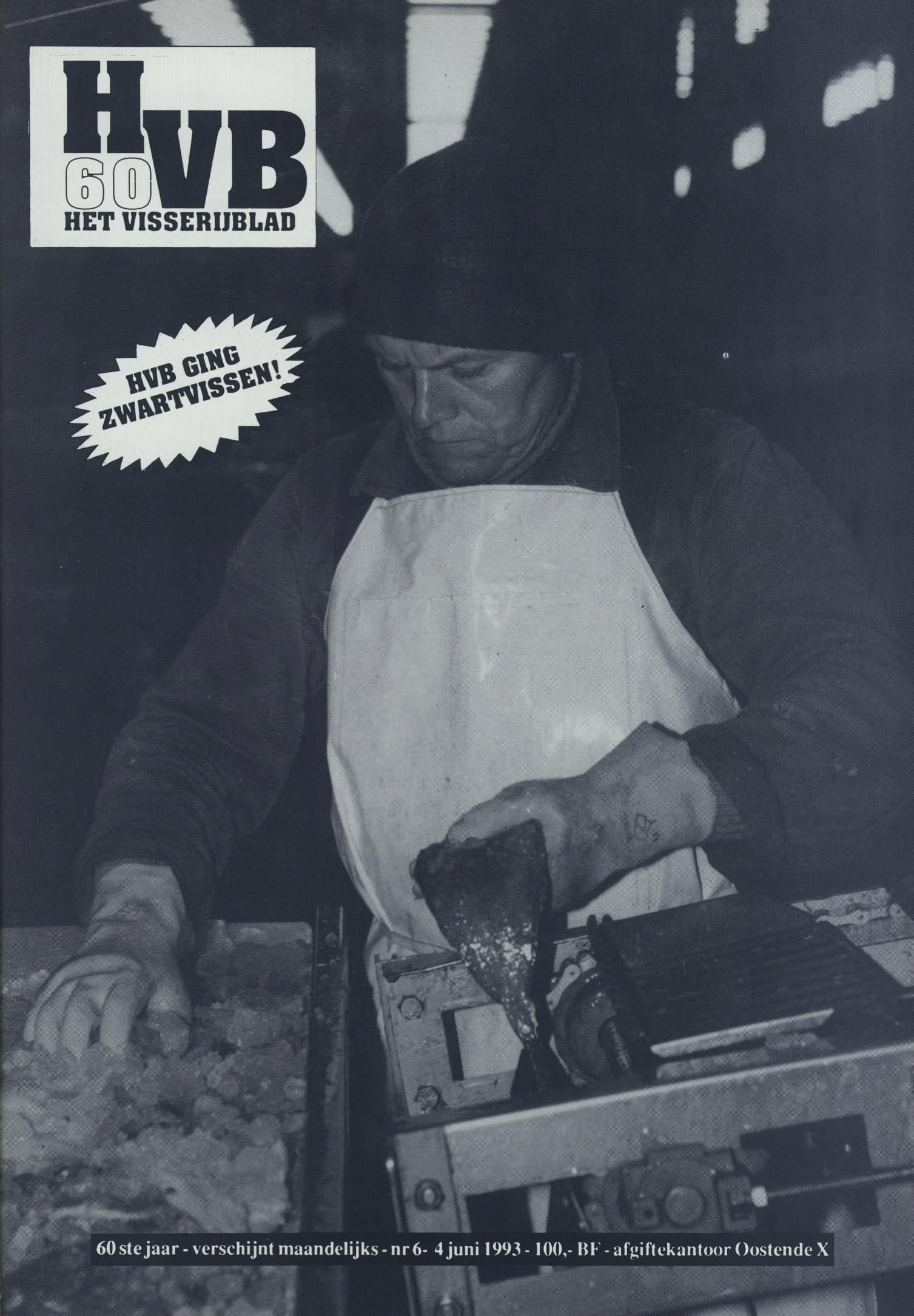


**HVB**  
**60**  
**HET VISSERIJBLAD**

**HVB GING  
ZWARTVISSSEN!**



60 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 6- 4 juni 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 werken beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor

# HVB 60 HET VISSERBLAD

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 Decler,  
Tony Depuydt, De Zetduivel, Norbert  
Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausning,  
Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël  
Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtoren-  
wachter (De Laatste), Guido Walters  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:  
Flor Vandekerckhove,  
H. Baelskaai 2, 8400 Oostende  
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores  
Redactie 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, of delen ervan, mogen  
alleen maar overgenomen worden na  
schriftelijke toestemming van de uitgeve-  
rij.

ISSN: 0776-6912

## Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvol-  
gende nummers startend vanaf de be-  
taling) 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 gul-  
den op rekeningnummer 64.14.29.592  
van Credit Lyonnais Bank Nederland  
Lange Wolstraat 10-12  
4524 CA Sluis (NI)

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.

## Voor ons blijft het 'neen'!



DE DENEN HEBBEN nu dus toch het licht op groen gezet om het Verdrag van Maastricht te ratificeren. Zoals bekend is daar echter eerst een weigering aan vooraf gegaan, zodat de Europese Commissie één en ander heeft moeten bijstellen om de Deense bevolking over de streep te halen. De Denen hebben daarbij hoog spel gespeeld, maar ze hebben wel degelijk hun slag thuisgehaald. Fier volk, die Denen!

Hier in België is dat debat in mineur verlopen. Niemand heeft ons trouwens iets gevraagd. Het Verdrag van Maastricht werd hier voorgesteld als een heilige zaak, een vergulde schakel in de ketting van de Europese eenwording, en je moest al een heel slecht karakter hebben om daar iets tegen in te brengen. Alle verzet was zinloos, zo leek het wel en na de stemming in het parlement, stelde de regering het voor alsof er geen weg terug was.

HVB — wijs geworden door de gevolgen van de EG-politiek met betrekking tot de visserij — wantrouwde dat zaakje en zegde dat ook met zoveel woorden (Editorialen van HVB 7, 1992 en HVB 8, 1992).

En kijk, we zijn nu nog geen jaar verder en Groot-Brittannië legt zich maar niet bij de feiten neer, de nieuwe Franse regering heeft al zijn twijfels geuit over de toezeggingen terzake van haar voorganger, de Portugezen, de Spanjaarden, de Grieken, de Italianen en de Ieren hebben al gezegd dat het Europese besparingsritme in geen geval kunnen volgen. Er werd inmiddels al gesproken van een Europa van twee snelheden waarbij de 'sterke' staten uit het peloton zouden ontsnappen. En nu begint ook de Belgische regering (eindelijk en terecht, maar wel rijkelijk laat!) bakzeil te halen. Dat gebeurde ondermeer bij monde van minister van financiën Philippe Maystadt die voor de Waalse televisie verklaarde dat wanneer de recessie blijft duren de voorwaarden waaraan de EG-lidstaten moeten voldoen voordat een gemeenschappelijke munteenheid wordt ingevoerd versoepeld moeten worden. Met andere woorden: de (zogenaamd onvermijdelijke, absoluut noodzakelijke, enzovoort) criteria van Maastricht moeten herzien worden. Maystadt zegde letterlijk: *'Als we ons volgend jaar nog steeds in een recessie bevinden, zal de realiteit ons allen aanzetten de cijfers aan te passen.'*

Deze uitspraak van de minister enerzijds en het voorbeeld van de Denen anderzijds leren ons in elk geval dat de Europese Commissie geen soort god-de-vader is, waartegen niets te ondernemen valt. Een belangrijk gegeven dat we naar onze sektor moeten doortrekken. Wat geldt voor de monetaire politiek geldt natuurlijk evenzeer voor de visserijpolitiek en meer bepaald voor het Meerjarig Oriëntatieplan (MOP) voor de vlootafbouw opgesteld door dezelfde Commissie.

HVB zal blijven stellen dat dit plan moet herzien worden, dat er een kompromis moet komen tussen de EG-eisen enerzijds en de wil om een Vlaamse vloot (die naam — en dus die omvang — waardig) te behouden anderzijds. Wanneer het MOP niet in die zin gewijzigd wordt zal dat alleen maar te wijten zijn aan degenen die vandaag in de visserijpolitiek de dienst uitmaken.

Flor Vandekerckhove

**NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW**



TELEFONEREN VAN EN NAAR  
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN  
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

**MET DE NIEUWE  
TELEFOON**

**"AUTOLINK"  
KAN DIT**

*Zelfs Scramblen kan !!!*

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

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

## Reeds 31 nieuwe aanvragen voor beëindigingspremie

De lijst met aanvragen voor de beëindigingspremie is intussen opgelopen tot 31 vaartuigen. De laatste aanvragen zijn afkomstig van eigenaars van drie Zeebrugse vaartuigen. Het gaat nu in totaal over achttien Zeebrugse, acht Oostendse en vijf Nieuwpoortse eenheden, samen goed voor ruim 11.000 pk. Op de begroting is hiervoor nog 61 miljoen frank beschikbaar, een bedrag dat verre van toereikend is om alle aanvragen in te willigen.

Als alle vaartuigen aan de voorwaarden voldoen betekent dit dat de Belgische zeevisserijvloot binnen afzienbare tijd nog amper 151 eenheden zal tellen. Dat zal echter nog niet voor dit jaar zijn, want de budgetten laten, zoals gezegd, niet toe dat alle aanvragen nu reeds alle ingewilligd worden.

De 31 aanvragen slaan op 14 plankenvissers, waaronder de twee overgebleven IJslanders, en 17 boomkorvaartuigen.

De onderverdeling van de aanvragen per thuishaven zie er nu als volgt uit:

Zeebrugge	18 vaartuigen	1.975 bt	7.030 pk
Oostende	8 vaartuigen	944 bt	2.939 pk
Nieuwpoort	5 vaartuigen	291 bt	1.160 pk
Totaal	31 vaartuigen	3.210 bt	11.129 pk
% Tot. vloot		- 12.6 %	- 10.3 %

### Onvoldoende geld

Het blijft echter afwachten of alle aanvragen voldoen aan het Besluit van de Vlaamse Executieve van 30 oktober 1991 (verschenen in B.S. van 7 jan. 1992). Er moet dus gewacht worden op de definitieve goedkeuring van de aanvragen die binnen de wettelijke termijn (tot 30 april 93) werden ingediend. Laatkomers (die waren er) hebben alvast de boot gemist. Uit onze informatie blijkt dat alvast één vaartuig niet aan de voorwaarden voldoet omdat het schip vorig jaar geen honderd zeedagen maakte.

Op de begroting '93 is nog 61,7 miljoen frank beschikbaar voor het uitbetalen van beëindigingspremies, een bedrag dat geenszins zal volstaan. Van het oorspronkelijke budget werd overigens al een bedrag afgenomen om nog twee aanvragen van vorig jaar uit te betalen.

Vorig jaar werd 107 miljoen frank aan beëindigingspremies uitgekeerd. De EG-tussenkost bedraagt gemiddeld zestig procent van de uitgave.

Eenmaal de rangorde opgesteld (op basis van brutotonnemaat, ouderdom en bestemming) zal blijken hoeveel rederijen nog dit jaar op een beëindigingspremie kunnen rekenen. De overblijvende aanvragen zullen pas begin volgend jaar afgehandeld worden. Intussen kunnen die vaartuigen wel blijven varen. (gw)

### Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen april '93

Verandering van tonnemaat:

□ N.36 DONIA, eigendom Versluys-Desaever BVBA, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Gt. 281<sup>(\*)</sup>-Nt. 84. Zeebrief: 2.4.93  
 □ Z.462 ZEEPAREL, eigendom Het Zeepareltje Rederij NV, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist. Gt. 145 - Nt. 43. Zeebrief: 30.4.93

Adresverandering:

□ BOU.319 ZELDENRUST, eigendom NV Dirk, Zeedijk 221-225, app. A7, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27. (nvdr: reder Dirk Claeys nam op 3.3.93 ontslag als gedelegeerd-bestuurder van de NV Dirk. De nieuwe gedelegeerde-bestuurder is de NV Doggersbank met maatschappelijke zetel op het nieuwe adres van NV Dirk)

Adresverandering en omvorming vennootschap:

□ O.499 COUDEKERCKE, eigendom Rederij Coudekercke BVBA, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27

Nieuw vaartuig:

□ Z.519 RACHEL SARAH, eigendom White Horse BVBA, Monnikenwerve 26, 8000 Brugge, tel. 050-31.67.14. Zeebrief: 23.4.93. Roepnaam OPUO; l.o.a. 22,07 m., Gt. 98<sup>(\*)</sup>, bouwjaar 1993 - werf 11 - staal; motor Caterpillar - 221 kW - 300 pk, bj. 1992; boomkorvisserij

Geschraapt:

□ Z.519 WHITE HORSE, eigendom BVBA White Horse, Monnikenwerve 26, 8000 Brugge. Geschraapt: 8.4.93

Veranderingen Scheldevisserijvloot  
 Geschraapt:

□ A.140 HAGAR, eigendom Lauwers Marc, Laar 25, 2630 Aartselaar. Geschraapt: 22.4.93

Nieuwe motor:

□ BOU.7 DE ENIGE ZOON, eigendom Verschraegen Karel, Haven 79, 9961 Assenede. Motor Caterpillar - 219 kW - 298 pk, bouwjaar 1993

Verandering van eigendom en andere motor:

□ BOU.132 FRANSJE, eigendom De Jonghe Myriam, Kerkstraat 109, 8370 Blankenberge. Motor Daf 92 kW - 125 pk - bouwjaar 1974

## 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 - reddingsvloten: 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)

**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 sjoorbanden — netten — kettingen — toebehoren — eigen werkplaats — kabelpers**

# Na afscheuring Vlaamse Redersvereniging Rederscentrale: verzoenende taal

IN HET VEERTIENDAAGSE tijdschrift (Informatieblad van de) Rederscentrale, dat het orgaan is van de patroonsorganisatie met dezelfde naam, werd op 15 mei voor het eerst melding gemaakt van een afsplitsing, de Vlaamse Redersvereniging (VRV). Deze laatste groep, waarover HVB reeds in haar aprilnummer (HVB 4, 2 april, pag. 46) berichtte, kwam hier vorige maand (HVB 5, 7 mei pag. 7) uitvoerig aan bod. In een circulaire vroeg de VRV inmiddels haar leden om hun ontslag bij de Rederscentrale te betekenen, zodat er nu twee bonden zijn die zeggen de reders te vertegenwoordigen.

**O**NDER DE TITEL 'Alleen eenheid waarborgt toekomst' stelt directeur Fred Wittevrongel in de Rederscentrale (verder RC) dat de laattijdige berichtgeving over het ontstaan van de VRV niets te maken heeft met het achterhouden van informatie of met een doelbewuste poging de nieuwe organisatie te negeren. 'Wel dachten wij daarmee... te vermijden dat de onrust in deze al zo moeilijke tijd zou worden aangewakkerd. Dergelijke problemen moeten immers innerlijk kunnen worden opgelost. Onze sector kan er niets bij winnen, zijn zwakte naar buiten toe te accentueren.', zo stelt het RC-editoriaal.

De reden waarom er uiteindelijk toch gekozen wordt om openlijk over de afscheuring te spreken ligt bij de VRV. Deze 'stuurt circulaire en persartikelen rond, waaromtrent toch wel een aantal vraagtekens rijzen', zo zegt Wittevrongel en hij vervolgt, 'Als daarop niet wordt ge-



Wittevrongel: 'Onze sector kan er niets bij winnen zijn zwakte naar buiten te accentueren.' (foto gw)

reageerd, doet dit vermoeden dat iedereen het daarmee roerend eens is'.

Dat de RC het oneens is met sommige VRV-argumenten is voor Wittevrongel echter geen reden om de tegenstellingen ten top te drijven. Hij blijft voorzichtig en stelt: '...in dergelijke situatie (ligt) iedere uitdrukking, ieder woord of gezegde zo gevoelig en (wordt) veelal "geïnterpreteerd" als zijnde contra de andere partij. Dat laatste is in ieder geval niet onze bedoeling.' Meer nog, het RC-editoriaal zegt letterlijk: 'Anderzijds is het doel op zichzelf dat de V.R.V. zich stelt, lovenswaardig, dat moet toch voldoende blijken in deze bijdrage.'

Het mag daarmee duidelijk zijn dat de VRV-afscheuring zwaar weegt in de RC die door het grote aantal gesloopte vaartuigen toch al een erg kleine organisatie geworden was. Fred Wittevrongel is zich daar natuurlijk van bewust en wikt en weegt zijn woorden des te meer.

Overigens blijkt uit het editoriaal dat de RC bereid is op veel zaken toe te geven. Mocht de VRV blijven eisen dat de RC haar maatschappelijke zetel naar Zeebrugge overbrengt dan 'geloven wij niet dat daartegen ernstige bezwaren kunnen rijzen, evenmin als tegen de vraag voor het beleggen van een groter aantal vergaderingen aan de oostkust'.

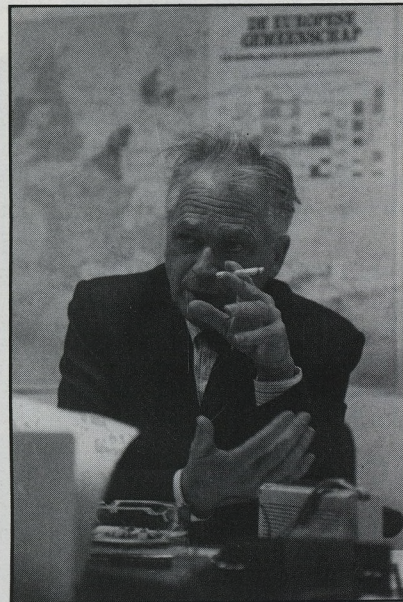
Uit het edito blijkt overigens dat de RC haar kader denkt uit te breiden. Ze '...is trouwens bezig een bijkomende kracht aan te trekken, als adjunct-directeur, met het oog op het verzekeren van de opvolging te gelegener tijd van de directeur... Deze stafmedewerker zou dan bv. te Zeebrugge kunnen worden ingezet.' In afwachting is de directeur zelf bereid om één dag per week zitdag in Zeebrugge te houden.

Uiteraard gaat Wittevrongel niet met alle geuite kritiek akkoord. In tegenstelling tot de VRV is hij bijvoorbeeld

de mening toegedaan dat de verslechterde verhouding tussen de RC en de overheid vooral aan deze laatste te wijten is.

## Statuten

Kern van het probleem ligt uiteraard in de verschuiving van het zwaartepunt van de Belgische zeevisserij van Oostende naar Zeebrugge. De VRV is de uitdrukking van de nieuwe macht van de Zeebrugse reders die in deze moeilijke



Deroose: 'Moeten de statuten nu wéér gewijzigd worden?' (foto gw)

visserijtijden naar de grove middelen grijpen om het (dunne) laken naar zich toe te trekken. RC-voorzitter Deroose zegt het in zijn artikel 'Ontmijnen - ondermijnen' in dezelfde editie van het hogervermelde tijdschrift als volgt:

'Vooral de reders van Zeebrugge hebben jarenlang strijd geleverd, opdat de "kleintjes" meer inspraak zouden krijgen. In 1987 was het zover en mocht voortaan slechts 1 stem per vaartuig + volmacht worden gebruikt', en hij besluit met de retorische vraag, 'Moet thans dat huidig stemrecht opnieuw veranderen omdat de onstuitbare evolutie vandaag aantoonde, dat de toenmalige "kleintjes" plots de grootsten zijn geworden?'

De vraag stellen is ze beantwoorden. Het machtige Zeebrugse blok zal wellicht niet met minder tevreden zijn. Het ziet er dan inderdaad ook naar uit dat de RC voor een nieuwe statutenwijziging staat, gesteld dat de VRV-reders nog interesse hebben om naar de oude schaapsstal terug te keren. (fv)



## 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

## Vlaamse vissers zwalpen ganse nacht op de Vlaamse Banken voor Duinkerke

Op vrijdag 14 mei 1993 zonk, net voor middernacht, tussen *Boulogne* en *Calais*, het vaartuig 'Dixie' met twee Vlaamse vissers aan boord. De vissers, *R. Everart* en *M. De Weerd*, beiden uit *Zeebrugge*, konden zich redden met een zodiac. Ze zwalpten zes uur rond vooraleer te worden opgepikt door de P&O-ferry 'Pride of Burgundy'. Die nam hen mee naar *Dover*, waar ze in het ziekenhuis van *Canterbury* van hun emoties kwamen. Per ferry keerden ze terug naar *Calais* waar de Franse zeevaartpolitie hun verklaringen noteerde.

HET GEZONKEN VAARTUIG was het ex-sportvissersvaartuig 'Macella I', voorheen het vissersschip O.329 'Cor Jesu'. De 'Cor Jesu' (bj. 1948, Caterpillar van 365 pk uit 1965, 122 brt.) voer tot 1974 als visserschip voor de familie *Arthur Christiaens-Vanhove*. Na een stilligperiode werd het verkocht als

sportvissersvaartuig. De 'Marcella I' had een vaste plaats in het Oostendse havengebied en voer bijna dagelijks uit met een groep binnen- of buitenlandse sportvissers. Het vaartuig zelf was een echt museumstuk; het laatste schip met een doorlopende gangway voor de brug. Een drietal jaren geleden was het vaartuig uitgebraat te worden. Het houten vaartuig werd door *Arthur Matagne* uit de vaart genomen en vervangen door een nieuwe 'Marcella', de ex-O. 243 'Marie-Paul' (en ex-Z. 243). Al die tijd lag de 'Marcella I' te koop tot *Everart* in februari 1993 het schip aankocht. Na een verblijf een naamswijziging verliet de ex-Marcella, nu 'Dixie' Oostende naar *Zeebrugge*. *Everart* wou het, naar onze maatstaven, volledig verouderd en versleten vaartuig verkopen in *Gambia* en vertrok daartoe een tijd geleden naar *Afrika*. Ter hoogte van *Spanje* diende met motorproblemen een haven aangedaan te worden. Daar stapte

het gros van de bemanning het af. Met zijn enig overgebleven bemanningslid voer *Everart* de 'Dixie' terug richting België. Op 14 mei viel de motor weer uit en daarna ook alle elektriciteit. Het vaartuig maakte water en helder rond middernacht over zodat beide bemanningsleden hun heil zochten in een reddingsboot. Het is bekend dat oude houten vaartuigen soms zo lek zijn als een zeef en enkel blijven drijven omdat de motor, via pompen, de bilges voortdurend leegtrekt. Valt de motor stil dan neemt het binnensijpelend water langzaam het schip in bezit. Tijdens hun verklaring konden beide vissers de juiste ligging van het wrak niet aanwijzen.

Beide vissers kennen elkaar als vaarsgezellen op vissersschepen. *Everart* fungeerde reeds als reder maar trok naar *Marseille* na een faillissement. Terug te *Zeebrugge* opende hij een herberg; een beroep dat hij om gezondheidsredenen stopte deinde te zetten. Toen kocht hij de 'Dixie'. Het bleek eens te meer een avontuurlijke onderneming te zijn. (dp)

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

n.v. NORTH  
 SEA  
 BUNKERS  
 belgium

**„NV NORTH  
 SEA BUNKERS”**  
 BIJ WIE KWALITEIT EN  
 LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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

Vanuit Breskens weliswaar

# HVB ging zwartvissen

AAN MINISTER BOURGEOIS, verantwoordelijk voor de visserij, stelde senator Maertens een vraag in verband met de 'tongoorlog' op de Westerschelde, waarbij de Belgische Scheldevissersvloot (17 vaartuigen), die zich hoofdzakelijk te Breskens bevindt, door de Nederlandse Rijkspolitie een visverbod opgelegd kreeg (HVB 5 van 7 mei '93 pag. 19). Onze aandacht werd getrokken door volgende zin uit de vraag van de senator: *'Dit staat schrill integenstelling tot de toeristische sportvissersreisjes, die de Breskense Bokkenvissers met Belgen maken, die zowel gevaarlijk als onwettelijk zijn, en waardoor veel zwarte vis (vaak 20 kg per persoon), wordt aan land gebracht, die zeker niet persoonlijk kan geconsumeerd worden.'*

**S** O M M I G E  
NEDERLANDSE RE-  
DERS oefenen van-  
uit Breskens tijdens weekends  
en vakantiedagen blijkbaar een  
winstgevende nevenactiviteit  
uit die niet wordt aangegeven en  
waarbij de vangst niet wordt afge-  
trokken van de beschikbare quota  
of ingeschreven in het log-  
boek. Daniël Pots nam de proef op  
de som en 'monsterde aan'.

In het Vlaamse land zijn er heel wat mensen die eens een reisje willen meemaken op een echt visserschip. In België is dit quasi onmogelijk

reglementering in België is streng en rekening houdend met de veiligheidsvoorschriften kan een gewoon vissersvaartuig geen publiek mee aan boord nemen. Toen het Oostendse pleziervaartuig 'Nobus' een vergunning vroeg om tijdens de winter als vissersvaartuig en tijdens de zomer als pleziervaartuig te functioneren werd dit geweigerd.

In Nederland liggen de gebruiken anders. De burger die hunkert naar een reisje op zee aan boord van een vissersschip in volle bedrijft, vindt zijn gading te Breskens (en Terneuzen). Ook vanuit Oudeschild op Texel kunnen toeristen soms met een grote bokkentrieler op de Waddenzee de garnaalvangst meemaken.



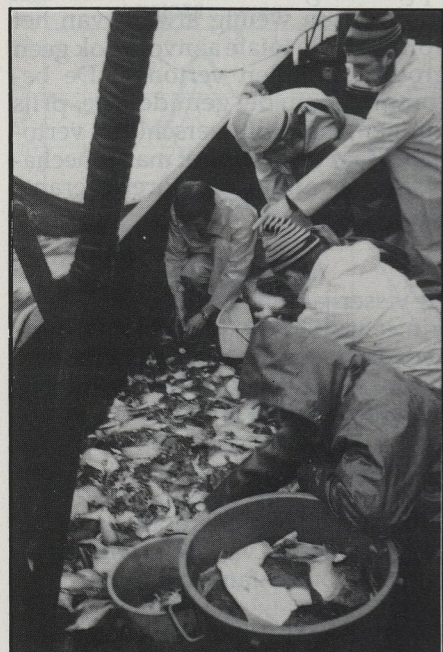
Aan boord wordt er soms een feestje georganiseerd

Vanuit Breskens en Terneuzen ontwikkelde er zich de laatste 10 jaar een Scheldetoerisme waarbij rederschip en bemanning verhuren tegen 15 000 frank per reis van ongeveer 6 uur. Als men twee groepen per dag kan meenemen betekent dit 30 000 frank per dag en dat naast de gewone uitbating van het visserschip. Meestal zorgen de gegadigden ervoor een groep van 10 tot 15 man te vormen om de kosten te delen. Momenteel varen o.a. de BR.37, BR.29, BR.24 ... regelmatig uit met 13 tot 18 man (bemanning inclusief) aan boord. Na een uurtje varen is men op een visgrond ergens in de Scheldemonding. De boomkorren of het net worden uitgezet. Het is de bedoeling dat de gelegenheidsvissers daarbij meehelpen, dat ze het ook mee terug binnenhalen, vis of garnaal sorteren, gutten, het dek spoelen... Sommige schippers organiseren deze activiteiten zeer goed zodat de betalende deelnemer het gevoel krijgt er echt bij te horen, andere schippers knappen de klus zonder veel enthousiasme op. Naargelang het tijdstip in het kalenderjaar en de aanwezige vis-of garnaalscholen varieert de (mee naar huis te nemen) vangst en dat gaat van bijna niets (gepaard gaand met ontgoochelde en morrende betalers) tot ettelijke kilo's vis of garnalen. Een garnaalvangst kan oplopen tot 14 en 22 kg per deelnemer. Na (meestal) twee slepen vat het vaartuig de terugtocht aan terwijl de vis gekuist wordt of de laatste garnalen in de kookketel verdwijnen. In plaats van ogenblikkelijk huiswaarts te keren springen de vissers in-spe nog een herberg binnen of doen ze een restaurant aan zodat de horecasektor er ook nog een graantje van meepikt.

## Veiligheid

Is het voor de gegadigden een hele belevenis deel te nemen aan het visserijgebeuren; men kan zich toch vragen stellen over de veiligheid aan

boord. De betrokken schippers kennen de Schelde en haar geheime natuurlijk wel als hun broekzak (er zijn



Een rijke buit

trouwens nog geen noemenswaardige ongevallen gebeurd), toch moet opgemerkt worden dat de Schelde een druk bevaren gebied blijft, met veel elementen die niet altijd voorspelbaar zijn. Men moet rekening houden met het feit dat er zich dikwijls mensen aan boord bevinden die niet vertrouwd zijn met schepen. Het vaartuig is meestal niet gemaakt om een grotere groep op zijn dek te laten plaats nemen en het gevaar dat iemand in een net verstrikt geraakt of gevat wordt door een uitvierende kabel of koord blijft reëel. Ook een vaartuig met toeristen kam overvaren worden of omslaan. De meeste vaartuigen zijn daarbij maar uitgerust met een pneumatisch reddingsvlot voor hooguit 6 personen en degenen die tijdens het weekend nog een extra vlot meenemen zijn eerder zeldzaam. Men weet ook nooit op voorhand of zeeziekte (door winderig weer) of

misselijkheid (door de grondreuk bij het bovenhalen van het net) er oorzaak van kan zijn dat een aantal deelnemers zich duizelig over het dek bewegen of zich ergens leggen waren ze het water in sukkelen. Sommige deelnemers hebben flesjes alcohol bij zich (zij denken dat het zo hoort) wat natuurlijk ook duizeligheid of nefast gedrag kan veroorzaken. Kortom, bij het uitvaren schat niet iedereen de mogelijke risico's in.

Het zijn nu juist deze praktijken van hu Nederlandse kollega's die de verongelijkte Belgische vissers van de Scheldevisserstvoot aanklagen.

Tekst en foto's : Daniël Pots

### Haring tegen spreeuwen

De inwoners van het Friese dorp Jubbega menen een manier gevonden te hebben om van de spreeuwenplaag verlost te geraken. Toen de lokale politie een anonieme tip kreeg dat spreeuwen niet tegen de geur van haring kunnen, werden honderden haringen in de bomen opgehangen en her en der neergelegd. De inwoners van een wijk die af te rekenen heeft met een spreeuweninvasie van naar schatting een half miljoen stuks hebben alles geprobeerd om de rustverstoorders te verjagen. De ultieme oplossing lijkt niet bijster goed gelukt. De spreeuwen kregen immers het gezelschap van een kolonie meeuwen die zich aan de opgehangen haring te goed deden.



Meer dan 20 kg.



*het taxibedrijf voor de visserij*

### OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

# Steeds minder vis naar onze veilingen

**E**EN DERDE VAN het visserijjaar '93 ligt al achter de rug. We zien opnieuw een achteruitgang ten opzichte van het eerste trimester van vorig jaar. Het aanvoergewicht in de drie Belgische vismijnen lag dertien procent lager, de globale besomming bijna elf procent.

DE VISAFSLAGEN KRIJGEN het hard te verduren. Dat geldt zowel voor de geprivatiseerde vismijn van Zeebrugge, de vismijn in Oostende waar de veiling in handen is van een rederscoöperatieve, als voor de stedelijke vismijn van Nieuwpoort. Ze hebben alle drie zware investeringen achter de rug, in uitvoering of voor de boeg. Overal lopen de inkomsten terug. Niet in de eerste plaats omdat er minder vis wordt gevangen. Wel omdat steeds minder vis via de Belgische veilingen aangeboden wordt.

## Leefbaarheid

Het is de logica zelf: met minder vaartuigen wordt minder aangevoerd. Pro memori: het nieuwe jaar werd ingezet met ongeveer zeven procent minder motorvermogen en een tonnage die in dezelfde mate afgenomen is. Erger is dat de laatste jaren steeds meer vaartuigen in het buitenland verkopen. Dat brengt mede de leefbaarheid van de Belgische visafslagen in het gedrang.

Als de Belgische aanvoercijfers waarover we maandelijks beschikken een achteruitgang aantonen, dan zijn de visafslagen daar de eerste slachtoffers van. Die cijfers bewijzen niet dat ook de vangsten van de Belgische vissersvaartuigen in dezelfde mate afnemen. Dit om maar te zeggen dat voorzichtig dient omgesprongen met de marktcijfers die verspreid worden. Om aanvaardbare vergelijkingen te maken moeten dan ook andere indicatoren onder ogenschouw genomen worden. De gemiddelde opbrengst per zeedag op basis van het ingezette vermogen (eventueel opgesplitst per

kategorie) is een mogelijkheid. Die cijfers zijn echter niet voorhanden. Het maandelijks overzicht van de *Dienst voor Zeevisserij* brengt enkele vergelijking met de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar. De vergelijking van maandcijfers geeft vaak een afwijkend beeld. Het volstaat dat er het ene jaar een maandaveiling (nog steeds de belangrijkste visdag) meer is opgenomen in de cijfers dan in het andere om een belangrijke verschil te veroorzaken in de aanvoer- en besommingscijfers. Vandaar dat wij ook zeer sceptisch staan tegenover de beschouwingen gebaseerd op al te fragmentarische gegevens in de pers. Een degelijk kwartaal- of trimestrieel overzicht zou die vertekeningen al voor een stuk wegwerken en de waretendens beter weergeven.

Voorbeeld tong:

januari 92	395 ton	101.504 mil. fr.
januari 93	226 ton	66.855 milj. fr.
verschil 92-93	- 43 %	- 34 %

februari 92	399 ton	101.731 mil. fr.
februari 93	362 ton	98.163 mil. fr.
verschil 92-93	- 9 %	- 4 %

maart 92	390 ton	105.156 mil. fr.
maart 93	430 ton	121.876 mil. fr.
verschil 92-93	+ 10 %	+ 16 %

april 92	396 ton	109.411 mil. fr.
april 93	495 ton	129.937 mil. fr.
verschil 92-93	+ 25 ton	+ 19 %

1ste trim. 92	1.580 ton	417.802 mil. fr.
1ste trim. 93	1.513 ton	416.830 mil. fr.
verschil 92-93	- 4 %	- 0 %

**Konklusie:** elke maand kan men een verschillende konklusie naar voor schuiven. Na verloop van het eerste trimester is er slechts een gering verschil meer, waardoor alle mogelijke konklusies dus voorbarig bleken. Na twaalf maanden zal blijken dat de tongaanvoer ongeveer overeenstemt met het toegekende kwotum minus de aanlandingen in het buitenland. Eenmaal alle cijfers beschikbaar, zal de aanvoer ongeveer overeenstemmen met de toegelaten vangsthoeveelheid, tenzij het kwotum niet

opgevist geraakte. Wanneer het jaarkwotum weinig afwijkt van het vorige zal de totale aanvoer ook geen grote verschillen vertonen. De besomming en de gemiddelde prijs kunnen wel grote verschillen vertonen. Maar daar zijn het marktmechanisme en andere factoren verantwoordelijk voor.

## Absolute cijfers

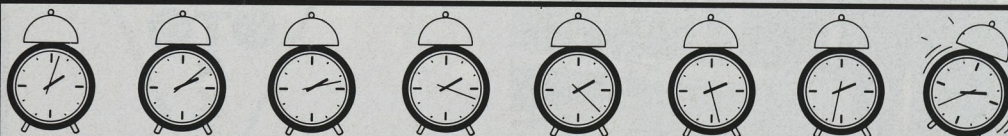
De visserijactiviteit tijdens het eerste trimester 1992-93 (januari-april) uitgedrukt in absolute cijfers is in onderstaand overzicht samengevat. Let wel, het gaat hier enkel om aanvoer van Belgische schepen in eigen havens. De buitenlandse aanvoer die in Zeebrugge op ruime schaal aanwezig is is niet in de cijfers begrepen, evenmin als de aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens.

	aanvoer	besomming
Zeebrugge	4.808 ton	529 miljoen fr.
Oostende	2.638 ton	245 miljoen fr.
Nieuwpoort	287 ton	35 miljoen fr.
Totaal 93	7.733 ton	809 miljoen fr.
Totaal 92	8.879 ton	906 miljoen fr.
VERSCHIL	- 13 %	- 11 %

**Konklusie:** ook hier overheerst een negatieve tendens.

## In grafieken

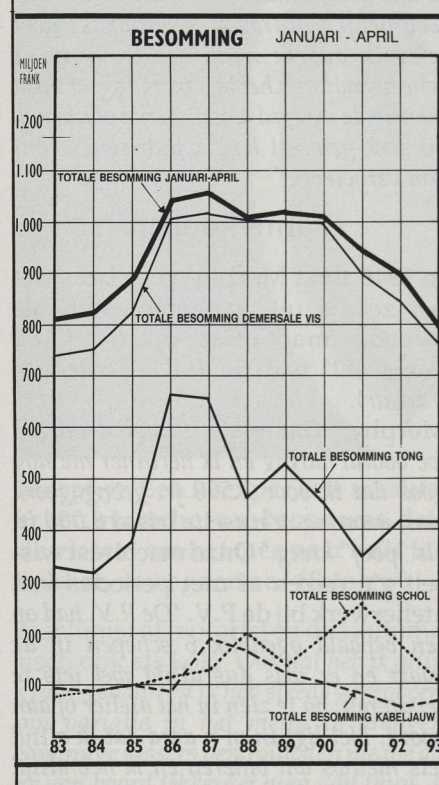
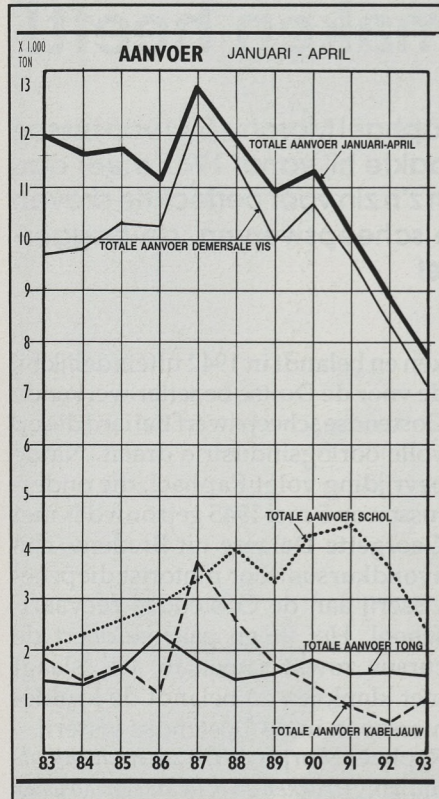
De grafische voorstelling van aanvoer en besomming van het eerste trimester 1983-1993 (januari-april) levert bijgaande grafieken (zie volgende bladzijde) op. Vanaf 1990 gaat het bergaf. Vooral de aanvoer en besomming van schol (*puntlijn*) is drastisch gedaald. De tongaanvoer (*volle lijn*) is stabiel (met ongeveer gelijke kwota is dat normaal, tenzij de vloot zo klein wordt dat ze de toegelaten vangsthoeveelheid niet meer kan opvissen), maar na de rekordbesommingen in '86 en '87 werd heel wat terrein verloren. De kabeljauwaanlandingen (*stippellijn*) lijken aan een herstel bezig, al is het nog te vroeg om daar definitieve uitspraken over te doen. Van de gelegenheid maken we nogmaals gebruik om op het belang van de demersale vissoorten te wijzen. Ze vertegenwoordigen 92 procent van



HET WACHTEN MOE? BEL PADMOS VOOR SNELLE SERVICE EN ONDERHOUD AAN MITSUBISHI DIESELMOTOREN.

MACHINEFABRIEK (INCORPORATED)  
HOLLAND  
**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMII  
**STELLENDAM**  
(0)1879-1766/1792

de aanvoer en 96 procent van de besomming.(gw)



## Prijsinzinking voor kabeljauw

Betere kabeljauwvangsten hebben hun invloed op de prijsvorming. Dat laat zich ook aflezen uit onderstaande tabel. Tijdens de maanden februari en maart kende de kabeljauwprijs een dieptepunt. De aanvoer lag tijdens die maanden dan ook dubbel zo hoog als vorig jaar. Ook voor andere rondvissoorten (schelvis, wijting) tekent zich een gevoelige prijsdaling af.

GEMIDDELDE KABELJAUWPRIJS 1983-1993

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Jan	70	73	51	83	47	64	74	101	96	93	81
Feb	43	52	52	63	43	69	81	88	77	83	52
Maa	43	49	51	64	61	60	64	73	73	89	58
Apr	52	67	73	82	71	63	65	84	100	95	70
Mei	43	52	58	74	61	66	74	77	104	77	-
Jun	43	52	56	58	63	65	79	79	78	75	-
Jul	41	54	57	49	56	70	80	100	76	74	-
Aug	46	49	70	48	68	72	85	87	89	72	-
Sep	60	62	77	51	79	89	85	96	102	73	-
Okt	68	59	79	46	68	75	98	90	101	65	-
Nov	56	55	87	48	65	68	74	91	95	60	-
Dec	61	55	80	52	55	78	88	99	93	53	-
Jr	50	56	64	55	56	68	87	87	88	72	63

□ BRON: Vergelijkende Zeevisserijstatistiek - Dienst voor de Zeevisserij, Oostende

## Betere voorjaarsprijzen voor garnaal

Goedkope garnaal zoals vorig jaar is er meer bij. De garnaalprijs lag de eerste maanden van dit jaar een stuk hoger, maar blijft nog een eind verwijderd van de dure garnaal (groothandelsprijs in de vismijn meer dan 400 frank) van twee jaar terug, toen de aanvoer gering was. Voor alle duidelijkheid drukken we nogmaals de tabel af van de gemiddelde garnaalprijs op maandbasis.

GEMIDDELDE GARNAALPRIJS 1984-1993

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Jan	180	127	104	154	128	166	160	354	96	182
Feb	207	248	186	224	192	235	218	407	139	161
Maa	255	248	170	260	227	236	228	461	140	218
Apr	274	248	145	269	200	217	243	333	140	241
Mei	226	215	200	211	214	195	197	324	153	-
Jun	263	144	157	153	159	168	209	285	158	-
Jul	278	152	121	143	155	157	192	329	149	-
Aug	148	145	132	157	124	117	169	257	115	-
Sep	76	99	124	89	94	103	185	128	88	-
Okt	86	90	126	71	93	89	216	84	110	-
Nov	99	93	154	88	118	111	300	88	147	-
Dec	140	125	164	163	210	163	345	92	184	-
Jr	149	124	139	118	132	128	207	156	127	195

□ BRON: Vergelijkende Zeevisserijstatistiek - Dienst voor de Zeevisserij, Oostende

**SNEL WEER VERDER? PADMOS LEVERT 120.000 MITSUBISHI DIESELMOTOR-ONDERDELEN UIT VOORRAAD.**

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

## Zoals Albert Einstein het tegen Raphaël Morphy al zegde: alles is relatief Als het maar met de zee te maken heeft!

Z'n interesse voor scheepsmotoren en z'n drang naar zee brachten Raphaël Morphy (74) van tussen de kruidenierswaren naar de Oostendse zeevisserij. Als motorist maakte hij vanaf 1947 meer dan honderd reizen naar IJsland maar z'n niet te stelpen leergierigheid en z'n zin voor perfectie dreven hem ook voor langere of kortere periodes naar de Zeemacht, de scheepswerven, de baggerbedrijvigheid en de ateliers aan de wal. Als de motor maar draaide!

**R**APHAEL MORPHY IS vijf jaar als z'n ouders in 1923 hun groentewinkel in Wenduine sluiten en een identieke zaak starten in het naburige De Haan dat zich toen in volle vaart tot residentiële villa-badplaats ontwikkelt. Tien jaar later verhuizen ze naar een zelf gebouwd woon- en winkelpand aan de Leopoldlaan.

Eén van de vele klanten aan huis is de voor het fascisme vluchtende Duitse geleerde Albert Einstein die later met z'n revolutionaire relativiteitstheorie een nieuw dimensie toevoegde aan dez begrippen tijd en ruimte.

De wiskundige en kernfysicus verbleef een aantal maanden in villa 'Savoyarde' en was een dus klant bij kruidenier Morphy. 'Regelmatig moest ik dan b.v. een sla en een bosje peterselie aan huis brengen bij de Einsteins want er zelf om komen was toch beneden hun waardigheid,' zegt Raphaël Morphy die er prat op kan gaan Einstein een paar keer de hand te hebben geschud. Hij (Morphy dus, niet Einstein) loopt

lagere school in De Haan en volgt later de afdeling mechanica aan het Oostendse V.T.I.

Ondertussen start ook z'n voetbalcarrière bij A.S.Oostende die hem tijdens de tweede wereldoorlog al in de eerste ploeg brengt.

Als hij 16 is, staakt hij noodgedwongen z'n studies en wordt hulpje in de zaak van z'n ouders die een extra kracht best kunnen gebruiken, maar het zich financieel niet kunnen permitteren een (halfwas) aan te trekken. Een paar jaar later, op de vooravond van de tweede wereldoorlog, klopt hij z'n militaire dienst bij de 4de Compagnie Grenadiers, wordt gemobiliseerd en maakt tijdens de 18 daagse veldtocht de slag van Balgerhoeke (Eeklo) en de Sterrebosslag bij Rumbeke, waar de Grenadiers 42 man verloren, mee. Op 28 mei '40 wordt Morphy als krijgsgevangene naar Stalach 2 C in Neu Brandenburg getransporteerd en er na negen maanden weer vrijgelaten. Hij keert terug naar De Haan, gaat nog een viertal maanden in Duitsland wer-

ken en belandt in 1942 uiteindelijk bij de voor de Duitse bezetter werkende Oostendse scheepswerf Beliard die op volle oorlogsindustrie draait. Na de bevrijding volgt Raphaël, die ondertussen op 5 mei 1945 getrouwd is met Georgette Delaere uit Bredene, een avondkursus voor motorist diepzeevervisserij aan de Oostendse zeevaartschool. Het jonge paar studeert de cursus zowat samen in. Hij 'slaagt met klank' en zo belandt de kruidenierszoon in de Oostendse visserij. Raphaël Morphy: 'De zee heeft mij altijd aangetrokken en ik wilde een job waar ik iets zou kunnen presteren en verantwoordelijkheid dragen. Al in de vakschool wist ik dat ik naar zee wou, want scheepsmotoren hebben van jongsaf mijn voorliefde weggedragen. Altijd ook ben ik op zoek geweest hoe ik hun rendement kon verbeteren.'

### Pannekoeken

In 1946 trekt Morphy voor het eerst het zeegat uit, aangemonsterd als tweede machinist op de O.82 'Raymond' van de P.V. (Pêcherie à Vapeur).

Morphy: 'Die eerste maanden vingen we vooral haring en ik herinner me nog goed dat ik voor 2.500 fr. geëngageerd was, maar na m'n eerste reis al 8.000 fr. als "pooj" kreeg.' Onze machinist wisselt z'n reizen af met periodes van atelierwerk bij de P.V. 'De P.V. had op een bepaald ogenblik 6 schepen in de vaart en er was dus altijd wel iets te repareren, na te zien in het atelier of aan boord. Het ligt in m'n aard dat ik altijd iets nieuws wil bijleren en ik heb altijd goed uit m'n doppen gekeken, veel met m'n 'ogen' gestolen', zegt Raphaël.

Na de haringcampagnes gaat het met de O.87 naar de 'Zilverpit' en in 1947 met de O.85 voor het eerst naar IJsland. Na een aantal reizen met de 'sluffer' (O.291) en de 'schoe' (O.290) van Crops belandt hij weer bij de P.V. als eerste



Morphy: 'de zee heeft mij altijd aangetrokken.' (foto gw)



Morphy: 'Een keer per reis maakte ik appelbeignets en pannekoeken. Als er een overschot aan brood was, dat ik aan boord gebakken had, dan vroegen de vissers om het mee naar huis te nemen. 't Was lekkerder dan dat van de bakker, zo zegden ze.' (foto gw)

machinist of motorist en dus automatisch ook als kok. 'Ook dat heb ik altijd graag gedaan en ik heb steeds geprobeerd om variatie in het menu te brengen. Sommige vissers vertrouwden me toe dat ze aan boord lekkerder aten dan thuis. Ik bakte tussen de maaltijden door ook koekebrood en als er na de reis over waren, vroegen sommigen ze mee naar huis omdat ze die broden beter vonden dan die bij de bakker. Eén keer per reis maakte ik ook appelbeignets en pannekoeken, voor elk bemanningslid toch zo'n 10 à 12 stuks.' Waarop Morphy ons met culinaire

zwier een recept opbiecht: heilbot met chalotten en boter in de oven. Ook hier verraadt de aandacht voor de kooktechnische details z'n zin voor perfectie.

### Overleefd

De eerste reis naar IJsland met de O.335 'Charvic' van rederij Seghers, begin 1953, vergeet Raphaël nooit meer. Met het dertig meter lange vaartuig, een Aberdeen (een in die Schotse stad opgekocht stoomschip dat tot motorboot wordt omgebouwd)

'Bemanningsleden zwoeren nooit meer een voet aan boord van een schip te zetten, als ze behouden zouden thuiskomen.'

verlaat een 11-koppige bemanning op 14 januari de thuishaven. Na 9 dagen vissen hebben ze 70.000 kg vis aan boord en steven weer op de thuishaven af. Maar in de nacht van 31 januari op 1 februari belanden ze in 'het gat van IJsland' in de ergste storm die ze ooit hebben meegemaakt. Een ontketende noordwester die ook Oostende zal onder water zetten en in Nederland meer dan 1.000 doden zal eisen.

Morphy: 'We slingerden zo dat de galgenecht "waterschepten". Onzekapitein, Albert Devos, zag zich verplicht bij de liggen om zo onze positie in de mate van het mogelijke te behouden. Heel de nacht door kregen we bergen water over ons heen. Dat gaf enorme dreunen over heel het schip en je diende je permanent te schoren om je evenwicht niet te verliezen. Op de brug sneuvelden de meeste ruiten waardoor de navigatieapparatuur onklaar raakte en het binnenstroomde water tot in de machinekamer liep. Buiten was alleen wit verstuivend schuim te zien, de 'witte wind'.

Op bepaalde ogenblikken bereikte de stormkracht snelheden van 140 à 150 km per uur.

Permanent stonden er drie man op de brug om te pogen het schip in de juiste positie te houden en een aantal bemanningsleden zwoeren toen nooit meer een voet op een scheepsdek te zetten als ze behouden zouden thuiskomen. Maar over dat laatste had iedereen toen zeer sterk z'n twijfels.

Ondertussen waren in m'n machinekamer drie reserve-cilinderkoppen, die tegen de wand waren vastgesjord, losgekomen en gaan rondtollen. Meer dan een uur heb ik gevochten om die stukken die om en bij de 100 kg wogen weer vast te maken. Ja, ook ik heb bij momenten wel gedacht dat we die storm niet zouden overleven maar echt bang ben ik nooit geweest. Pas de zondagmiddag werd het wat kalmer en konden we huiswaarts varen. Tijdens de storm was het voor mij, als kok, onmogelijk eten klaar te maken en gedurende 24 uur moest iedereen maar eten wat hij nog in reserve had.

Toen we die maandagnacht in Oostende

*binnenliepen was de haveningang enkel nog gemarkeerd door twee noodlichtjes op de koppen van het staketsel want haven en vuurtorenlicht waren onder het stormgeweld bezwaken.*

*In datzelfde jaar vingen we met de 'Charvic' tijdens een reis van 13 dagen naar IJsland 85.000 kg vis in 58 uur tijd. Het dek lag van voor tot achter bedolven onder de vangst. Tijdens de terugkeer hebben we met vereerde krachten nog 11 uur moeten waken om de vis te bergen. Sommigen hadden in twee dagen tijd amper hun bed gezien. Uiteindelijk hield ik aan die reis 13.536 fr. over,'* herinnert Raphaël zich nog.

## Netjes

Vol lof spreekt hij over **Adriën Decoo**, de stoker of 2de machinist, die altijd bereid wad om iets bij te leren en het later met de hulp van Raphaël Morphy tot 1ste machinist bracht. *'Ik heb Adrien altijd bijgebracht dat een machinekamer altijd netjes moest zijn, alles moet er "blinken" en soepel draaien. Ik ben daar altijd zeer fanatiek in geweest en als ik een momentje vrij had was ik aan het schilderen of reinigen. 't Moest er zo verzorgd zijn als m'n living thuis.'*

In 1954 trekt Raphaël voor een paar jaar als beroeps naar de Zeemacht. Hij volgt er weer lessen in motorenleer. *'Ik was 37 jaar toen en stortte me leergierig op die technische kursussen. als ik maar bij kon leren!'*

Hij toont ons z'n 'cahiers' in schoonschrift en zegt niet weinig fier dat alle technische tekeningen van de motoronderdelen met minitieuze precisie door z'n vrouw zijn getekend!

Als de hoogzee mijnveger de M.504 'Breydel' in 1956 in de V.S. is afgebouwd, hoort Morphy tot de dertig uitverkorenen die het zeemachtschip van de V.S.-Oostkust naar Oostende mogen overvaren. Het wordt een trip van 9 maanden. De heenreis gebeurt aan boord van het luxeuze Nederlandse passagiersschip 'Ryndam' en op de terugreis, via het Panamakanaal, werden heel wat toeristische excursies vanuit diverse aanloophavens in de U.S.A. georganiseerd en ontmoeten ze op een atletiekmeeting in Long Beach nationale sporttrots **Roger Moens** die daar aan een 800 meter deelneemt en ook even aan boord van de 504 komt.

Minder plezierig is de thuiskomst want 36 uur na het aanmeren in Oostende moet Morphy al weer inschepen voor 5 weken durende ma-

neuvens te hoogte van 'Hoek van Holland'. *'Nooit heb ik m'n vrouw zo kwaad gezien als toen,'* herinnert Raphaël zich nog die het nadien bij de Zeemacht voorbekeken houdt en naar de visserij terugkeert. Aan boord van de O.228 'Massabiël' maakt hij 9 reizen op IJsland en één jaar lang vaart hij dezelfde richting uit als motorist aan boord van de O.89 'Marconi'. Dan ruilt hij weer de machinekamer voor het atelierwerk.

## Variatie

Vermeldenswaard is ook een achtentwintig dagen durende reis naar de Witte Zee waarbij de helft van de circa 1.900 bennen vis bij de mijning in Grimsby worden afgekeurd omwille van het te grote aanbod.

In 1960 monstert hij aan op de O.269 'St.-Jan Berchmans' en twee jaar later treffen we hem bij baggerfirma **Decloedt** waar hij 3 jaar lang de machines draaiende houdt op de 'Vlaanderen I' en 'Vlaanderen XVII'. Een zelfde periode blijft hij werkzaam bij het scheepsmotorenbedrijf **Decloedt** aan de Oostendse Victorialaan.

In 1970 volgt weer een jaartje **Beliard** om achtereenvolgens walmachinist te worden op de O.216, waar hij ook een zestal reizen meevaart, en op de hekteiler 'De Lans' die later reddeloos verloren op de klippen zal lopen. Als midden de zeventiger jaren tal van IJslandse vaartuigen in Oostende komen mijnen is Raphaël — omdat hij een aardig mondje engels spreekt — ook voor die schepen walmachinist en opzichter.

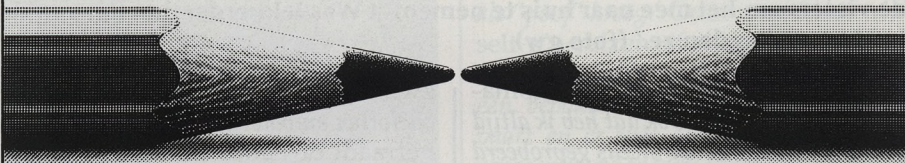
Tussendoor komt hij ook aan de kost als vislosser en hij eindigt in '83 z'n actief leven in de visserij als walmachinist op de O.318 van **Louis Peters**.

In de voorbije 10 jaar brengt een niet te temperen reisdrang het echtpaar o.a. in Thailand, V.S. (Seattle), Egypte en scheepten ze ook in voor cruisevaarten op de Middellandse Zee.

De schat van anekdotes en reiserinneringen koesteren Georgette en Raphaël in tal van fotoalbums, krantenknipsels, aanzichtkaarten, reisboeken en andere souvenirs. Voor niet te stelpen commentaar bij één en ander staat Raphaël altijd garant.

Marc Loy

Een bank moet  
een duidelijke dialoog hebben  
met haar cliënten.



**BBL**

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

## De visgronden der Vlaamse vissers (II)

# De Kreeftenput

***De klant is koning. Vissers, handelaars en pure leken vragen ons al geruime tijd een serie te publiceren over de visgronden. Waar gaan de Vlaamse vissers op zoek naar buit? in welke periode van het jaar doen ze dat? en wat vangen ze daar?***

***Kustvissers blijken in de verste verte niet te weten wat hun kollega's daar aan de Witte Bank uitrichten, wie het Kanaal bevist, vraagt zich af wat de buurman uit het Schipperskwartier in de Duitse Bocht te zoeken heeft... En echtgenotes willen — terecht — weten waar hun man weer rondzalpt.***

***Dat alles wàs het geval! Sinds HVB die nieuwe reeks gestart heeft, weten we waarover we het hebben. Vorige maand: de Vlaamse Banken. Vandaag: De Kreeftenput. Volgende maand: IJsland.***

'VROEGER LIEPEN WE eerst koers naar de Noord-Hinder (daar waar de pijltjes op de kaart [zie volgende bladzijde] starten, NvdR), vandaar naar Smith's Knoll, vervolgens zetten we de log buiten om de afstand naar de "kreeftenput" te meten. Met de dieptemeter vonden we dan de "put", waar we dan een visboei of twee te water lieten', aldus Basile Haelewijk (\* 69 jaar). 'Dit gebeurde zo in de veertiger, vijftiger en begin der zestiger jaren toen we niet zover meer af waren van de verfijnde instrumenten die nu kennen'. Nu houden de 'kreeftenputters' vanuit Zeebrugge koers pal Noord naar de 'Botney Gutt' de Engelse naam voor de 'kreeftenput'. Zo is het ongeveer 14 uren varen naar het zuidelijkste eind van de 'put'. De 'Botney Gutt' is ongeveer 18 mijlen lang van noord naar zuid, en twee mijl breed. Feitelijk een klein plaatsje op zee om een tiental dagen naeen te vissen met de 27 kreeftenputters die de vloot vandaag nog rijk is.

### Kreeft natuurlijk

Vroeger viste men meer in de Botney Gutt alleen, nu bevist men ook meer de oostzijde van de Silver Pit (zie kaartje). Deze oostzijde van de 'Silver Pit' beslaat dan ook de oppervlakte van 30 mijl lang en 27 mijl breed. Westelijker in de 'Silver Pit' vangt men teveel stenen, vijfhoekjes en sterretjes om er te vissen, er zijn ook minder kreeften te vangen.

Vroeger was de kreeftenput een visserij die alleen door de 15 Oostendse kreeftenputters bevist werd, later in 't midden der zestiger jaren kwamen de Zeebruggenars deze vloot verwoegen, nu komen er ook Denen, Fransen en Hollanders er vissen. Er wordt op deze betrekkelijke kleine visplaats heel het jaar gevist door de vloot kreeftenputters.

De kreeften bleven er jaren naeen te vangen, maar vier jaar geleden begon de kreeftenpopulatie zienderogen te verminderen, dit komt deels doordat nu ook de Belgische en Hollandse bokkentrelers van 1000 pk dit gebied bevissen. Toch vangt men er nu meer kreeftjes in de winter dan vroeger, wellicht door de zachte winters van de jongste jaren. In de vijftiger en zestiger jaren kon men in 4 dagen tijd nog 100 bennen (ben= 30 kg) kreeften vangen, nog zo'n 8 jaar geleden met sterkere motoren kon men in reizen van 10 dagen nog 300 bennen vangen. Vroeger viste men met motoren van 150 tot 200 pk, de jongste tijden vist men er met motoren van 450 pk, maar nu schakelt men weer over op motoren van 300 pk.

In de loop der jaren is er niets veranderd aan de bijvangst, zoals pladijs waarvan men er het meeste vangt in het najaar en de winter op bepaalde plaatsen van de Botney Gutt en Silver Pit. Op een bepaalde plaats ten noorden aan de 'put' kan men gul en ka-

beljauw vangen en dan de meeste in februari. In het najaar, winter en voorjaar kan men er tong vangen. Ongeveer halverwege, vind men zowel ten westen als ten oosten plaatsjes waar men tarbot kan vangen, dit zowel veertig jaar geleden als nu. Men vangt er ook overal 'wullocks'.

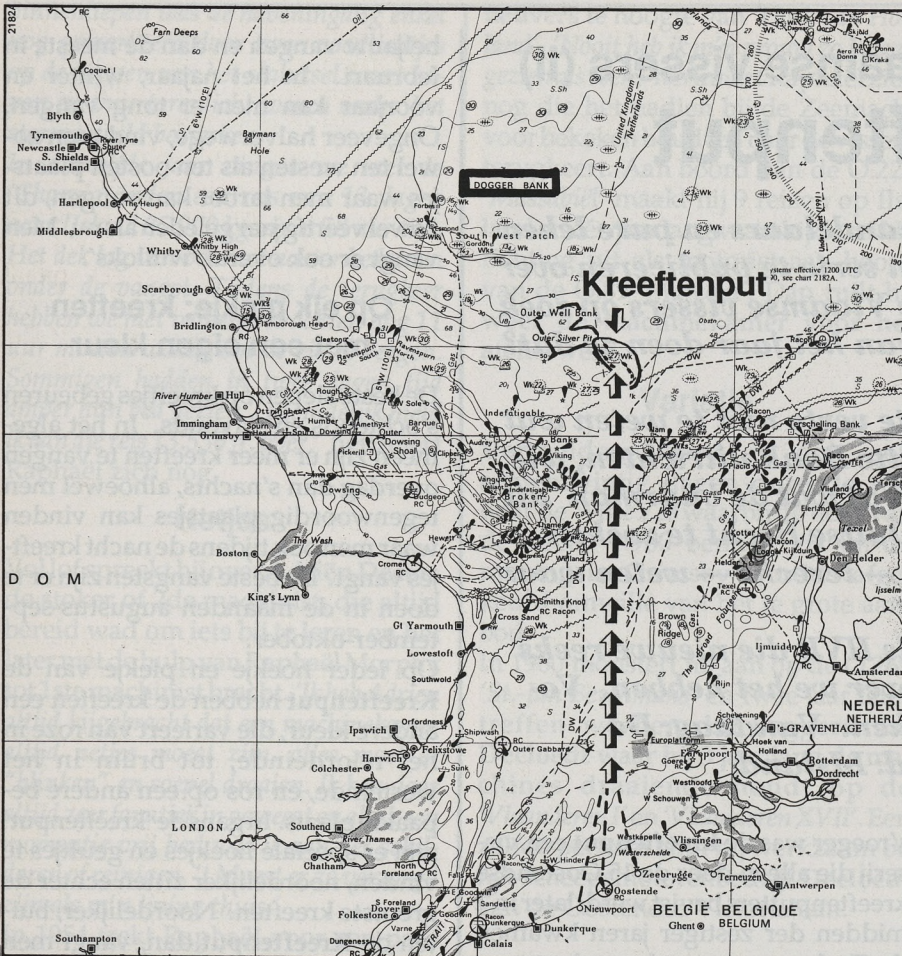
### Op elk plekje: kreeften met een eigen kleur

De beste slepen op kreeftjes gebeuren s'ochtends en s'avonds. In het algemeen zijn er meer kreeften te vangen overdag dan s'nachts, alhoewel men tegenwoordig plaatsjes kan vinden waar men ook tijdens de nacht kreeftjes vangt. De beste vangsten zijn er te doen in de maanden augustus-september-oktober.

Op ieder hoekje en plekje van de Kreeftenput hebben de kreeften een andere kleur, die varieert van roze in het noordeinde, tot bruin in het westeinde, en ros op een andere bepaalde plaats. Ingans de 'kreeftenput' zijn er speciale hoekjes en geultjes te vinden, noordelijker zitten echter de grootste kreeften. Noordelijker, buiten de Kreeftenput dan, vangt men een overvloed aan kleine visjongjes zoals scharretjes.

Vroeger werden de beste resultaten soms behaald ten zuiden in de Kreeftenput, op het einde van het jaar en in augustus was het meestal noordaan beter. Dat alles moet met het grootste voorbehoud gelezen worden want de vangstplaatsjes kunnen er in een paar uur van plaats veranderen, plaatsen die men met de moderne apparatuur aan boord gemakkelijk kan lokaliseren. Het is de visserskunst deze plaatsjes op te sporen om de mooiste vangsten te doen. Met veel noord-westenwind die dan gelijklopend recht in de 'put' waait zijn geen kreeften te vangen. Bij stormwind staat er veel zee, buiten de put is dat dan beter.

De bodem in de Kreeftenput bestaat uit een slijkgrond, aan de buitenkant van de Silver Pit kan men helaas grote stenen vangen (diameter 1,5 m.). De slijkgrond is gevaarlijk om de boel te verliezen als men er blijft haperen. In de loop der jaren zijn er zodoende veel hindernissen bijgekomen, zoals verloren boelen en planken. Er ligt ook een gasbuis van de verbinding Zeebrugge-Noorwegen bloot, en daar wordt wel eens gehaperd. Meer



hindernissen vindt men in de Silver Pit dan in de Kreeftenput, zoals vliegtuigwrakken, gezonken vaartuigen, verloren containers, de vissers vinden er zelfs een gezonken boortoren van 7 vadem hoog op hun weg. In de Silver Pit bevindt zich ook een diepe slijkput van 45 vadem. De gemiddelde diepte in de Silver Pit is 27 tot 33 vadem, aan de zijkanten komt men gelicht tot op 21 vadem. De gemiddelde diepte van de Kreeftenput gaat van 34 naar 37 vadem.

Volgens Kris Van Torre (32) vangt men des te meer kreeften, wanneer er zich ook veel dode vis in de netten bevindt. Er zitten immers kreeftjes in de Kreeftenput omdat dit een put is! De dode vis in de netten is oninteressante bijvangst die door kreeftenvissers terug over boord gezet werd. Al dat vuil verzamelt zich in die put, en de kreeft die een aseter is komt er op af, aldus onze zegsman. Hoe meer er dus gevist wordt en hoe meer vuil er over boord gaat, hoe meer kreeft erop af komt.

Zeedierenjager  
Vervolgt

(\*) Over de visserscarrière van Basile Haelwijck, zie HVB nr 2, 1988 en 3, 1988

# N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIUWI**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

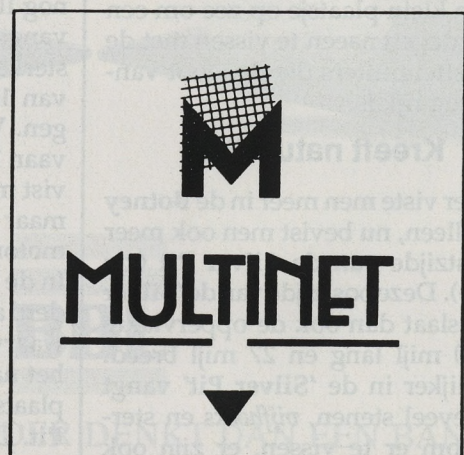
*Alleen kwaliteitsproducten aan voordelige prijzen passen in onze zaak,*

*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)**
- \* **KORRETUWEN STALEN KABELS**
- \* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

**Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt**



## Doelstellingen niet haalbaar

# Fishlink houdt uitverkoop

**OKTOBER VORIG JAAR** ontkende Fishlink nog dat ze niet langer zou investeren in de visserij. Er waren toen echter al geruchten dat de risicokapitaalverstrekker het in de sektor voor bekeken hield. In ons novemnummer maakten we daar reeds melding van.

IN HET ZOG van de KS-onthullingen sleept de GIMV ook dit bescheiden dossier met zich mee. De Fishlink-affaire wordt in alle stilte afgehandeld. De GIMV zelf, een oktopus die blijkbaar over veel geld en macht beschikt, maar aan weinig controle onderworpen is, verzeilde intussen in een sfeer van *scandalitis*.

### Ondermaats

De resultaten van de operatie-Fishlink, een investeringsvehikel van de GIMV, bleven duidelijk onder de verwachtingen. De visserijsector reageerde ontgoochelend, zo luidt het. De dossiers vertegenwoordigen slechts een bedrag van 97,5 miljoen frank. Bovendien werd meer kapitaal verschaft aan rederijen, terwijl de echte doelgroep (de visverwerkende sektor) verstek gaf. In die omstandigheden staat de rendabiliteit van Fishlink op de helling. Ook de beëindigingspremieregeling speelt niet in de kaart van de vennootschap. Zo levert de Z.584 *Sea Bird*, die voor het volle pond door Fishlink werd gefinancierd, de kapitaalverstrekker een kater op. De (bruto)beëindigingspremie van het vaartuig levert bij sloop niet eens vijftien miljoen frank op. De normale afhandeling van de tienjarige overeenkomst met de NV *Rederij Flamingo* moest zowat het dubbele naar de Fishlink-kas laten afvloeien. Dit dossier ondermijnt alvast het rendement van het Fishlink-vermogen.

De eindbalans voor 1992 zou dan ook een verlies opleveren.

### Uitverkoop

De Brugse medewerker van de dagblad *De Financieel Ekomische Tijd* spitte de zaak uit. Hij kwam te weten dat de optie voor het opdoeken van *Fishlink* inderdaad reeds vorig jaar werd genomen binnen de *algemene directie* van de GIMV. De beslissing was echter nog niet aan de orde in de *raad van bestuur* van de maatschappij. Intussen is de geleidelijke afbouw van de visserijholding reeds ingezet. *Fishlink* onderhandelt al over de vervroegde afkoop van participaties. Ondernemingen die beroep deden op Fishlink-kapitaal kunnen ofwel versneld terugkopen of beroep doen op een andere financieringsmogelijkheid. Het komt er op neer dat Fishlink al haar participaties van de hand doet. De sub-holding van de GIMV sloot overeenkomsten met dertien rederijen (die samen vijftien vaartuigen bezitten), met twee visverwerkende bedrijven en met twee toeleveringsbedrijven.

### Omstreden

*Fishlink NV* werd opgericht op 1 februari 1990 als gespecialiseerde financiële participatiemaatschappij (holding) voor de visserijsector in Vlaanderen. Haar hoofddoel bestaat erin risicodragend vermogen, zowel kapitaal als achtergestelde (obligatie)leningen aan te brengen voor de overwegend familiaal gestructureer-

de visserijbedrijven, waardoor deze ondernemingen en de sektor in het algemeen, in staat zijn zich aan te passen aan de Europese normen en het meer kapitaalintensieve karakter van de sektor. De *Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen* (GIMV) tekende in op 66 procent van de aandelen. De rest van het kapitaal (102,5 miljoen) werd onderschreven door de beursvennootschap *NV Dellen* (14,5 %) (intussen gefusioneerd met holding *Ackermans & Van Haaren*) en de kleine holding *NV Philosopho* (19,5 %).

Kort na de oprichting ontstond heel wat heibel over de zogenaamde geheimzinnigheid waarmee de *visholding* tot stand kwam en over het feit dat de sektoriële overleg- en adviesstructuren niet betrokken of geraadpleegd werden. Gemeenschapsminister *De Batselier* antwoordde op een parlementaire vraag dat het dossier in normale omstandigheden en binnen een normale sfeer van vertrouwelijkheid tot stand kwam. Bestuurder *G. Mampaey* verklaarde bij een andere gelegenheid dat geen leden van de *Bedrijfsraad*, de *Rederscentrale* of andere instanties in de raad van bestuur of als aandeelhouders werden opgenomen omdat de GIMV een onafhankelijke investeringsmaatschappij wilde oprichten. Dat impliceert dat geen industriëlen uit de sektor of vertegenwoordigers van belangengroepen binnen de beslissingsorganen gewenst waren.

Drie jaar na de oprichting is de desinvestering van *Fishlink* een feit. *Fishlink* begaf het uiteindelijk niet onder het gewicht van enkele drukkingsgroepen, maar wordt vrijwillig gelikwidet omdat de economische werkelijkheid aantoonde dat de vooropgezette doelstellingen niet haalbaar blijken te zijn. (gw)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

# Nieuwpoorts pinksterweekeinde in teken van de visserij

Met bescheiden middelen wordt in Nieuwpoort reeds tien jaar lang een initiatief volgehouden waarbij de visserij centraal staat. De oorspronkelijke 'Week van de Landbouw en de Visserij' is wel teruggeschroefd tot een weekend dat samenvalt met de Kaaikermis.

TIJDENS DE OPENING van het 'Weekend van de Landbouw en de Visserij' in de feestzaal van de vismijn kwamen twee gastsprekers aan het woord. Bestendig afgevaardigde Naeyaert hield een pleidooi voor een harmonisch samengaan van landbouw en milieu bij de exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van het IJzerbekken. Wat de visserij betreft uitte hij zijn bezorgdheid over de invloed van de beperkende en beschermende maatregelen die de leefbaarheid van de visserij aantasten.

Tijdens de hulde van de verdienstelijkste reders sneed ook schepen voor visserij *Vermote* dit onderwerp aan. Hij drukte dan ook de hoop uit dat er spoedig een oplossing komt om de bedrukte stemming weg te werken.

## Huldiging

Na de vissersmis en de zegening van de vaartuigen volgde op pinkstermaandag de traditionele hulde aan het vissersmonument. Tientallen bloemenkransen werden neergelegd aan de voet van het vissersbeeld. Namens de minister van landbouw en binnenlandse zaken, diverse organisaties en talrijke familieleden die hun om zee omgekomen familieleden herdenken.

Tot slot volgde de huldiging van de verdienstelijkste Nieuwpoortse reders. Dat waren de eigenaars van het garnaalvaartuig N.555 *Valentino*, de N.95 *Jonas*, de N.723 *Pallieter* die vorig jaar de hoogste besomming maakten in hun categorie in Nieuwpoort. De reders van de N.75 *Sarvy* werden opnieuw uitgeroepen tot algemeen laureaat met de grootste bruto-besomming in het voorbij boekjaar.

## Vissermonument 35 jaar geleden ingehuldigd

Het Nieuwpoortse Vissermonument kwam er later dan de gedenktekens in Oostende, Heist en Zeebrugge. Het Nieuwpoortse stadsbestuur, onder het burgemeesterschap van Florimond Gheeraert, bestelde het beeld in 1954. De inhuldiging greep plaats op 13 juli 1958 in aanwezigheid van Prins Albert.

De Oostendse Zeemandsbond wilde in 1926, ter gelegenheid van zijn 70ste verjaardag, een geschenk aanbieden aan Minister van Zeewezen Edward Anseele (1926-1938) uit erkentelijkheid voor wat hij voor de visserij gedaan had. Beeldhouwer Louis De Soete, toen een succesrijk sculpteur, ontwierp een imposant en sober beeld dat echter te groot uitviel om in de tuin van de minister te plaatsen. Hij kreeg dan ook een verkleind exemplaar, terwijl het authentieke brons in het Metropolitan Museum in New York belandde. Het Nieuwpoortse monument is een afgietsel van het bronzen origineel. □ Meer over de voorgeschiedenis van het Nieuwpoortse vissersmonument is terug te vinden in HVB van juli 1958 en juni 1982.



## Aanvoer en besomming twintig procent lager

Ook de visafslag van Nieuwpoort heeft te lijden onder een lagere aanvoer en een kleinere besomming. Het aantal vaartuigen verminderde vorig jaar opnieuw en dat laat sporen na zoals blijkt uit de vergelijking van de cijfers van het eerste trimester '93 met die van vorig jaar.

AANVOER	(in ton)	to v 92
januari-maart 93	195	- 26 %
januari-april 93	287	- 21 %
BESOMMING (in miljoen fr.)		
januari-maart 93	20	- 24 %
januari-april 93	35	- 20 %



### Bij de foto's

Linksboven: Reder-schipper Albert Deramoudt en schipper Hugo Mollet behaalden met de N.555 *Valentino* de beste garnaalbesomming. (Foto gw)

Rechtsboven: De eigenaars Luc Louagie en Gerry Vanderbeken van de catamaran N.95 *Jonas II* zorgden voor de beste besomming in de categorie vaartuigen van minder dan 250 pk of kleiner dan 30 brt. (Foto gw)

Linksmidden: Noël Kiekens scoorde best in Nieuwpoort met de N.408 *Speranza* bij de vaartuigen van 251 tot 299 pk. (Foto gw)

Rechtsmidden: Bij de vaartuigen van meer dan 300 pk en groter dan 50 brt kwam de N.723 *Pallietier* van Alain Aesaert en Arnel Vanthuynne als lauraat uit de bus. (Foto gw)

Onderaan: De Nieuwpoortse Vissershavenkommissie riep de N.75 *Saroy* van reder Alain Rathé uit tot algemeen lauraat '92 met de hoogste besomming in Nieuwpoort. (Foto gw)

# De wereld van Bakker Sliedrecht \*

## Elektrische vislieraandrijvingen

Doordachte elektrische aandrijvingen in gelijk- of draai-stroom uitvoering. De systemen munten uit door grote bedrijfszekerheid en begrijpelijke/toegankelijke techniek. Bakker heeft een degelijke oplossing voor elke bedrijfssituatie!

Bakker Sliedrecht voor:

- \* Complete elektro-technische installaties
- \* Elektrische machines en vermogens-elektronica naar maat
- \* Autotrawl/lengte- en trekkrach-meetsystemen
- \* Revisie van elektrische machines en apparatuur
- \* Klantgerichte servicetraining
- \* Service/storingsdienst, 24 uur per dag, 7 dagen per week



## BAKKER SLIEDRECHT

Bakker Sliedrecht Electro Industrie B.V.

Leeghwaterstraat 59, Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht  
Tel. 01840-16600. Fax 01840-10144. Telex 26354 elinb nl.

## 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:

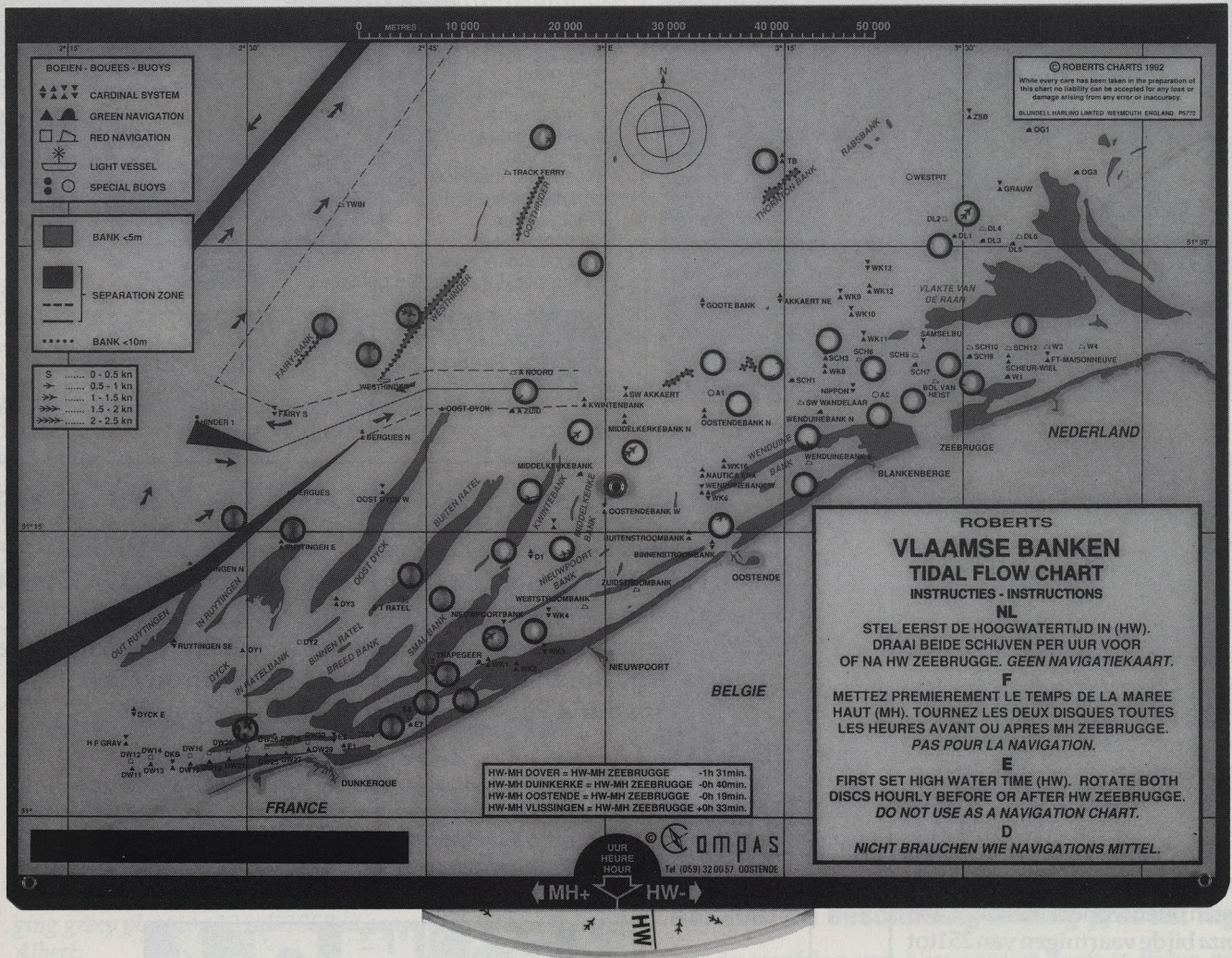
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07  
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



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 / 3212 86.

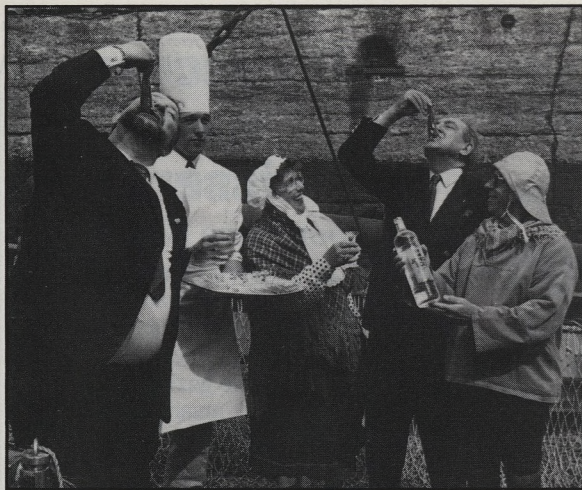
# NIEUW!

## VLAAMSE BANKEN TIDAL FLOW CHARTS



Te koop bij  
Drukkerij Nieuwsblad van de Kust  
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende  
tegen de prijs van 990 fr. inkl. BTW





Aan boord van de Eurokotter O.187 St.-Antonius presenteerde vishandel Dangreau uit Oostende naar jaarlijkse gewoonte zijn nieuwe maatjes, overgoten met een Bolsje of Hoegaarden. Zowel "Pette" Dangreau als burgemeester Goekint lieten zich niet onbetuigd.



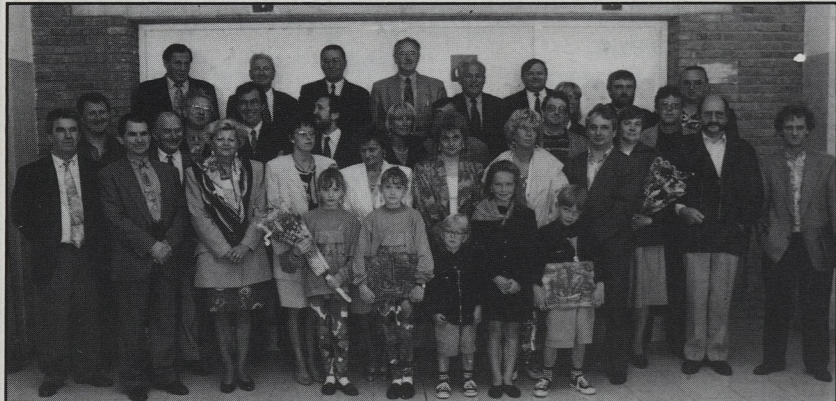
### de maand in beeld

Opperuimd staat netjes. De stadsdiensten en de privé-gebruikers van de Oostendse Baelskaai hebben dan ook voor een algemene opruiming gezorgd. Overtollig materiaal werd afgevoerd en de rondslingerende staaldraad verbrand. Door de opruiming kwam weer wat ruimte op de kaai. ↘ ↙

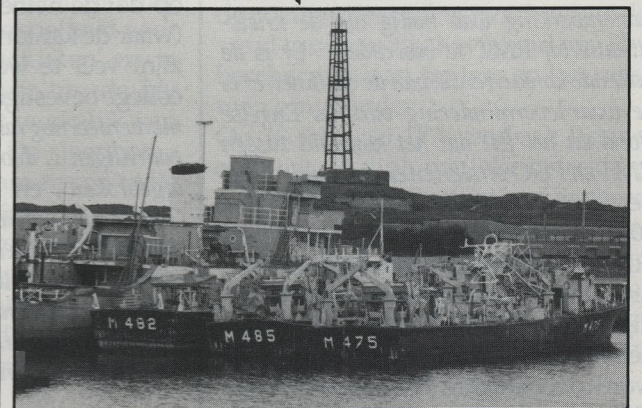


Studente Annemie Declerck, vorig jaar eredame, volgt Nathalie Samyn op als Mieke Garnaal '93. Tijdens de verkiezingswedstrijd op het binnenplein van het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke dongen vier meisjes naar de titel. Danielle Ambit, Valerie De Laet en Joke Leeman haalden uiteindelijk minder punten bijeen. ↙

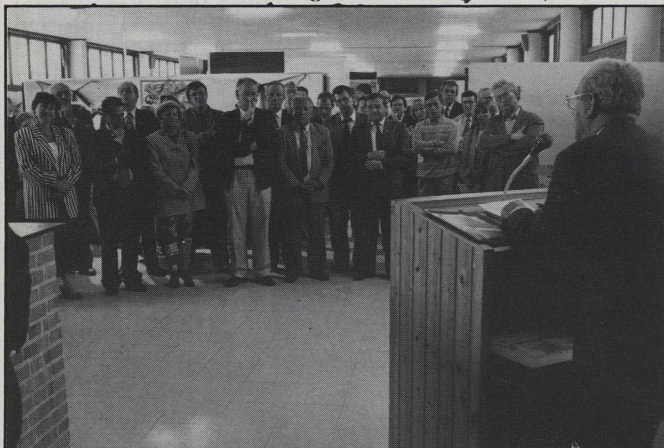
Vorige zaterdag ging de motorcatamaran *Hazie Cat* te water in Nieuwpoort. Het vaartuig werd gebouwd door de Firma *Teco* van Arseen Covemaecker. Zoon Jan had de leiding van het project. De catamaran is 10 meter lang en 5,1 meter breed en is volledig vervaardigd uit zeebestendig aluminium. De twee binnenboordmotoren van elk 250 pk geven het vaartuig een snelheid van 25 knopen mee. Het schip werd gebouwd voor rekening van aannemer-sportvisser Norbert Haesaert uit Zedelgem die het wil gebruiken voor de lijnvisserij. De *Hazie Cat* is voorzien van een ruim werkoppervlak (24 m<sup>2</sup>) en uitgerust met radar, GPS, autopilot en hydraulische besturing. ↙



Familiefoto n.a.v. de viering van de verdienstelijke reders te Nieuwpoort.



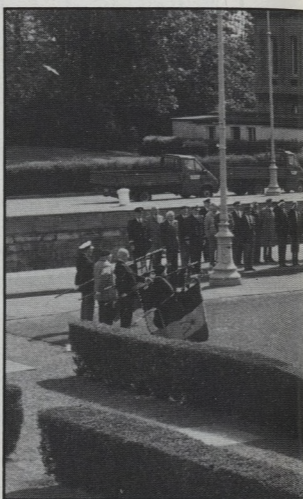
De Zeemacht deed vier gedemilitarizeerde ondiepwatermijnenvegers (lengte 34,5 m., 35 jaar oud) van het type *Mine Sweeper Inshore* voor een prikje (20.000 fr.) van de



Bestendig afgevaardigde Naeyaert tijdens zijn toespraak bij de opening van het Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort.



Tijdens de ingetogen hulde aan het vissersmonument te Nieuwpoort werden tientallen bloemstukken neergelegd ter nagedachtenis van de slachtoffers op zee, in het bijzonder de twee vissers die tijdens het voorbije jaar het leven lieten. Ook aandacht voor de talrijke ongevallen aan boord waarbij opvarenden blijvende letsels oplopen.



In de nacht van 10 op 11 mei 1918, dit jaar dus 75 jaar geleden, werd het troepentransportschip HMS *Vindictive* door de Britse marine tot zinken gebracht om de Oostendse havengeul voor de bezetter onbruikbaar te maken. Elk jaar wordt dit feit herdacht aan het monument, gevormd door de boeg van het schip, naast de Demey-sluis. ↘

De Oostendse visserij scholen hielden hun jaarlijkse open-deurdag. Op Hemelvaartsdag zette de Paster Pypeschool de deuren wijd open en de volgende week nodigde de John Bauwens school uit. De directeur De Winter van de stedelijke visserij school mocht er gewezen onderwijsschepen Raoul Bonnel (in gezelschap van onderwijsschepen Eric Six) rond-leiden. ↘



hand, o.m. aan de marinekadetten en zeescouts. De M.475 Tongeren, M.485 Andenne en de M.482 Visé worden in het derde visserijdok ontmanteld. De schepen worden nadien omgebouwd tot klubbuis met ligplaats in Oostende, Visé en Andenne. De M.474 Turnhout ging naar een vereniging van oudgedienden van de marine uit Tienen.

## Vragen & Antwoorden

de politieke rubriek van HVB

### Oostendse parlementairen voor RMT

In Oostende, de thuishaven van de RMT-ferries, werd een breed (17 man tellend) comité opgericht bestaande uit personaliteiten van allerlei strekkingen en gezindten met als doel te lobbyen voor het behoud van de betreffende lijn. Volksvertegenwoordiger Gilbert Vanleenhove hierover: *'Deze samenwerking was nodig om de crisis-situatie bij RMT te bestrijden. Er is de nakende concurrentie van de chunnel, er is de waardevermindering van het Engelse Pond en het feit dat het kontrakt tussen RMT en P&O straks ten einde loopt'*, en hij vervolgt, *'Vergeet niet dat de RMT bijna 2000 mensen tewerkstelt.'* Over de inhoud van de akties werd een toelichting gegeven door volksvertegenwoordiger Johan Vande Lanotte die wil dat het Oostendse stadsbeeld overheerst wordt door affiches t.v.v. de RMT (*'Voor de RMT en voor werk in eigen streek'*) en die meldde dat er twee petitities zullen circuleren, een voor de bevolking en een andere voor mandatarissen uit de bedrijfswereld. *'Het is onze taak om de bevolking en de politici te mobiliseren, want als je van de kust komt is er veel nodig om invloed te hebben in het verre Brussel'*, aldus nog Vande Lanotte.

### Ratten in Zeebrugge

In een brief aan het 'ministerie van openbare werken, dienst der kust' schreef senator Manu Desutter, een visserijspecialist uit Knokke-Heist, over een heuse rattenplaag aan de zeevaartse blokken op de oostelijke dam van de haven te Zeebrugge. Het krioelt er van het ongedierte, aldus de senator die zijn informatie van een aldaar vissende hengelaar kreeg. Die man kon zijn gevangen visjes niet eens op het droge laten liggen omdat die onmiddellijk door de ratten weggesleept en opgegeten werden. Desutter zegde er niet aan te mogen denken wat er zou gebeuren als de rattenpalag uitbreiding zou nemen en deze zomer het mondaine Knokse strand zou teisteren. Zoals we het van de 'dienst der kust' gewoon zijn toog men daar trouwens

onmiddellijk nadat men de senatoriële brief ontvangen had op weg om de ratten met succes te verdelgen.

### Netheid op de Oostendse Hendrik Baelskaai

Raadslid en reder Norbert Hennaert wees er het Oostendse schepencollege op dat de netheid op de H. Baelskaai (waar de kantoren van HVB gevestigd zijn) veel te wensen over laat. Het college bevestigde dit. *'De toestand is er momenteel nog rampzaliger omdat heel wat vaartuigen... door hun eigenaars worden afgebroken'*, en het college vervolgt, *'Niettemin willen we benadrukken dat het de reders zelf zijn die verantwoordelijk zijn voor de vervuilde toestand omdat ze gewoon weigeren hun afbraakmateriaal op te ruimen en te verwijderen.'* We zouden zeggen: daar zit een grond van waarheid in!

### Vergunningen voor bemanningen verleden tijd?

Volksvertegenwoordiger Vande Lanotte is de mening toegedaan dat het huidige systeem van vergunningen aan bemanningsleden van vissersvaartuigen voorbijgestreefd is. Minister Guy Coëme was het daarmee eens en merkte op dat de zeevaartspectie een groot aantal vergunningen moet afleveren waarbij bemanningsleden, zonder dat ze er het bekwaamheidsbewijs voor hebben toch toch een welbepaalde functie aan boord mogen uitoefenen. Het Bestuur van de Maritieme Zaken

**Het eerstkomende nummer van HVB ligt in de krantenwinkel op vrijdag 2 juli**

en van de Scheepvaart voert momenteel besprekingen waarbij voor het dekpersoneel nog slechtstwee vaargebieden zullen zijn en drie bekwaamheidsbewijzen voor de machineafdeling. Ook zou het huidige systeem van school-praktijk-school vervangen worden door een schoolse opleiding, gevolgd door stages.

Binnen de werkgroep die zich met deze materie bezighoudt is al overeenkomst bereikt omtrent deze veranderingen zodat de vernieuwingen niet al te lang meer op zich zouden laten wachten.

### Bijkomende toeristenbelasting

Volksvertegenwoordiger Didier Ramoudt wil dat het decreet dat de duinen wil beschermen gekoppeld wordt aan een belasting die elke toerist een bedrag laat betalen (te innen door de uitbater of verhuurder) om zodoende een fonds te vormen. Deze geldpot zou gebruikt worden om de staat toe te laten duinen op te kopen van privé-eigenaars. Eens de privé-eigenaars vergoed zijn, mag de belasting natuurlijk weer opgeheven worden, aldus Didier Ramoudt.

**REDERS en VISSERS,**

**voor uw**

**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**

**wendt U in volle vertrouwen tot de**

**BEROEPSVERENIGING**

**HAND IN HAND**

**VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01**

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

## De derde kabeljauwoorlog

Een reeks die grondig — konflikt na konflikt — nagaat hoe het komt dat ook de eens zo machtige Vlaamse ijslandvisserij verloren ging

IN 1974 WON de mening veld dat het goed was de landsgrenzen te verleggen tot op 12 mijl in zee (territorium), maar dat een breedte van 200 mijl uit de basislijnen geldt waar de nationale jurisdictie recht kan spreken tot bescherming van de visserij, olie- en gaswinning, waar zij kan optreden tegen pollutie, oceanografisch onderzoek en andere handelingen verrichten die de economie van het land ten goede komen.

Op 15 juni 1975 riep IJsland de 200-mijlszone uit; zegde die effectief te laten in werking treden op 15 oktober 1975, uitgezonderd voor de Britten waarvan hun vorig kontrakt nog niet was afgelopen. Voor hen zou het in voege treden op 14 november van dat jaar.

IJsland argumenteerde dat het in het landsbelang was de visindustrie in de omliggende wateren zelf te beheeren en niet 50% van de demersale vis te laten verdwijnen in vreemde ruimen. Een andere reden was de bescherming van de visgronden. Door overbevissing daalde er jaarlijkse vangst met 8000 ton.

Op 15 juli 1975 deelde IJsland dus aan de wereld mede wat het van plan was. Er was algemeen hevig protest. Alle landen trokken hun treilers terug... bijna alle landen! De Duitsers visten door, de Britten ook. De Duitse treilers waren niet altijd opgewassen tegen de IJslandse visserijwachtschepen. Na 14 oktober gingen de poppen aan het dansen. Het eerst verschenen Britse sleepboten op de scene, daarna staken de fregatten de 200-mijlszone over.

De Duitse visserijorganisaties die voelden dat het een lange, afmattende en zinloze strijd zou worden steunden hun treilers niet.

Groot-Brittannië zette daarentegen opnieuw al zijn kracht in op het slagveld. IJsland bond de strijd aan met 8 schepen (6 visserijwachtschepen en 2 gescharterde hektreilers) en 170 man tegen 41 Britse schepen met 6000 bemanningsleden (de 40 militante treilers en hun bemanningen, die per dag in de verboden waters vertoefden, niet meegerekend).

De beproefde taktieken werden toegepast. Wanneer een ijslander naar een vissersschip voer, voer het fregat soms mijlenlang op nauwelijks 2 meter van het visserijwachtschip om hem te beletten af te zwenken richting treiler, om dan op volle snelheid voor de kustwachter te schieten en te remmen: een manoeuver om de betrokken kommandant werkelijk van de kook te brengen. De sleepboten ramden de wachters om ze een tijdje uit de 'running' te krijgen.

Het Internationaal Gerechtshof te Den Haag riep IJsland nogmaals op het uitbreiden van de exclusieve economische zone te niet te doen. Engeland vond steun in die oproep. De strijd verhevigde.

Tussen november 1975 en juni 1976 verloren 46 en 9 Duitse treilers hun netten. Tussen 1 december 1975 en 15 februari 1976 ramden Britse sleepboten en treilers 17 maal de visserijwacht. De ramming van de 'Thor' (633 ton) door het fregat 'F57 'Andromede' (2500 ton) was de druppel die de emmer overloep. De eerste minister van IJsland dreigde de diplomatieke betrekkingen te verbreken. Op 9 januari antwoordden de Britten door nogmaals een visserijwachtschip te rammen.

### Nato in vraag

IJsland zocht steun bij de NAVO-overheid. *Joseph Luns*, toenmalig sekretaris van de NAVO, bezocht zowel de UK als IJsland. Zonder resultaat. De IJslandse premier stelde een ultimatum: op 24 jan. 1976 moesten alle oorlogsschepen de 200-mijlszone hebben verlaten.

De Britten waren bereid hun schepen terug te trekken mits de IJslandse premier te London zelf kwam onderhandelen. Op 24, 25 januari en 3 februari 1976 onderhandelden de premiers *Harold Wilson* en *Geia Hallgrimson* te Londen. De Britten stelden zulke hoge eisen dat de IJslanders terug vertrokken. Op 5 fe-

bruari overschreden de fregatten en de meeste treilers opnieuw de zonegrens. Nimrodvliegtuigen bepaalden de posities van de kustwachters en de strijd laaide in alle hevigheid op. Het beschermen van treilers en het rammen ging verder.

Op 19 februari 1976 verbrak IJsland effectief de diplomatieke betrekkingen met Groot-Brittannië. Dit werd door de Weterse wereld als een onmogelijkheid beschouwd! Er kwam een gat in de verdediging van het Westen tegen het Oostblok. Belangrijke NAVO-basissen op IJsland kwamen daarbij in het gedrang.

Op zee kreeg IJsland rake klappen en daar zou het land de strijd tegen de overmacht (zie tabel) hebben verloren, maar... IJsland begon nu de gevoelige NAVO-snaar te bespelen.

In februari 1976 vroeg IJsland aan de U.S.A oorlogsschepen te lenen of te kopen. *Henry Kissinger*, de toenmalige Amerikaanse minister van buitenlandse zaken, verklaarde geen oorlogsschepen ter beschikking te stellen van IJsland om tegen de UK te gebruiken.

IJsland begon luidop een — voor de bondgenoten — zeer gevaarlijke denkoefening te maken. IJsland, met een groeiende linkse sympathie onder de bevolking, trok de rol van de NAVO in twijfel. Kon IJsland nog behoren tot dezelfde alliantie als de UK? zo klonk het daar openlijk. Wat betekende de NAVO als het IJsland als soevereine staat niet beschermde tegen een agressor? Moeten de Amerikanen in de NAVO-basis te Keflavik de IJslanders dan niet beschermen? Heeft IJsland één en ander niet goed begrepen toen ze de Amerikanen toelating gaven om de basis te openen? Sedert 1951, het jaar waarin de basissen werden geopend, werd IJsland reeds driemaal op zee aangevallen door een veel sterkere agressor. De

### De verdedigers van de 200-mijlszone

	tonnage	Bemanning
1 Visserijwachtschepen		
Tyr	923	25
Aegir	927	25
Odinn	882	25
Thor	693	25
Albert	201	12
Arvakur	381	14
2. Gecharterde treilers :		
Baldur	741	22
Ver	741	22
3. Vliegtuigen :		
Een Fokker Friendship E 27-200 en twee Bell's 47J-38		

### De Britse bezettingsmacht

1. Fregatten :		
F109 leander	2450	251
F18 Galtea	2450	251
F39 Naiad	2450	251
F52 Juno	2450	251
F57 Andromeda	2500	263
F69 Bacchante	2500	263
F71 Scylla	2500	263
F12 Achilles	2500	263
F16 Diomede	2500	263
F106 Brighton	2380	235
F113 Falmouth	2380	235
F101 Yarmouth	2380	235
F73 Eaestbourne	2150	225
F48 Dundas	1180	140
F84 Exmouth	1180	140
F122 Gurkha	2300	235
F133 Tartar	2300	235
F14 Leopard	2300	235
F32 Salisbury	2170	237
F76 Mermaid	2300	253
F103 Lowestoft	2380	235
F43 Torquay	2150	225
2. Sleepboten :		
Star Afaurius	849	15
Star Polaris	897	15
Star Sirius	897	15
Lloydsman	2041	15
Euroman	1182	15
Statesman	3583	15
Typhoon (A39 van de navy)	800	15
Roysterer	1630	15
Rollicker	1630	15
3. Bevoorradingsschepen :		
A270 Blue Rover	7060	47
A268 Green Rover	7060	47
A123 Olna	22350	87
A122 Olwen	22350	87
A78 plumfeaf	18562	87
A76 Tidepool	17400	110
A96 Tidreach	16900	110
4. Pechhulpers :		
Othello	1113	15
Miranda	1462	15
Hausa	996	15

### Het totaal aantal afgeknijpte netten

	Britse treilers	Duitse treilers
1972	9	1
1973	60	14
1974	-	6
1975	14	9
1976	32	-
2de en 3de kabeljauw-oorlog samen :	115	30

NAVO heeft niet ondernomen. Had de NAVO dan nog zin? IJslands limietuitbreiding werd steeds erkend door de Russische en Oostbloklanden en 3 maal aangevallen door bondgenoten. Zat IJsland nog wel in het juiste kamp !?

Rond de basis van Keflavik werden protestmanifestaties gehouden. De straten werden opengebrouwen. De Amerikanen zaten gegijzeld in hun kamp. De Althing (parlement) eiste de sluiting van de basis en de terugtrekking van IJsland uit de NAVO.

Voor de IJslanders was het duidelijk. De Amerikanen behielden Keflavik (gratis) tegen Rusland en niet ten gunste van IJsland. De krant 'Morgunbladid' drukte op 18 mei 1976 het volgende: 'welk nut heeft de NAVO voor IJsland. Zonder vis valt de samenleving van IJsland. Wat valt er dan nog te verdedigen ?'

In de Navo-hoofdkwartieren werden voorhoofden gefronst. Ze berekenden er, dat indien Keflavik dichtging, de NAVO 22 miljard dollar zou moeten spenderen om een andere basis op te richten, die nooit zo gunstig zou zijn gelegen. Luns besloot de koe bij de horens te pakken.

### Overeenkomst

Intussen voerde IJsland met succes gesprekken met alle andere protesterende staten.

1. Op 28 november 1975 met Duitsland. Duitsland mocht op bepaalde visgronden 60 000 ton vis per jaar ophalen, waarvan niet meer dan 5 000 ton kabeljauw, door 40 op voorhand geregistreerde treilers. Hektreilers en fabriekschepen kregen geen kans om op de lijst te komen. De overeenkomst was geldig voor 2 jaar. Ze verviel op 28 november 1977 en werd niet meer hernieuwd.

2. Op 28 november 1975 sloten IJsland en België een overeenkomst waarbij 12 op voorhand geregistreerde treilers 6 500 ton vis mochten vangen op bepaalde visgebieden, waarvan niet meer dan 1 500 per jaar ton kabeljauw. De bepalingen van de overeenkomst is verschillende malen aangepast en is nog steeds geldig voor 2 vaartuigen (O. 129 'Amandine' en de O. 216 'Henri-Jaennine'). De overeenkomst kan steeds met een vooropzeg van 6 maanden worden beëindigd.

3. Op 10 maart 1976 sloot IJsland met Noorwegen een overeenkomst waar-



Dat het er soms erg aan toeging bewijst deze foto: de Odinn probeert de netten van de 4St. Gerontius' te knippen... Te dicht!

bij enkele Noorse *longliners* zekere gebieden mochten bevissen. De quota worden jaarlijks bepaald. De overeenkomst geldt nog altijd.

4. Op 20 maart 1976 sloot IJsland een eenzijdige overeenkomst met de FärÖr. IJsland bood de UK aan om een quotum van 65 000 ton per jaar op te vissen. Had Groot-Brittannië toen toegehoort dan konde ze een kleine diepzeevloot in stand gehouden hebben. De Britten wilden echter het onderste uit de kan. Ze reageerden negatief op het voorstel.

Tijdens hierboven vermelde onderhandelingen gaven de Britten met hun bezettingsvloot de IJslanders verder heel wat vegen uit de pan. In de brede kontekst van het NAVO-verband kwam de UK echter meer en meer in een dubbelzinnige en marginale positie.

Verder moeten we nog vermelden dat de UK in Europees verband bezig was met de voorbereiding van de Europese instelling van de 200-mijlszone die op 1 januari 1977 zou ingaan, terwijl het de 200-mijlszone van IJsland bevocht. Van ironie gesproken.

Treilers verdedigen werd daarbij een zeer kostelijke zaak. De strijd kostte (de reparatie van de fregatten niet meegerekend) 40 miljoen Pond per jaar. De belastingsbetaler begon zijn nek uit te steken.

Intussen hadden reeds 13 landen (o.a. Canada, de U.S.A en Noorwegen) hun exclusieve economische zone uitgebreid tot 200 mijl in zee. Het uitzichtloze van de situatie deed *Joseph Luns* en de Noorse minister *Knut Frydenlund* besluiten een bemiddelingsrol te spelen. Midden mei 1976 aanvaardden IJsland en de UK (onder druk van de NAVO) met elkaar te praten in de IJslandse ambassade te Oslo. Op 31 mei en 2 juni van dat jaar werd een overeenkomst bereikt.

1. De UK mocht per halfjaar 50 000 ton vis vangen in bepaalde visgebieden, waarvan sommige slechts 20 tot 30 mijl uit de kust lagen.

2. Een vooraf bepaalde vloot van 93 treilers mocht er vissen, doch slechts 24 eenheden per dag.

3. De afspraak was slechts 6 maanden geldig.

De overeenkomst verliep volledig op

1 december 1976 en werd niet hernieuwd. Wegens NAVO-bemoeienissen en -belangen werd het Verenigd Koninkrijk de grote verliezer. De dag erna heropenden IJsland en de UK hun diplomatieke betrekkingen met elkaar.

Op 10 december 1976 stelde de UK zijn eigen 200-mijls gebied in. Dit gebeurde op EG-niveau op 1 januari 1977.

Vervolgt  
Daniël Pots

### 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**

# Aktiviteiten- kalender voor vissers

## juni

- 2 Doop SES-schip Manto op de werf Béliard-Polyship in Oostende
- 3 Herdenking Paster Pype, kerkhof  
Nieuwpoortsesteenweg, Oostende (10 u.)
- 5 Vis- en haringdag in IJmuiden
- 6 Snelheidsraces motoren op de H. Baelskaai, Oostende
- 10-12 "Tokyo International Seafood Show" (Japan)
- 11-14 "Aliia", internationale visserijen en aquacultuurvakbeurs in Thessaloniki (Griek.)
- 12-13 Braderie op de Vuurtorenwijk, Oostende
- 13 Herdenking overleden vissers in de St.-Antoniuskerk op de Oostendse Vuurtorenwijk
- 19 Nationale dag voor de visserij in Goedereede (Ned)
- 19 Trawlerrace in Brixham (GB)
- 22-24 "European Workboat Show" in Port Solent, Portsmouth (GB)
- 26 "Visserijdag" in Vlissingen
- 27 Zeewijding en Ommeganck in Oostende

## Juli

- 1 Voorzitterschap van Europese Landbouwrraad in Belgische handen
- 6-9 6de ILFET-konferentie (The International Institute of Fisheries Economics and Trade) in Parijs (Fr.)
- 8 Start mosselseizoen
- 8-11 Europese manche Multihull in Oostende
- 10 "Charity Trawler Race" in Plymouth (GB)
- 15-17 Visserijdagen in Bruinisse
- 20 Avondmarkt op de Dr. E. Moreauxlaan, Oostende
- 24-25 Noordzee Catamaran Race
- 31 "Fish Festival" in Frasenburgh (GB)

## Augustus

- 7-8 Visserijdagen in Breskens
- 9-12 "Fish Farm Technology", in internationale konferentie in Trondheim (Noorw.)

## Oostende: meer wisselgeld voor havendiensten

Het personeel dat instaat voor de in-ning van de sluisrechten in de Oostendse haven wordt steeds meer gekonfronteerd met briefjes van 5.000 en 10.000 frank. De gepaste hoeveelheid wisselgeld bijeenscharrelen is niet altijd mogelijk omdat de diensten slechts over een kasvoorraad van 10.000 frank beschikken. Gemeenteraadslid Victor vroeg onlangs om die voorraad te verhogen.

Het stadsbestuur heeft daarop gunstig gereageerd en besliste om de wisselgeldvoorraad tot 50.000 frank te verhogen op alle plaatsen waar havenrechten kunnen vereffend worden. Het stadsbestuur wijst er op dat het wel degelijk om een kasvoorraad gaat die uitsluitend moet dienen als wisselgeld. In geen geval is hier sprake van een provisie waarmee de diensten kleine uitgaven kunnen betalen.

De plaatsen die hiervoor in aanmerking komen zijn de *Mercator jachthaven*, de *Demeysluis*, de *sluis naar de vissershaven*, de *havendirectie* en de *vismijndirectie*.

## Automatisch telefoneren via Oostenderadio

Vanaf 2 juni werd door het Gewest van de Rado Maritieme Diensten mogelijk om op automatische wijze maritieme telefoonverbindingen tot stand te brengen, zowel in VHF als in MF. Uiteraard geldt dit uitsluitend voor de vaartuigen die over de gepaste apparatuur (autolink) beschikken. Via Oostenderadio kunnen automatisch maritieme telefoongesprekken gevoerd worden op de (zendfrequenties Oostenderadio) VHF-kanalen 88, 78, 63 en 87 de MF-frequenties 1725 en 4378 kHz. en (zendfrequentieschip) VHF-kanalen idem als hierboven en de MF-frequenties 2069 en 4086 kHz.

Naast automatische radiotelefoonverbindingen in de richting 'schip - wal', biedt het systeem ook aan de landtelefoonklanten de mogelijkheid om een met autolink uitgerust schip rechtstreeks op te roepen.

Meer info bij de Gewestelijke Directie van RMD, Perronstraat 6 te Oostende - Dienst Autolink - te.: 059 / 55 17 11 en fax 059 / 50 82 91.

# Crevits

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

*import - export*

*allerlei kettingen en kettingmatten*

*ankers*

*herbruikbare materialen*

*visserijbenodigdheden*

*rubber ballen en rubber ringen*

Zeebruggeaan 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

Door bijstand te verlenen aan bijvoorbeeld duikers die met een zodiac — zeg maar, domweg — aan 't duiken zijn in 't midden van een druk bevaren *Sealane* of door het opvissen van een in het water terechtgekomen loods bewijzen onze loodsbootbemanningen dat ze, naast het beloodsen van zeeschepen, ook kunnen opereren als redders.

# Alarm!

**OP** VRIJDAG 28 augustus 1992, net na het beloodsen van een schip, trekt de schipper zich terug in zijn logies om er uit te rusten. Enkele minuten later komt een matroos het vertrek binnen en meldt dat de wacht in de stuurhut hulpgeroep

hoort. De tweede in bevel heeft reeds opdracht gegeven een werkboot uit te zetten en de zee rondom het schip af te speuren.

De boot komt terug met een drenkeling die een reddingsboei stevig tegen zich aanklemt. De bemanning van de kruiskotter snelt toe met handdoe-



Loodsboot vond drenkeling: op weg naar Canada.

## DELTA FLEX

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

ken en dekens om de man droog te wrijven. De geredde zegt geen woord. Hij blijft ijsig stil. Slechts als er iemand zijn slijpe wil aftrekken om hem van droge kleren te voorzien geeft hij enig teken van leven. De voorgeschreven procedure volgend verwtigt de loodsschipper via *Radio Oostende* de kustwacht en vraagt een dokter over te laten komen. Haast ogenblikkelijk na het bericht vertrekt een helikopter naar de plaats van het onheil.

De reddingsboei blijkt afkomstig te zijn van een grote Zweedse fruitjager, de 'Winterwave'. Via de boordradio komt de loodsschipper in contact met de kapitein van het schip. Hij licht hem in dat hij waarschijnlijk een bemanningslid kwijt speelde en vraagt of de kapitein bereid is terug te keren om de man op te halen mocht blijken dathij in goede gezondheid verkeert. De kapitein van de 'Winterwave' stuurt zijn bootsman op pad om aan de hand van de monsterrol zijn bemanning te checken. Hij belooft het schip te keren en terug te komen mocht blijken dat hij daadwerkelijk een bemanningslid mist.

De wachtsman van de loodsboot krijgt inmiddels de indruk dat er nog een reddingsboei in zee drijft. Een werkboot verlaat voor de tweede keer het vaartuig.

### Vergissing

De boot komt terug met nòg een boei van de 'Winterwave' met daaraan een sporttas bevestigd, vol met kleren. De kapitein van de 'Winterwave' meldt intussen dat hij niemand mist. Hij begrijpt de situatie niet en vraagt om uitleg.

Aan boord van de kruiskotter dringt men bij de drenkeling aan op een verklaring. Na een langdurige stilte vertelt de man Roemeen te zijn, 23 jaar oud. Hij was verstekeling op de *Winterwave*. Toen hij besepte dat het schip niet naar Canada koers zette maar wel naar het Zuidamerikaanse Columbia, besloot hij over boord te springen.

De boven de loodskotter cirkelende helikopter takelde de Roemeen omhoog en bracht hem over naar het AZ te Brugge.

Misschien kijkt hij nu uit naar de geschikte container om toch maar in Canada te geraken.

Tekst en foto · Daniël Pots

## JAARVERSLAG



### Belgische koopvaardijreders ontevreden

Uit het jaarverslag van de *'Belgische Redersvereniging'* die de reders uit de koopvaardij organiseert (en dus niet mag verward worden met de *Rederscentrale* of met de *Vlaamse redersvereniging* die de reders ter visserij organiseren) blijkt dat 1992 een bijzonder ongunstig jaar was voor de Belgische scheepvaart.

Een uitermate slechte vrachtenmarkt voor tankers, met langere wachttijden tussen tewerkstelling van schepen, een zwakke gasmarkt, aanhoudende overcapaciteit en trafiekonvenientie in de lijnvaart, onverwachte dalingen in de bestellingen en sterke daling van de waarde van de schepen, een lage dollarkoers... Tot zover enkele toonaangevende woorden uit het jaarverslag. De konklusie is dan ook duidelijk. *'1992 kan grotendeels omschreven worden als één grote ontgoocheling.'*

## RUPELMONDE



### Nog geen overnemers voor Rupelmondse scheepswerf

De toekomst van de noodlijdende Rupelmondse scheepswerf *Chantier Naval de Rupelmonde* (CNR) blijft onzeker. De overheidsholding *Gimvindus* nam nog steeds geen beslissing over de overname. *Gimvindus* zou de 83% van de aandelen van *Mercantile-Béliard* overnemen en via de *Vlaamse Scheepsbouwmaatschappij* doorsluizen naar de *Belgische Scheepsbouwcombinatie* (BSC), waarvan ook de *West-Vlaamse Scheepswerven* in Oostkamp deel uitmaken. Grootste struikelblok vormt het lege orderboek (maar misschien brengt *Flandria* uitkomst, zie verder in deze rubriek). Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de sleepbouw *Thomas Letzer*. Vanaf eind juni moet de werf uitsluitend op herstellingen draaien, waardoor voor de 250 werknemers een grote tijdelijke werkloosheid zal ontstaan.

## ZEEBRUGGE



### 31 ontslagen bij Cast

Op de containerterminal van de Canadese rederij *Cast* in Zeebrugge zijn dertig arbeiders en één bediende

ontslagen. De afdankingen vallen bij de technische diensten, tengevolge van de het geslonken containervolume. In totaal werken 77 mensen bij *Cast*. De rederij verwacht op middellange termijn een lichte verbetering van de toestand waardoor het aantal arbeiders opnieuw zou kunnen toenemen.

## ANTWERPEN



### Rederij Flandria investeert in 'Mercator'

De Antwerpse rederij *Flandria* wil volgend jaar een oceanwaardig cruiseschip laten bouwen op de scheepswerf *CNR* in Rupelmonde. Het gaat om een vaartuig van 78 meter dat een half miljard frank zal kosten. Het cruiseschip krijgt de naam *Mercator Flanders Ambassador*. Het ligt in de bedoeling van de rederij om cruises naar onder meer de Canarische eilanden te organiseren. *Flandria* voert momenteel onderhandelingen met *Gimvindus*. De bouw van het schip is wel afhankelijk van de verlenging van de scheepskredietenregeling door de Vlaamse regering. Het order zou in elk geval een opsteker zijn voor de Rupelmondse scheepswerf.

## KERNAFVAL



### Plutonium op de veerboot

Passagiersschepen, ferry's en standaardvrachtschepen zouden tot 2 miljoen *terabecquerel* plutonium en tot 20 miljoen *terabecquerel* bestraalde kernbrandstof of hoogradioactief kernafval mogen verschepen. Zo staat in een ontwerpreglement bestemd voor een bijeenkomst voor het *Internationale Komitee voor Maritieme Veiligheid*.

In het ontwerp worden de nucleaire transporten in drie categorieën opgesplitst. Categorie 1 betreft ladingen van bestraalde kernbrandstof, plutonium of hoogradioactief afval met een radioactiviteit tot 4.000 *terabecquerel*, categorie 2 betreft plutoniumvrachten van 4.000 tot 2.000.000 *terabecquerel* en ladingen bestraalde kernbrandstof van 4.000 tot 20.000.000 *terabecquerel*, de derde categorie betreft nog grotere vrachten.

Voor elk van de drie categorieën worden verschillende eisen gesteld inzake de stabiliteit, de beveiliging tegen brand en de uitrusting. *Greenpeace* merkt terzake op dat als

men spreekt over 20.000.000 *terabecquerel* dat het dubbele is van de radioactiviteit die vrijkwam bij de ramp in Tsjernobyl.

## TURKIJE



### Bosporus zit eivol

Het verkeer van petroleumtankers door de *Bosporus* heeft een kritiek punt bereikt, zodat de veiligheid in het gedrang komt, zo zegde de Turkse verkeersminister. *'Het vervoer van petroleum en petroleumprodukten door de Turkse zeeëngten mag niet langer als veilig worden beschouwd,'* zo verklaarde hij, *'Er deden zich reeds ongevallen en branden voor.'*

De minister bevestigde dat de veiligheid van Istanboel bedreigd wordt door de 400 tankers die ieder jaar passeren door de zeeëngten die op sommige plaatsen maar 700 meter breed zijn. De peroleus zou beter via een pijp naar de Middellandse Zee gebracht worden, aldus nog de minister.

## ZUID-KOREA



### Voorrang aan scheepsbouw

Zuid-Korea gaat in de komende vijf jaar speciale voorrang verlenen aan de ontwikkeling van vijftien activiteitensektoren, waaronder scheepsbouw. Er werden streefcijfers voor de groei vooropgesteld en de sectoren kunnen goedkope leningen aanvragen. De scheepswerven moeten hun capaciteit optrekken van 4,57 miljoen brt (1992) tot 5,9 miljoen brt in 1998.

## ROTTERDAM



### Omzetsdaling

De overslag in de Rotterdamse haven is in het eerste kwartaal van dit jaar ten opzichte van dezelfde periode van 1992 met 5,2% gedaald tot 69,2 miljoen ton. Dit is veroorzaakt door de geringere aanvoer van massagoed als kolen, erts, olie, olieprodukten en overige natte bulk. Zo liep alleen al de overslag van erts met 1,6 miljoen ton terug tot 8 mln ton. Overigens is men te Rotterdam niet ontevreden met de cijfers want daar wordt genoteerd dat enkele andere Europese havens met een teruggang van 10 tot 20% kampen.

PIETERS VISBEDRIJF ——— ✓

**Familie Gilbert Pieters enige aandeelhouder**

De holding *Prominvest* heeft op 4 mei haar participatie van 33 procent in *NV Pieters Visbedrijf* verkocht aan de familie *Gilbert Pieters-Op de Beeck* voor 170 miljoen frank. De gegevens in onze reportage-interview met *Gilbert Pieters* (zie HVB nr 4 van 2 april 93, pag. 5-9) over de *Groep Pieters* zijn wat dat betreft door de feiten achterhaald. De transactie komt niet onverwacht. Enkele jaren geleden wou *Gilbert Pieters* de minderheidsparticipatie reeds overkopen toen de holding uit het GBL-imperium in handen kwam van de fotoverwerker *Spector Photo Group* (vroeger *International Photo Group - IPG*) uit Wetteren. De participatie was toen niet langer van strategisch belang voor *Prominvest*. Nu de onderhandelingen afgerond zijn is *Gilbert Pieters* de enige aandeelhouder van *NV Pieters Visbedrijf*. Uit de transactie valt op te maken dat *NV Pieters Visbedrijf* op 510 miljoen frank mag gewaardeerd worden.

PROMAC ——— ✓

**Nieuwe scherfijsinstallatie**

Het ook in België bekende *Promac* bv uit Zaltbommel heeft op de Nederlandse treiler UK 284 een nieuwe type scherfijsinstallatie getest. Op basis van de goede resultaten heeft *Promac* besloten de nieuwe installatie op de markt te brengen.

Het verschil met de vroegere installaties is dat de ijsrol door een bak met water draaide. Daarom moet een relatief hoog waterniveau worden aangehouden. Bij slecht weer kan het

voorkomen dat door een slingerbeweging van het schip, water uit de bak over de ijsrol spoelt en op het geproduceerde ijs valt. Het ijs vormt dan een blok dat weer in stukken moet worden geslagen. Bij de nieuwe installatie zorgt een sproei-installatie in combinatie met de watertank voor de verdeling van het water over de ijsrol. Daardoor is minder water in de tank onder de rol nodig. Bovendien zorgt een overloop voor afvoer van het overtollig water.

BELIARD ——— ✓

**doop**

Het snelle passagiersschip 'Manto', waarover dit blad vorige maand uitvoerig berichtte (HVB 5 van 7 mei, pag. 16 & 17), werd op 2 juni 1993 te Oostende bij Scheepswerf Béliard Polyship gedoopt door *Diamanto Theocharis*.

Het schip behoort tot het type 'Surface Effect Ship', d.w.z. een catamaranromp met luchtkussen, gedreven door twee dieselmotoren met waterjet.

Het vaartuig moet tegen een snelheid van 45 knopen (ongeveer 85 km/uur), bij volle lading — 200 passagiers en zes bemanningsleden — de Italiaanse haven Brindisi met de Griekse haven van Patras via Korfu verbinden.

Ontworpen en gebouwd door de *Scheepswerf Béliard Polyship* nv is dit snelle passagiersschip eigendom van de Belgische maatschappij *Sea Flight International* nv. De uitbating berust in handen van de Griekse maatschappij *Advances Technology Cruises A.N.E., Pireaus*. De financiering gebeurt in samenwerking met *Gimvindus, Advanced Technology Cruises* en *Béliard*, ondersteund door een lening vanwege de *Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nij-*

verheid.

Een tweede passagiersschip, met een capaciteit van 200 passagiers is in aanbouw op de werf te Oostende.

UNITED FOODS ——— ✓

**in Franse handen**

Het Bredense visverwerkende bedrijf *United Foods NV*, bekend onder de merknaam *Captain Byrd*, werd overgenomen door een Franse onderneming.

Het bedrijf evolueerde van een scheidingsproefabriek in de 19de eeuw tot een dynamische onderneming met 120 personeelsleden. *United Foods* zoals het nu bestaat ontstond door de fusie van enkele firma's in 1972 (o.a. *Globus* in Denderleeuw, *Olma* in Antwerpen). Eind 1985 werd alle activiteiten gecentraliseerd in de hoofdzetel te Bredene.

*United Foods*, gevestigd aan de Elisabethlaan in een totaal vernieuwd pand, is gespecialiseerd in visbereidingen en de aanmaak van conserven, hoofdzakelijk krab en garnalen, grotendeels bestemd voor de buitenlandse markt. Het bedrijf telt momenteel een tachtigtal personeelsleden.

Overnemer, het Franse bedrijf *UFG*, zorgt voor een kapitaalsinbreng waardoor het meerderheidsaandeelhouder wordt. *UFG* is actief in de houtsector en de kunststoffenindustrie.

*United Foods* heeft enkele moeilijke jaren achter de rug. De jaren 89 en 90 werden met een omzet van respectievelijk 671 en 613 miljoen frank winstgevend afgesloten. De omzet in 91 bedroeg nog 578 miljoen frank en leverde net als het voorbije boekjaar een verlies op.

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

## Top 50 van de visserijnaties

Onderstaande tabel geeft op basis van de FAO (*Wereldvoedselorganisatie*) rapporten de vijftig grootste visserijnaties aan op basis van het tonnage gevangen vis in 1991. Deze en nog andere gedetailleerde cijfers zijn te vinden in het FAO Yearbook of Fishery Statistics dat kan verkregen worden door erom te schrijven naar FAO, Via delle Terme di Caracalla, 00100 Rome, Italia. Wijzen we erop dat in 1991 in totaal 96.925.900 ton vis gevangen werd, in 1990 was dat nog 97.433.500 ton.

Land	ton 1991
1..China	13.134.967
2..Japan	9.306.827
3..(Oud) USSR	9.216.927
4..Peru	6.944.172
5..Chili	6.002.867
6..USA	5.473.321
7..Indië	4.036.931
8..Indonesië	3.186.000
9..Thailand	3.065.170
10.Zuid Korea	2.515.305
11.Philippines	2.311.797
12.Noorwegen	2.095.912
13.Denemarken	1.793.171
14.Noord Korea	1.700.100
15.Canada	1.529.779
16.Mexico	1.429.137
17.Spanje	1.350.000
18.Taiwan	1.307.034
19.IJsland	1.051.441
20.Bangladesh	827.700
21.Vietnam	877.000
22.U.K.	830.587
23.Frankrijk	812.773
24.Brazilië	800.000
25.Myanmar	769.236
26.Argentinië	640.636
27.Malaysië	620.000
28.Nieuw Zeeland	609.031
29.Marocco	592.881
30.Italië	548.242
31.Pakistan	515.497

32.Zuid Afrika	498.884
33.Polen	457.389
34.Nederland	443.097
35.Tanzanië	400.300
36.Ecuador	386.600
37.Ghana	364.959
38.Turkije	364.640
39.Venezuela	352.835
40.Portugal	325.349
41.Senegal	319.693
42.Duitsland	300.164
43.Egypte	298.013
44.Iran	277.444
45.Nigerië	266.562
46.Uganda	254.900
47.Faeroe	246.018
48.Zweden	245.016
49.Ierland	240.703
50.Hong Kong	230.910

### SPANJE

#### Devaluatie Peseta maakt Spaanse vis goedkoper

Na de devaluatie van de Spaanse peseta met acht procent wordt de invoer van Spaanse visserij- en andere produkten goedkoper. Frankrijk zal daar bijvoorbeeld meer last van ondervinden dan wij. De invoer van vis, schaal- en weekdieren, vismeel, -vetten en -oliën uit Spanje vertegenwoordigde vorig jaar in België niet meer dan 90 miljoen frank. Daartegenover staat een uitvoer die volgens de cijfers van het LEI-statistieken niet meer 146 miljoen frank bedraagt.

### DENEMARKEN

#### 'Verplicht de wet te breken'

Deense vissers leverden strijd tegen hetgeen zij noemen 'de waanzin van de EG-visserijpolitiek'. Zo organiseerden

zij in april nog een algemene staking waaraan 3000 vaartuigen deelnamen. Een lid van het aktiekomitee dat de direkte akties coördineerde verklaarde hierover: 'Het is nu al verschillende jaren dat we gekonfronteerd worden met de waanzinnige EG-visserijpolitiek. De quota die Denemarken krijgt worden altijd maar kleiner, en alhoewel de Deense vloot ineengeschrumpeld is, is het inkomen van de vissers gezakt tot op een niveau die niet meer houdbaar is. De politici hebben bijna niets gedaan om de sektor te redden', en hij vervolgt, 'de vloot is nu tot op een derde van haar capaciteit teruggevalen, maar de quota zijn nog vlugger ineengeschrumpeld. De toestand is nu zo erg geworden dat we verplicht zijn om de wetten te breken om eigenaars en bemanningen toe te laten de kost te verdienen.'

Zoals we het vorige maand in deze rubriek reeds meldten keerden de Deense vissers halverwege april terug naar zee nadat ze 18 dagen gestaakt hadden.

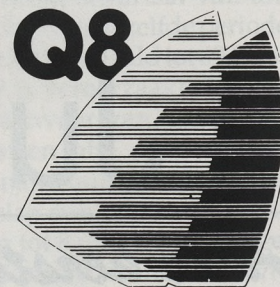
### SCHOTLAND

#### Aanvoerwaarde met vijftien procent gedaald

De Schotse visserijsector blaakt evenmin van gezondheid. De cijfers over de eerste twee maanden van dit jaar vertonen een aanzienlijke daling. Het aanvoergewicht lag veertien procent lager dan vorig jaar en de besomming tuimelde met vijftien procent naar beneden tot een bedrag van 39,5 miljoen pond (circa 2 miljard fr.).

De totale waarde van de aanvoer van Britse vaartuigen in Schotse haven bedroeg in januari en februari 36,4 miljoen pond (1,85 miljard fr.). De aanlandingen van buitenlandse vaartuigen waren goed voor een opbrengst van 3,1 miljoen pond (155 miljoen fr.).

# Kuwait Petroleum (Belgium)



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

IJSLAND

## Tegen Internationale Walvis Kommissie

IJsland beschouwt de *International Whaling Commission (IWC)* niet langer als een bruikbaar forum voor internationale samenwerking voor de bescherming van de walvissen.

Het visserijeiland is de mening toegedaan dat het absolute verbod op walvisvangst aan herziening toe is en dat het daarbij geen lessen te leren heeft van naties die zich slechts recent met de kwestie bezighouden. IJsland wijst er dan ook op dat ze reeds in 1916 voor het eerst een verbod op walvisvangst uitvaardigde, een ban die pas in 1948 weer ingetrokken werd. De walvisvangst werd dan verder beoefend tot 1985, het jaar waarin de *IWC* een verbod uitvaardigde.

Vandaag tonen ettelijke rapporten aan dat *sommige* walvissoorten opnieuw voldoende talrijk zijn zodat de vangst ervan opengesteld kan worden. Het *IWC* is echter een andere mening toegedaan en behoudt het totale verbod.

IJsland, waar 80% van de totale uitvoer uit visserijproducten bestaat, neemt dit

niet en stapt uit de *IWC*. In een persmededeling wijst het ministerie van visserij erop dat wetenschappers de mening toegedaan zijn dat de walvissen in de IJslandse visgronden 4,6 miljoen ton voedsel verorberen, waaronder 1,2 miljoen ton vis. Ter vergelijking plaatst men daar het cijfer van 1 miljoen ton tegenover, dit is de totale jaarlijkse visvangst van IJslanders. De walvis is dus niet alleen een geduchte concurrent voor de visser, maar ook een vernietiger van visstocks. IJsland verdedigt dan ook de stelling dat een selectieve jacht op sommige soorten, onder actieve overheidscontrole en bij voortdurende wetenschappelijke onderzoeken, vandaag de meest aangewezen bescherming voor het zeemilieu vormt. Herinneren we eraan dat Noorwegen, Groenland en de Far Oer het vangstverbod zullen negeren en een aparte kommissie in het leven geroepen hebben. Onlangs nog werd in Noorwegen een enquête gehouden waaruit bleek dat 64% de regeringsbeslissing steunt.

Hier had uw advertentie

kunnen staan

Bel: 059 / 32 55 59

Fax: 059 / 32 17 52

en vraag onze tarieven

IERLAND

### Nederlandse krabbenvisser voor Ierland

In november 92 leverde de *Scheepswerf Visser* uit Den Helder haar tweede krabbspotter af voor een Ierse rederij. Beide vaartuigen zijn ook uitgerust om andere visseijen te bedrijven.

De nieuwe 'Peador Elaine' meet 18,30 meter en kan 12.000 kilo krabben stockeren. Er zullen ongeveer 100 potten gebruikt worden dagelijks over zeven lijnen uitgezet worden. De Cummins hoofdmotor ontwikkelt 427 pk bij 1800 toeren.



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



# van schepen

# van mensen

**W**IND EN ZEE, twee dieven op een kermis, kuisten op de Shetlands heel wat van de rommel op na de spektakulaire ramp met de Braer, tot groot verdriet van de schapen op het groene weidentapijt van de eilanden, en van de de zalmwekers. Een reus fier op zijn 240 lengte veranderde helemaal niets aan de rampzalige toestand, genageld aan de Schotse rotsen, is hij gewoon het treurige slachtoffer van een definitieve afrekening tussen schip en zee. Hij ging ten onder midden een schitterend natuurgebied dat in enkele uren tijd een stinkende modderpoel van de pest geworden is. De zee heeft haar prijs gekregen, zij heeft nooit anders gedaan dan illusies te verdrinken.

Het is vals en onverantwoordelijk te geloven dat de olie plots verdwijnt uit de bezoeldelde omgeving. Al wat leeft wordt onverbiddelijk gedood terwijl de overleving en voortplanting van levende wezens die nooit de eilanden verlaten, wordt bedreigd. Wind en zee breken de olievlekken, dat wel, het is de natuurlijke schoonmaak van de oceaan. Dat mensen niets kunnen doen om de schade te beperken vooraleer het begint te zomeren in de rampgebieden zou een voordeel kunnen zijn, de natuur blijft de beste opruimer,

zoals vastgesteld werd in Zuid-Afrika in 1983 toen 200 000 vaten olie uit de brandende VLCC. *Castillo de Bellver* door niet anders dan de invloed van de natuurkrachten van het vasteland verdwenen, de streek behoudt echter wel de littekens. Al deze barbaarse gebeurtenissen kunnen de mensheid maar weinig schelen want verwonderd door zoveel formidabele dingen die zichzelf op de grote vlakke heeft tot stand gebracht, heeft zij de gave van de maritieme verwondering verloren. Gebluste geesten. Er zullen altijd schepen gebouwd worden, dat kan niet anders, varen is een noodzaak, doch het nare is dat al deze enorme, vooruitstrevende constructies, voorzien van gesofistikeerde uitrustingen, die superschepen zijn, feitelijk zouden moeten bemand zijn met allemaal vooruitstrevende, onfeilbare mensen. Maar wie is nu nog geboeid door de ultieme eenzaamheid van het leven op zee? Enkelen die niet weten van welk hout pijlen te maken, desperado's en lefgozers, zij die de wereld van de verten verkiezen boven het lijden en de wreedheid van een chaotisch bestaan aan de wal. Hun professionele onzekerheden openen de poorten naar de ravijnen van de milieurampen. Piraten zijn burgers die niet tevreden zijn, dat wel, maar er zijn meer mensen die ontvreden zijn

# & van de zee

en toch niet aanmonsteren.

Alle boeken, alle kennis ten spijt leren we niks. Wie heeft nog geen kennis genomen van het Duitse maritieme verlangen om met tankers langs de Waddenkust te varen, liever dan in het vaarwater? Om concurrentieredenen. De Nederlanders waren van mening dat daartegen geen bezwaren bestonden ondanks de roerende bezorgdheid voor hun Waddeneilanden. De Cyprioot *Seabulk* loosde olie in de Westerschelde en de rechter in Middelburg veroordeelde hem tot een schamele 1 500 gulden boete die nederig en dankbaar werd voldaan: de Cyprioot deed een goede zaak, wat zou het hem gekost hebben had hij zijn tanks laten kuisen op de werf?

De technisch-ekonomische rationaliteit is op onverantwoorde wijze buiten haar oevers getreden, zoals Gortz zei.

Lin

## N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Costende — Bruggelaan 12, Bredene*  
*Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28*

# De Botendief

1

WARD LEEK ONTGOOCHELD te zijn, toen bleek dat ik zijn enthousiasme niet kon delen. 'Als je haar gezien hebt kan je pas oordelen' zei hij en loerde nerveus naar Dré.

— 'Ze heeft haar jaren en dat is niet niks', trachtte ik nog in te brengen maar 't was al boter aan de galg, voor Ward was de zaak afgedaan.

Dré haalde diep adem, hij hoestte hevig en liep een beetje paars aan.

— 'Ze ligt pas drie weken te koop in Vlissingen, en de eigenaar is steeds bereid tot een proefvaart, enne, euh... motorist, jij kent toch iets van motoren?'

Verdomme, ik voelde nattigheid, 't zou weer eens op mij uitdraaien als het later de verkeerde kant uitgaat, maar ik zei enkel droogjes 'Bah, ja!'

— 'We hebben om drie uur afspraak bij de sluizen te Vlissingen' zei Ward nerveus en hij poetste zijn brilglazen, 'We zullen ons moeten haasten.'

Voor ik de tijd kreeg tegen te sputteren duwden ze me in de oude Opel en stoven we richting Breskens. Ward die met zijn bokaalglazen bril de voorsterven van een schip niet van de achtersterven kon onderscheiden was met de wagen gewoon een kamikaze. Hij spuwde bloed wanneer een andere weggebruiker volgens hem in de fout ging, en alleen zichzelf vond hij een goeie chauffeur.

— 'Doeme, doeme', kloeg Ward, 'we halen het nooit.'

— 'Jullie zijn allebei gek', mopperde ik, 'en ik ben nog de grootste om met jullie mee te rijden, en dat allemaal voor niks.'

Dré hoestte een lachbui weg en keek kwasi verontwaardigd naar Ward.

— 'Voor niks, hoor je dat, wat een galspuwer.'

2

EEN MIEZERIG KLEIN ventje stond ons ginds ongeduldig op te wachten. De Hollander droeg een blauw verschoten werkpak, zijn onogelijk grote pet hing scheef over één oor en de klep hield de helft van zijn gezicht in de schaduw, hetgeen hem een loens voorkomen gaf. Een vieze peuk plakte aan zijn onderlip en met zijn tong schoof hij het onding van de ene mondhoek naar de andere.

Onsympathiek was hij en hiermee meteen ook de oude visbak die een zoetzwarte walm verspreidde en de hele omgeving verpestte. Het geluid van de motor, doef, doef, doef, doef, werd wel honderd maal weerkaatst door de lage sluisdeuren... maar ik meldde de pet dat ik haar liever zelf had opgestart, *kwestie van makaniek*. Er kwam alleen maar een grijns op zijn smoel en hij schakelde onmiddellijk op een ander onderwerp over.

De boot vertoonde verdacht veel spleten op de waterlijn en de stop rafelde op verscheidene plaatsen uit de naad, de dekplanken kraakten vervaarlijk en bogen diep door toen Dré loodzwaar aan dek sprong.

Ward schudde meerwarig het hoofd en berispte Dré: 'Wie springt er nu aan dek?'

Het stuurhuis bood plaats aan drie man, Dré, die veel te dik was, natuurlijk niet meegerekend. De pet wees met een zwarte vinger door het gapende luik.

— 'Hartstikke droog.' Maar de kwalijke geur die uit het gat opsteeg deed me bijna afzien van mijn geplande inspektietoetocht.

In één oogopslag kon ik vaststellen dat de pet van zijn eerste leugen niet dood was gegaan. In de bilges stond minstens twee voet stinkende smurrie en de motor droop van de

olie.

Hij wuifde alles luchtig weg.

— 'Wat een gelul man, voor zo'n lekkie olie, een beetje gesmost, helemaal niet erreg, en dat blubber in de bilges, net goed voor de plankies, zo krijg je geen rottigheid.'

Ward vond het redelijk, maar ik fronste de wenkbrauwen. Die Hollander wist van wanten, zoveel was duidelijk, en ik besloot hem goed in de gaten te houden zodat hij de kans niet zou krijgen Ward in te pakken. Ik zei dat er een vals geluid hoorbaar was in de keerkoppeling maar die zat er volgens de pet al meer dan vijftien jaar in, een geintje, zo beweerde hij.

De schroefaspakking stak onzichtbaar onder een massa vet een deugdelijke afdichting vond de pet en hij meende het nog ook.

Ik hield mijn onderzoek voor bekeken want de afgrijpselijke stank beneden was niet te harden.

De pet klaarde helemaal op.

— 'Fetastisch schuitje, niet?'

Ward poetste zijn brilglazen, wat hij meer pleegt te doen bij belangrijke beslissingen of wanneer hij diep nadenkt. Hij wachtte enkel op mijn diagnose. De pet keek nu heel gemeen en met de minuut werd hij nijdiger. Tegelijkertijd hield hij een scheel oog op het open luik als verwachtte hij er ieder moment een catastrofe.

— 'Nou, en?' loeide de pet. Ik riskeerde mijn neus maar stelde toch de vraag.

— 'Een proefvaart?'

— 'Ach man, sodemieter op' zei de pet wrevelig maar toch riep hij naar Dré — 'Gooi dat trossie effe los' en dan met kwade oogjes naar mij: 'Grabbel jij maar de

*staart ventje?*

Hij bedoelde het achtereind, maar dat 'ventje' zou op mijn lever blijven liggen.

De pet dook in het gat met een roestige Engelse sleutel en kwam tien seconden later weer boven met een peukje tabak tussen de lippen. De brand was eruit en tot mijn stomme verbazing verdween dat vunzig onding met een snelle beweging van zijn kauwende kaken achter de kiezen.

Bij het achteruitslaan braakte de doorroeste uitlaatpijp gensters en een zure verstikkende walm drong ons in de keel. Zelfs langs kieren en spleten onder de stuurhut verliet de rook de machinekamer. Met de Westerschelde achter ons liepen we een goede vaart, de motor sloeg wel een paar keren over, doch dat was absoluut geen probleem, want de pet dook in het gat met een schroevendraaier en de klus was zo geklaard. Hij had wat aan de brandstofpompen gerommel en wonder boven wonder, we wonnen nog steeds aan snelheid. Dré spuwde nu zowat de longen uit zijn lijf daar de achterlijke wind de roetzwarte dampen liet meedrijven met de boot. Ik deed hem teken dat dit een half pakje sigaretten zou schelen, maar hij lachte alleen maar een beetje schaapachtig. Ward stond te porren aan de winch maar kreeg geen beweging in het gevaarte, 't Hele zootje zat muurvast. Niets kon echter zijn enthousiasme koelen en met zijn duim omhoog schreeuwde hij: *'Een koopje hè, een echt koopje!'* (Wat mij enigszins deed twifelen aan zijn verstandelijke vermogens.)

Schijnbaar was het nu welletjes geweest voor de pet want hij gooide het roer eensklaps met een flinke zwaai om, de boot helde even zwaar over stuurboord maar kwam keurig recht op.

— *'Teveel koplast'* dacht ik luidop en de pet reageerde fel: *'Nou wat een geouweoer, ventje'*. Want hij zag al lang in mij de

kankeraar die de koop kon doen mislukken. Hij vond het nu de hoogste tijd om over zaken te praten. Bij hoog en bij laag hield hij vol dat we nergens een deugdelijker boot op de kop zouden kunnen tikken. *'En dat voor een prikkie!'* En hoe langer hoe meer dacht hij eraan dat het hem wel iets zou doen als het uur van scheiden zou komen van zijn lievelingsscheepje. Hij mocht zich eens bezinnen. Ward vroeg bedenktijd tot de avond, zolang zouden we nog een paar potten pakken in Breskens, hij had daar nog een achterneef die ergens een café openhield.

— *'Ach wat een gezeur man, fier-duizend, kom op, sla toe!'* Ward werd zenuwachtig, poetste zijn brilglazen en keek met ongelukkige blik naar Dré die in het deurgat had post gevat.

De pet vond nog met een beetje ruimte naast de imposante Dré om met een welgemikte straal, een beetje tabakssap naar buiten te spugen. Dré wreef instinktief maar volkomen onnodig zijn mouw proper en hoestte heel diep. Ward nam het stuurwiel over als wou hij daardoor de bevestiging van de degelijkheid van de boot en duwde de handle op volle kracht.

— *'Doeme,'* zei Ward opeens zeker van zijn stuk *'ik koop haar!'* En met een enorme klap sloeg hij zijn hand in de vettige knuist van de pet die triomfantelijk mijn kant op keek.

— *'Miljaar, pas op Ward!'* In de spanning van het ogenblik liepen we ei zo na een zeiljachtje in de grond dat de haven van Breskens uitkwam. Dré hoestte een opstekende lachbui weg en wenste Ward geluk met zijn koop.

De pet draaide een nieuwe sigaret en sloeg de nieuwe eigenaar nog eens breed glimlachend op de schouder.

— *'Laat die broekies maar kankeren, je hebt me hier een verdraaid mooie kist onder je kont man.'*

— *'Doeme, doeme'* lachte Ward een klein beetje groen.

### 3

VELE DAGEN LATER meerden we aan in onze thuishaven, maar vraag me

niet hoe we met die tot op de naad versleten oude bak zijn thuisgeraakt. Aan de kaai wachtten reeds urenlang de plaatselijke oudjes (want roddels doen vlug de ronde) om ons te verwelkomen. Zij schudden bedenkelijk het hoofd toen ze ons scheepje in de gaten kregen; — *'Nee maar, hebben ze zich aan zoiets laten vangen?'*, zo klonk het daar luidop. Dag na dag kwamen ze met dezelfde ijver even over de kaaimuur gluren om te kijken of onze bak nog, niet op de bodem lag. *'Tiens, 't zal voor morgen zijn'*, zo hoorde je hen denken.

Nog geen vijf maanden later lag het scheepje in de achterhaven te pronken als een pauw met nieuwe voorjaarsveren. De pet zou in de *Morgenster* nooit zijn oude bak hebben herkend. We hadden er al die tijd aangebeeld als trekpaarden en Ward beeerde meer dan eens dat zijn spaarpot, voor zijn oude dag bestemd, er helemaal was door was opgeslokt. Nu zou er gevaaren moeten worden, en vooral veel gevangen.

Telkens we het zeegat kozen trok de *Morgenster* een geweldig kielzog als een sluier van wel honderd vadem achter zich aan. De vergulde ster in de top van de grote mast straalde in de zons- ondergang.

't Was op één van die windstille grauwe herfstavonden dat we met de oude Opel de kaai opdraaiden en tevergeefs die vergulde ster zochten. Ward hees zich uit de kaduke zetel en diepte zijn zakdoek boven waarmee hij werktuigelijk zijn brilglazen oppoetste. Dré hoestte zwaar.

— *'Lag ze op de bodem dan zou er nu een volkstoeeloop zijn'*, opperde ik, meer om Ward op zijn gemak te stellen dan uit overtuiging.

— *'De loodsen hebben haar toch niet weggesleept?'* vroeg Dré een beetje nijdig. En net toen Ward keek alsof hij de boot zocht onder het zwarte wateroppervlak, kregen de oudjes ons in het oog.

— *'Hei, we dachten dat jullie het zegat uit waren'* kraakten ze met hun versleten stemmetjes.

— *'Doeme'*, kloeg Ward zenuwachtig, *'dat waren we ook van plan, maar...'* Ze hadden ook niks gezien, de ogen wilden niet meer mee en vanop die bank was de afstand wat groot.

— *'Op naar de loodsen dan maar'*, sakkerde Ward en hij joeg de Opel over de hobbelige kaai als een voerman die zijn oude paard afjakkert

— *'Leo, jij hield uitkijk?'* zo zegde de ene loods tegen de andere. Ja, zei Leo en had onze boot zien uitvaren, dat wel, maar wie er aan het stuurwiel stond dat mocht joost weten. Hij trok heel langzaam en heel hoog zijn brede schouders op.

— *'Een klacht neerleggen bij de zeevaartpolitie'* dat is wat ons te doen stond, zo zegde hij nog. Dat deden we dus niet.

## 4

TOEN WE AL lang de hoop hadden opgegeven ooit nog iets van de *Morgenster* terug te zien liep een bericht binnen uit Vlissingen. De *Morgenster* was gesignaleerd ten zuiden van het lichtschip *Goeree*, dat meldde de zeevaartpolitie. Het scheepje had in moeilijkheden verkeerd en zou geholpen zijn door een treiler uit Stellingdam. De schipper had de hele bedoening aan boord van het scheepje verdacht gevonden maar realiseerde zich pas veel te laat dat het beter ware geweest de autoriteiten hiervan in kennis te stellen. Toen hij het wél deed was het reeds spoorloos, als door de zee verzwolgen.

— *'In Holland'*, vroeg ik zo langs mijn neus weg, *'de pet gaat daar toch voor niets tussen zitten zeker?'* Ik had nooit vertrouwen gehad in de pet en ik wou dit hier extra onderstrepen. Ward wilde persé naar zijn achterneef toe in Breskens om van daaruit een offensief op touw te zetten, Dré was dadelijk akkoord maar ik zweerde bij God en al zijn heiligen dat ik niet zou meegaan.

— *'Zonder mij beste vrienden'*, 't stond Ward duidelijk tegen, maar ik hield voet bij stuk deze keer, *'Ben je mal Ward, je keert toch niet elk Hollands gat ondersteboven voor die vervloekte schuit van jou, die komt nooit meer boven water!'* Onze zenuwen waren door die hele scheepshistorie in de knoop geraakt en de kameraadschappelijke sfeer van vroeger was zoek, ik wilde er het liefste niets meer mee te maken hebben. Zelfs Dré verloor zijn goede luim, maar niet zijn vaarzucht. Nog diezelfde avond vertrokken de twee langs de kustbaan richting Breskens; Ward met enkel Dré als bondgenoot, op de achterbank hadden ze een krat bier gestouwd en twee zakken verse broodjes. Dré lag lui en wijdbeens in de diepe versleten zetel en geeuwde af en toe slaapdronken. Maar buiten Heist was hij ongewoon vlug rechtgeveerd als gestoken door een insect.

— *'Daar'*, wees hij naar de zee, *'seinen'*.

— *'Welke seinen, welke kleur?'*

— *'Verdomme, daar'*, kreet Dré, *'rode vuurpijlen!'* Ward had het nu ook gezien.

— *'Doeme, ze zijn daar aan het spelen zeker?'* Zijn belangstelling was gewekt, toch vond hij het nog geen reden om tijd te verspillen en zijn voet ging nog zwaarder doorwegen, de Opel bulde als een os die naar de slachtbank gaat.

— *'En toch is daar iets niet pluis aan die bank'* vond Dré die zijn blik niet meer kon afhouden van de plek waar hij de lichtpijlen had ontdekt, maar alles bleef in een diepe duisternis gehuld en meer zouden ze niet te weten komen over het voorval. Wat zij echter ook niet wisten was dat de weg van Heist naar Duinbergen opgebroken lag en dat de noodverlichting van de wegversperring het had laten afweten. Toen is het gebeurd. Nadat de oude Opel de versperring doorboord had was hij over een stapel straatkeien gevlamd, hij dook daarna in de diepte van de bedding waar hij in zijn vaart gestopt werd door een buldozer die daar met zijn logge massa breed, groot en lomp stond te zijn.

Men had de klap kunnen horen tot

bij de eerste huisjes van Duinbergen.

In het hospitaal konden Ward noch Dré zich iets van het voorval herinneren.

— *'Doeme'*, kloeg Ward die het zonde vond van zijn oude trouwe Opel. Ook zijn bril miste hij enorm, al was het maar om hem op tijd en stond op te poetsen. Dré hoestte min of meer gelaten en vond het spijtig van de broodjes en het bier.

## 5

DRIE WEKEN LATER kwam de brief. DRINGEND, stond erop. Of de heer Edward Beuckels zich bij het waterschoutsambt wilde aanmelden in verband met enkele grove nalatigheden. Inzake een gezonken schip, of het tot zinken brengen daarvan, zijnde het schip met de naam *'De Morgenster'* of de *'Neeltje Jacoba'*... De naam was eigenlijk onbelangrijk. Wat telde voor de ambtenarij was dat de schuit aan de grond zat ten Westen van *De Paardenmarkt* op 51° 21' 20" N en 3° 15' O. en dat Eduard Beuckels als eigenaar kon aangeduid worden. Hierbij aanhalend, art. 22 voor het politie- en scheepvaartreglement, ongeveer tien paragrafen. De aanmaning zonder verwijl over te gaan tot het lichten van het wrak en het achter te laten op een door hetzelfde ambt aangeduide plaats teneinde een nader onderzoek mogelijk te maken... Ward was een beroerte nabij, vervloekte de hele ambtenarij en, poetste nerveus de glazen van zijn nagelnieuwe bril. Dré liep een beetje paars aan en stikte bijna in een hoestbui, hijgend kon hij in een korte pauze de woorden uitbrengen

— *'Ward, die vuurpijlen!'*

En toen is Ward krijtwit geworden, de vloed scheldwoorden stakte in zijn keel, maar hij vermande zich en de woorden ontsnapten bijna fluisterend aan zijn lippen: *'Doeme toch'*. Dré glimlachte enkel schaapachtig.

Chris Adams

# Zondag op Zee

*Ik vraag mij af  
hoelang het nog duren zal  
dat ik als een bal  
heen en weer wordt geslingerd.*

H. Marsman  
Verzamelde Gedichten

**I**K HEB ALTIJD een geweldige belangstelling over gehad voor de karaktertrekken van elken dag. Maar nu deze zondag niet de minste dominicale sporen vertoont, moet ik wel de illusie met het mierelend kielwater in de richting van het groen-vlokkig zuiden tot grijze ijte laten vervloeien: het zijn de dagen die ons uit de ogen lezen hoe zij moeten gekleed gaan.

Zondag? lach niet. De lavabospiegel, die zich gereed maakte om zich met enkele spetten scheerschuim te moucheren, werpt een struikroversgezicht uit de eerste jaren van de 18e eeuw terug; Vandaag wordt niet geschoren.

Romeo steekt zijn kop binnen, hoedje scheef, gezicht en handen druipend van olie en zweet, en zegt: — *Binnen twee minuten zult ge genezen zijn want we gaan stoppen, de pomp is weer verstopt.*

Mijn parate kennis staat reeds te wachten, ik zie een doodgelopen schip en resumeer: *'we zijn een speelbal van de golven.'* Zoiets moet meegemaakt worden van op de 'hoge brug', zoals Richard Minne zou dichten.

Daar wacht me een allesbehalve zondags tafereel. Van onder de bak worden balken op het voordek gesmeten, precies alsof de voor in aantocht is, wat Frans dan ook terdege resumeert:

— *Ze zijn het circus aan het optimeren.*

Reeds zitten enkele balken in hun gleuven, echte parken worden aangelegd voor het sorteren van de vis. — *Specie bij specie, knikt Pinokkio aan 't wiel, duivels bij koolbranders.* Pinokkio draagt een IJslandse muts van dikke breisteken en zijn kleine ogen schijnen reeds ondeugend het bedrag van de vangst te schatten. Dit herinnert me er aan dat de 0.318 eigenlijk geen plezierboot is, iets,

waaraan ze me, eerlijkheid duurt langst, ook in bekentenissen, nog niet dikwijls deed denken.

— *Gaat ge nu werkelijk geen één poot uitsteken?*

— *Ple-ple-ple*, antwoordt de motor, zwijgt dan en de meest wondere stilte beurt boot en zee, lucht en bemanning op een veld van hoge wijding.

Frans vermoedt niet dat Romeo me verwittigd heeft en als hij niet kan triomferen van de naïeve verbazing van zijn goedkoopsten matroos, ziet hij me aan, wit van ogen in wit van ogen.

— *'t is gedaan met ons.*

— *Waarom werken de mannen dan voort?*

— *Het is een vlot dat ze maken.*

Hij weegt driemaal zoveel als ik.

— *Ge weet dat ze de diksten eerst opeten?*

*Elk jaar zal uw vrouw mij bloemen moeten brengen? Ja, ja..ik zal immers uw graf zijn.*

Alle twee zwijgen we. Is het omwille van de stilte, omwille van het woord 'vrouw'? Hier liggen we nu, met heel, heel ver een draadje aan stuurboord vooruit, een eiland van de Faroër-groep. Drie dagen en vier nachten hebben we gemalen en dezen namiddag moeten we den eersten sneeuwtop van IJsland zien.

— *Kijk, onze hovenier is daar.*

Er zijn woorden, zeer duidelijke en honderdmaal geziene woorden, geladen met precies beeld en begrip, woorden die we leerden uit onze eerste leesboekjes, met een prentje er onder, zodat we ze nooit meer kunnen vergeten, en waarvan we de vertelling kennen, ook met vasten doch genuanceerden glans belegd, want gegroeid uit vreemden klank en exotischer klimaat, woorden, kortom, zonder dewelke we niet meer kunnen leven en dromen; en plots spat dat woord uiteen en wij zijn blind en doof geworden. Aldus *'hovenier'*, uitgesproken drie seconden geleden.

— *Waar, wie? Wat?*

Inderdaad. Uit luik II is de hulpmotorist, de smeerder, te voorschijn gekomen met een viskorf over zijn schouder en in dezen korf liggen aardappelen, drie verflenste kropjes salade, vier vergrijsde bloemkolen en een tros ajuin.

Als de smeerder twee stappen heeft gedaan, vliegt er nog iets uit het ruim,

dat neersmakt op de dekplanken. Het ziet er vlees uit, de verrijzenis des vlezes. Maar Frans wordt kwaad, er volgt een preek; het wordt wel zondag.

— Of ze niet beschaamd zijn met etelijke waar zo te spelen; dat zij, die thuis nooit geen ogen op de soep zien, de grootste verspillers zijn op een ander; dat ze de punt van zijn laars hier en het platte van zijn hand daar zullen krijgen. Het wordt een goede toespraak, met onverwachte en boeiende stijlfiguren, met argumenten ad hominem en een stem, die op dezelfde hoogte als door het waardevolle voorwerp wordt vereist, accenten heeft, welke meer inslaan dan al de tremolo's van de assisenhoven. Ik heb zelfs de indruk, dat het schip met opzet daarvoor werd stilgelegd; en, na Frans' laatste heffingen, gewijd aan de evocatie van de soepkokende moeder en vrouwen aan de wal, voortreffelijk geregisseerd, opnieuw aan het ronken slaat.

Helaas, waarom moet ik de zonden van dezen dag uitboeten?

Nauwelijks heeft de log, dien ik even moest controleren, zijn wielte laten snorren of de schepping neemt opeens weer surrealistische vormen aan en de afstammeling van de fiere Sicambers buigt het hoofd, sluit de ogen en beluistert met open mond *'das Lied das aus der Kehle dringt'*, om nu eens niet altijd het woord maag te gebruiken.

Ziet gij hem strompelen naar zijn kooi, in zijn bak kruipen, den kop zo ver mogelijk achteruit om de prikken van zijn baardkegels in zijn eigen keel niet te voelen?

Zondag en *'Pêcheur d'Islande'*. Nobele droefgeestigheid. Ik ben nog nooit in Bretagne geweest, maar stel me des te gemakkelijker de kleine kerkjes voor, de pardons, het tampen van de mis, oude en jonge vrouwen, wier mantel en kap bewegen op het aaien van een filmwind. Close up: het gelaat van een meisje, dat uitkijkt naar zee. Ik zou willen haar hoofd wat meer naar het oosten draaien, waar wij varen, maar ik durf mijn handen niet bewegen. Afscheid van de wereld in één minuut.

— *We zullen niet eerder gezond zijn dan dat we den eersten keer vis hebben gegeten...*

— *Mer...ci, Ro...me...o...*

Karel Jonckheere  
Vervolgt



### Opgeveste chloortank tot ontploffing gebracht

Voor de Nederlandse kust, 30 km buiten IJmuiden, liggen een aantal met samengeperst giftig chloorgas gevulde tanks, afkomstig van de Iraanse cargo *Sinbad*. Tijdens een storm veertien jaar geleden verloor het vrachtschip 51 chloortanks van twee bij één meter. De voorbije jaren is het grootste gedeelte van de tanks teruggevonden. De Kustwacht van IJmuiden schat dat er nog een vijftal stuks op de zeebodem liggen. Na al die jaren zijn die containers ernstig aangetast, waardoor de kans op spontane explosie groot is. Dat gevaar zou vooral dreigen wanneer vissers een tank ophalen, zodat de tegendruk van het zeewater plots wegvalt. Onlangs kreeg een Nederlands vissersvaartuig nog een tank met een gewicht van 1.500 kg in de netten. De gevaarlijke vangst werd onmiddellijk gedumpt en de Kustwacht gewaarschuwd. Duikers van Rijkswaterstaat brachten de chloortank nadien tot ontploffing. Het giftig gas dat hierbij vrij kwam vormde een wolk boven de Noordzee van 3,5 km lang. Uit voorzorg legde de Kustwacht vaarverbod op in een gebied van zestien kilometer ten westen van de explosie (bij oostelijke wind). Ongeveer een uur na de ontploffing was de gaswolk dermate verdund dat er geen gevaar meer bestond voor de scheepvaart.

### Nederland ruilt tong voor Duitse kabeljauw

Nederland sloot een ruilakkoord af met Duitsland waarbij 150 ton tong wordt afgestaan in ruil voor 960 ton kabeljauw. De ruil komt vooral de boomkorvissers ten goede omdat dit vlootsegment reeds zestig procent van het toegestane kabeljauwkwotum heeft opgevest. De Nederlandse boomkorvaartuigen beschikken over een maandkwotum voor kabeljauw in het kader van de bijvangstregeling.

### Superkotter HD 29

Op zaterdag 15 mei heeft scheepsbouwer Aart Maaskant de HD 29 'Morgenster' aan de rederij Jac. Bakker & Zonen bv overgedragen. Deze 44-meter nieuwe boomkorteiler is 9 meter breed en heeft een holte van 5,10 meter. De hoofdmotor is goed voor 1 195 pk bij 645 toeren. In de machinekamer staan verder nog twee hulpmotoren van 523 pk bij 1 500 omwentelingen/minuut.

### Cor Vrolijk bestelt nieuw fabrieksschip

De Nederlandse reder Cor vrolijk heeft op de YVC-werf in Rotterdam een nieuw vaartuig van 120 meter besteld. Het reuzeschip dat per dag

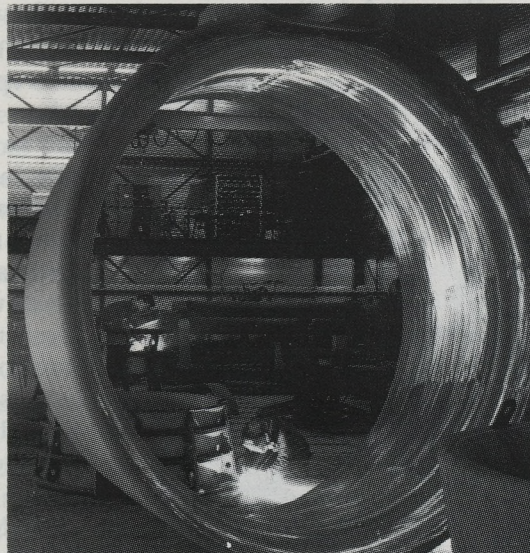
zo'n 250 ton vis zal kunnen invriezen moet tegen juni van volgend jaar geleverd worden. De hoofdmotor wordt een krachtbron van niet minder dan 10 000 pk.

### Oud-burgemeester Boekhoute twijfelt aan de Vlaamse Scheldevisers

Oud burgemeester *Stockman* van Boekhoute is van mening dat de protesterende Vlaamse vissers in Bresskens de goede naam van zijn gemeente in diskrediet brengen. Volgens de oud-burgemeester moeten alleen de echte Boekhoutse schepen verdedigd worden en zijn de overige Vlaamse Scheldevisers van een dubieuze soort die de wetgeving omzeilen en heel goed weten dat ze zaken doen die niet te verdedigen zijn.



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



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

**VAN VOORDEN REPARATIE BV**  
SCHEEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL –  
WERKENDAM – ALBLASSERDAM – BOLNES – IJMUIDEN – LEMMER –  
DELFIJL – RUPELMONDE (BELGIE) – GUSTAVSBURG (DUITSLAND)  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

**PROMAC BV**  
HYDRAULISCHE STUURMACHINES – ROEREN – WATERJETS –  
VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN – BOEGSCHROEVEN –  
KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJNSINSTALLATIES –  
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

In onze bekende serie 'Rare Kwasten':

## Eerst was er de Vlaming Peter Minuit en daarna kwam Pieter Stuyvesant

**M**ET HAD WEINIG gescheeld of de voertaal in Amerika was Nederlands geweest. Aan Pieter Stuyvesant heeft het niet gelegen. Hij haalde de zweep over de wanordelijke kolonie. Maar lastige kolonisten, op geld beluste handelaren, opstandige Indianen en het onbegrip van zijn bazen in Holland, maakten van hem een verbitterd man.

ER WAS GEEN twijfel aan wie de baas werd in Amerika. Met zijn glimmende zilveren been (zie kader) en zijn piekfijn verzorgde kleding was Stuyvesant een indrukwekkende verschijning. In zijn toe-



In opdracht van de Westindische Compagnie kocht de Vlaming Peter Minuit het vruchtbare eiland Manhattan van de indianen voor goederen ter waarde van zestig gulden.

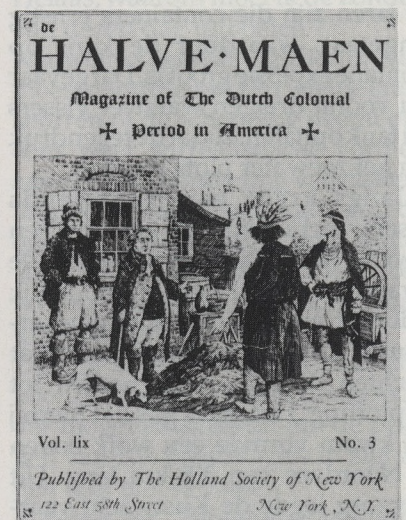
spraak beloofde hij voor de nieuwe kolonie te zorgen 'als een vader voor zijn kinderen'. Pieter was evenwel gekomen om orde op zaken te stellen.

Nieuw Amsterdam, het tegenwoordige New York, lag strategisch op een eiland. Schepen konden er goed komen en het was goed te verdedigen tegen aanvallen van

buitenaf. Handel en landbouw werden op grote schaal bedreven. Maar waarom ging het dan niet goed? Waarom vergreep men zich aan de drank? De kolonie was 'een boom die aan wildgroei heeft blootgestaan', zeiden de *Heren XIX*, bewindhebbers van de Westindische Compagnie. En ze moest met grote zorg behandeld worden. Immers, de Compagnie wilde Nieuw Nederland, het gebied rond Nieuw Amsterdam, maken tot een machtig en welvarend land. De nieuwe gouverneur, Pieter Stuyvesant, zou de lastige bevolking wel eens leren wat gezag en orde was. Heyndrick Hoitsen (Henry Hudson) was de eerste Hollander geweest in dit nieuwe land. In 1609 meerde zijn schip *De Halve Maen* (!) aan bij een eiland genaamd Manhattan, naar het Indiaanse woord voor 'heuvel-eiland'. In 1626 werd de Vlaming Peter

Minuiterop uitgestuurd om Manhattan te kopen. De Indianen waren vriendelijke handelspartners, die geen besef hadden van de waarde van zilver en goud. Voor kralen en andere snuisterijen ter waarde van zestig gulden verkochten ze het eiland aan Minuit, die zich vanaf dat moment de eerste gouverneur van Nieuw Nederland mocht noemen. De onkundige leiding van Minuits opvolger Wouter van Twiller noopte de Compagnie naar een andere bestuurder uit te zien. De nieuwbakken gouverneur Willem Kieft maakte het zo mogelijk nog bonter dan zijn voorganger. Zijn adviseur, Cornelis van Tienhoven, was een aanhanger van de leus 'een goede Indiaan is een dode Indiaan' en jette de gouverneur op. Hij moest de

Indianen maar hoge belastingen opleggen. De daaropvolgende opstand van de Indianen sloeg Kieft bloedig neer. 'Voor onze eigen veiligheid,' zei hij. Dit ging zelfs de Westindische Compagnie, die machtsvertoon gewoonlijk niet schuwde, te ver. Kon iemand de kolonie nu nog uit het slop halen? De door Kieft uitgelokte oorlog met de Indianen had zoveel geld gekost, dat een volgende gouverneur geen fouten meer mocht maken. In de zomer van 1645 staken de *Heeren XIX* de koppen bij elkaar. Een jongeman met een zilver beslagen houten been



De eerste Hollander die Manhattan (Indiaans voor heuvel-eiland) aandeed was Heyndrick Hoitsen (Henry Hudson) op het vaartuig 'De Halve Maen', vandaag is dit nog steeds de naam van een New Yorks tijdschrift.

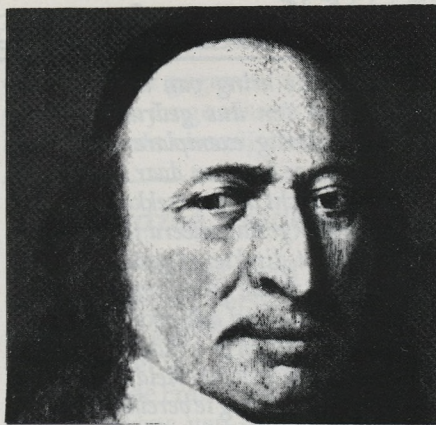
woonde de vergadering bij. Hij rook het avontuur en stelde zichzelf kandidaat voor het gouverneurschap van Nieuw Nederland. Stuyvesant moest dan maar voor de wederopbouw van Nieuw Nederland zorgen.

In Nieuw Nederland stuitte Pieter op een groot aantal problemen. Kiefts oorlog tegen de Indianen had veel geld gekost en de

Compagnie was bijna bankroet. Smokkelarij en de handel in sterke drank en wapens hadden de kolonie in hun greep. De gouverneur stroopte de mouwen op en vaardigde een aantal wetten uit. Het smokkelen van dierenvachten werd verboden. Mochten vreemdelingen zich in de territoriale wateren vertonen, dan konden zij rekenen op een zware boete. Maar ook alcoholische geneugten moesten het ontgelden. Stuyvesant besloot accijzen te heffen op bier, wijn en likeur. Drastische beslissingen. Dat

**Pieter Stuyvesant was een bijzonder ijverige jongeman. Zijn voorbeeldig gedrag viel de bazen van de Westindische Compagnie op en ze haalden bij het ondernemend jongmens het onderste uit de kan.**

**Als Stuyvesant in 1643 de opdracht krijgt het eilandje St. Maarten op de Spanjaarden te heroveren, komt het tot een zeegevecht. Pieter zal die slag nooit vergeten. Terwijl de kanonnen bulderen, staat hij op de verkeerde plek en wordt door een kogel getroffen. Zijn rechterbeen wordt verbrijzeld en moet geamputeerd worden. In Holland laat Stuyvesant zich een houten been aanmeten dat met zilveren plaatwerk beslagen de nodige indruk maakt op vriend en vijand.**



**Pieter Stuyvesant regeerde de kolonie met harde hand, maar het mocht niet baten. De Engelsen landden op 4 september 1664 in Nieuw Amsterdam en enkele dagen later moest Stuyvesant de dokumenten van de overgave tekenen.**

vonden ook de vrije kolonisten uit Holland, die zich hun bijverdiensten zagen ontnomen.

Maar er was meer. De Indianen bleven zich hardnekkig verzetten tegen de 'Swannekens', de mensen van de zoute zee, die hun land afpakten. Met welk recht? Blind van woede en in een staat van dronkenschap deden de Indianen een verrassingsaanval op de nederzetting Esopus (het huidige Kingston) dat landinwaarts lag aan de rivier de Hudson. Stuyvesant ging praten met de stamhoofden. Zij gaven toe dat ze hun krijgers niet meer in de hand konden houden sinds die kennis hadden gemaakt met het 'sterke water' van de Swannekens'. De gouverneur stampte woedend met zijn houten poot en dreigde wraak te nemen op de hele stam als ze niet onmiddellijk zouden stoppen met hun akties. De Indianen bleven de kolonisten echter lastig vallen, tot ze, het vechten moe, in de zomer van 1660 vrede sloten. De kwestie met de Indianen speelde op een moment dat Stuyvesant begon in te zien dat zijn hardhandige stijl van regeren weinig resultaat had. In 1659 schreef hij een brief aan de Westindische Compagnie dat hij ziek en moe was.

Maar veel rust werd hem niet gegund. De Engelse kolonisten, die zich voornamelijk in de Staat Virginia ophielden, namen een dreigende houding aan. Aan de gebiedsgrenzen waren er herhaaldelijk botsingen tussen Engelsen en Hollanders. De Engelsen kwamen in 1651 met een

wet op de proppen die bepaalde dat het buitenlanders verboden was handel te drijven met de Engelse koloniën en vis te vangen in door de Engelsen beheerste wateren. Deze poging om de Hollanders te isoleren en de Engelse macht uit te breiden zou uiteindelijk lukken. Stuyvesant vermoedde dat een aanval van de Engelsen heel goed mogelijk was. Hij wilde in het noorden van Nieuw Amsterdam een verdedigingswerk bouwen. Maar het stadsbestuur vond dat te duur. Bovendien zagen de de stadsbestuurders, de Engelsen als bevrijders van het juk van de Compagnie. Stuyvesant besloot toen op eigen kosten een greppel te graven en een wal op te richten, versterkt met hout en kanonnen. Het jaar 1664 was een rampjaar voor Nieuw Nederland en zeker voor Pieter Stuyvesant. Engelse schepen verschenen voor de kust van Manhattan. Omdat de Hollanders niet genoeg kruit en manschappen hadden, werd besloten niet te vechten. Maar Pieter Stuyvesant gaf zich zomaar niet over! Er moesten zelfs smeekschriften vanwege de burgers aan te pas komen om Stuyvesant ervan te weerhouden de strijd — tegen beter weten in — aan te gaan. Op 8 september 1664 ondertekende hij tenslotte met de grootste tegenzin de dokumenten van overgave.

Teleurgesteld trok Stuyvesant zich terug uit de politiek. Met zijn gezin sleet hij zijn laatste jaren op de Bouwerij, waar hij in 1672 stierf. Het Hollandse tijdperk in Amerika was hiermee definitief afgelopen. Onder Engelse vlag veranderde er veel. Niet alleen zou de naam van de hertog van York voor altijd aan de hoofdstad verbonden zijn, maar ook andere Hollandse namen werden verengelst. Midwout veranderde in Flatbusch, Breukelen werd Brooklyn, Haarlem werd Harlem. De Walstraat heette voortaan Wallstreet en de beroemde straat Broadway stond vroeger bekend als de Heerenweg. En daar waar ooit de Bouwerij heeft gestaan loopt nu The Bowery, een straat als iedere andere in de mierenhoop die New York heet.

# De Laatste Vuurtorenwachter



**N GODSNAAM!** Wat interesseert ons dat maandelijkse gelul over het reilen en zeilen van de redactie van uw courant?! U zoude het beter eens over de visserij zelve hebben, zo schrijft ons een verbolgen reder die reacties vrezend vanwege de agenten van de Openbare Dienst voor de Zeevisserij (en zodoende een reders-traditie in ere houdend) onbekend wenst te blijven (naam en adres op de redactie bekend). En inderdaad, wanneer ik de hand in eigen boezem steek (hetgeen op mijn hoge leeftijd vlotter gaat dan mijn hand in de boezem van iemand anders te steken, ooit was het wel anders!) dan zie ik mij genoodzaakt toe te geven dat deze rubriek te lang geleden heeft onder een verregaande vorm van navelstaarderij.

Vanaf nu wordt het anders! Lets go! In Nieuwpoort werd onlangs in het grootste geheim een nieuwe redersorganisatie opgericht. De vereniging luistert naar de naam Nieuwe Nieuwpoortse Naarstige Neringdoende Reders (NNNNR) en is een splinter van de Centrale der Reders die ondanks de afsplitsing van de Zeebrugse Vlugge & Vrije Reders (VVR) nog steeds, zij het nipt (met drieëndertig leden en een bestuur van twintig man en twee vrouwen) de grootste vertegenwoordiger van de reders ter zeevisserij was. Ik zeg wel degelijk 'wàs' want door de aktie van de NNNNR is dit dus niet meer het geval, het is nu totaal onduidelijk geworden wie de grootste is, het zoude wel eens de VVR met vierentwintig leden kunnen zijn!

Op de Centrale der Reders is men dus welhaast onmiddellijk tegen de NNNNR in aktie geschoten. In het informatieblad van deze, laat ons zeggen, moederorganisatie, dat voor de gelegenheid

ook buiten de kring van de leden verspreid werd (en dus gedrukt werd op meer dan dertig exemplaren), deelt de redakteur mee dat men daar bezig is een nieuwste kracht aan te trekken die naast de directeur (gestationeerd te Oostende) en de adjunct-directeur (gestationeerd in Zeebrugge) zoude funktioneren. Deze nieuwe zou de titel adjunct-adjunkt-direkteur meekrijgen en zoude bijvoorbeeld te Nieuwpoort tewerkgesteld worden, ook zoude hij elke zondag te bereiken zijn voor dringende gevallen.

Om de vierennegentig resterende Vlaamse reders weer bijeen te krijgen in één machtig blok verzoekt de Centrale der Reders de talrijke redersverenigingen alvast gelijke statuten aan te nemen en wel in devolgende zin (die een compromis is waarachter elkeen zich kan scharen): elk schip krijgt in de algemene vergadering één stem, daarbij komt één stem per gewest met dien verstande dat reders van het gewest Zeebrugge twee stemmen krijgen omdat ze het dichtst bij Holland liggen, dat alles wordt vermeerderd met één stem per pk en pas dan afgetrokken van de brutoton van elk schip, gesteld dat het registratienummer voorafgegaan wordt door de letters O. of N. Per boomkor wordt daar nog eens één stem bijgeteld en plankenvissers dienen het aantal borden op hun schip, gedeeld door twee, in mindering van hun stemmen aantal te brengen. Gatvissers hebben geen bijkomende stem, evenmin als catamarans en andere exotische vissersboten, zodoende wordt vreemde inmenging tegengegaan. Wie verder kan bewijzen dat zijn overgrootvader reder was krijgt evenwel drie stemmen extra om het familale karakter van de Vlaamse visserij te benadrukken. Indien die overgrootvader ook nog te Heist woonde wordt daar nog eens één stem aan toegevoegd (Uiteraard geldt dit zowel voor overgrootvader langs moeders- als langs vaderszijde). Reders die verder geen familiale banden met de visserij hebben kunnen voor 31 december 1993 een

vissersdochter huwen en zich zodoende regulariseren. Indien dat huwelijk zich voltrekt onder het populaire stelsel van scheiding van goederen en aanwinsten dan gaan deze drie extra stemmen natuurlijk naar de echtgenote die ze bij een gebeurlijke scheiding kan meenemen naar de volgende reder, als het maar geen gatvisser is. Reders zonder familiale banden in de visserij en reeds verkeerdelijk gehuwd zijnde met de dochter van bijvoorbeeld een spoorwegarbeider of een caféuitbater wendden zich tot senator Desutter (CVP) die via Opus Dei bij de paus zal tussenkomen om dit huwelijk te verbreken. Maar pas op! Wie in Nederland veilt wordt één stem afgetrokken en dat herhaalt zich op exponentiële wijze telkens deze handelswijze zich opnieuw voordoet. Wie zodoende geen stemmen meer overheeft krijgt een driedubbele slopingspremie. Om de samenwerking tussen de Centrale der Reders, de VVR en de NNNNR vlot te laten verlopen wordt geadviseerd dat elk van deze verenigingen een vaste kracht begint aan te trekken die telkens de titel adjunct-adjunkt-adjunkt-direkteur zoude krijgen. Deze adjunct-adjunkt-adjunkt-direkteurs zouden nergens vast gestationeerd zijn, maar zich per mobilhome van de ene naar de andere vismijn begeven om er de kwota te verdelen aan de plaatselijke reders (gesteld natuurlijk dat deze geen Hollands accent hebben, in dat geval worden de kwota per Amerikaans opbod verloot).

Verder hoopt men in de NNNNR, de Centrale der Reders en de VVR dat de Boekhoutse reders nu maar niet tot een nieuwe afscheuring overgaan.

(NvdR: dit is een column en geen nieuwsbericht. Dit stuk behoort tot het rijk van de verbeelding en alle gelijkenissen met bestaande personen en instellingen is louter toevallig, zij zijn ontsproten aan de ziekelijke verbeelding van De Laatste Vuurtorenwachter.)

## investeringskredieten: onze specialiteit

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

**DE G-BANK. UW VUURTOREN.**



**Generale Bank**

## Oostendse jeugdhuis De Bolle: 30 jaar

Onlangs werd het jaarverslag van het Oostendse opvangtehuis voor jongeren 'De Bolle' aan de algemene vergadering voorgesteld. Daaruit bleek dat op 1 januari van vorig jaar 12 jongeren in het tehuis in de Twee-bruggenstraat te Oostende verbleven. Een derde daarvan had de leeftijd van 18 jaar bereikt. De helft van het aantal jongeren was op dat moment jonger dan 17 jaar. Omwille van allereerste hande regeringsmaatregelen bedroeg het aantal jongeren in het tehuis op het einde van het jaar nog 9. Eén en ander is het gevolg van de huidige beleidsopties van de jongste regeringen om de hulpverlening zo gezinsmogelijk te organiseren, zodat de instituten hun mogelijkheden zien inkrimpen. Herinneren we eraan dat 'De Bolle' in 1965 nog goed was voor 18 jongeren.

1993 is overigens een belangrijk jaar voor De Bolle omdat het tehuis dan 30 jaar bestaat. Vermelden we tenslotte nog dat De Bolle nauwe contacten met de visserij onderhoudt en

dat voorkeur gegeven wordt aan de opvang van jonge vissers en/of leerlingen aan de visserijscholen.

## Noordzee, vredeszee

Op zondag 16 mei werd in de Oostendse haven een perskonferentie georganiseerd aan boord van de 'Soizic' een 9,5 meter lang zeiljacht. Het jacht vaart voor de Franse vredesbeweging enkele havens van de Noordzee en het Kanaal af, dat gebeurt onder het motto: Noordzee, vredeszee.

De initiatiefnemers hopen zodoende een protest te laten horen tegen het feit dat 80% van de nucleaire wapens op schepen te vinden is, ook vinden de vredesactivisten het maar niets dat een aantal westerse landen — via de zee — wapens verkopen aan de strijdende partijen in ex-Joegoslavië.

## Golf van Biscaje gesloten voor tong

Het Ices-gebied VIIIa,b, de Golf van Biscaje, is bij ministerieel besluit vanaf 26 mei gesloten voor de tongvisserij

tot het einde van het jaar en dat wegens uitputting van het Belgische kwotum. De sluiting komt meer dan een maand vroeger dan vorig jaar, toen de Golf pas op 4 juli dicht ging. Het Belgisch tongkwotum in de Golf bedraagt 70 ton, verhoogd met 293 ton in ruil voor 3.984 ton haring die aan Nederland werd afgestaan.

## TELEX - TELEX - TELEX -

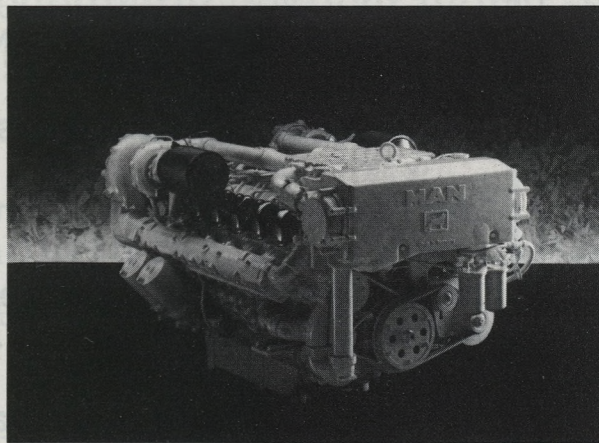
□ De oplevering van de nieuwe Z.54 *De Bounty* (38 m.) zal ten vroegste in het najaar gebeuren. □ De voorbije weken werde bij BSM in Beskens werden kleine werkzaamheden uitgevoerd aan de Z.80 *Silverpit* en N.22 *Zeester*. □ De Z.48 *Wodan* werd bij *Padmos* in Stellendam drooggezet voor een onderhoudsbeurt. Op dezelfde werf onderging Z.93 *Aalscholver* een herstelling aan de motor. □ De Z.85 *Morgenster*, BOU.319 *Zeldenrust* en de Z.548 *Flamingo* verkochten begin mei in IJmuiden. □ Ook in Lauwersoog kwam Belgische vaartuigen naar de veiling. □ In Urkk kwam een 'Belgisch' vaartuig met 7.000 kg tong aan de afslag. □

# VALCKE INDUSTRIES

N.V.



Dieselmotoren voor marine & industrie



- Agent van Mercedes-Benz, **mtu**, **vw**, 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

## 762 vissers aangemonsterd op 169 vaartuigen

Eind vorig jaar waren er 1.300 Belgische vissers ingeschreven, waarvan 762 aangemonsterd en 538 beschikbaar als bemanning voor 169 bemande vaartuigen. Toch ondervinden de Belgische reders grote problemen om een geschikte bemanning samen te stellen. Vandaar dat steeds meer rederijen beroep doen op buitenlandse — vooral Nederlandse — vissers.

Tien jaar geleden (eind 1982) waren er nog 187 bemande vaartuigen waarop 865 gemonsterde bemanningsleden werkten.

Uit volgend overzicht blijkt dat in minder dan twintig jaar tijd het aantal aangemonsterde opvarenden met bijna een derde is verminderd.

Toestand	31.12.92	31.12.82	31.12.74
Bemandede vaartuigen	169	187	245
Aangemonsterd	762	865	1.096

### Steeds minder scheepsleerjongens

De rekrutering van scheepsjongens (15-18 jaar) verloopt aartsmoelijk. Om aan de wettelijke voorschriften te voldoen zou de zeevisserijvloot 152 scheepsleerjongens moeten aanmonsteren. In werkelijkheid waren dat er vorig jaar maar 55, waarvan 8 aan boord van vaartuigen die niet onder de toepassing van de wet vallen. Het tekort aan scheepsjongens bedroeg eind vorig jaar 97.

Tien jaar geleden waren er nog 111 scheepsjongens aan boord, waarvan 16 op vaartuigen die niet aan die verplichting onderworpen waren. In werkelijkheid waren er toen 163 nodig.

### Oostende: bericht aan alle Vismijngebruikers.

De inspektiedienst van het *Instituut voor Veterinaire Keuring* vestigt de aandacht van alle vismijngebruikers op de EG-richtlijn 91/493 betreffende de visserijproducten. Hoofdstuk II, § 3, punt e van deze richtlijn bepaalt dat:

Voertuigen waarvan de uitlaatgassen een negatieve invloed kunnen hebben op de kwaliteit van de visserijproducten niet in de ruimten mogen worden toegelaten.

Deze EG-richtlijn verbiedt bijgevolg de aanwezigheid van voertuigen met fossiele brandstof in de verkoophal. Het stadsbestuur van Oostende dringt er bij alle vismijngebruikers op aan dat zij nu reeds met deze richtlijn, die in werking treedt zodra de huidige fase van de renovatie afgewerkt zal zijn, rekening zou houden. M.a.w. dat niemand nu nog investeringen zou doen die bij het inwerkingtreden van de richtlijn geen nut meer zouden hebben.

## Fusie drie Zeebrugse bedrijven onder één dak

De Zeebrugse vishandelaars *NV Vandenhende Import/Export* (diepvriesvis), *Gevaert NV* (garnalen en schaaldieren) en *NV Vantrex* (Vandenhende-transport) hebben zich gebundeld in de holding *Gevaert-Vandenhende*. De drie aandeelhouders zijn Eric Vandenhende, Roland Gevaert en Jan De Kimpe. De drie bedrijven vertegenwoordigen een omzet van 600 miljoen frank, waarvan twee derden gerealiseerd door Vandenhende, en stellen een twintigtal mensen te werk.

Gevaert bouwde vorig jaar een nieuw pand in Zeebrugge en bij Vandenhende lagen plannen ter studie voor een nieuwe vestiging in de achterhaven. Toen een vennoot van Gevaert opstapte keken zaakvoerder Roland Gevaert en marketing-manager Jan De Kimpe uit naar een nieuw partner. Groothandelaar Eric Vandenhende stapte in de boot en werd meteen betrokken bij de verdere uitbouw van het nieuwe bedrijfsgebouw waarin 50 miljoen werd geïnvesteerd.

# 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



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

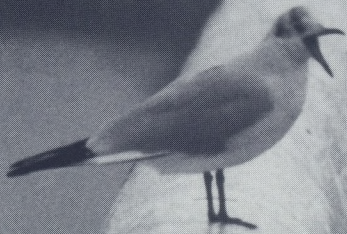
Firmanaam:

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!*