drie Belgische vissershavens de Dienst voor Zeevisserij op de hoogte wordt gebracht. Blijkbaar is dit niet mogelijk als een vaartuig zich buiten de diensturen meldt. Uiteindelijk is toch een visserij-inspekteur opgedaagd, maar toen was de vis al lang vertrokken. De lading kon dan ook niet vergeleken worden met de gegevens in het Europees logboek. (gw)

Toetreding Noorwegen tot EG afhankelijk van visserijpolitiek

Samen met Oostenrijk, Finland, Zweden diende ook Noorwegen eind vorig jaar een toetredingsaanvraag in voor lidmaatschap van de EG. De Europese Kommissie werkt momenteel een advies uit over de opneming van Noorwegen in de Gemeenschap. Een woordvoerder van de EG verklaarde onlangs dat het Noorse standpunt rond de visserij bepalend zal zijn om het Scandinavisch land al dan niet toe te laten. De Noorse bevolking wees in 1972 het EG-lidmaatschap af omwille van de Europese visserijpolitiek. Ondertussen is veel veranderd en kan Noorwegen zich misschien verzoenen met het gemeenschappelijk visserijbeleid.

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.

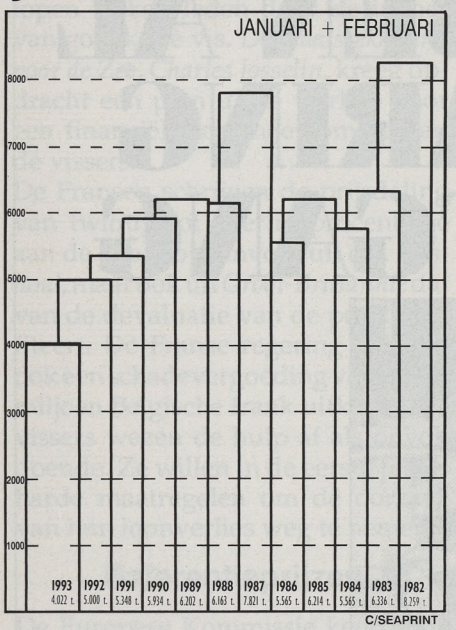
MACHINEFABRIEK PADMOS BV HOLLAND

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.

Evolutie aanvoer en besomming januari-februari



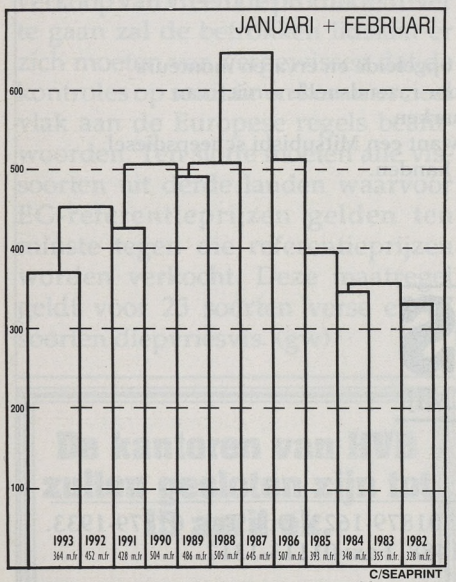
Aanvoer in de Belgische vismijnen

De visaanvoer in de drie Belgische vismijnen bedroeg in januari en februari van dit jaar nog maar de helft van het aanvoergewicht in dezelfde periode in 1982 (zie bovenste tabel). De aanvoer was in de periode '83-'90 vrij stabiel met een uitschieter in 1987. Vanaf 1991 was er in januari en februari elk jaar minder vis. Dit jaar werd een dieptepunt bereikt met amper 4.000 ton.

Ook de opbrengst heeft de lijden onder de gedaalde aanvoer. We moeten tot in 1985 teruggaan om een vergelijkbar lage opbrengst aan te treffen. Tijdens het topjaar 1987 werd in de eerste twee maanden van het jaar 645 miljoen besomd, dit jaar nog slechts 364 miljoen.

De gemiddelde prijzen evolueerden voor de periode januari-februari als volgt:

	Kab.	Schol	Tong	Alg.
93	52	36	271	85
92	83	43	255	91
91	77	51	212	77
90	96	42	256	85
89	77	41	332	78
88	66	51	321	82
87	45	34	344	82
86	73	39	325	91
85	51	33	211	63
84	63	40	253	60
83	56	37	235	56
82	40	27	223	46
92-93	65	40	270	75



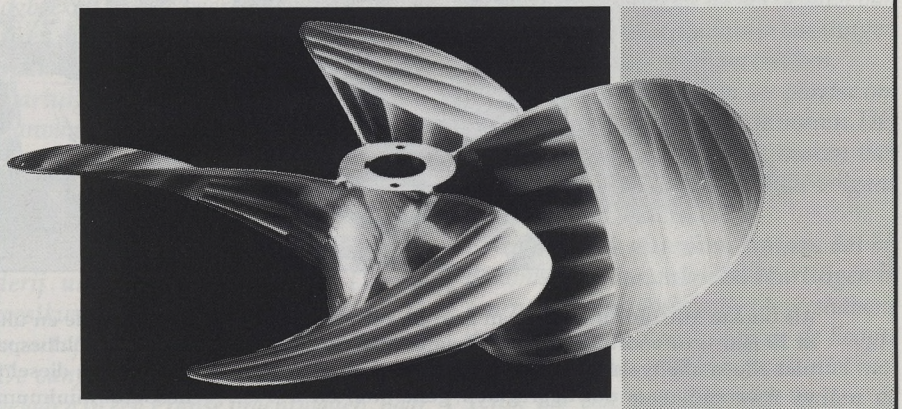
Besomming Belgische vismijnen

Rel rond partij rog

Maandagmorgen 8 maart ontstond heibel in de Oostendse vismijn naar aanleiding van het afkeuren van een partij rog. Een veterinaire keurder beoordeelde 89 bennen van de O.369 *Koningin der Engelen* ongeschikt voor menselijke konsumptie. Niet alle partijen waren het daarmee eens en het kwam uiteindelijk tot een hersortering. Van de oorspronkelijke 4.450 kg rog uit het Kanaal werden uiteindelijk tot 4.330 kg op de veiling gezet.

Over rog vindt u ook elders in dit blad een artikel.

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

De Rog

De grondvis rog, een platte kraakbeenvis met stevig vetarm vlees in gemakkelijke herkenbare staafjesstruktuur, is zowel voor de Vlaamse als voor de Nederlandse vissers eerder een bijvangstsoort.
De konsument wordt hoofdzakelijk gekonfronteerd met de roggevlerkjes, de gespierde, vleugelachtige borstvinnen. De rog heeft een specifieke geur (ammoniakachtig) en de smaak is aan de zoete kant. Het is een gemakkelijke vis, in de zin dat hij geen gratenstelsel bezit, maar een web van kraakbeentjes waar men zich niet aan kwetst. Omdat het vlees veel ureum (organische eindstof, uitgescheiden met de urine) bevat is roggevlees slechts beperkt houdbaar.
Niet alleen de vleugels zijn eetbaar. Ook de levers (gebruikt voor bereiding van pastei) en de roggeballen (karragoaten) worden door de de liefhebbers als een lekkernij beschouwd. Deze laatste komen trouwens zelden in de handel omdat ze al lang verdwenen zijn vooraleer de vis op de veiling komt.
Rog was vorig jaar goed voor vier procent van het aanvoergewicht en drie procent van de besomming. De gemiddelde prijs op maandbasis bereikte in december vorig jaar het dieptepunt van de winter '85, maar scoorde in de eerste maand van dit jaar weer bijzonder hoog. De aanvoer bestaat uit diverse soorten die nogal in prijs kunnen verschillen. De gemiddelde prijs is dan ook sterk afhankelijk van het aanbod. In januari bedroeg ze 77 frank en zakte in februari tot 49 frank, niettegenstaande er rog aan meer dan honderd frank werd afgeslagen. Waarmee nog maar eens wordt aangetoond dat met sommige gemiddelde prijzen omzichtig dient omgesprongen.
Europese vissers vangen tientallen soorten roggen. Sommige zijn bitter of hebben slap en waterachtig vlees (o.a. sidderroggen) en zijn helemaal niet eetbaar. De belangrijkste zijn de nagelrog (stekelrog) en de vleet, maar ook de gevlekte rog, de koekoeksrog, de gewaardeerde blonde rog (kielrog) en de shagreenskate zijn geen zeldzame soorten. De kleine exemplaren die door de kustvissers worden aangevoerd heten in de volksmond katteroggen. (gw)



De beste prijzen worden betaald voor keels (bonde rog, kielrog). In de Oostendse vismijn heten de vrouwelijke exemplaren éénstaart en de mannelijke driestaart. (foto gw).

Gemiddelde rogprijs per maand

	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
JAN	58	68	33	54	37	72	57	62	59	53	77
FEB	56	56	33	46	45	75	70	87	45	62	49
MAA	46	42	45	42	54	58	84	78	62	81	-
APR	57	57	60	66	60	63	66	61	77	74	-
MEI	53	52	47	59	66	57	49	48	55	44	-
JUN	52	42	47	51	57	51	46	52	41	55	-
JUL	49	42	45	51	44	50	42	53	51	45	-
AUG	42	47	54	42	43	50	48	48	62	66	-
SEP	54	44	51	53	52	48	47	57	58	53	-
OKT	47	44	45	51	51	41	60	60	71	55	-
NOV	43	43	42	60	48	38	76	57	57	66	-
DEC	48	50	56	55	44	57	56	39	41	36	-
JAAR	50	47	45	52	49	52	54	56	55	55	-

□ BRON: *Vergelijkende zeevisserijstatistiek - Dienst voor Zeevisserij, Oostende*

INDUSTRIEVLOEREN

ATR bvba
Woeker 12
9700 Oudenaarde
Tel.055 / 31 58 56
Fax. 055 / 30 09 05



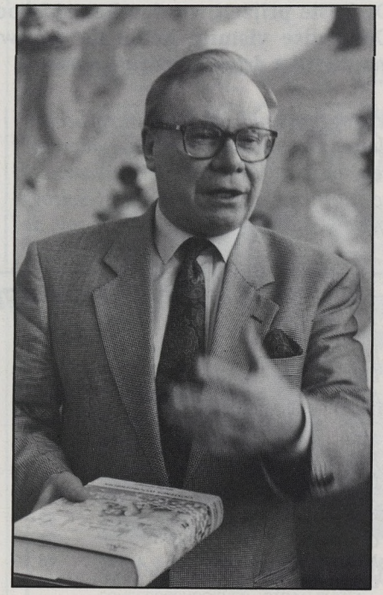
* Naadloos
* Stofvrij
* Scheikundig bestand tegen oliën en vetten
* Gemakkelijk onderhouden
* Slijtvast
* Geschikt voor voeding
* Nieuw en renovatie

2 uur na plaatsing volledig gebruiksklaar en belastbaar



Om zijn visserstaal bij de sturen kreeg minister Bourgeois het "Oostends Woordenboek" van Roland Desnerck mee naar huis. Hij vond blijkbaar al onmiddellijk een leuk woord. (Foto gw)

Minister op gemengde gevoelens onthaald



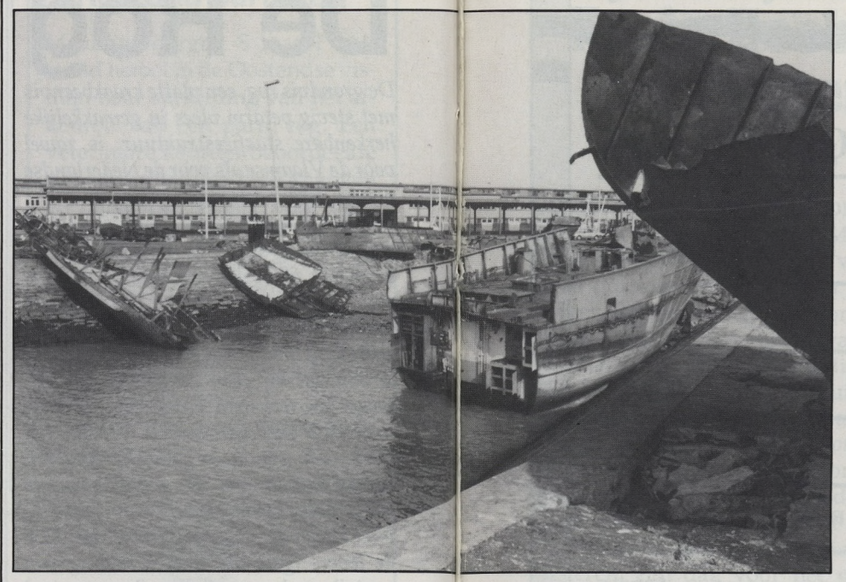
De aanwezigheid van minister Bourgeois werd op gemengde gevoelens onthaald. De ene vond zijn luisterbereidheid positief terwijl anderen het een maat voor niets vonden. (Foto gw)

Door de aanwezigheid van minister André Bourgeois en enkele van zijn belangrijkste medewerkers op de plenaire vergadering van de *Bijzondere Commissie voor de Visserij*, een adviesorgaan afhankelijk van de *Centrale Raad voor het Bedrijfsleven*, kreeg de besloten bijeenkomst in het Oostendse stadhuis enige weerklank. De besprekingen rond de ekonomische situatie van de visserijsektor verliepen niet op elk ogenblik even sereen.

Op de plenaire vergadering op 11 maart waren alle geledingen van de sektor vertegenwoordigd. De kommissie is paritair samengesteld uit vertegenwoordigers van de werkgevers en de werknemers (reders, handel en verwerking, vakbonden en visafslagen). Binnenskamers werd van gedachten gewisseld over de problematische situatie die nu wel algemeen bekend is. Nog voor de aanvang van de receptie was in de wandelgangen van het Oostendse stadhuis bekend dat de bijeenkomst niet zonder rumoer verliep. Uit welke hoek de minister en zijn administratie op de korrel werd genomen was duidelijk. De vertegenwoordigers van de Rederscentrale bleven weg van de receptie (behalve de Zeebrugse reder André Vantorre) en in de eerstvolgende uitgave van het informatieblad *Rederscentrale* werd (nogmaals) scherp uitgehaald naar het *gebrekkig, eenzijdig en ongecoördineerd beleid* van de overheid.

Tijdens de receptie wees de minister op het belang van het voorzittersschap van de Europese Landbouwraad (ook bevoegd voor de visserij) dat op 1 juli aan ons land toekomt. Daar wil hij het behoud van de Belgische zeevisserijvloot op 200 eenheden (momenteel op 180 teruggevallen) verdedigen. Op dat moment wist de minister nog niet dat het ontslag van de regering zo nabij was. Het is dus de vraag hoe de regering er dan zal uitzien. (gw)

de maand in beeld



De Kuisbank in de Oostendse haven heeft veel weg van een scheepskerkhof. Of verschillende plaatsen worden immers vissersvaartuigen ontmanteld waarvoor een beëindigingspremie werd aangevraagd. Het is nog niet afgelopen want in het Oostendse visserijdok liggen nog enkele eenheden te wachten tot de sloper toeslaan.



De plankenvisser Z.502 Regina is ook al bijna tot schroot herleid. Het vaartuigd werd gebouwd in 1967 en was eigendom van de Rederij Boterman-Lycke uit Nieuwpoort.



Het Deense kotterje L.109 Ulla Karina met thuishaven Thyboron (Jutland), een haven aan de Deense westkust, kwam op vrijdag 19 maart in Oostende. Het houten vaartuig loste 30 bennen vis en een paar honderd kilogram tong. Daags voordien waren ook al twee Deense vaartuigen, de A.37 en de RI.234, aan de afslag en de A.37 kwam de volgende week al terug. De Denen losten telkens 20 tot 30 bennen kabeljauw en wat platvis.



De Oostendse vuurtoren was dringend aan herstelling toe. De konstruktie vertoonde reeds veel scheuren en barsten en op sommige plaatsen kwam het betonijzer bloot. Een gespecialiseerde firma uit Gent is vorige week gestart met het weghalen van de bekleding. De bewapening wordt versterkt en de vuurtoren krijgt dan een nieuwe bekleding.



Het zal veel Oostendenaars wellicht ontgaan, maar volgende week vrijdag 9 april is Karel Jonckhere (°Oostende 9 april 1906) aan zijn 87ste verjaardag toe. We brengen onze verjaardagswens aan de auteur van de reeks *IJsland-journaal van een dekzwabber* en trouwe lezer van HVB langs deze weg over naar Rijmenam.



De Oostendse "Garnaalkoningen" hadden vorige week opnieuw prijs. Ten westen van Oostende, kreeg de O.101 *Benny* een bronzen anker van naar schatting 300 kg in het net. Naar alle waarschijnlijkheid gaat het om een anker, gedateerd 1952, van een marineschip. De vinders waren Benny Viaene, Christian Barbaix en Steve Wygett. Geïnteresseerden zich wenden tot Gilbert Viaene.



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

Willy Versluys antwoordt Mommerency

Fusie Zeebrugse Visveiling en Oostendse Visafslag is een feit

VORIGE MAAND PUBLICEERDE dit blad (HVB 3/1993 pa. 7 & 8) een ingezonden brief van burgemeester *Mommerency* van Nieuwpoort. Daarin nam de burgervader de verdediging van de plaatselijke vissershaven op zich. Hij deed dit naar aanleiding van cijfers die dit blad gepubliceerd had en die, volgens Mommerency, door ons verkeerd beoordeeld werden. Het ging hier om de te verwachten reaktie van een burgemeester die de mening toegedaan was dat zijn stad stiefmoederlijk behandeld werd.
Merwaardig was echter zijn uitval naar de Oostendse vismijn waarover hij onomwonden verklaarde: *'En wat te zeggen over de geruchten als zou de Oostendse vismijn worden overgenomen door de ZV... U vraagt het maar aan Willy Versluys.'*
Het spreekt vanzelf dat de burgemeester zo'n verklaring niet zomaar de wereld instuurt. Ons vermoeden als zou er wel degelijk iets aan de hand zijn werd nog bevestigd door het stilzwijgen van OVA-direkteur Versluys die uitdrukkelijk verklaarde geen voortijdige verklaring te zullen afleggen.
Gisteren, één dag voor het verschijnen van dit blad, liep dan toch een persbericht op de redaktie binnen. En wij citeren:
'Op donderdag 1 april werd tussen de direktie van de nv ZV (Zeebrugse Visveiling) en de Oostendse rederscoöperatieve OVA (Onderlinge Visafslag) een principiële overeenkomst getekend betreffende de fusie van de twee vismijnen. De nieuwe organisatie zal luisteren naar de naam World Fish Centre (WFC). Tussen de twee vismijnen werd reeds een verregaande taakverdeling afgesproken. Het is de bedoeling dat alle garnaal in de oude vismijn te Zeebrugge verkocht wordt, alle platvis wordt geveild in de Zeebrugse achterhaven en de rondvis zou uitsluitend een zaak zijn voor de Oostendse vismijn. De Oostendse 'trap' zou evenwel blijven bestaan.
Verder neemt de nieuwe direktie van WFC het op zich om ook de vismijn van Nieuwpoort bij de fusie te betrekken. Van zodra duidelijk wordt wie het in Nieuwpoort voor het zeggen heeft zullen terzake onderhandelingen geopend worden. De vissershaven van de westkust blijft immers belangrijk als uitwijkhaven voor vissers die in Frankrijk niet meer durven te lossen.
Het is de bedoeling dat de praktische realisatie van de fusie exakt één jaar na datum van deze officiële mededeling van start gaat' aldus het bericht dat ondertekend werd door Willy Versluys van WFC. (fv)

SCHIP - WAL

Automatische Radiotelefoonverbindingen

Het gewest van de Radio Maritieme Diensten van Belgacom deelt mee dat de dienstverlening via het kuststation Oostende Radio binnenkort zal worden uitgebreid met het *autolink systeem*, waardoor het mogelijk zal zijn op auromatische wijze radiotelefoonverbindgen tot stand te brengen in de richting schip-wal. Deze faciliteit zal worden aangeboden, zowel in de VHF, als in de middengolf.
Dit systeem laat toe aan ieder bemanningslid de kosten van zijn persoonlijk gevoerd radiotelefonisch verkeer rechtstreeks en automatisch, op zijn eigen telefoonrekening thuis, te laten aanrekenen. Hierdoor wordt veel adminstratieve rompslomp voor de reder, o.m. tijdroverende opzoekingen naar de identiteit van de korrespondent van het gevoerde en te betalen gesprek, overbodig.
De invoering van het Autolynk Systeem, betekent een belangrijke stap in de verdere ontwikkeling van de moderne radiotelecommunicatiemiddelen.
Het is nog niet bekend wanneer het systeemjuist in voege gaat, maar bijkomende inlichtingen kunnen nu reeds bekomen wroden op de Gewestelijke Directie van RMD, Perronstraat 6 te 8400 Oostende - dienst Autolink - telefoon (059) 55 17 11, fax (059) 50 82 91.

BRUSSEL

België kontesteert vlootafbouw

Vroeger reeds meldden we dat de drie Oostendse volksvertegenwoordigers, *Vande Lanotte, Ramoudt en Ghesquière*, gezamenlijk een aantal initiatieven ontwikkelen om de afbouw van de visserijvloot een halt toe te roepen. Ze vroegen de Vlaamse regering om uitleg terzake. In zijn antwoord heeft de Vlaamse ministerpresident het over een *'onaanvaardbare vlootafbouw'* Hij heeft het ook over een eenzijdig opgelegd programma van de Europese Kommissie. Samen met de nationale minister Bourgeois wordt een *'tussenvoorstel'* geformuleerd. *'Een gezamenlijk konstruktief voorstel wordt momenteel voorbereid teneinde in de loop van de maand april dit voorstel over te maken en te gaan bepleiten bij de EG.'* aldus Van den Brande.

OOSTENDE

Vissershulde

Op 12 april grijpt te Oostende de Vissershulde en de Dag der Zeelieden plaats. Na de herdenkingsmis trekt er om 10.30 uur een optocht naar het Zeeliedengedenkteken waar om 11 uur een bloemenhulde plaats grijpt.

VISGRONDEN

Nieuwe reeks volgende maand in HVB

Vorige maand kondigden we in dit blad aan dat we van start gingen met een nieuwe rubriek, een reeks artikels over de 'visgronden'. Waar gaan de Vlaamse vissers naartoe, in welke periode van het jaar doen ze dat en wat valt daar te vangen? De schipper die we eerst bereid vonden daarover te schrijver heeft echter afgehaakt, zodat HVB deze maand haar belofte niet kan nakomen. We hebben echter al een nieuwe kracht gevonden die — weliswaar onder een schuilnaam — vanaf volgende maand van start gaat met de reeks. Hij begint daarvoor het dichtst bij huis en vertelt ons rond welke banken de Vlaamse kustvissers aktief zijn, vervolgens trekt hij naar de Kreefteput, naar IJsland enzoverder enzoverder. De reeks werd dus uitgesteld, maar is niet verloren!

Telex - telex - telex - telex

¤ *De visaanvoer in Oostende haalde in februari bijna hetzelfde niveau van vorig jaar, maar de besomming laag 16 procent lager.* ¤ *Maandag 1 maart waren 12 ladingen vis in Oostende goed voor een aanvoer van 63. 000 kg en 15.000 kg tong. met een opbrengst van 9,5 miljoen frank.* ¤ *6.000 kg tong werd aangevoerd uit de Golf van Biscaje door de O.124 Fighter.* ¤ *In Zeebrugge is de afbouw van de nieuwe Z.519 Rachel Sarah deze maand rond. De oude Z.519 White Horse ligt intussen reeds maanden aan de kaai in Oostende.* ¤ *De Z.596 De Zwerver kwam na zeven weken inaktiviteit opnieuw in bedrijf. De boomkortreiler onderging herstellingswerkzaamheden op de scheepswerf Visser in Den Helder nadat een gesprongen waterleiding grote schade had veroorzaakt.* ¤ *Nieuwpoortse kikvorsmannen moesten tweemaal tussenkomen om koorden uit de schroeven te halen. Dat overkwam de catamaran N.95 Jonas en de N.402 De Norma.* ¤ *De Z.80 Silverpit ging bij BSM in Breskens aan de kant voor herstelling van de lier en de modernisering van de vissorteerinstallatie.* ¤ *Eind februari waren er Belgische aanlandingen in Lauwersoog, Scheveningen o.a. B.601 Van Maerlant, Goederede door O.66 L'Ebauche en Colijnsplaat door O.229 Liberty.* ¤ *Begin maart werd Belgische aanvoer genoteerd in Lauwersoog, Scheveningen van o.a. de B.601 Van Maerlant en Z.34 Northern-Sky en IJmuiden met Z.509 Telstar en BOU.319 Zeldenrust.* ¤ *In Urk verkocht een Belgisch vaartuig 6.400 kg tong.* ¤

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen (feb. '93)

Adresverandering:
¤ Z.27 MERCURIUS, eigendom Mercurius Rederij NV, Kustlaan 110, 8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.49.19.
¤ B.601 VAN MAERLANT, eigendom NV Rederij Van Maerlant, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27 Zeebrief: 5.2.93.
Verandering van eigendom:
¤ Z.78 VERTROUWEN, eigendom NV Vertrouwen, Duinpad 1, 8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.49.73 Zeebrief: 3.2.93
Verandering van eigendom en tonnemaat:
¤ O.431 JUDITH, eigendom Caroline BVBA, Karel Janssenslaan 41, bus 9, 8400 Oostende, tel. 059-70.78.28 Gt. 112° - Nt. 33. Zeebrief: 3.2.93.
Verandering van tonnemaat:
¤ Z.509 TELSTAR, eigendom Telstar Rederij NV, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist. Gt. 101° - Nt. 30. Zeebrief: 9.2.93
Verandering van eigendom en inbouw nieuwe motor:
¤ N.720 ANDRE-JEANINE, eigendom Vercoutter André-Dutrieux, Arsenaalstraat 38, 8620 Nieuwpoort, tel. 059-23.38.25 en Coussaert Maurice-Dugardein, Nieuwpoortsesteenweg 70, 8670 Oostduinkerke, tel. 058-23.71.61. Motor Cummins, 218 kW - 297 pk, bj. 1992. Zeebrief: 15.2.93
Inbouw nieuwe motor:
¤ O.187 ST.-ANTONIUS, eigendom Antares Rederij BVBA, Ruitingenstraat 6, 8400 Oostende, tel. 059-33.14.84 (bijvoegen). Motor Mitsubishi, 221 kW - 300 pk, bj. 1993. Zeebrief: 16.2.93
Adresverandering:
¤ Z.573 LA PALOMA, eigendom Verbouw René, Kerkstraat 22, 8301 Knokke-Heist
Verandering van eigendom, naam en thuishaven:
¤ Z.430 MARGIBEL wordt O.430 BIMIN, eigendom Bimin BVBA, Lombardsijdelaan 139, 8434 Westende, tel. 058-23.21.82. Zeebrief: 23.2.93
Verandering van Scheldevloot naar Visserijvloot:
¤ K.8 AQUARIUS, eigendom Karel Praet, Sportpleinstraat 7, 9130 Beveren - Kieldrecht, tel. 03-773.46.80 wordt van de Scheldevloot naar de Visserijvloot overgeheveld en in te schrijven op blz. 28 en 29 van de Officiële Lijst bij "Anderen". Zeebrief: 5.2.93
Verandering Scheldevissersvloot (vaartuigen die alleen binnengaats mogen vissen - tot de nieuwe buitengaatslijn):
¤ BOU.151 SERENA, eigendom Vansevenant Carlos-Ranson, Kwekerstraat 30, 8000 Brugge. Roepnaam OPFU, l.o.a. 10,85 m., Gt. 17° - bouwjaar 1984, werf 62, hout, motor Perkins - 136 kW - 185 pk, bj. 1992 - boomkorvisserij
‹ A.149 JIM, eigendom Claeys Raymond, Bastenakenstraat 12/1, 8380 Zeebrugge - Brugge 5, tel. 050-54.43.67 roepnaam OPFS, l.o.a. 12,15 m., Gt. 24° - bouwjaar 1992 - staal, motor Deutz - 114 kW - 155 pk, bj. 1956 - boomkorvisserij

(°) Tonnemaat vastgesteld overeenkomstig de Konventie van 1969.

Bristo Kanaal reeds gesloten voor schol

Het eerste visserijgebied is gesloten voor schol wegens uitputting van het kwotum. In het Ices-gebied VIIh,j,k (Bristol Kanaal, zuidoost-Ierland) beschikt ons land over een scholkwotum van 80 ton en er werd reeds 200 ton "opgevist". Althans volgens de som van de vangsten in de logboeken. Er is dus een kwotumoverschrijding van 120 ton. Administratief werd dit tekort aangevuld met twee kwotaruilen van 60 ton, een met Engeland en een met Ierland, waarmee het tekort kon weggewerkt worden. Het gebied werd voor de scholvisserij gesloten bij een ministerieel besluit dat op 6 maart in werking trad en dat ondertussen ook door een Europese verordening werd bekrachtigd.
In hetzelfde gebied, o.a. Bristol Kanaal, staat ook het tongkwotum (60 ton) onder druk. Na drie maanden is al meer dan de helft van de tong afgeschreven.

BOU.319 overgedragen aan NV Doggersbank

Reder Dirk Claeys uit St.-Pieters-Brugge nam ontslag als gedelegeerd bestuurder van de NV Dirk, eigenaar van de grote boomkortreiler BOU.319 Zeldenrust. De maatschappelijke zetel van de vennootschap werd overgebracht naar Heist, Zeedijk 221-225, tevens maatschappelijke zetel van de NV Doggersbank die sinds begin maart de eigendomtitel van de BOU.319 in handen heeft.

De Laatste Vuurtorenwachter



Nadat mijn vorige bijdrage in HVB geplaatst werd is er een zee van protesten — zelfs door middel van aangetekende zendingen — op de redaktie toegekomen. Mijn suggestie om een reeks over *seks en visserij* te publiceren werd daar dus geklasseerd... in het alombekende Amerikaanse klassement.

Eén brief heeft echter mijn aandacht weerhouden. Daarin stelt steller dat *'een en ander zou opgelost zijn indien ook vrouwen tot het vissersberoep toegelaten worden...'*

Ik vrees dat dit niet zo'n goede suggestie is. Vrouwen kunnen niet vissen. En het zijn ook baarlijke duivels. *'Als gij een vrouw ziet, denk dan dat zij de duivel is, want zij is een soort hel.'* (paus Pius II). Dat was ook de mening van zijn maat Ambrosius, bisschop van Milaan, voor wie een barende vrouw niets minder is dan *'de deur waardoor de duivel tot ons komt.'* Meer nog, Petrus, de gehuwde (hij kon het dus weten) eerste paus verklaart in het apocriefe Thomas-evangelie dat *'vrouwen het leven niet waard zijn'*. De vrouw is er *'met al haar wulpse rondingen'* op uit de man *'te verleiden en hem zo van de eeuwige zaligheid te onthouden'*. En wij moeten daar zelfs aan toevoegen: *'De vrouw is lichamelijk en geestelijk minderwaardig. De vrouw tot de man staat als het onvolmaakte en onvolwaardige tot het volmaakte.'* (Thomas van Aquino).

We gaan door. Sint Odo van Cluny, een overigens brave man, moest bij het zien van vrouwen reeds braken. Hij schreef dat er zich onder de vrouwenhuid slechts *'slijm en uitwerpselen'* bevinden en vraagt zich dan ook af (en wij natuurlijk met hem): *'Waarom verlangen wij dan zo vurig dit vat vol vuil te omarmen?'* Hij stond daarmee op één lijn met de sympathieke heilige Abraham a Sancta Clara: *'Een schone goedgeklede vrouw is als een tempel boven een gierput (...) wie wil het vuil aanbidden als iets goddelijks?'*

Ja, wie eigenlijk? Nu zijn we niet meer te stoppen. We delven verder in de kerkgeschiedenis. Vrouwen aan boord? Dat nooit! Dat zou ongetwijfeld ook de mening geweest zijn van kardinaal Damiani die zijn mening zo rond de jaren duizend over de wereld liet neerdalen, hij noemt de vrouw *'een bloeddorstig beest dat de schaapskooi van Christus verscheurt'*.

Dus laat ons voor eens en voor altijd stellen. Vrouwen lossen het probleem aan boord niet op. We worden in deze mening verder gesterkt door nog talrijke kerkvergaderingen van het synode-type: *'Een onkuise vrouw dient men op te sluiten en hevig af te ranselen'* (synode van Rouaan). Of dat hier is ook een goeie om boven je bed te hangen: *'Alle boosaardigheid is gering vergeleken bij de boosaardigheid van de vrouw. De goddeloosheid van een man is beter dan een weldadige vrouw.'* (Plechtige verklaring van de in 1611 onder leiding van kardinaal Forgats gehouden synode.)

Dus: geen vrouwen aan boord. Maagden daarentegen...

B.D.M. n.v.

Van Iper

Uw Verzekeraar voor

goederen & casco

pandi & C.M.R.

brand, motor, ongevallen en andere risiko's

Lange Nieuwstraat 17,
B-2000 Antwerpen 1

Fax: 03 / 225 24 34
Tx 34.917

Tel.: 03 / 233 78 38

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



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

Duiker Leslie Baré:

'Op een bepaald moment was ik dat duiken beu. Altijd maar miserie, altijd maar verdriet.'

De Oostendse havenduiker Leslie Baré (47) is niet gewoon er veel woorden aan te besteden. Het is nu bijna vier jaar geleden dat we hem voor het eerst vroegen om een artikel aan zijn duikersaktiviteiten te mogen wijden. Deze maand is het dan uiteindelijk zover. Baré heeft op de redaktie vier fotoboeken achtergelaten en we mogen er gebruik van maken om een bladzijde van HVB te vullen.
Helemaal achteraan in de plakboeken vinden we een verfomfaaide brief waarin de gouverneur van West-Vlaanderen aan Baré bekend maakt dat hem het *Burgerlijk Ereteken 1e klasse voor Daden van Moed en Zelfopoffering* verleend wordt. Een half jaar daarvoor was hij ook al op het koninklijk paleis in Brussel uitgenodigd om er een glas te komen drinken. Santé.

SPEKTAKULAIR WAS HET werk van de duikers bij de redding van de slachtoffers van de car-ferry *'Herald of Free Enterprise III'* toen deze op 6 maart 1987 kapseide voor de haven van Zeebrugge. 409 mensen werden toen gered. Een ongelooflijk groot aantal wanneer we ons het beeld herinneren van de zijdelings liggende maalboot. Leslie Baré: *'Pas 24 uur later, bij het zien van de televisiebeelden ben ik gaan beseffen in welke hel, in welke ellende we gezeten hebben.'* Het moest dan ook allemaal zeer vlug gaan. Auto uit, helikopter in en gedropt op de flank van het immens grote schip. Baré: *'Zonder eigenlijke afspraken ging iedereen zomaar aan het werk: Belgen, Duitsers, Vlamingen... Iedereen organiseerde zich. Eerst werden de tientallen gewonden van de romp weggehaald terwijl de sleepboten met alle macht poogden het schip nog verder de zandbank op te duwen. Dan werden met behulp van grote hakbijlen patrijspoorten, deuren en ramen stukgeslagen. Een tweede ploeg verwijderde al het glas en zorgde ervoor dat de evacuatie via die openingen kon gebeuren.'* En hij vervolgt: *'Uiteindelijk daalden we zelf af. Een verschrikkelijk iets omdat je niet meteen wist wat te grijpen. Overal dreven lichamen in het rond. De chaos was kompleet. Na een tijd wisten we niet of we levenden of doden naar boven brachten. Op een bepaald moment lagen er zoveel mensen op de romp van de ferry dat we het moeilijk kregen om tussen de gestapelde lichamen een weg te banen. Hoe later, hoe duidelijker het werd dat er voor velen geen redding meer mogelijk was.'*

Gevarieerd

Meestal is het duikerswerk niet zo spektakulair. Uit de vele knipsels halen we het berichtje waaruit blijkt dat hij en zijn kollega's in de bekende vijver *'Het fontijntje'* te Blankenberge aan het werk waren om er bodemstalen te verzamelen. Of er moet assistentie verleend worden wanneer een baggerboot van de firma Decloedt vastloopt op een wrak, waarbij de 55 ton wegende band met laademmers vastgeraakt.
Ook in de visserij heeft duiker Baré zijn sporen verdiend. Uit een ver verleden halen we een knipsel over het vergaan van de O 807 *'Maurice'* waarbij *Pierre* en *Roger Pincket* en *Didier Groenvynck* het leven verloren. We citeren uit een vergeeld blad (en we proeven de stijl van de verslaggever PV): *'Waar noch de Zeemacht, noch de stad officieel toelating gaven aan leden van het personeel om te duiken, gezien het groot gevaar er aan verbonden, het vaartuig netten aan boord hebbend, waarin ze zouden terecht komen, boden zich twee mensen vrijwillig aan.'*
'Dat waren de heer Van Grembergen, oud-eigenaar van dit schip, welke het zeer goed kent en een stadswerkman van de havendiensten, de heer Barre, die het er op zouden wagen.'
De Oostendse vissers kennen Baré nog het beste als de man die voor hen vele keren de moeilijke, vervelende — maar daarom niet minder noodzakelijke — klussen onder water klaarde. Uit '83 dateert dit verslag. *'Om 21 u 55 werd ik opgeroepen door iemand die me zegde dat de Z 34 binnen zou lopen omdat er iets in zijn schroef zat.'*
'Toen ik aan de vissersluis toe kwam was het ongeveer 22 u 30. Ik heb mij daar verkleed en op het schip gewacht.'
'Om elf uur ben ik beginnen duiken... Uit de schroef haalde ik 15 meter touw. Het was ongeveer middernacht toen de klus geklaard was.' Prozaïscher kan het niet, maar zoals de Fransman het zegt: *'il faut le faire'*, je moet het toch maar doen. (fv)



Leslie Baré over de reddingsaktie op de *Herald of Free Enterprise*: 'Pas 24 uur later ben ik gaan beseffen in welke hel, in welke ellende we gezeten hebben.'

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

Toekomst voor de Zeebrugse visserij?

Heist — *Het Instituut voor Politieke Vorming* van de CVP Knokke-Heist vond het nodig mensen van de zeevisserij samen te brengen rond het thema: *Heeft de zeevisserij aan de kust nog toekomst?*

Voor de *Zeebrugse Visveiling* was het direkteur *Freddy Pollet* die kwam bevestigen dat zijn werkgevers nog geloven in de zeevisserij. *Het wordt anderzijds de hoogste tijd*, aldus de direkteur, *dat de mensen uit de sektor zichzelf gaan beschermen door de huidige grenzen voor quota en het motorvermogen niet te aanvaarden. Met de 800 miljoen investeringsgelden heeft de Zeebrugse Visveiling het bewijs geleverd dat het nog echt gelooft in de toekomst en vertrouwen heeft in de zeevisserij.*

Toch moet er volgens *Pollet* medewerking komen onder de vorm van een zo groot mogelijke aanvoer van verse vis door de eigen vaartuigen. Deze aanvoer aangevuld met buitenlandse vis, moet het mogelijk maken dat er rond de visveiling een visverwerkende-nijverheid kan leven. De verkoop van vis door eigen reders in vreemde havens onwille van de hogere prijzen die men daar bekomt zal maar een tijdelijk verschijnsel zijn want wanneer men de opbrengsten van Zeebrugge en andere havens op jaarbasis vergelijkt, dan zijn de prijzen ongeveer hetzelfde.

Voorzitter *Jef Deroose* van de *Rederscentrale* was niet zo zeker van de toekomst. *Met de voorgestelde quota en het inleveren op het motorvermogen is de zeevisserij aan onze kust niet meer leefbaar*, aldus *Deroose*. Ook hij pleit voor eensgezindheid in de te nemen akties. Dat onze vissers hun vangst in het buitenland verkopen omdat ze daar betere prijzen bekomen, is volgens *Deroose* normaal.

Het behoud van de zeevisserij in Vlaanderen begint volgens voorzitter *Deroose* echter in de zeevisserijscholen. De ouders moeten opnieuw vertrouwen hebben in de toekomst van de visserij. Waarnemend direkteur *Staelens* van de Heistse zeevisserijschool vond dat evenwel een foutieve benadering van het probleem. *Het aantrekken van leerlingen voor het vissersberoep is een taak voor iedereen die van en met de visserij leeft... Het zou goed zijn, dat men eens zou weten wat een beginnend visser verdient. En dat men er zich rekenschap van geeft dat de opvang van de jonge mensen aan boord van zeer groot belang is. Zij zijn er niet mee gediend gekonfronteerd te worden met behandelingen die hen de lust tot het beroep doen vergeten*, zo argumenteerde de schooldirekteur.

Michel Claes, sekretaris van het ACV voor de zeevisserij, had vooral aandacht voor de tewerkstelling. De zeevisserijsektor en de visveiling moeten zoveel mogelijk initiatief terzake nemen. En zo vervolde de vakbondsman: *De zeevisser zou eindelijk ook eens moeten kunnen beschikken over een eigentijds statuut. De werkomstandigheden moeten omgezet worden in wetteksten.*

Freddy Pollet kon de garnaalvangers vertellen, dat hun vangst in de huidige vismijn zal gelost en gezeefd worden met de nieuwe zeef, daarna worden de garnalen naar de nieuwe vismijn gebracht om er verkocht te worden. Doordat de garnaalvissers nu hun vangst niet zelf meer moeten zeven, komt er tijd vrij om meerdere slepen te doen.

Door de herstrukturering die zal gebeuren met de overgang van de oude naar de nieuwe vismijn zullen mensen een nieuwe opdracht krijgen en zij die in de voorwaarden zijn om door ouderdom af te vloeien, kunnen daar nu van genieten.

Voor het gebruik van de zeesluis zijn er afspraken gemaakt, die een goede en vlotte werking moet waarborgen, maar de direkteur verwittigt de reders: *er zal echter een discipline moeten zijn aangaande de gemaakte afspraken. Op deze manier zullen wachttijden en kosten tot een minimum beperkt worden.*

De huidige vismijngebouwen, zo besloot Pollet, *zullen niet het statuur van ruïne krijgen er zijn mogelijkheden genoeg om tot een uitbating te komen die vooral in de toeristische sektor zal moeten gezocht worden.* (dh)

CV Dobbelaere
Bij Diane & Walter
Algemene voeding - Groenten & fruit - Dranken
Dagelijks vers brood, pistolets en boterkoeken
Alle dagen open
Levering aan vissersvaartuigen
Heiststraat 103,
8380 Zeebrugge
Tel 050 / 54 67 06

Heistse jachthaven

Sinds vele jaren bestaan plannen om in de nabijheid van de Zeebrugse strekdam een jachthaven aan te leggen. Daartoe worden momenteel een aantal administratieve en stedebouwkundige aspekten onderzocht teneinde een dossier over te maken aan de Vlaamse Executieve. Volgens burgemeester Lippens van Knokke-Heist zou dit reeds voor het einde van dit jaar gebeuren. *'Een jachthaven is een van de weinige zaken die we nu nog niet kunnen aanbieden. Het zou hier dus om een belangrijke aanwinst gaan.'* Verder is het de bedoeling de uitbouw van de Zeebrugse haven naar het toeristische Knokke tegen te gaan. Burgemeester Lippens: *'Eenmaal deze Marina er naast de Zeebrugse strekdam komt, zal een eventuele uitbreiding van de haven niet meer op Heistse bodem kunnen geschieden.'* Indien de plannen op geen weerstand van hogerhand stuiten *'zal kontakt opgenomen worden met privéinvesteerders om een rendabel projekt uit te werken'*, aldus nog de burgemeester.

Gedenkplaat voor gebleven vissers

Pastoor Vande Sompele uit Heist (waar nu nog zo'n 400 vissers wonen) wou in zijn kerk al geruime tijd een monument voor de op zee omgekomen Heistse vissers plaatsen. Hij vond de Brugse vakschool VTI bereid om alle namen van de 179 op zee gebleven Heistenaars te vereeuwigen op een door hen ontworpen bord. Het eikehouten visserspaneel werd door de leerlingen in het kader van een lesprogramma vervaardigd.

Aanbesteding Nieuwpoortse vismijn

Tijdens de jongste zitting van de stedelijke aanbestedingskommissie werden de prijsoffertes voor de renovatiewerken aan de Nieuwpoortse vismijn geopend. De volledige aanpassing van de vismijn aan de Europese richtlijnen zal uiteindelijk meer dan 20 miljoen frank kosten. Toen de renovatieplannen voor het eerst op tafel kwamen was nog sprake van een kostprijs van 18 miljoen (1988). De Vissershavenkommissie raamde de kosten in januari '91 op 23,5 miljoen frank, een realistisch cijfer zo blijkt nu.

De verplichte openbare aanbesteding leverde volgende resultaten op:
¤ oprichten lokalen veterinaire keuring (7 offertes):
laagste: 3.353.556 fr.
hoogste: 4.045.673 fr.
¤ renovatie veilhal (8 offertes):
laagste: 10.356.109 fr.
hoogste: 11.297.219 fr.
¤ vernieuwen en aanpassen elektriciteit (10 offertes):
laagste: 1.757.773 fr.
hoogste: 3.476.140 fr.
¤ inrichten koelinstallaties (7 offertes):
laagste: 5.068.024 fr.
hoogste: 5.816.722 fr.
¤ totaal:
laagste: 20.535.462 fr.
hoogste: 24.635.754 fr.
De totale kostprijs van de renovatiewerken wordt thans geraamd op 20,5 miljoen frank, een cijfer dat niet alle geplande werkzaamheden omvat. De aanpassing van de veilhal (aanbrengen riolering, aanpassing vloer en wanden, geraamd op 8,1 miljoen frank), het laboratorium voor de veterinaire keurders (geraamd op 2,85 miljoen) en de bouw van de koelruimtes en ijsopslagplaats (3 miljoen) vallen wel duurder uit dan de raming. Daarentegen valt de prijs voor de aanpassing van het verlichtings- en voedingsnet (geraamd op 2,7 miljoen) goedkoper uit. De loten voor de afwerking van de luifels (geraamd op 2 miljoen) en de schilderwerken (1 miljoen) zijn blijkbaar nog niet in de aanbesteding opgenomen. Door overheidssubsidiëring kan een gedeelte van de investering gerekupereerd worden.
Na nazicht van de verschillende offertes wordt het toewijzingsdossier doorgestuurd naar de provinciale overheid en de Europese Gemeenschap voor de subsidiëring door het struktuurfonds EOGFL (Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor Landbouw).
Intussen is de planning die door de gemeenteraadsleden in april vorig jaar werd goedgekeurd reeds achterhaald. De werken zouden eind '92 starten en drie jaar in beslag nemen. De voltooiing was toen voorzien voor december '95. Zoals de zaken er nu voor staan zal het nog wat tijd vergen vooraleer het stadsbestuur de opdracht tot uitvoering der werken kan verlenen. Er gaan zelfs stemmen op (o.a. van burgemeester Mommerency en schepen Vermote) of het in de huidige omstandigheden nog verantwoord is om vele miljoenen gemeenschapsgeld te spenderen aan de renovatie van de vismijn.

Amper tien miljoen aanvoer in twee maanden

De aanvoer in de Nieuwpoortse vismijn is de voorbije maanden drastisch gedaald. De globake besommingen van januari en februari bedrag nog tien miljoen frank. In 1992 waren de eerste twee maanden van het jaar goed voor een aanvoerwaarde van 16 miljoen frank (192 ton) en in 1991 was er nog een opbrengst van 18,5 miljoen frank (239 ton).

Teco bouwt casco's in aluminium

Het Nieuwpoortse bedrijf Teco van Arseen Covemaecker & zonen beschikt over de technische uitrusting voor de bouw van scheepsrompen in aluminium voor vaartuigen tot 24 meter met een motorvermogen van 300 pk. Aluminiumschepen zouden heel wat voordelen bieden. De lichte konstruktie zou een belangrijke brandstofbesparing opleveren, een hogere snelheid toelaten en minder onderhoudskosten vergen. Schepen Vermote wees onlangs op het belang van nieuwe bouworders voor het plaatselijke konstruktiebedrijf. Het laatste vaartuig dat Teco leverde was de N.73 Kotje. Het vaartuig werd gebouwd voor de warrelnetvisserij, maar werd ondertussen met boomkorren uitgerustH Het kwam in oktober 1989 in de vaart. Het blijft dus wachten op een nieuwe bouwopdracht.

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.

Egemin bouwt voor Ouwehand

De firma *Ouwehand's rederij en Visverwerking BV* uit Katwijk in Nederland heeft een kontrakt ondertekend met de Nederlandse dochter van het Belgische automatiseringsbedrijf *Egimin NV* uit Schoten (met *Sidmar* uit Zelzate als meerderheidsaandeelhouder) ter waarde van 100 miljoen frank. *Ouwehand*, één van de belangrijkste rederijen en visverwerkende bedrijven in Nederland (290 werknemers), heeft de opdracht voor de automatisering van haar nieuwe hoogbouwmagzijnen toevertrouwd aan *Egemin*, een bedrijf gespecialiseerd in industriële elektriciteit, goederenbehandeling, meet- en regeltechniek... Het nieuwe magazijn voor visprodukten heeft een opslagkapaciteit van 7.000 pallets in een diepvrieszone van -28° en een koelstockage van 1.100 paletten. De aan- en afvoer van de diepvriespaletten is volledig geautomatizeerd. Het nieuwe magazijn in Katwijk moet er eind dit jaar kant en klaar bij staan.

Hendriks verhuist naar EFC in Zeebrugge

De Handelsonderneming *Hindriks* uit IJmuiden, gespecialiseerd in de levering en het schoonmaken van viskisten verhuist naar het *European Fish Centre* in Zeebrugge. *Jan Berend Hindriks* heeft zijn eigendomstitels overgedragen aan de andere aandeelhouders. Zij kozen voor een vestiging in het nieuwe visserijpark in Zeebrugge waar ze alvast het onderhoud van de viskisten en het schoonhouden en desinfekteren van het nieuwe visserijcomplex voor hun rekening nemen.

45-jarige bestaan Maaskant Shipyards

Met een *"open huis"* vierde de Nederlandse scheepswerf *Maaskant Shipyards* in Stellendam haar 45-jarig jubileum. In 1948 zette *Piet Maaskant senior* een bescheiden machinekonstruktiebedrijf op aan de havenkade in Bruinisse. Later volgden de reparaties aan vissersvaartuigen en de intrede van zijn zonen *Piet* en *Aart*. Het bedrijf bouwde sindsdien een groot deel van de Nederlandse visserijvloot. Toen het bedrijf negen jaar geleden in financiële ademnood geraakte door de onverkoopbaarheid van een groot aantal inruilschepen werd de scheepswerf *Damen Groep* uit Gorinchem medeëigenaar van het bedrijf. De laatste jaren was *Maaskant* bijzonder bedrijvig met nieuwbouw voor binnen- en buitenland. In tegenstelling tot andere Nederlandse scheepsbouwers lijkt *Maaskant* nog steeds over voldoende bouworders te beschikken.

Scheepswerf Visser zoekt aansluiting bij Damen

Minder goed vergaat het de Nederlandse *Scheepswerf Visser* uit Den Helder die door de terugval in de nieuwbouw zonder orders geraakte. Het laatste nieuwbouwvaartuig verlaat weldra de werf. Vorig jaar moest de werf reeds veertig van de honderd twintig personeelsleden afdanken omdat de samenwerking met de *Schelde Groep* nauwelijks nieuw werk opleverde. Om nog meer afdankingen te voorkomen sloot de onderneming een samenwerkingsakkoord af met de *Damen Groep* waarvan ook *Maaskant Shipyards* deel uitmaakt. Omdat er bij *Maaskant* nog voldoende werk voor handen is wordt gerekend op het doorschuiven van een aantal taken naar de *Scheepswerf Visser*.
De *Damen Groep* telt al 23 werven en 1.400 werknemers en is dan ook de grootste scheepsbouwkombinatie in Nederland. Zeker dertig procent van de omzet komt uit het Midden-Oosten. De rest van de omzet wordt gehaald in Europa, Afrika en Amerika. In België, Engeland, Duitsland, Ierland en Gabon heeft Damen vestigingen.

140 jobs weg bij Radio Holland

Het ziet er naar uit dat *SAIT* met de overname van *Radio Holland* van *Nedlloyd* een kat in een zak kocht. De Nederlandse dochter van het Belgische kommunikatiebedrijf maakt immers moeilijke tijden door. Alhoewel nog geen cijfers zijn vrijgegeven zou het voorbije boekjaar weinig winst opleveren. De bedrijfsleiding kondigde wel een ingrijpende sanering aan waarbij 140 van de 660 werknemers in Nederland worden ontslagen. Voor de vijftien radio-officieren die nog in dienst zijn werd een afvloeiingsregeling uitgewerkt. Sinds begin vorig jaar is het niet meer verplicht op schepen die over moderne kommunikatieapparatuur beschikken een radio-officier aan boord te hebben.
Ook bij het Spaanse *Crame* en in het Deense filiaal zullen banen sneuvelen.

Vlissingen beklaagt zich over strenge kontrole

De *Gemeente Vlissingen* deed in een brief aan de hogere overheid haar beklag over de strenge kontrole op de aangevoerde vis. Volgens de gemeente, eigenaar van de afslag, schaadt de kontrole de omzet van de vismijn. Reders zouden om die reden uitwijken, onder meer naar Deense havens. De gemiste aanvoer kost volgens de gemeentelijke overheid 4,5 miljoen gulden (80 miljoen frank) en twintig arbeidsplaatsen. De ongelijke toepassing van de EG-regels is verantwoordelijke voor konkurrentievervalsing.
Aanleiding voor het protest is het besluit van de rederij *Blue Water Shipping* om de haven van Vlissingen maar één keer per twee weken aan te doen in plaats van elke week. De rederij vaart al negen jaar met twee vaartuigen van de *Faroër Eilanden* op Vlissingen. Volgens de rederij vatten de Denen de kontrole anders op dan Nederland. De Gemeente Vlissingen stelt dat Nederland bij de niet-EG-landen het imago krijgt van de strengst gekontroleerde aanvoer, waardoor buitenlandse vissersvaartuigen het land steeds meer zullen mijden.

Kennemerland verkocht laatste twee hektreilers

De beursgenoteerde *Kennemerland Groep* legt zich voortaan alleen nog toe op de verwerking en distributie van visserijprodukten. Het bedrijf verkocht onlang haar laatste twee hektreilers aan andere Nederlandse reders. Het gaat om de KW.20 *Tetman Hette* (95 m., 4.988 pk) en de KW.32 *Geertruid-Margreta* (90 m., 5.050 pk). De vier andere vaartuigen werden al eerder van de hand gedaan. Door de verkoop zal de financiële positie van het bedrijf verbeteren, waardoor de onderneming erop rekent dit jaar weer winst te maken.

Dagboek van een dekschrobber (12)

Ontmoetingen

Ceci ne va pas mal

Willem Bilderdijk

FRANS BEWEERT DAT we bezig zijn het *grote gat* te nemen, en daar ik op dit ogenblik niet beter vraag dan hem op zijn koen zeemanswoord te geloven, neem ik zonder veel droefgeestigheid afscheid van stiefmoeder Noordzee. Nu haar korte stotende golven plaats maken voor de lange halen van de Atlantische deining, meent ze schijnheilig charmant te moeten worden en zendt over onze boot enkele meeuwen, die met de zakdoeken hunner witte vleugels wat officiële saluutjes komen wuiven. Ze kan gestolen worden die oude pekelteef.

Voor het half geopende brugraam sta ik met rubbertanden mijn derde biscotje te knabbelen. Ik kan de voorstelling uit mijn brein niet verjagen dat ik op een koe trek, die met glazen blik aan het herkauwen is. Op een koe, die de eerste symptomen van mondzeer gewaar wordt daarboven, want de droge korrels blijven in mijn driedaagse baard kleven en bezorgen me een stekende jeukte, telkens ik met korte vingertoets een tros stekels begraai.

Eensklaps voel ik dat een vreemd wezen me betuurt. Het moet van bakboord komen.

— *Drink een slokje bier*, zegt Frans achter mij, maar ik doe hem teken niet aan te dringen.

Daar, ik heb het, een zeehondje. Zijn kaal kopje met neerhangende snor doet me denken aan een oud-leraar Frans, aan een Belgisch kamerlid en aan Clemenceau. Ik sta op het punt me gezellig over te geven aan een diepzinnige meditatie over de waarschijnlijkheid der metamorfose-leer, als de schipper, telepathisch op de hoogte gebracht van mijn filosofische bevlieging, in klinkend Oostends, waarop de verdoffing van de suffexen nog geen vat heeft gehad, zijn kop naast de mijne steekt en roept :

— *Dat heten wij een stinkaard !*

— *Merci*, blaast Clemenceau uit naam van alle dubbelgangers, en toe is de Oceaan, zwijgend en grijs onder de hoge, grauwe regenhemel. Het lid van de Koninklijke Maatschappij voor Dierenbescherming ontwaakt in mijn gevoelig hart en eist een rechtmatige verklaring.

— *Als ge ze vangt, dan spuwen ze in uw gezicht !*

Ik heb schoon voor Frans en Vetje-aan-het-roer te beweren dat de diertjes overschot gelijk hebben, we worden het niet eens. Een zeehond blijft een *stinkaard* en op de waardige wijze vindt Vetje het *mot de la fin* voor ons geschil : *Het kan me niet schelen dat ze in mijn ogen niezen maar ze hebben ongelijk hun tanden nooit te poetsen.*

Tussen een vergezicht van gescheurde wolkenvoering zuigt plots een groepje huizen wat vochtig zaterdags licht bijeen. Ik wijs er heen, terwijl onze wiegende vaart de eilanden op de kim laat schommelen.

— *Rustig, Frans, in tijd van oorlog.*

— *Er achter ligt Scapa Flow. Nergens deugt het nog. Zelfs op de Faroër niet. Daar wonen drieduizend mensen. De vorige reis zijn we er binnen gelopen met Romeo en zijn buikvliesontsteking. Drie bommen hebben ze ginder achter hun hielen gekregen.*

Frans gebruikte een ander woord voor hielen, maar het is even goed bedoeld. Een kroniekschrijver mag in zake woordenschat over een gewisse speelruimte beschikken.

Ik stel de naïeve vraag of ze op de Faroër iets gekocht hebben tijdens hun oponthoud; een trui van ongewassen wol, een gebreide muts met bonte en gestyliseerde runentekens, een schaapsvel ?

In *rune* meent Vetje een stam van ruïne te herkennen want de hoge eilanders, die ik als pure, door geen mercantilisme aangetaste natuurmensen beschouw, krijgen de volle laag :

— *Ze kennen beter de prijs dan wij. Ze vragen voor hun dingen vijfmaal zoveel als in Engeland. Ik vroeg op mijn vingers hoeveel schellingen ze moesten hebben voor een lapje sjerp, zoiets om rond mijn kleine teen te winden, en ik had geen handen genoeg. Ze kunnen fijn gestolen worden.*

— *Een schip !*

Ik ben zo fier op mijn ontdekking aan stuurboord, dat ik nog eens, en luider, aan het roepen sla : *'Een schip, een schip !'*

— *Waar ?*, vraagt Frans.

Achteloos, met een air van *'Zijt gij zeelieden ?'* wijs ik met mijn kin een stompje zwarts aan, dat in mijn ogen evengoed een walvis of een rots of een drijvende schrijfmachine kan zijn.

— *Een uur geleden hadden we hem al in de mot, grinnikt Frans, het is de O. 163. We dachten dat ge nog iets anders had gezien.*

Vissers hebben ogen, wat geweten is. Maar in zo'n pluisje schim de identiteit van een boot herkennen, is werkelijk straffe tabak. Ik kan het niet geloven. Met kennissen uit het binnenland langs de dijk wandelend, is het een aangename sport op de horizon zoveel stippen mogelijk te tellen. Mijn kampioenschap bloost en trekt zo dicht mogelijk de staart in.

— *We gaan hem eens de complimenten thuis laten overbrengen.*

Frans wipt zijn appartement binnen, schakelt de radio in en slaat aan het psalmodiëren :

—*Allo, allo, allo ! Oostende 163, Oostende 163, hier de 318, de 318. Zeg eens of ge me verstaat, de 163. Overrr !*

De 0.163 heeft ons beet. Met vinnige stem wordt er gebonjoerd, de vangst was niet kwaad en we worden veel succes gewenst. *Over !!!*

Frans vraagt nieuws over de visgronden en tussen flink gerolde *'overrr'*'s, wordt hier een praatje gevoerd, als gold het een gesprek langs weerszijden van 'n biertafel. Even besluipt me de lust om terug mee te gaan met de thuisvaarder.

'Van alle reis terug, nog voor ze is begonnen', schiet me Van de Woestyne's vers door de kop, maar Frans zorgt opnieuw voor ontnuchtering. *Overrr !* klinkt het van de 0.163 en ik hoor een huldedicht mij ter ere :

— *Ander nieuws is er niet, tenzij dat we hier één mee hebben met een bril, ge kent dat soort. Hij heeft het schip van onder tot boven volgebraakt en roept al drie dagen om zijn moeder. Hij was aan boord gekomen om een boekje te schrijven, maar we geloven niet dat hij een pennestok kan vasthouden. Deze avond geven we hem pap, anders valt hij uit zijn broek. Hebt ge soms een kakstoel aan boord ? Overrrr!'*

—*'t Is erg Frans, 't is erg jongen. Haal zijn lever uit en smijt hem dan voor de meeuwen. We zijn geen vissers meer maar kindermeiden. Overrr !*

—*We gaan hem in het ijs leggen, dan schiet er nog iets over voor zijn vrouw. Wel, wel, wel, toch. Goede thuiskomst, Lowie, overrr, stop !*

Vervolgt

Karel Jonckheere

Toen we in 1988 (of was het in 1987?) op de radio hoorden wat Walter Debrock over de geschiedenis van de Vlaamse kapers te vertellen had, wilden we er meer over weten. Ons telefoontje naar Brussel bleef niet zonder gevolg. De nieuwe redaktie van HVB wist nog niet goed hoe ze het blad in leven zou houden of daar kwamen de eerste bijdragen van Debrock reeds toe. Dat de reeks over kapers en zeerovers uiteindelijk tot midden 1993 zou voortduren was iets dat we toen niet konden weten. Maar aan alles komt een einde. Inmiddels is deze reeks zo met dit blad vergroeid dat we ze nu al missen, die mannen met baarden en avonturiers. Danke Walter!

De vrouwen van de 'St. Marten'

DE DOKUMENTEN VAN ons Rijksarchief bevatten ook het deerniswekkend relaas van twee moedige vrouwen van gevangen genomen zeelui van een Vlaams oorlogsschip.
Het gaat om een verslag van een verhoor van 23 november 1606, afgenomen van twee zeemansvrouwen, Sara Van Den Steen en Maria Hermans. Beide dames zijn weduwen van leden van de bemanning van het oorlogsschip *St. Marten*, kapitein Remmer Leffersen, dat in zee stak uit Duinkerke en genomen werd door de 'rebellen' op de kusten van Engeland, in oktober 1606, nadat het zelf nog een gekaapte Hollander had opgezonden naar Duinkerke. Beide vrouwen verklaren dat ze, voor een viertal weken, bericht gekregen hadden van de gevangenzetting van hun echtgenoten te Enkhuizen, met het andere volk van Remmer Leffersen. Het ging hem daarbij om 11 man en 7 jongens. Daarop besloten, op 21 oktober, Sara en Mayken (Maria), via Kales naar Middelburg te trekken om vandaar Rotterdam te bereiken, om hun echtgenoten ter hulp te komen.
Op 31 oktober, veelvuldig geholpen door de mensen, zijn ze reeds te Enkhuizen, waar ze vernemen dat hun beide echtgenoten reeds op 27 oktober *'geexecuteert mettergalge'* waren. De dames krijgen zelfs niet de toelating hun mannen te begraven omdat deze, samen met de andere terechtgestelden, *'nae eghene geusche predicanten en hebben willen hooren'*, d.i. niet hebben willen luisteren naar de protestantse predikanten: ze wensten dus niet *'bekeerd'* te worden.
Vier soldaten mochten in leven blijven, want *'om hun lijf te salveren'*, zullen ze bij de rebellen blijven dienen. Daar ze bovendien ambachtslui waren, werden ze door hun vakgenoten geholpen en gesteund. Tegen de gewoonte in werden de 'jongens' niet vrijgelaten, het was nl. wel zo dat doorgaans de 'jongens' niet werden gehangen, maar huiswaarts mochten gaan.
Slechts één der gevangenen, een Rotterdammer, die vroeger door de Vlamingen was gevangen genomen en was opgenomen in de bemanning van de *St. Marten*, mocht onmiddellijk Enkhuizen verlaten en zijn ouders vervoegen te Rotterdam.
Enkele andere gevangenen hadden zich kunnen vrijkopen of zouden op Hollandse schepen gezet worden.
Uit het relaas van de twee Vlaamse weduwen vernemen we ook dat de kapitein van de *St. Martin* de lont in het kruit van het schip had gestoken op drie plaatsen, waardoor het schip in de lucht gevlogen is en de overlevenden zo verbrand en gekwetst werden dat ze onherkennelijk waren. Indien de twee vrouwen eerder te Enkhuizen waren aangekomen, zou men zeer waarschijnlijk hun echtgenoten tegen een losprijs hebben laten gaan...
Beide vrouwen merken daarbij op dat de reders van Duinkerke *'te zeer het gelt sochten'* en daarbij genoeg volk beschikbaar hadden om de gevangenen te vervangen en daarmee weerwraak konden nemen en *'van ghelijcke te doen'*.
Zowel in de verhalen van de *St. Albertus* (zie HVB van december 1992) als van de *St. Marten*, kunnen we konstateren dat naast wreedheid en onmenselijkheid, toch het eerloze *'voetspoelen'* aan het verkwijnen was en de burgerbevolking medelijden en medegevoelen betoonde voor de tegenpartij.

Wapenstilstand

Zowel de Verenigde Provincies als Spanje zagen geen einde aan de zeer kostelijke oorlogsvoering te land en ter zee en besloten wijselijk een tijdje

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten
Werfkaai 25 b te 8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 77 27
Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge — Tel: 050 / 31 76 66 en 67
Fax: 050/ 31 82 90

de oorlogsvoering op te schorten. Op 9 april 1609 sloten beide vijandelijke partijen een wapenstilstand, voor de duur van twaalf jaren, het zogenaamde Twaalfjarig Bestaan (1609-1621). Beide partijen hadden wat rust broodnodig!

'Het Vaderland genoot hierdoor enige rust, en handel, zeevaart en visscherij hervatte den met volle kracht de bijkans gestaakte werkzaamheid'. Zo beoordeelt de marinehistoricus J.C. De Jonge de ontstane toestand.

Maar de tijdelijke vrede bracht helaas, andere facetten mee voor de zeevaart. Bij eindigen van de oorlog op zee kwamen, zowel in het Noorden als van de Spaanse zijde, een groot aantal zeelui buiten dienst.

Bij de werkloosgestelden bevonden zich echter nogal wat avonturiers die, gewoon aan een zwervend en gevaarvol leven *'ongeschikt waren, die rust te genieten, waarnaar zoovelen sedert lang snakten'* (J.C. De Jonge).

En bij diegenen is er de roep naar de vrije zee, d.i. naar de zeeroof. Zij slaagden maar al te wel in deze nieuwe manier om hun kost — daarbij nog wat meer — te verdienen. Het voorbeeld wekte navolging en weldra waren het Kanaal, en tot de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan toe, bezaaid met zeeschuimers van alle naties.

De zeerovers drongen tot in de Zuiderzee en de Hollandse kusten, waar ze vooral de koopvaardij bedreigden.

De meest beruchte Nederlandse zeerovers van die tijd waren Simon De Danser van Dordrecht en Klaes Compaen van Oostzaan, genkenmerkt als *'den alderfameusten zeerover'*. Zij waren de schrik van alle zeelieden en hun avonturen op de grote zeeën werden herhaaldelijk beschreven in diverse werken.

Op de koop toe werden de zeeën onveilig gemaakt door een menigte Algerijnse en Turkse zeerovers, hoofdzakelijk bedrijvig in de Middellandse zee, maar die zich ook waagden in het Kanaal.

De Hollanders schatten dat tussen 1620 en 1621, op dertien maanden tijd, door de Algerijnse zeerovers alleen *honderd drieënveertig* Nederlandse schepen werden genomen, die op een waarde van 300 tonnen goud werden geschat!

Ondanks het begeleiden door oorlogsschepen en het sturen van vloten naar de Middellandse zee slaagde men er niet in definitief de zeerovers onschadelijk te maken. Bij het bestrijden van Barbarijse zeerovers maakten zich, in het Noorden vooral, beroemd Mooi Lambert, admiraal Hildebrand Quast en kapitein Cleynsorger.

In 1618 slaagde de Zeeuwse admiraal Haultain erin een vloot van 36 Algerijnse zeerovers te verslaan. En uiteindelijk werd die grote bedreiging slechts gedeeltelijk afgewend, hoewel in 1619 nog een *'Algierschen piraet'* in het Kanaal werd veroverd door de kapitein Roest. Men zal van de Barbarijnse zeerovers horen spreken tot ver in de 18e eeuw en er werd zelfs een speciaal fonds opgericht ter bevrijding der 'slaven' — gevangen zeelui — in Barbarije.

Inderdaad, op 22 mei 1644, werd ook te Oostende, een afdeling ingesteld van het *'aerts broederschap van de Alderheyligste Drijvuldigheyd voor de verlossing der christense slaeven'*.

Het einde van het voetspoelen

In 1621 nam het Twaalfjarig Bestand een einde en hernam de zeeoorlog tussen Noord en Zuid-Nederland.

Nog steeds werd in de strijd in Noordzee en Kanaal, het begrip *zeerover* toegepast langs beide zijden, Spaans zoals Staats.

Maar toch had het beulswerk opgelegd aan de kapiteins, het voetspoelen of zelfs maar het aan de wal brengen ter verhanging van de gevangenen, steeds de nochtans ruwe zeelui tegen de borst gestoten.

Een Hollandse kapitein, commandeur over een eskader, Quast geheten, had er uiteindelijk iets op gevonden, na heel wat gevangenen te hebben genomen nabij het Engelse Portland.

De Hollandse kapiteins moesten nog steeds in 1627 de plechtige eed afleggen om het voetspoelen onverbiddellijk toe te passen. Deze plechtige eed moest jaarlijks herhaald worden, en daaruit trok men het besluit dat de eed slechts voor een jaar geldig was. Daar het kader van Quast in de lente was uitgelopen, was geen eed afgelegd, en Quast en zijn officieren trokken daaruit het besluit dat door hen gevangen genomen Vlamingen niet moesten overboord geworpen worden omdat het afgezworen jaar reeds voorbij was!

Toen de heren van de Staten-Generaal in het Noorden dit vernamen herhaalden ze het bevel tot voetspoeling. Desondanks weigerde Quast in 1628 opnieuw gevangenen te voetspoelen, zonder zich de gramschap der grote Heren aan te trekken.

En, zijn voorbeeld volgend, gebeurde weldra wat tot dan toe klandestien was gebeurd, men schonk geregeld lijfsbehoud aan de gevangenen.

Uiteindelijk werd in 1629 een conventie afgesloten te Rozendaal tot generale uitwisseling van alle gevangenen, man voor man.

Uiteindelijk werd dit voor de heren reders een lekker zaakje, wegens het verhalen op de uitgewisselde gevangenen van onderhoudskosten en zo meer... Men kent gevallen waar reders tot driemaal toe erin slaagden dezelfde faktuur te doen betalen door de vijandelijke kollega's...!

Wel heeft men nog wel eens geprobeerd de gevangenen te *massacreren* wanneer ze te talrijk waren, en *'een vigoureuse resolutie te nemen noopende 't recht van voetspoeling'*, doch op enkele zeldzame uitzonderingen na was het voetspoelen weldra definitief uit de mode en kwam men terug tot humanere methoden in Noordzee en Kanaal, tussen Vlamingen en Hollanders.

De grote zeeroverij zal, althans wat betreft de Vlamingen en de Noordzee, gepleegd worden door de rovers van Barbarije, het huidige Noord-Afrika. Maar dit is niet meer voor onze beperkte bijdrage 'Noordzee/Roofzee'!

Walter Debrock

Vragen & Antwoorden
de politieke rubriek van HVB

Bredene

In een brief gericht aan de Oostendse volksvertegenwoordiger *Johan Vande Lanotte* schrijft *Karel Van Miert* (lid van de Europese Commissie) dat het ernaar uitziet dat er geen specifiek objektief komt voor de visserij. Spijtig, want indien dit wel het geval zou geweest zijn dan konden een aantal landen en streken aanspraak maken op steun uit de Europot, als tegemoetkoming voor de schade die de Euro-visserijpolitiek daar aanricht.
In een studie die de EG terzake liet uitvoeren bleek dat de gemeente Bredene, vlak naast Oostende, in aanmerking zou komen om tot 'objektief'-gemeente gerekend te worden. Omdat de Europese Commissie er uiteindelijk — zo blijkt nu uit de brief van Van Miert — niet aan denkt extra-middelen uit te trekken voor de streken die te lijden hebben onder de afbouw van de visserij valt ook voor Bredene deze potentiële mogelijkheid van subsidiëring weg.

Uit de Oostendse gemeenteraad

In de Oostendse gemeenteraad drong raadslid *Laridon* erop aan maatregelen te nemen om de nieuwbouw van Oostendse vissersvaartuigen met een premie te belonen. Het stadsbestuur antwoordde *'dat het niet raadzaam is een premiestelsel in te voeren omdat dit totaal tegen de EG-politiek en - verorderingen indruist.'*
Raadslid en reder *Hennaert* kwam in dezelfde gemeenteraad tussenbeide om de afgekoppelde verlichting op de Anseelekaai aan de vismijn te Oostende terug te laten funktioneren. Hetgeen zal geschieden, zo luidde het antwoord.

Alle schepen naar Oostende

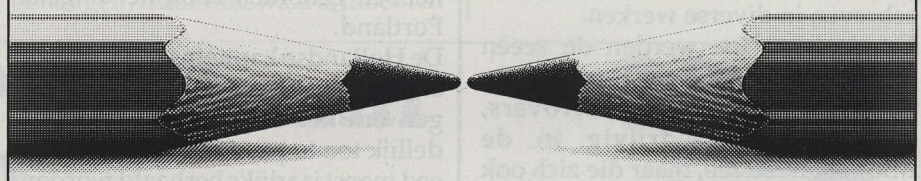
Ook raadslid *Kamiel Dirickx* ontfermde zich in de gemeenteraad over de visserij. Hij benadrukte dat de stad van 1988 tot vandaag 283 150 000 frank geïnvesteerd heeft in de vismijngebouwen. Dit dreigt een zinloze investering te worden, zo waarschuwt het raadslid. *'Wanneer het nieuwe meerjarige oriëntatieplan (MOP) van de E.E.G. in uitvoering komt, voorziet dit programma een inkrimping van onze vloot... met 30%, wat in werkelijkheid wil zeggen dat er binnen 3 jaar nog ongeveer 140 schepen zullen overblijven verdeeld over drie havens.'* En, zo vervolgt het raadslid *'Een dergelijke situatie zou de doodsteek betekenen voor onze visserij.'*
Maar Kamiel zou Kamiel niet zijn mocht hij geen sluitende oplossing voor het probleem geven. *'Daarom pleit ik dat er werk zou gemaakt worden van een centralisatie van deze resterende vloot te Oostende.'* Het raadslid beseft overigens ten volle dat het schepencollege zelf al die schepen niet naar Oostende kan brengen. Die taak is weggelegd voor de parlementairen die *'gezamenlijk over de partijgrenzen heen... deze materie zouden... verdedigen.'* Merkwaardigerwijze sluit raadslid Dirickx zijn pleidooi af met een beroep op het gezonde verstand. *'... maar toch blijf ik er in geloven, het gezond verstand moet op een bepaald ogenblik zegevieren.'* 't Is te hopen, 't Is te hopen.

Vuurtoren blijft naakt

De Oostendse vuurtoren, ook wel *Lange Nelle* genaamd, wordt niet omgebouwd tot toeristische trekpleister. Dat blijkt uit het antwoord dat kamerlid *Fernand Ghesquiére* kreeg van de gemeenschapsminister van openbare werken *Theo Kelchtermans*. Herinneren we eraan dat de Knokse kunstenaar *Ignace Van Isacker* een ontwerp (zie HVB 7, 1992 op p 42-43) klaar had om de grijze toren een tekening en een kleurtje te geven. Het ziet er nu naar uit dat het ontwerp niet uitgevoerd zal worden.
De Oostendse vuurtoren die in verval verkeert wordt momenteel wel hersteld, de werken werden op maandag 22 maart aangevat.

Het eerstkomende nummer van HVB ligt in de krantenwinkel op vrijdag 7 mei

Een bank moet
een duidelijke dialoog hebben
met haar cliënten.

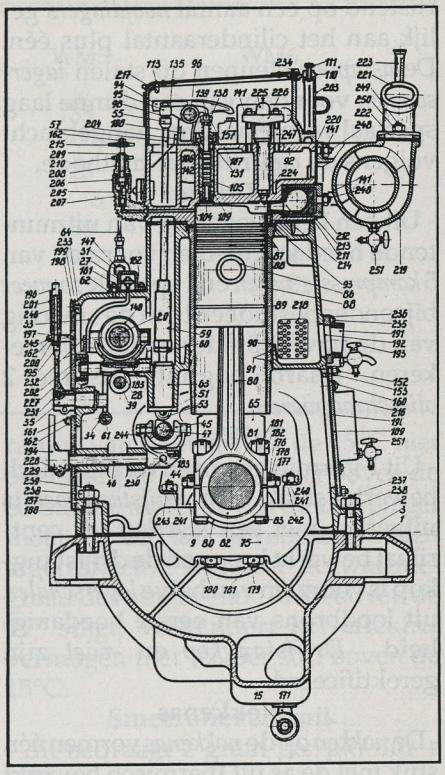


BBL

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

Geschiedenis van de *Belgische* scheepsmotoren (X)

DIT TIENDE DEEL zet een punt achter onze reeks over het tijdperk van de Belgische scheepsmotoren. Tijdens de voorbije maanden kon de geïnteresseerde HVB-lezer met ons meevolgen hoe oud-leraar scheepsmotoren Roger Decleer op zoek ging naar een vervlogen tijd. Zodoende kwamen we terecht bij de scheepsmotoren Carels, AWA, ABC, Claeys, La Meuse en vandaag sluiten we de rij bij Moës.
Met de publikatie van deze reeks schreef Roger Decleer mee aan een stuk visserijgeschiedenis. Laat nu niemand nog zeggen dat hij het niet geweten heeft.



Als Belgische scheepsmotorenbouwer is tenslotte Moës aan de beurt. *Moteurs Moës, Société Anonyme, Waremme, Belgique.* (1908).
(Waremme ligt ongeveer op de taalgrens, langs de snelweg Brussel-Liège, ongeveer 15 km ten zuiden van St.-Truiden en 24 km ten westen van Liège.)

Algemeen

De Moës-motoren van de serie WM (er worden ook D-types gebouwd, van 2 tot 6 cilinders voor stationair gebruik en een PM4-type) werken volgens de 4-takt-cyclus met door *tuimelaars* aangedreven vertikale *kopkleppen*, en werken op het Dieselprincipe, nl. ontsteking van de fijn ingespoten brandstof door de hoge temperatuur van de sterk samengedrukte lucht. De verbrandingskamer van de WM-motoren is merkwaardig door de twee afdelingen die, met de speciale wijze van brandstoftoevoer, *aëro- en thermodynamische werkingen* veroorzaken die samen resulteren in een maximum nuttig effekt zonder abnormale belasting van de motoren. In de hierbij afgedrukte figuur onderscheidt men op de scheiding tussen *cilinder* en *cilinderdeksel* duidelijk de praktische uitvoering van dit systeem, nl. de uitsparing in de zuigerbodem, met daar net boven de vertikaal opgestelde verstuiver, en rechts daartegenover de wervelkamer. De WM-motoren hebben een gerichte verbranding waarvan het proces overigens door brevetten over geheel de wereld beschermd is.

De voordelen van een dergelijk systeem komen in de praktijk neer op een soepele werking zonder stoten, waarbij alle organen van de motor, en speciaal de *drijfstang* en de *krukas* aanzienlijk ontlast worden. De gemiddelde effektieve drukken die onder deze gunstige bedrijfsomstandigheden bereikt worden bedragen 7 kg/cm2 bij normale kontinu belasting. Het gevolg is dat deze motoren met geringe omvang en gewicht en met behoud van betrekkelijk lage lineaire snelheden van verschillende organen, een merkwaardige grote krachtbron vormen. Het koud starten van deze motoren geschiedt onmiddellijk en zonder enig hulporgaan. *'De keuze van de bouwmaterialen en hun oordeelkundig gebruik vormen de hoofdelement van het merkwaardig rendement van deze motoren. Van de kleinste tapbout tot de krukas en zelfs het gietijzer van het vliegwiel zijn alle grondstoffen nauwkeurig gekozen, aangepast en thermisch behandeld'*, zo zegde de reklamefolder destijds. Al het gebruikte gietijzer is van *perlitische* struktuur, alle staalsoorten gelegeerd hetzij met nikkel, chroom, mangaan of kobalt. Ook de kleinste bout is uitgevoerd uit speciaal thermisch behandeld en veredeld staal. De draaiende onderdelen zijn dynamisch in evenwicht, de delen die onderworpen zijn aan een afwisselende beweging zijn uitgebalanceerd, waardoor aan de motor een volmaakte stabiliteit en een beperkte fundatie wordt gegeven. De aan wrijving blootgestelde delen, zoals de krukas, de nokkenas... zijn met de grootste nauwkeurigheid afgewerkt met behulp van kalibers volgens het I S A-systeem. *'Dit stelt ons tot een snelle en nauwkeurige montage in staat, met bovendien voor de gebruikers de zekerheid dat alle uit voorraad geleverde wisselstukken absoluut verwisselbaar zijn door hun grote nauwkeurigheid.'* aldus nog dezelfde folder.

Beschrijving

Motorblok

- Bestaat uit twee delen : de voetplaat (onderkarter) en het eigenlijk blok, bestaande uit *bovenkarter* en *cilinders*. De *voetplaat* is één gietstuk uitgerust met de *hoofdaslagers*, waarop het *cilinderblok* met bouten is vastgezet en voorzien van grote afgesloten inspektieopeningen waardoor de hoofdorganen gemakkelijk bereikbaar zijn. De *cilindervoeringen* zijn van het zogenaamde "natte type" uit gelegeerd gietijzer met chroom, nikkel en silicium. Een grote slijtweerstand wordt verkregen door deze onderdelen te onderwerpen aan een bijzondere gepatenteerde behandeling.

Cilinderdeksel

- De afzonderlijke uit taai gietijzer gegoten deksels zijn voorzien van grote *in-* en *uitlaatkleppen*, uitgevoerd uit hittebestendig staal.

Krukas

- Vervaardigd uit speciaal smeedstaal, thermisch bewerkt en met een grote schokweerstand en grote hardheid, ☞

rustend op een aantal *hoofdlagers* gelijk aan het cilinderaantal plus één. De *astappen* steunen op stalen *lagerschalen* voorzien van een dunne laag speciaal witmetaal daar aangebracht volgens de centrifugaal-methode.

Zuiger

- Uit een lichte legering van uitmuntende hoedanigheid en voorzien van 5 *kompressie-veren* en 1 speciale *topveer* bijzonder bestudeerd om de smering van de bovencilinderwand te verzekeren. Daarbij nog uitgerust met 2 *olieschraapveren*.

Drijfstang

- Uit I-vormig gesmeed en thermisch bewerkt staal. De *drijfstangvoet* is uitgerust met een *lagerbus* uit centrifaal bewerkt brons en de drijfstangkop is voorzien van halve *lagerschalen* uit loodbrons van eerste hoedanigheid. *Drijfstangkop* en *-voet* zijn gerektificeerd.

Nokkenas

- De *nokken* op de *nokkenas* vormen één stuk met de as uit thermisch bewerkt staal met grote hardheid. De nokprofielen en de draagvlakken zijn gerektificeerd.

Regeling

- De motor is uitgerust met een *centrifugaal-regelaar* die een volkomen regelmatige werking van de motor verzekert tussen kleine en grote belasting. Een hefboomsysteem werkend op de veerspanning van de *regelaar* maakt het mogelijk om, via een kabel, op afstand de snelheid van de motor te regelen tussen langzaam en vol toerental.

Inspuitsysteem

- De *brandstofpompen* zijn van het "Bosch"-bloktype, aangedreven door een in het motorblok opgestelde *nokkenas*. De *verstuiver* is van het gesloten type met 3 openingen. Het *verstuiverlichaam* is uitgerust met een regelschroef voor het wijzigen van de inspuitdruk.

Aanzetluchtinstallatie

- Iedere *cilinder* is uitgerust met een door de *nokkenas* aangedreven *aanzetklep*. Voor het bedienen van deze kleppen wordt de *nokkenas* door middel van een hefboom in langsrichting verschoven. De nodige perslucht wordt door de motor zelf geleverd. Iedere motor is daarom voorzien van 2 *oplaadkleppen* die de hoge druk uit de *motorcilinders* laat overvloeien naar het aanzetvat. Tot de uitrusting behoren 1 à 2 *aanzetluchtvaten* met een kapaciteit van 118 liter en 25 kg druk.

Waterpompen

- De motor is uitgerust met een *koelwaterpomp* en een *lenspomp*, beide van het plunjertype, en aangedreven vanaf de *krukas*. Beiden hebben verstelbare voeringen, terwijl de *zuigers* voorzien zijn van ruggelings aangebrachte manchetten, waardoor de *pakkingsbus* komt te vervallen.

Filters

De motor is uitgerust met :

- een met olie bevochtigde *luchtfilter*,
- een *brandstoffilter* met grote doorlaatkapaciteit,
- de olie wordt gefilterd door een bijzonder doelmatige *autoclean* filter. Het filteren geschiedt voor iedere doorgang in de smeerolieleiding.

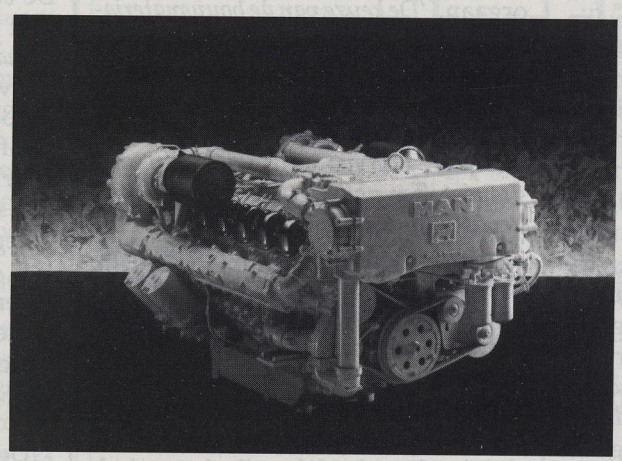
Smering

- De motor werkt met een zogenaamd "droog karter". De olievoorraad bevindt zich in een plaatstalen vat met een inhoud van 35 liter die door leidingen met de motor verbonden is . Dwars door het *oliebad* loopt een pijpenbundel waardoor het zeewater circuleert dat door de *koelwaterpomp* aangezogen wordt om de olie te koelen. De smering van de motor geschiedt onder druk door een tandwielpomp, die olie uit de buitenste voorraad zuigt en deze dan doorperst via een *hoofdsmeerolieleiding* naar al de te smeren organen. Een tweede *tandradoliepomp* zuigt de warme olie ☞

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

Typen	WM2	WM3	WM4	WM5	WM6
Max. vermogen aan 1000/min.	35	80	110	135	165
Bestendig vermogen		75	100	125	150
Aantal cilinders	2	3	4	5	6
Boring in mm.	150	150	150	150	150
Slag in mm.	200	200	200	200	200
Cilinderinhoud in liter	7	10,5	14	17,5	21
Toerental/minuut	600 /1000	600/1000	600/1000	600/1000	600/1000

uit het karter en voert ze terug naar de *smeerolietank*.

Uitlaatgassenleiding

- In de uitlaatgassenafvoer is een *"Burgess"-knaldemper* voorzien.

Koeling

- De motor wordt gekoeld via een *plunjerpomp* die het water via een *zeekraan* en een *wierfilter* binnenboord zuigt en het naar de *koelruimten* in het *cilinderblok* perst. Het water stroomt rond de cilinders, stijgt naar de cilinderdeksels en via de *knaldemper* verlaat ze de motor na een *thermostaat* gepasseerd te zijn, die de temperatuur op een konstante waarde regelt.

Keerkoppeling

- De *keerkoppelingen* waarmede de motortypes WM3 en WM4 zijn uitgerust, zijn van een model met rechte satellieten en ingebouwde *snelheidsreduktor*. Ze zijn gemonteerd in een droog karter en met bouten tegen de *vliegwielomkasting* bevestigd. De hele motorgroep is alleen op de fundering opgesteld; het *keerkoppelingskarter* is vrijdragend hetgeen de konstruktie van de motorfundering vereenvoudigt en een juiste en gemakkelijke opstelling in het schip mogelijk maakt. Alle *tandwielen* zijn vervaardigd uit chroom-nikkelstaal met gerektificeerde tanden en boringen; de assen zijn vervaardigd uit gehard en gerektificeerd mangaanstaal. Alle draaiende onderdelen zijn dynamisch in evenwicht, het gietijzer heeft een perlitische struktuur.

De stuwdruk van de *schroef* wordt opgevangen door een dubbel druklager met bolvormige tegenplaat gemonteerd in een aan de achterzijde van het schip geplaatst karter dat geheel gesloten is en met vet gevuld. Deze wijze van uitvoering geeft een soepele schroefaandrijving door toepassing van koppelingsschijven uit gewapend rubber. Hierdoor hebben de wringingen, die steeds in ieder schip voorkomen, geen enkele terugslag op de werking van de keerkoppeling en worden de kogellagers en druklagers niet abnormaal belast. De *keerkoppelingen* van de motoren WM5 en WM6 kunnen van het ingebouwde type zijn zoals bij de motoren WM3 en WM4, of van het losse type zoals bij de typen WM5 en WM6. Al deze motoren kunnen voorzien worden van een *hydraulische keerkoppeling* met reduktor, reduktieverhoudingen 2 : 1 of 3 : 1

Het effektief motorvermogen is afhankelijk van de hoogte boven de zeespiegel en van de warmtegraad der omgevende lucht.

De effektieve vermogens in de tabel (zie bovenaan deze bladzijde) zijn gegeven voor een bedrijf tot op 100 meter boven de zeespiegel en bij een temperatuur van de lucht die de 15°C niet overschrijdt. Per 100 meter boven de eerste 100 meter boven de zeespiegel moet 1% van het vermogen worden afgetrokken. Wanneer de warmtegraad der omgevende lucht boven de 15° stijgt, vermindert het effektief vermogen met 1% per 3°C boven de 15°C.

Smeerolieverbruik

- dit bedraagt 2 gram per pk/uur + 10%

Verder wist de firma nog te vertellen dat de motoren geleverd worden met:

- Keerkoppeling met ingebouwde reduktor : verhouding 2 : 1
- uitlaatkollektor - Brugess-knaldemper - startinrichting bij middel van geperste lucht, met luchtleiding en een luchtfles - koelwaterpomp - lenspompriemschijf aandrijving ballastpomp - thermostaat in de wateromloop - olie -, lucht-, brandstof- en waterfilter - oliebak - bouten, tussenstukken, spieën voor montage van motor en keerkoppeling - gereedschapskist met gereedschap - gebruikelijke wisselstukken.

Je zou je bijna afvragen hoe het komt dat deze motor ooit van de markt verdwenen is.

Slot

Roger Decleer

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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

De geschiedenis van het watervliegtuig (6)

Gevecht tussen water en landingsbaan

In deze reeks, maakten we het mee dat een Amerikaan in 1919 voor het eerst per watervliegtuig de brug maakte tussen Terra Nova en Europa. Hadden watervliegtuigen dan toch toekomst?

IN 1925 IS het Europa's beurt om zich van zijn beste kant te laten zien. Coutinho en Cabral vertrekken aan boord van het watervliegtuig Fairey, uitgerust met één motor Rolls-Royce, naar Rio de Janeiro.
Er wordt een eerste keer gestopt op de Canarische Eilanden, vervolgens op de Groene Kaapeilanden en ook op de rots van Sint-Paulus, dicht bij de evenaar. Na een goede landing wordt de Lusitania (naam van het toestel) echter door een storm vernield. Pech!
Op 10 mei krijgen Coutinho en Cabrol per schip een gelijkaardig watervliegtuig opgestuurd, ze stijgen weer op, richting Pernambuco. Nochmaals pech: een defekte motor verplicht hen neer te strijken op 300 km van het doel. Ze worden gered, geven het echter nog niet op en vragen een derde Farey-toestel. Op 17 juni vertrekken ze opnieuw en bereiken uiteindelijk de bestemming. Ze worden in Rio triomfantelijk onthaald.

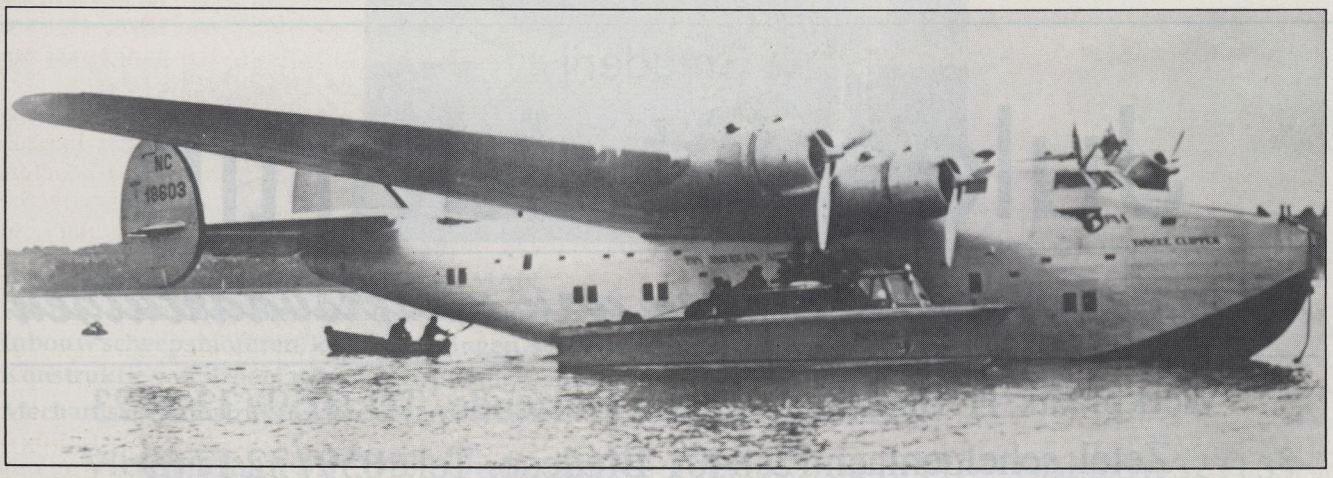
Twee jaar later verongelukt Cabral met een watervliegtuig boven de Noordzee, zijn lichaam werd nooit teruggevonden. Tien jaar later zou Coutinho, op 61-jarige leeftijd, weer de zuidelijke oceaan overstreken, dit maal als passagier aan boord van het Duitse vliegtuig Do-X dat 80 mensen vervoerde, met een gewicht van 52 ton, voortbewogen door niet minder dan 12 motoren van 480 PK.

Amfibieën en nog veel meer

In 1924 zal de amfibie rond de wereld vliegen. Van nu af aan, kan men met hetzelfde toestel neerkomen op water of te land, een technische vooruitgang die de afstandsmogelijkheden enorm uitbreidt.
4 vliegtuigen Douglas met intrekbare wielen stijgen op van Santa Monica in Californië op 17 maart 1924, richting Japan. Vijf maanden later zullen drie van de vier toestellen uit het Oosten landen in Port Washington. Ze hebben opeenvolgend *Japan, Indochina, Indië,* het *Midden Oosten, Midden Europa, Frankrijk, Engeland en IJsland* overvlogen.
Het vierde toestel werd vernield, maar niemand werd gekwetst. De reis had de piloten méér dan vijftigduizend kilometers ver gebracht!
Een jaar later zal een vliegtuig voor het eerst over de pool vliegen. Het is de bekende ontdekkingsreiziger Roald Amundsen die de expeditie leidt. Op 25 mei 1925 stijgen twee watervliegtuigen Dornier-Wall, de N24 en de N25, op uit Spitzberg. Acht uur later moeten de twee toestellen landen op het ijs. Ze hebben 1000 km afgelegd en zijn nog slechts 250 km verwijderd van de pool. Het vertrek verloopt nu moeilijk en ze moeten vooral de benzine voor de terugkeer niet verspillen.
Op 17 juni, na verschillende malen op zee geland te zijn, komen de piloten terug op hun basis aan. Succes! Het watervliegtuig blijkt ideaal te zijn voor poolexpedities: het kan maanden op het ijs of drijfijs blijven zonder schade op te lopen.
De jaren gaan voorbij, de prestaties van het watervliegtuig verbeteren. Alle grote mogendheden steken hun tentakels uit om kommerciële lijnen in te leggen. Het watervliegtuig staat daarbij nog altijd op de eerste plaats in de race voor de wereld-luchtverbindingen.
Vanaf 1933 is het watervliegtuig het normale vervoersmiddel voor het luchtverkeer over de oceanen, dat geldt zowel voor Air France, Imperial Airways, Panamerican Airways, Lufthansa, KLM en Ala Littoria.
In 1934 begint men zich te koncentreren op de overtocht van de Noord-Atlantische Oceaan. Twee namen zijn hieraan onafscheidelijk verbonden: het watervliegtuig 'la Croix du Sud' en de piloot Jean Mermoz.
Watervliegtuigen zoals de toen reusachtige Yankee-Clipper (zie foto) boden de passagiers (74) kajuiten aan met stromend water, salons, eetzaal, rookzaal... Hij had een spanwijdte van 64 meter, een lengte van 33 meter en vier motoren van 1500 PK. Hij was dubbeldeks.
Met de Engelse Mercury en de Amerikaanse Yankee-Clipper dacht men in 1939 dat het watervliegtuig nog altijd dé formule was, maar het vliegtuig met altijd maar betere motoren, en met dus minder pech dan vroeger het geval was, en een grotere snelheid zal de strijd uiteindelijk winnen.
Het watervliegtuig zal echter nog lange tijd een grote rol spelen; en hoeveel passagiers verkiezen niet de zeewind geladen met zoutgeur boven de petroleumlucht die over landingsbanen hangt!

Tony Depuydt
Vervolgt

Yankee-Clipper



De verruiming van de voorbehouden visserijzones rond IJsland en de teloorgang van de Belgische ijslandvisserij (IV)

Een reeks die van naadje tot draadje uitzoekt hoe het gekomen is dat de eens zo machtige Vlaamse ijslandvisserij genekt werd.

IJsland verruimt zijn exklusieve viszone tot op 50 mijl
De tweede kabeljauwoorlog

IN 1962 HADDEN 38 landen een *territoriaal gebied* van 12 mijl en meerdere mijlen *exklusieve ekonomische zones.* Intussen diskussiëerden de kustlanden van de VN (Verenigde Naties) over een aanvaardbare definitie van het fenomeen *'kontinentaal plateau'* dat tot een land behoort. Het bleef voorlopig bij de definitie van 1959: *'...aangrenzende zeebeddingen met een max. diepte van 200 meter of gebieden met een zelfde natuurlijke onderwaterbiotoop die door de betrokken landen nog exploiteerbaar blijven'.*

Deze definitie gaf stof voor jarenlange diskussies. Staten verscholen zich achter *dieptekriteria,* andere verkozen de *exploitatiekriteria.* Een andere definitie drong zich dus op.

Malta stelde in 1967 voor om binnen de VN een komitee op te richten dat zou zoeken naar een nieuwe omschrijving. IJsland luisterde aandachtig en verzamelde informatie om zijn ekonomische zone legaal tot op 50 mijl te brengen.

Intussen zochten de kontinenten hun eigen weg. Op een bijeenkomst van Zuidamerikaanse landen te Lima, Peru werd op 8 augustus 1970 bepaald: *'Ieder kustland heeft het recht de aangrenzende zeeën te exploiteren en te beschermen, alsook het kontinentaal plateau, voor zover het bijdraagt tot de ontwikkeling van de ekonomie van de staat als tot de welvaart van het volk'.* In Santo Domingo kwamen diezelfde landen op 9 juni 1972 overeen dat *'ieder land het recht had op een territioriale zee en een aangrenzende zee als eigen patrimonium die echter niet meer dan 200 nautische mijlen mocht bedragen.'* De landen uit Afrika en Azië sloten zich daarbij aan. Op al deze vergaderingen waren IJslandse afgevaardigden aanwezig die aandachtig luisterden en veel noteerden. IJsland zocht nl. naar de fundamentele betekenis van de internationale zeewetten en gebruiken.

Op 24 maart 1969 had IJsland in alle stilte een wet aangenomen dat bepaalde dat *'IJsland als soevereine staat het recht heeft om zijn kontinentaal plateau te exploiteren, dat alle inhoud ervan zijn volle eigendom is en dat alle staatswetten er tellen.'*

In de lente van1971 nam IJsland de volgende resoluties aan : *(1) Het is nodig de bindende overeenkomst met de UK en Duitsland te doorbreken (2) Er is een nood om de exklusieve ekonomische zone uit te breiden. (1 september 1972 werd vooropgesteld.) (3) Er moet rond IJsland een zone van 100 mijl ingesteld worden waarbinnen de staat kan optreden tegen vervuilers (4) Er is een nood aan samenwerking met andere staten die voorstander zijn van bredere ekonomische zones.*

België tekent akkoord

Op 31 augustus 1971 werden de regeringen van het Verenigd Koningkrijk (UK) en Duitsland over de intenties van IJsland ingelicht. Op 24 februari 1972 werd de uitbreiding bevestigd. Met de overeenkomst van 1961 in handen protesteerden beide staten. De Britten protesteerden dan nog afzonderlijk tegen de 100-mijlszone tegen zeevervuilers. Ook andere landen vervoegden de klagers. IJsland probeerde met ieder partij een afzonderlijke overeenkomst te sluiten. Degene die niet zouden strijden werden ditmaal bevoordeligd.

- op 16 augustus 1972 gooiden de vissers van de Fär Ör het op een akkoord. De overeenkomst werd sindsdien verschillende malen aangepast maar is nog in zwang.

- op 7 september 1972 sloten de Belgen een akkoord met IJsland. Negentien treilers mochten verder vissen in de 50-mijlzone binnen bepaalde visvakken. Het eerste kontrakt liep tot 1 juni 1974. Het werd daarna vele malen aangepast maar geldt nog steeds (zie later).

- op 10 juli 1973 werd met Noorwegen overeengekomen dat het bepaalde soorten visserijen mocht beoefenen in bepaalde visvakken. De overeenkomst werd later aangepast, was beëindigbaar met een vooropzeg van 6 maanden. Het is nog steeds in voege.

Sommigen weigeren

In 1972 spanden Engeland en Duitsland een vervolging in voor het *Internationaal Hof* te Den Haag tegen IJsland met de eis de uitbreiding ongedaan te maken. IJsland erkende ☞



Het IJslandse visserijwachtschip 'Thor' probeert het net af te knippen van een Duitse treiler.

het gezag van het Hof niet in deze materie en verscheen niet op de zitting. Het Hof verplichtte zijn uitbreiding ongedaan te maken.
IJsland protesteerde heftig tegen het verdikt. Het land vond dat het *Hof* te Den Haag zijn boekje ten buiten was gegaan. IJsland bevestigde de uitbreiding tot 50 mijl vanaf de basislijnen en vond de uitspraak van Den Haag achterhaald, vooral omdat zoveel landen reeds met de uitbreiding naar 200 mijl bezig waren.

Nettenschaar

België en de andere landen hielden zich aan de overeenkomsten met IJsland. Alle vloten erkenden de nieuwe *exklusieve ekonomische zone*, uitgenomen Duitsland en de UK. De Duitse schippers waren minder militant dan de Engelsen. Ze visten meestal *rog* en *rode poon* die verder uit de kust te vangen waren. De Britten lieten niets overlet om te vissen tot tegen de 12-mijlsgrens op *kabeljauw, schel-* en *platvis*. Veel Brtise treilers visten met weggeschilderde registratienummers en namen. De schippers hesen fier de Britse (Union Jack) en de piratenvlag (Jolly Roger) hoog in de masten.
De IJslandse kustwacht kreeg opdracht alle vreemde indringers uit hun waters te weren of op te brengen. De IJslandse kommandant *Petur Sigurdson*, sterk gefrustreerd door zijn onmacht tijdens de vorige kabeljauwoorlog, had samen met de smeden *Fridrik Teitson* en *Tomas Sigurdson* een *'nettenschaar'* ontwikkeld. Het werd het grote geheime wapen. Door de schaar op de juiste laagte te laten zaken en ermee over de stalen netkabels te varen knipte het het visnet af. De bemanningen van de visserijwachtschepen waren goed vertrouwd met het nieuwe wapen. Ze hoopten zodoende de indringers snel te ontmoedigen.
De H.103 *'Peter Scott'* ondervond als eerste tot wat het nieuwe wapen in staat was. Dat jaar verloren nog 10 treilers hun kostbare netten. In 1973 knipten ze nog 60 Britse en 14 Duitse korren weg.
In 1972 visten ongeveer 54 Britse en 18 Duitse treilers per dag in de verboden zone. In 1973 waren er gemiddeld nog 46 Britse en 12 Duitse treilers die volhardden.
Toen de nettenschaar — trawlcutter — teveel schade veroorzaakte ging men met twee treilers en één net vissen. Hierbij voeren 2 treilers op één lijn. De voorste treiler viste, de tweede voerboven het net zodat de visserijwacht niet kon naderen. De taktiek werd een sukses maar bleek natuurlijk onekonomisch te zijn. Britse vissers vroegen meer bescherming aan de Britse staat. De regering voerde het aantal fregatten op en huurde 4 hoogzeeslepers af van de *Boston Deep Dea Fisheries*. Ze kregen als opdracht de kustwachters weg te duwen. Het werd een zenuwoorlog zonder weerga en de schippers verloren de moed. Op 17 mei 1973 stopten de Britse schippers hun oorlog en verlieten de verboden zone. Na het toezeggen van meer steun trokken ze op 19 mei 1973, vergezeld van hun fregatten en sleepboten, terug de ekonomische zone in. Verschillende nimrod-vliegtuigen (uit de NAVO-basissen en onder Britskommando) spoorden de IJslandse visserijwachtschepen op en gaven hun posities door aan de Britten.
Als een visserijwachtschip zich in een visvak begaf, voer een fregat er op volle snelheid op af. het fregat hinderde de kustwachter door vertragend voor zijn boeg te varen. Een sleepboot ramde dan de kustwachter als hij bleef aandringen. De fregatten zorgden er ook ditmaal voor een echt militair konflikt uit te lokken.
Tussen okt. 1972 en sept. 1973 werden 14 kustwachters geramd.
Tegenover al dat geweld stelden de IJslanders hun vijf visserijwachtschepen (*Aegir, Odinn, Thor, Arvakur en Albert)* en twee tot kustwacht benoemde walvisjagers (*Hvaltyr en Hvalur 8*). Ze hadden een overmacht tegenover zich. Als ze het hoofd boven water hielden was dit dankzij hun doortastendheid, hun kennis van de zee en hun zeemanschap. De Britse fregatten mochten hun kanonnen niet

Lijst van de vaartuigen die de Britse treilers beschermden tijdens het konflikt van 1972 - 1973

1. Fregatten	PK	snelheid in knopen	bemanning	helikopter
F117 Ashanti (1)	20.000	28	253	1
F28 Cleopatra	30.000	30	263	1
F37 Jaguar	14.000	24	235	
F60 Jupiter	30.000	30	263	1
F99 Lincoln	14.400	24	237	
F126 Plymouth	30.000	30	235	1
F71 Scylla	30.000	30	263	1
2. Sleepboten				
Englishman			15	
Irishman		13	15	
Lloydsman		18	15	
Statesman			15	
(allen van de Boston Deep Sea Fisheries)				
3.Ondersteuningsschepen (omgebouwde treilers)				
Miranda	1.000	11	15	
Othello	2.350	16	15	
Ranger Briseis	2.000	15	15	
4.Een aantal NAVO nimrod verkenningsvliegtuigen onder Brits bevel.				

Lijst van de vaartuigen die de Duitse treilers beschermden tijdens het konflikt van 1972 tot 1973

1.Bevoorradingsschepen		
Frithjof	2.800	16
Meerkatze	1.000	12
Poseidon (2)	1.090	13
2.Gecharterde en speciaal uitgeruste treilers		
Meerkatze II	850	12
Minden	2.200	16
Rotersand	23.345	16
Noordenham	1.600	16

(1) Niet te verwarren met de treiler CY.16 'Ashanti'
(2) Dezelfde 'Poseidon' die een tijdje vanuit Oostende en Zeebrugge dagjestoeristen op de Noordzee in zijn taksvrije winkels liet vertoeven.

gebruiken tegen IJsland (NAVO-bondgenoot). Het werd ook deze keer nooit een militaire oorlog; wel een zenuwslag.
De vis die werd gevangen heeft waarschijnelijk nergens zoveel gekost als toen rond IJsland.

Papieren oorlog

Naast de oorlog op zee greep er ook een papieroorlog plaats tussen de Britse en IJslandse overheden die er dus ook de NAVO bij betrokken. Op 20 mei 1973 verbood IJsland zowel aan Britse vliegtuigen als aan NAVO-vliegtuigen onder Brits kommando nog op IJslands grondgebied te landen. IJsland riep zijn ambassadeur uit Londen terug naar Reyckjavik.
Tijdens de kabeljauwoorlogen lieten de IJslandse autoriteiten toe dat Britse en Duitse hulpschepen ernstig zieke en zwaargewonde vissers en zeelui aan land brachten om te worden verzorgd. Nu eiste de overheid dat het schip waar de zieke of gekwetste was aangemonsterd zelf de man aan land bracht zodat de vaartuigen konden worden aangeslagen en de kapiteins en kommandanten in de cel gestopt. Toen het rammern van schepen maar niet ophield dreigdende IJslanders de diplomatieke betrekkingen te verbreken, waarop... nog een kustwachter werd geramd.
Op 27 september 1973 verklaarde IJsland formeel de diplomatieke betrekkingen te verbreken als de UK de 50-mijlszone niet verlaten had op 3 oktober 1973. De Britse premier *Edward Heath* zocht kontakt met zijn IJslandse kollega *Olafur Johanneson* die alleen maar wilde praten als eerst alle Britse treilers en oorlogsschepen de exklusieve ekonomische zone verlaten hadden. Het kwam uiteindelijk tot een akkoord.

Konflikt bijgelegd

Op 15 en 16 oktober 1973 gingen beide partijen op zoek naar een oplossing. Ze kwamen tot een 'voorlopige' regeling. (*1*) Engeland erkende de 50-mijlszone van IJsland NIET, mocht er verder vissen, maar... (2) Alle Britse diepvries- en fabriekschepen kregen verbod om in de nieuwe ekonomische zone te vissen (46 vissersvaartuigen) (*3*) De 30 grootste zijdewinders kregen hetzelfde verbod (*4*) Drie visgronden, meestal bezocht door kleinere IJslandse treilers, werden volledig gesloten voor Britse treilers (*5*) Drie broedplaatsen werden gesloten voor de Britse treilers (*6*) De volledige ekonomische zone tussen 12 en 50 mijl werd opgesplitst in 6 zones, waarvan 1 om beurt werd gesloten voor alle Britse visserij. In de andere zones mochten de Britten vissen (*7*) Het visquotum werd vastgelegd op 130.000 ton per jaar (*8*) Een lijst bepaalde dat 139 vissersschepen mochten verder vissen. Bij een overtreding zou de IJslandse kustwacht het Britse begeleidingsschip (1) verwittigen die de foute treilers van de lijst zou afvoeren(2) (*9*) De overeenkomst was geldig voor 2 jaar.
Voor IJsland was de belangrijkste bepaling dat de grote hektreilers waren verwijderd. Met de 30 grootste klassieke treilers erbij was in totaal 36 % van de Britse vloot (met de grootste viskapaciteit) definitief uit de exklusieve zone gezet. Door telkens één deel van de 50-mijlszone te sluiten gaf de UK telkens een beetje meer toe. Na een jaar had de Britse staat zodoende alle 50-mijlsopdelingen erkend. Een precedent waar IJsland tijdens verdere ontwikkelingen handig zou op in spelen.

Duitsland

Met Duitsland kwam geen overeenkomst. De Duitsers voerden hun oorlog op een veel kleinere schaal, en vanaf 1973 zonder steun van oorlogsschepen. De Duitse treilers probeerden verder de IJslanders te verschalken. In de loop van 1973 werden nog 14 netten doorgeknipt en in 1974 verloren nog 6 Duitse treilers hun netten. Duitsland had IJslandse schepen de toegang tot zijn havens verboden en deze ban bleef in zwang. Zolang dit konflikt niet werd opgelost kreeg IJsland geen bevoorrechte positie voor import in de andere EEG-staten. Het konflikt met Duitsland bleef open tot na de derde kabeljauwoorlog (i.v.m. de 200-mijlszone).
Na de *konferentie tot aanpassing van de zeewetten door de Verenigde Naties* in 1974 hadden veel landen de intentie hun ekonomische zone uit te breiden tot op 200 mijl. De IJslandse 'Althing' (parlement) besliste eveneens in een latere fase de exklusieve ekonomische viszone uit te breiden. Meteen kon het scenario voor het vierde konflikt en de derde kabeljauwoorlog geschreven worden.

Vervolgt
Daniël Pots

(1) De Britten stuurden altijd een soort hospitaalschip (aangepaste hektreilers) mee naar de visgronden (zie HVB nr. 3/1990 pa. 18).
(2) Tussen november 1973 en mei 1974 werden 3 vaartuigen-in-overtreding afgevoerd.

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

Kalender

APRIL 1993

12 Jaarlijkse herdenkingsdag en hulde aan de vissers en zeelieden te Oostende.
20-22 "European Seafood Exposition" in Brussel
20-23 "Seapex 93" vakbeurs voor seafood processing in Lorient(Frankrijk)
25 75ste verjaardag van de zeeslag van Saint-Georges Day in Zeebrugge
25-28 Food & Drink Exhibition in Londen

MEI

4-7 Hofex '93, beurs voor levensmiddelen in Hongkong
7 Opening tentoonstelling Scheve schepen, de vormenrijkdom van de Chinese scheepsbouw. In Nat. Scheepvaartmuseum te Antwerpen.
11-14 "Polfish '93", Gdansk (Polen)
13-16 "Fish 93", vakbeurs voor vis in Helsinki (Finland)
16-18 "Seafood Europe", internationaal seafood salon in Utrecht (Nederland)
20-22 1ste Oost-West Visserijkonferentie in St.-Petersburg (Rusland)
20-23 53ste "International Fishing Fair " en 12de " Mariculture Exhibition" in Ancona (Italië)
25 Aankomst eerste vaatje 'Hollandse Nieuwe' in Scheveningen (Ned.)
26-28 "World Aquaculture '93" in Torremolinos (Spanje)

Afscheuring in Rederscentrale

Te Zeebrugge hebben een aantal reders een nieuwe organisatie opgericht. Het zou daarbij gaan om een 20-tal eigenaars van grote bokkentreilers. Eén en ander is het gevolg van een ontevredenheid over de gevoerde politiek van de *Rederscentrale*, de organisatie die als enige de Belgische reders ter zeevisserij vertegenwoordigt. Zo zou de afgescheurde groep van mening zijn dat de *Rederscentrale* ook de belangen verdedigt van Belgische schepen waarvan het een publiek geheim is dat ze uitgebaat worden door buitenlanders. Als woordvoerder van de nieuwe vereniging treedt Bart Schiltz op die vroeger nog voorzitter was van de *Rederscentrale Oostkust*, maar die twee jaar geleden al zijn mandaten in deze organisatie neergelegd had.

Mercator twee maanden weg uit Oostende

Een van de grote toeristische trekpleisters van Oostende valt tijdens de zomermaanden weg. Het gewezen schoolschip *Mercator* vertrekt op 25 juni en keert pas omstreeks 20 augustus terug naar zijn bekende ankerplaats. Al die tijd wordt de driemaster uitgeleend voor de manifestaties in het kader van *Eurosail '93* in *Antwerpen*. Het museumschip maakt tussenstops in *Brugge* en *Gent*. Ook in 1967 (naar *Rotterdam*), in 1977 (*Rubensjaar* in *Antwerpen*) en in 1980 verdween de Mercator uit zijn vertrouwde omgeving. De laatste uithuizigheid naar *Gent* (*Floraliën*) en *Antwerpen* (*150 jaar België*) duurde drie maanden, maar de *barkentijn* lag tenminste terug op zijn plaats bij de start van het zomerseizoen.
De *Mercator* ligt reeds 24 jaar in het gelijknamige dok te Oostende en lokt elk jaar 100.000 tot 120.000 bezoekers.

Vandekerckhove publiceert nieuw boek

Begin juni verschijnt het derde boek van hoofdredakteur Vandekerckhove van HVB. Het betreft een novelle van 136 bladzijden die als titel 'De Trein' draagt.
Op die trein — een metafoor voor de voortgang der geschiedenis — beleeft de schrijver-journalist de vreemdste avonturen.
De novelle is het tweede deel van een cyclus die startte met de roman 'Het Kasteel', (waarbij dat kasteel figuurlijk voor het huwelijk stond). Dat eerste boek had het over liefde en seks. Het nieuwe boek maakt een literair spel rond het thema religie, godsdienstoorlogen, rituelen...
Op dit nieuwe boek, prachtig verlucht door de kunstschilder Luc Martinsen, komen we volgende maand terug.

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

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
- steeds! bereikbaar per semafoon: 07 / 32 99 57 1



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:

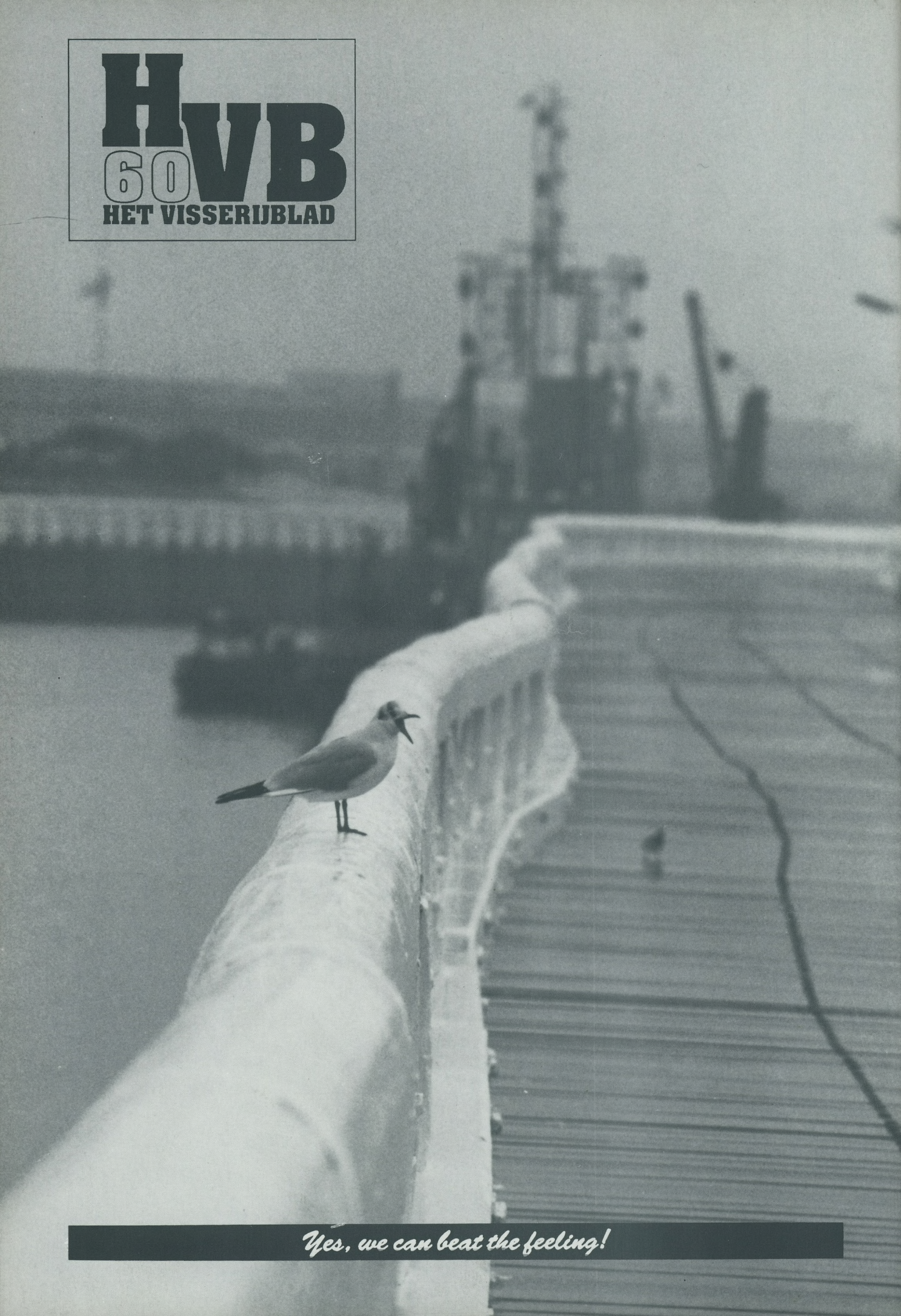
Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 60

HET VISSERIJBLAD



Yes, we can beat the feeling!