

# HVVB

60  
HET VISSERIJBLAD



# Hulp in Nood

**Hoofdzetel:**

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

**Tel: 059 / 32 16 89**

**Fax: 059 / 32 26 17**

**Bijkantoor:**

**Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge**

**Tel: 050 / 54 55 27**

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



---

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

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

# HVB 60 HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee  
Losse nummers: 100,- BEF

## Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys  
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels,  
Willy Versluys  
HOOFDREDAKTEUR:  
Flor Vandekerckhove  
REDAKTIERAAD: Marc Loy,  
Flor Vandekerckhove, Guido Walters  
MEDEWERKERS: André Baert, Robert  
Coelus, Walter Debrock, Roger Decler,  
Tony Depuydt, De Zetduivel, Norbert  
Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing,  
Willem Lanzweert, Marc Loy, Daniël  
Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtoren-  
wachter (De Laatste), Guido Walters en  
Zeedierenjager  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:  
Flor Vandekerckhove,  
H. Baelskaai 2, 8400 Oostende  
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores  
Redaktie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor  
de standpunten of meningen van  
redakteurs die het artikel met hun naam  
ondertekenen.

© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen  
alleen maar overgenomen worden na  
schriftelijke toestemming van de uitgeve-  
rij.

ISSN: 0776-6912

## Abonnementen!

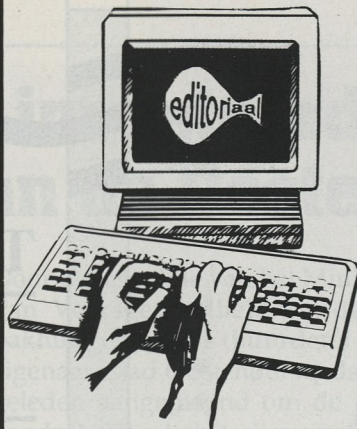
Jaarabonnement België (12 opeenvol-  
gende nummers startend vanaf de bet-  
aling) door overschrijving van 1 200,-  
BEF op rekening 384-0596581-18 van  
Het Visserijblad, met vermelding :  
abo HVB.  
Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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.

Omslagfoto: Guido Walters

# Oorlog en Vrede



*Er bestaan, voor de Vlaamse visserij, onrustwekkende cijfers waaruit blijkt dat de aanvoer van Belgische vaartuigen in het buitenland alsmaar toeneemt. Tot 1987 schommelde het cijfer nog rond 10% van de totale Belgische aanvoer, sindsdien steeg het echter voortdurend om in 1992 de rekordhoogte van 26% te bereiken.*

*Visserstvaartuigen die onder Belgische vlag varen, landen dus een kwart van hun vis aan in buitenlandse havens. Dat cijfer is merkwaardig; meer zelfs, het is verontrustend, vooral wanneer we het plaatsen te-*

*genover de steeds afnemende aanvoer in eigen land. Vandaag wordt — door Belgische schepen! — bijvoorbeeld méér vis in het buitenland aangevoerd dan in de vismijn van Oostende.*

*Wanneer we gekonfronteerd worden met noodlijdende binnenlandse afslagen enerzijds (en we bedoelen daarbij niet alleen Oostende) en een bloeiende Belgische aanvoer in het buitenland anderzijds is er iets aan de hand.*

*We beseffen ook wel dat het allemaal niet eenvoudig is, dat er meerdere oorzaken zijn en dat onze lezers die niet allemaal in de hand hebben; ook weten we dat het leven hard is (wij leven immers zelf ook), maar er moet ons terzake toch iets van het hart.*

*Zoals dat bij alle ondernemers het geval is, laten ook reders zich leiden door de rendabiliteit. In de economische oorlog die hier buiten woedt, is de rendabiliteit immers bepalend voor het overleven. Zo wordt de economie inderdaad omschreven: oorlog, strijd, overwinnen, overleven. Merkwaardig is ook het soort oorlog dat ons daarbij voor ogen staat. Het is geen Blitzkrieg, maar een uitputtingsoorlog die nu al vijftienvintig jaar bezig is en waarin alleen de sterksten zullen overwinnen. In die vijftienvintig jaar weten we ons omgeven door economische strijdtaferelen, gevoerd door een soort 'krijgsheren van de markt' die hun volk vragen zich naar de oorlog te schikken met het legitieme doel uiteindelijk als overwinnaar uit die oorlog te komen.*

*En hoe gaat dat in een oorlog? Er wordt al eens een gebied prijsgegeven. Wanneer een reder-krijgshere — terecht! — de mening toegedaan is dat het rendabeler is in het hoge noorden te mijnen dan in het zuidelijke België dan 'valt' daar in het hinterland een of andere vismijn. Onvermijdelijk, zo lijkt het.*

*Elkeen die echter meer dan twee seconden nadenkt, weet dat zo'n houding stinkt. Laat ons immers eens kijken naar de gevolgen in dat hinterland. Daar leven en werken mensen die hun toekomst gehypothekeerd zien. Daar is nodeloos beroep gedaan op het geld van de belastingbetaler om wegen aan te leggen en gebouwen te renoveren, daar stuikt de dienstverlening in elkaar omdat er geen beroep meer op gedaan wordt... Laat ons eerlijk zijn, het beeld van de economische oorlog voedt alleen maar een vulgair soort eigenbelang dat nauwelijks het niveau haalt van de infantiele uitdrukking: 'Ikke, en de rest kan stikke'.*

*We kunnen met die oorlog niet doorgaan tot we terechtkomen in een soort economisch woestijnlandschap, waar krijgsheren het land onder elkaar verdelen om er hun handeltje te drijven. Dat sommigen in Somalië die mening toegedaan zijn, is te begrijpen, maar wij weten wel beter. Het beeld van de economische oorlog belet de verdere ontwikkeling van een cultuur van verantwoordelijkheid waarvan wij in België profondervindelijk weten dat een land bloeiend en welvarend maakt... en houdt.*

*Als economie dan toch oorlog is, laat ons dan doorgaan in dezelfde beeldspraak. Het wordt dan hoogtijd dat de economie ontwapend wordt. Voor mensen die zich geroepen voelen het maatschappelijk terrein te betreden, ligt er eindelijk weer een eervolle taak weggelegd. Het is aan hen om een economisch vredesinitiatief te lanceren, om het economisch vredesproces vervolgens te sturen volgens gezamenlijk bepaalde en aanvaarde regels, het is aan hen om de economische krijgsheren rond de tafel te brengen en hen te laten functioneren tot heil van het algemeen belang. Ook in de visserij!*

Flor Vandekerckhove



## 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

# Vishandelaars investeerden 145 miljoen in renovatie van de Oostendse pakhuizen

**D**E PAKHUIZEN IN de Oostendse vismijn, opgericht in de jaren vijftig, voldoen al lang niet meer aan de sanitaire reglementering voor behandeling en verwerking van visserijprodukten. In het kader van de renovatie van het Oostendse vismijncomplex was ook de sanering van de pakhuizen voorzien. Er is intussen al flink aan de weg getimmerd en tientallen miljoenen werden reeds geïnvesteerd.

Door de inspectie van het Ministerie van Volksgezondheid werden de pakhuisgebruikers (huurders) en de eigenaar (stad Oostende) reeds jaren geleden aangemaand om de meest noodzakelijke verbeteringswerken uit te voeren teneinde de toestand van de vismijn en de pakhuizen in overeenstemming te brengen met de voorwaarden, vastgelegd in het KB van 30 april 1976. De renovatiewerken drongen zich dus op nog vooraleer sprake was van een Europese richtlijn terzake.

De EG stelde specifieke eisen aan de sanitaire en hygiënische voorzienin-

gen in lokalen voor het behandelen, be- en verwerken van vis en visprodukten.

Omdat de volledige renovatie een belangrijke investering inhield, werd, tijdens de behandeling van het dossier (1988), ervoor gekozen de renovatie van de pakhuizen in handen te geven van de privé-sektor. De overeenkomst inzake de erfpacht van de onroerende goederen (pakhuizen en oorspronkelijk ook het direktiegebouw) die voor renovatie in aanmerking kwamen werd op heel wat kritiek onthaald, zowel in de Verenigde Kommissies (de leden kregen pas op 13 mei 1988 inzage van het kontrakt), als in de gemeenteraad (die de overeenkomst al op 27 mei 1988 ter goedkeuring voorgeschiedt kreeg). Gemeenteraadsleden vonden dat ze onvoldoende informatie kregen over een zwaarwichtig en peperduur dossier. Vooral toenmalig havenschepen *Roland Makelberge* kreeg het hard te verduren. Zijn argumentatie (dat de tijd drong en dat de vismijn niet langer op de renovatie kon wachten, wilde men tegen 1992 aangepast zijn aan de Europese normen) maakte weinig indruk.

Na scherpe tussenkomsten van de oppositie keurde de gemeenteraad de erfpacht van de pakhuizen en de renovatie van de vismijn goed. Het ging om een gedeeltelijke privatisering, waarbij de stad de renovatie van de verkoophalle op zich nam. Voor de vernieuwing van de pakhuizen mocht een erfpachtovereenkomst afgesloten worden, met de Antwerpse onderneming *NV Immobiliën Venneborg*, met een looptijd van 45 jaar. Per jaar ontvangt de stadskas hiervoor 1.000 (duizend) frank. Vanaf het 28ste jaar deelt de stad in de helft van de winst van de vennootschap. ☞

*Foto boven. In blok A zijn reeds heel wat pakhuizen gerenoveerd. Een aantal wachten op de start van de werken of staan leeg zoals pakhuis 43 op de voorgrond.*

*Foto links. Blok B aan de Vismijnlaan is al voor een groot stuk gerenoveerd.*



Vooraf werden ook gesprekken gevoerd met de *Onderlinge Visafslag (OVA)*, die zich eveneens kandidaat had gesteld om de renovatie in haar geheel (dus sorteer- en verkoophalle en pakhuizen) op zich te nemen. Het stadsbestuur besliste echter dat een samenwerking met een bescheiden coöperatieve (vast kapitaal 750.000 frank) niet zinvol was, waardoor de OVA ook nauwelijks de kans kreeg om zijn plannen te verdedigen. De erfpachter moest er zich toe verbinden de aanpassingswerken uit te voeren overeenkomstig de plannen en bestekken van het ingenieursbureau *NV Belcoplan* en in samenspraak met het *Instituut voor Veterinaire Keuring*. Een dochtervennootschap van *Venneborg*, de *NV Pakhuizen*, zou de renovatie en de exploitatie op zich nemen.

De afhandeling van het dossier ging

gepaard met ernstige beschuldigingen aan het adres van de havenscheppen, klachten bij de *Bestendige Deputatie* en bij de *Raad van State*. Dit om maar even te herinneren aan de sfeer waarin het renovatiedossier tot stand kwam.

Achttien maanden na de overname was nog geen steen verlegd!

Een aantal groothandelaars trok dan het initiatief naar zich toe. Zij verenigden zich en kochten de aandelen *NV Pakhuizen* voor 49 miljoen over. De werken gingen officieel van start op 5 november 1990. Sindsdien is er heel wat veranderd in de vismijn en de pakhuizen.

### Goede jaren

De investeringsplannen dateren uit betere tijden. Er waren toen nog meer dan tweehonderd vaartuigen actief en de (vervangings)nieuwbouw

draaide op volle toeren. In eigen havens werd in 1988 nog 32.200 ton vis verhandeld (vorig jaar: 24.600 ton) voor een waarde van 2,86 miljard frank (2,38 miljard vorig jaar). De jaren daarvoor waren zelfs ongeëvenaarde rekordjaren voor de Belgische vismijnen met een gezamenlijke omzet van 3,1 miljard in 1986 en 3,24 miljard in 1987. Dat was een verdubbeling van de totale besomming in Belgische havens in vergelijking met de jaren zeventig.

Dat bomen niet tot aan de hemel groeien is nog maar eens bewezen. Intussen werden honderden miljoenen geïnvesteerd in Zeebrugge en Oostende, terwijl de marktomstandigheden ongunstig evolueerden. De gevolgen van een *afgeslankte* vloot laten zich nu duidelijk voelen. Bovendien wordt steeds meer in het buitenland verkocht, terwijl er nauwelijks buitenlandse vaartuigen bij ons verkopen.

De pakhuisgebruikers zijn echter niet afhankelijk van de visaanvoer. Het zijn vooral importbedrijven die het overgrote deel van hun omzet uit buitenlandse aankopen halen. Pasklare cijfers zijn moeilijk te krijgen. Toch vertrouwd een belangrijk groothandelaar ons onlangs nog toe dat meer dan tachtig procent van zijn zakencijfer uit de importactiviteiten komt. De bedrijven die zich in de pakhuizen vestigden dragen ongetwijfeld bij tot de welvaart en de tewerkstelling in de vissector, zonder dat zij van de plaatselijke visaanvoer afhankelijk zijn.

### Miljoeneninvestering

Op 17 januari 1991 kon burgemeester Goekint een plaat onthullen als blijvende herinnering aan de start van de renovatiewerken in de verkoophalle. De werken, waarmee een investering van meer dan 200 miljoen frank gemeoid is, moesten eind 1992 voltooid zijn, zo werd toen gezegd. Enkele dagen later, op 25 januari, ontblootte de burgemeester — on-



*Foto boven. De pakhuizen van blok B aan de Vismijnlaan zijn toegewezen aan groot- en kleinhandelaars. Detailverkoop aan de verbruiker is hier toegestaan.*

*Foto links. De achterkant van blok B geeft uit op de Haringhalle.*





dertussen ook havenschepen — een tweede gedenkplaat. Deze keer op initiatief van de NV Pakhuizen, ter herinnering aan de start van de moderniseringswerken door de pakhuisgebruikers. Dit gebeurde aan pakhuis 26 en 27 van de familiale onderneming *Simons-Decru*. Zaakvoerder *Joël Vandenbroucke* van deze firma was immers de eerste die de vernieuwingsbeweging bij de pakhuisgebruikers op gang trok.

Alle pakhuisgebruikers waren voor het afsluiten van nieuwe huurovereenkomsten aangewezen op de NV Pakhuizen. De huurcontracten waren gekoppeld aan een renovatieverplichting. Positief was alvast dat vrij snel een twintigtal bedrijven bereid werden gevonden om deze verplichting aan te gaan. Momenteel is de toestand zo dat zowat tachtig procent van de pakhuizen die in de erfpacht-overeenkomst zijn opgenomen (niet blok C naast de spoorweg en het gezeven NMBS-bebouwde waar vishandel *Visco* huist) verhuurd zijn. De NV Pakhuizen beschikt over 89 panden waarvoor 63 huurcelen voor langere termijn werden afgesloten, naast een aantal tijdelijke overeenkomsten. Van die 63 pakhuizen zijn er reeds reeds 45 gerenoveerd of met de renovatie bezig. Een zestal pakhuizen wordt weldra onder handen genomen. Enkel die lokalen waar geen visbewerking plaats grijpt moeten niet aan de renovatieverplichting voldoen. Dit geldt voor pakhuizen die uitsluitend als stapelplaats worden gebruikt (o.a. door de *Vislossersbond Van Waes*).

De investering van de kant van de pakhuisgebruikers belooft nu reeds 145 miljoen frank. Deze werden als volgt aangewend:

22 pakhuizen van 140 m<sup>2</sup> à 2,650 miljoen



*Foto boven. De grootste leegstand wordt aangetroffen in blok C dat niet in de erfpachtovereenkomst zit. Het stadsbestuur voert besprekingen met de NV Pakhuizen over de uiteindelijke bestemming van dit blok.*

*Foto midden. De achtekant van blok C aan de kant van de uitgebroken spoorweg.*

*Foto onderaan. Blok D is een uitbreiding van de pakhuizen in de Haringhale. Hier is geen leegstand.*

16 pakhuizen van 70 m<sup>2</sup> à 2,150 miljoen

7 pakhuizen van 450 m<sup>2</sup> à 7,500 miljoen

Bovenop de privé-investeringen van de kant van de pakhuisgebruikers droeg ook de *NV Pakhuizen* zelf nog ettelijke tientallen miljoen bij in de renovatie. Ondermeer de bouw van blok D (in de Haringhale), voor de herstelling van de dakbedekking en de vernieuwing van ramen en poorten. Alles bijeen bracht de renovatie van de pakhuizen een investeringsstroom van ongeveer 300 miljoen frank op gang. Deze kapitalen staan totaal los van de vernieuwing van de visveiling die (in 1988) begroot werden op 218 miljoen frank.

### Blok C

In de oorspronkelijke plannen was blok C, gelegen naast de uitgebroken spoorweg van de vistrein, tot afbraak gedoemd. Ondertussen werd van die mogelijkheid afgezien. Reeds vorig jaar besliste het Oostendse stadsbestuur als eigenaar van de pakhuizen nummers 45 tot 78 om ook dit onderdeel op korte termijn te renoveren. Tot op heden is daar nog niets van in huis gekomen. Struikelblok was de goedkeuring om de inspectiepost van het *Instituut voor Veterinaire Keuring (I.V.K.)* onder te brengen in de pakhuizen 76, 77 en 78. Tot vorig jaar waren de pakhuizen 45 tot 48 hiervoor beschikbaar gesteld. De benedenverdieping zou voorbehouden zijn voor de sanitaire voorzieningen, de natte verwerking en de ontgooing van de stalen. Het labo en de burelen zouden zich situeren op de verdieping. Dit was althans het antwoord dat directeur-generaal *Van Assche* van het I.V.K. in april vorig jaar kreeg toen hij peilde naar de praktische verwezenlijking van een inspectiepost. Ondertussen is er blijkbaar eensgezindheid over de inrichting van de inspectiepost, zodat de renovatie van de pakhuizen 76 tot 78 binnenkort van start gaat.

Voor de rest staat blok C grotendeels leeg. Behalve de *Onderlinge Visafslag (O.V.A.)* en de *Beroepsvereniging Hand in Hand* zijn de meeste ruimten in onbruik geraakt. Hoe het met dit blok verder moet vormt het onderwerp van besprekingen tussen het stadsbestuur en de *NV Pakhuizen*.

(tekst en foto's: gw)

## Pakhuizen in Oostendse vismijn

Pakhuizen NV-059-33.06.00 / Fax: 059-33.06.73

### BLOK A / 1-44 (Verkoopshalle)

Nrs	Huurder
1-2	<b>BVBA Vislossersbond G. Van Waes</b> 059-32.34.91 / Fax: 059-33 05 50
3-4-5-6-7-8	<b>GIB NV / GIB Sea</b>
9	<b>Eerebout BVBA / Hector Eerebout</b> 059-32.02.50 / 059-32.03.70
10-11-12	<b>Madelein NV</b> 059-32.29.75 / Fax: 059-32.24.23
13	<b>Neptunus BVBA Dendermonde</b> 059-32.58.04 / Fax: 059-22.07.99
14-15-16-17	<b>Fernand Verleye en zoon BVBA</b> 059-32.22.90 / 32.01.96 / Fax: 059-33.06.51
18	X
19-20-21	<b>Edelfish CV / NV UBO</b> 059-27.72.08 / 059-32.04.21 / Fax: 059-32.02.96
22	<b>De Been C.</b> 059-32.20.93 / 059-32.00.09 / 059-32.12.20
23	X
24	X
25	<b>Deprez NV</b> 059-32.23.78
26-27-28	<b>Omer en Joël Vandebroucke BVBA Simons-Decru</b> 059-32.20.38 / 059-32.25.67 / Fax: 059-33.03.54
29	<b>Scampi BVBA</b> 059-32.25.98
30	X
31	X
32	X
33	X
34-35-36	<b>Gryson BVBA</b> 059-32.06.33
37	X
38	X
39	X
40-41	<b>Vyncke Fernand BVBA / Ets. Mirapeche</b> Firma Bovit / Nutripoisson Fierens 059-32.25.17
42	<b>Raphaël Huysseune PVBA, Zeebrugge</b>
43	X
44	<b>V.D.A.B.-beroepsopleiding</b> 059-33.02.75

### BLOK C / 45-78 (Wandelaarskaai)

(niet begrepen in erfpachtvereenkomst)

45	X
46	X
47	X
48	X
49	X
50	X
51	X
52	X
53	X
54	X
55	X
56	X
57	X
58	X
59	X
60	X
61	X
62	X
63	X
64	X
65	X
66	X
67	X

68	X
69	X
70	X
71	<b>Onderlinge Visafslag (O.V.A.) Hand in Hand</b>
72	X
73	X
74	X
75	X
76, 77, 78	<b>Instituut voor Veterinaire Keuring (inspectiepost I.V.K.)</b>

### VISMIJNLAAN

(niet opgenomen in erfpachtvereenkomst)

99	<b>Visco</b> 059-32.53.95 / Fax: 059-33.00.03
----	---

### BLOK B / 100-117 (Vismijnlaan)

100	<b>Elektriciteitskabine W.V.E.M.</b>
101	<b>Derynck &amp; Co</b>
102	X
103-104-105	<b>Restofish</b> 059-33.10.11 / Fax: 059-33.01.77
106	X
107	<b>Van Haudt Patrick-Van de Wynckel Christa</b> 059-32.19.95 / 059-27.69.59
108	<b>De Leeuw-Boel</b>
109-110	<b>Quality Mussels BVBA</b> 059-32.57.40
111	<b>Euromossel / Groep Dhondt &amp; Verleye BVBA, Zwalm</b> 059-32.09.05 / 059-50.26.93 / 055-49.73.01
112	<b>Gebroeders Dedeystere Vangheluwe Charles en Dirk</b>
113	X
114	<b>Vanlaere G. en Ide Paul</b>
115-116	<b>Vishandel Koen</b> 059-32.46.73
117	X
118	X
119	X
120	X
121	X
122	X
123	X
124	X
125	X
126	X
127	<b>R. Alloo- Van De Capelle &amp; Zn Franky NV, Brugge</b> 050-31.49.00 / 050-31.46.46 / 050-31.50.80

128	X
129-130	<b>Appetit - Van Den Abeele NV</b> 059-32.35.74 / Fax: 059-32.05.31
131	X
132-133-134-135	<b>Vishandel Inge (Van Waes-Demunter)</b> 059-32.48.58 / 059-32.55.88 / Fax: 059-33.12.80

### BLOK D / 136-145 (Haringhale)

136	<b>OSFA NV</b> 059-32.30.84
137-138	<b>Verpakkings Center</b> 059-80.62.69 / Fax: 059-33.08.79
139	<b>John Ver Eecke</b> 059-32.32.67
140	<b>Roman-Vandecasteele BVBA</b> 059-32.33.99
141	<b>Bonnet</b> 059-32.22.86 / 059-33.16.93 / Fax: 059-33.11.01
142-143-144	<b>Neyts &amp; Co BVBA</b> 059-32.19.87 / 059-32.05.53 / Fax: 059-33.08.44
145	<b>Vandermaesen, Lummen</b> 013-52.11.28 / Fax: 013-52.13.36

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

**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

## Weerspannig Nederlandse kotter na wilde achtervolging beschoten

# Belgische visserijwacht machteloos tegenover grote Nederlandse treilers

De ARM.18 liet zich niet stoppe, zelfs niet door drie schoten voor de boeg. Deze kwamen er na een wilde achtervolging door het Belgische visserijwachtschip. De schoten werden afgevuurd met een geweer door een bemanningslid van het Belgische patrouillevaartuig 'Merksem' dat als visserijwacht optrad. De grote Nederlandse kotter wist uiteindelijk te ontkomen.

Het incident gebeurde op woensdag 15 september omstreeks halfover ter hoogte van de Noordhinder, even buiten de twaalfmijlszone. Het visserijwachtschip had eerder op de middag reeds een routinekontrole uitgevoerd aan boord van de ARM.44 Neeltje Jannetje (45,54 m., 4.400 pk). Vervolgens werd via de gebruikelijke werkfrekwenties voor de visserij radiocontact gezocht met de ARM.18 Joris-Senior (45,51 m., 4.050 pk) die zich binnen het gezichtsveld van de Merksem bevond. De herhaalde oproepen bleven echter onbeantwoord. De bemanning van de Nederlandse kotter reageerde evenmin op geluidssignalen met de scheepshoorn, noch op een tiental met het seinpistool afgevuurde lichtkogels, waarvan er zelfs enkele op het dek terecht kwamen. Toen de Merksem voldoende dicht genaderd was en een zodiac wilde uitzetten, begon de bemanning van de ARM.18 de netten binnen te halen en gaf volle kracht vooruit. Omdat er ook snijwerk aan de netten bij te pas kwam bestaat een sterk vermoeden dat er een kleinmazig binnennet in het spel was. Wegens de snelheid van de beide schepen, op dat ogenblik rond de 15 knopen, was het onmogelijk om bewijsstukken te recupereren. De Nederlander is niet meer aan zijn proefstuk. Enkele jaren geleden werd het schip in gelijkaardige omstandigheden door de Britse kustwacht opgebracht en veroordeeld door de rechtbank van Lowestoft voor het vissen met binnenkuilen.

### Wilde achtervolging

In de buurt van de Noordhinder, een

lange zandbank, speelden zich enkele gevaarlijke toestanden af. De Merksem, iets sneller dan de Nederlandse kotter, kon zich voor de ARM.18 manoevreren. De grote Nederlandse kotter week echter niet af van zijn noordwestelijke koers. De houten ondiepwatermijnenvoeger (34,5 m.) moest zich dan ook reppen om niet geramd te worden. Toen de ARM.18 nog steeds niet reageerde op de radio-oproepen werden de officiële diensten op de hoogte gebracht via het door VHF-kanaal 16. Het milieuvliegtuig, dat oliesporen opzocht, was snel ter plaatse en nam vanaf dat ogenblik alles op video op. Ook de aanvaringskoersen die er nog bij te pas kwamen. Na een ultieme verwittiging werden uiteindelijk drie gewerschoten (met scherp) voor de boeg gelost, in een poging om de weerspannige Nederlandse kotter alsnog tot stoppen te dwingen. Wellicht omdat de toestand te gevaarlijk werd kreeg de Merksem even later opdracht de achtervolging te staken, hiermee het bewijs leverend dat de Belgische visserijwacht niet over de geschikte middelen beschikt om grote Nederlandse vaartuigen die zich binnen de territoriale wateren bevinden te controleren. De bemanning van de ARM.18, eigendom van de Rederij J. Meulmeester uit Arnemuiden, verklaarde bij aankomst in Vlissingen van niets te weten. Volgens een verklaring in de Nederlandse pers voelde de schipper zich geïntimideerd. Van het gebeuren werd proces verbaal opgemaakt voor de procureur des konings te Brugge die het verder verloop van de strafvervolging in handen heeft. Twee dagen voor dit ernstig incident controleerde het visserijwachtschip ook al veertien Belgische en Nederlandse vaartuigen, evenwel zonder grove overtredingen vast te stellen. De Belgische vaartuigen waren de K.13 Morgenster en de B.601 Van Maerlant dat met een Nederlandse bemanning vaart. (gw)



## Vlaamse zeemansliederen op C.D.

De Frans-Vlaamse zanggroep 'Blootland' uit Coudekerque-Branche (Fr.) bracht in 1988 een langspeelplaat uit met een reeks 'Vlaamsche' vissersliederen uit de streek van Duinkerke. De meeste daarvan waren in het begin van vorige eeuw door ene De Coussemaker opgetekend. Er werd ook een gezellige potpourri van (ook bij ons bekende) Frans-Vlaamse deuntjes aan toegevoegd.

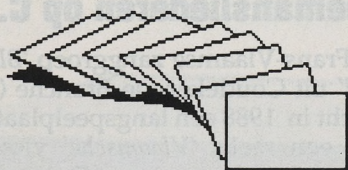
Deze L.P. geraakte uitgeput, maar dezelfde opname werd onlangs weer uitgebracht, ditmaal op cassette en C.D.

Het bleef ook niet bij deze eerste verzameling. Begin september werden een tweede C.D. en cassette met Frans-Vlaamse zeemans- en vissersliederen voorgesteld: 22 stuks. Men beperkte zich niet tot de verzameling van De Coussemaker. Er wordt dit keer ook gezongen over de Oostendse kaper Jacobsen, over de Spaanse vloot die in 1612 Oostende verliet, er zijn enkele liederen van over onze noordergrens en er is een zeemansliedje van de betreurde Antwerpse dichter en zanger van zeemansliederen, Djon Lundström. Verder bevat de verzameling nog een merkwaardig lied, in het Frans, dat in het begin van de vorige eeuw geschreven werd door een visser uit Grevelingen die op IJsland voer en die het hele lied door zijn kapitein Louis Tavernier op alle mogelijke manieren verwenst.

Lezers die één van die C.D.'s of cassettes willen kopen kunnen terecht bij Jef Klausning, Koninginnelaan 34 te Oostende (tel.: 059 / 80 00 79). Een C.D. kost 750 frank, voor een cassette betaalt u 500 frank. U kunt dat persoonlijk regelen met Klausning of het bedrag op zijn rekening storten: 384.0031137.84. Indien u wilt dat de cassette/C.D. u toegestuurd wordt dient u nog 50 frank (CD) of 40 frank (cassette) extra te storten voor de verzendingskosten. Vermeld ook welke cassette en/of C.D. je wenst.

C.D.1/Cassette1: Zeemansleven - Reys naer Island - Daer was e kee e meijse loos - Land en Zeeman - Hoe vrolyck is't op zee te varen - Jenny Lind Polka - Pot Pourri - Matelotte André Dupont - Kapitein Bart - De Twalf Glaezen - Matelotte Vandenbrille.

C.D.2/Cassette2: Den Droogen Haering - Het Hollandsch Meisje - Vertrek naer Island - Kapitein Bart - Het Afscheyd - Warme Garniers - Matelotte Vandenbrille - Douwe jongens, douwe - Het afzyn - Les Moules Marinières - Kaperslied - Ali Alo - Les Bonnes Gens - Hanen en Roggen - De wilde scheulen - Zondag Morgen - Louis Tavernier - Droevig Lied van het Schip 'Den zwarten Haene' - Kapitein Jan Jacobsen - Les Babordais - matelotte - Zotte Marion.



## Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek kunnen gestuurd worden naar HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende. Het spreekt vanzelf dat de auteurs voor eigen rekening schrijven en dat hun standpunten niet hoeven overeen te komen met die van de redactie. Anonieme brieven worden onmiddellijk in de papiermand gegooid. Tenslotte behoudt de redactie het recht voor de brieven in te korten.

### O 276 'Lucienne-Christiaene'

In HVB 9/1993 vraagt lezer Degryse enkele bijkomende inlichtingen over de O276 'Lucienne-Christiane'. Blijkt dat het schip inderdaad een avontuurlijk leven achter de rug heeft.

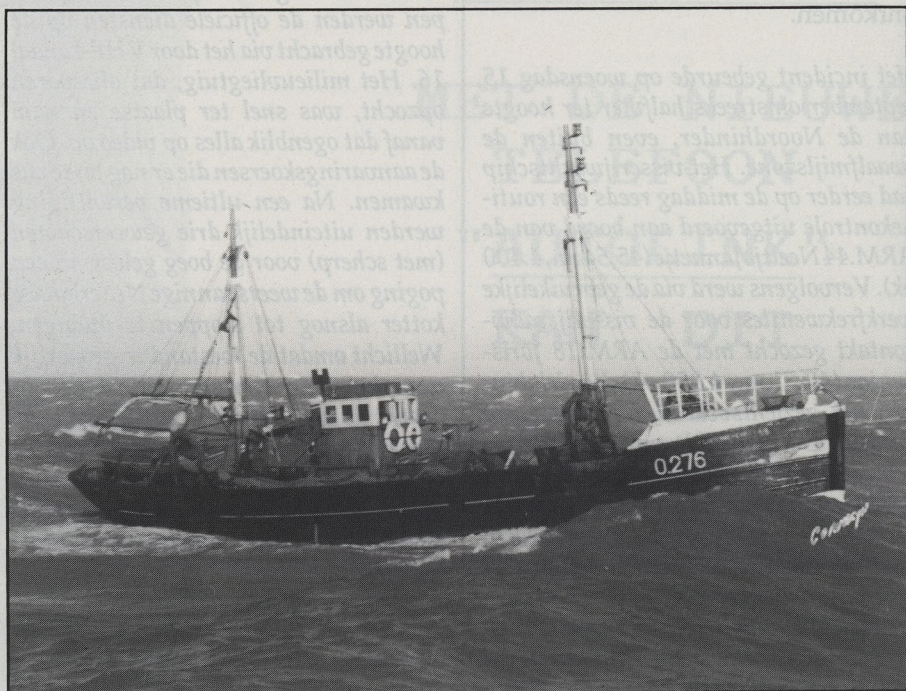
Het houten vaartuig (net: 23,29 / brut: 67,43) werd gebouwd in 1930 op de werf 'Denye J.' te Oostende. Toen werd er een Otto Deutzmotor van 150 pk ingebouwd. In '68 werd deze motor vervangen door een 240 pk-sterke Caterpillar.

Van 1930 tot '40 viste het schip als 'Lucienne-Christiane' voor rekening van Henri Calcoen uit Oostende.

Vanaf 22 juni 1940 zien we het aan het werk als hulppatrouilleboot bij de Royal Navy. Zes dagen later krijgt

het schip het kenteken P11 en wordt het bemand met Poolse zeelui. Zodoende was de O 276 één van de vijftien Belgische vissersvaartuigen die tussen juni '40 en juli '41 door de Royal Navy aan de Poolse marine uitgeleend werden. Ze werden genummerd van P1 tot P12. Onder Pools bevel voert het vaartuig 52 patrouilles uit, het betreft hier de zgn. 'anti invasion patrols' die gebeurden in een straal van 5 mijl buiten de kust. Oorspronkelijk waren deze vaartuigen alleen gewapend met geweren en handgranaten, later werden ze uitgerust met Hotchkiss 63 mm-guns, 1 of 2 12,7 MG's en 6 kleine mijnen. Er waren zeven mannen aan boord. Op 24 oktober van hetzelfde jaar keert het Oostendse vaartuig terug naar de Royal Navy. Op 4 mei '41 vinden we de P11 gestationeerd te Dartmouth.

Op 6 juli is dat nog steeds de thuishaven, maar op dat moment is het kenteken P11 reeds van het schip verwijderd. Vervolgens wordt het schip tot 29 november '45 op de Theems gestationeerd. Op 29 november '45 komt het dan terug naar Oostende nadat het te Antwerpen deelgenomen had aan de bevrijdingsoperaties. In Oostende herneemt het schip het gewone vissersleven. Opnieuw vaart het als O 276 'Lucienne-Christiane' voor rekening van reder Calcoen. In die periode (2 december 1947) noteren we dat motorist Henri Jacobus op zee verongelukt. Vanaf '62 verandert het vaartuig voortdurend van eigenaar. In 1962-'63 heet het 'Vertrouwen' en vaart als N 276 voor rekening van Roger Plaetevoet uit Nieuwpoort. In '63-'64 wordt het schip uitgebaat door Cloet uit dezelfde havenstad. Het



De O 276 'Lucienne-Christiane' in volle vaart. Lezer Corveleyn kan geïnteresseerden de foto bezorgen. (foto Corveleyn)

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

schip verlaat Nieuwpoort niet meer, maar heet er in 1964-'67 wel 'Laura Dora' (rederij Los Malvina). Uiteindelijk wordt het eigendom van Carolus Ryckewaert die het op 6 november 1970 uit de vloot laat schrappen.

Ik wil er alle geïnteresseerden op wijzen dat ik over fotomateriaal terzake beschik. Ze kunnen daarover contact met me opnemen (adres onderaan deze brief).

Op mijn beurt zou ik via HVB meer willen vernemen over de situatie van de andere Belgische vaartuigen die deel uitmaakten van de hoger vermelde 'anti invasie patrols' onder Pools bevel. Het betreft hier de O 54 'Renaissance' die als P1 zestien patrouilles uitvoerde, de O 173 'Oscar Auguste' die als P2 goed was voor 47 patrouilles, de O 336 'Elisabeth Gilberte' (P3 = 51 patrouilles), O 63 'Saint Pierre' (P4 = 51 patrouilles), de O 327 'Hendrik Conscience' die eerst als P5 en later als P6 tweeënveertig patrouilles uitvoerde, de O 349 'Annie Marie' die als P5 goed was voor 61 opdrachten, de B2 'Sirius' die door de Royal Navy niet goed genoeg bevon-

den werd, de O 310 'Zeemeeuw' was verantwoordelijk voor 37 patrouilles en droeg het nummer P7, de B15 'De Drie Gezusters' was als P8 negenveertig keer in de weer, de Z 15 'Blanche Marguerite' (P9 = 57 patrouilles), de O 335 'Charles Jeanine' die het kenteken P10 had moeten dragen werd evenwel niet gebruikt, dat nummer werd dan wel toegekend aan de O 340 'Clara Simonne' (21 patrouilles), P11 was de hierboven besproken O 276 en het kenteken P12 was oorspronkelijk bedoeld voor de O 208 'Femina', maar werd uiteindelijk toegekend aan de O 303 'Ons Welzijn' die zodoende 47 patrouilles uitvoerde. Alle schepen waren standaard uitgerust zoals de 'Lucienne Christiaene', de vaartuigen P1, P5 en P9 hadden evenwel als 'section leaders' één man meer aan boord.

Roger Corveleyn, Buitenpad 2 te  
8400 Oostende

### O 316 'Belgian Skipper'

In HVB van september stond een brief afgedrukt waarin inlichtingen ge-

vraagd werden aangaande het vaartuig O 316. Indien het hierbij om de O 316 'Belgian Skipper' gaat, dan valt er wel iets te vertellen over het roemloze einde van het vaartuig. Het vergaan van het schip mag dan al weinig spektakulair zijn, geheimzinnig is het zeker.

De 'Belgian Skipper' kwam na faling van rederij Boels in handen van de Oostendse reder-avonturier André Van Lul. Nadat het schip dan nog vele jaren op IJsland voer, vertrok de O 316 begin augustus 1977 onder Senegalese vlag, maar met Belgische bemanning onder bevel van Marcel Pots, als DAK. 467 'Suzon-Clarisse' naar Dakar. Daar werd het schip uitgebaat door de joint-venture 'Ipafric' gevormd door André Van Lul en het Senegalese 'Propecsen'.

Omdat de werkvoorwaarden niet strookten met hetgeen overeen gekomen was, kwamen de Vlaamse vissers in januari 1988 terug naar België. Dat de vissers ontevreden waren over de gang van zaken bleek maar al te duidelijk toen enkelen onder hen zelfs beslag op het schip lieten leggen om hun achterstallige lonen te bekomen. ☹

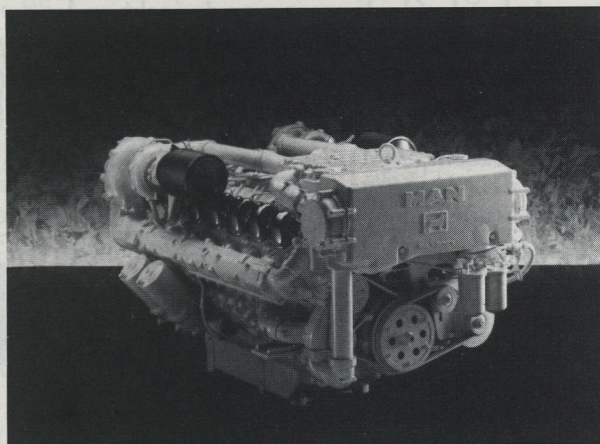
# VALCKE

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



Op de foto zien we de O 316 'Belgian Skipper' als DAK 467 'Suzon-Clarisse' vertrekkensklaar in de haven van Oostende. De HVB-lezers mogen trouwens binnen afzienbare tijd het hele verhaal van reder Van Lul in Afrika in dit blad verwachten. (foto Daniël Pots)

Uiteindelijk zonk het vaartuig in verre Senegalese wateren. Daniël De Bree, motorist en de enige Vlaamse visser die nog tot oktober 1992 in Senegal achterbleef, vermoedt dat de O 316 moedwillig de grond ingeboord werd. Toen het schip zinkende was, bleef het nog 10 à 12 uur drijven. Alle opvarenden werden gered, maar er werden in heel die tijd geen noodseinen gegeven, het werd niet nodig gevonden een sleepboot te laten komen en alle hulp vanwege de zeemacht werd geweigerd.

Daniël Pots, Bredene

## Naamloos

Verder ontving HVB een naamloze brief waarvan volgens schrijver ook afschriften gericht werden aan senator Maertens en minister Coëme. De brief is de uiting van woede tegen de sportvissers en laat zich kaderen in de discussie waarin gepoogd wordt het fenomeen van de sportvisserij te reglementeren.

De briefschrijver heeft helaas zijn brief naar het verkeerde adres gestuurd. HVB heeft immers niet de gewoonte naamloze brieven te publiceren en zal dat ook nu niet doen. Uiteraard zouden wij graag de mening van de briefschrijver in ons blad weergeven (temeer daar briefschrijver zegt te spreken 'In naam van alle kustvissers'), maar indien deze het lef niet heeft zich kenbaar te maken dan doen wij daar gewoon niet aan mee. Deze

sektor heeft nood aan mensen die voor hun mening uitkomen. Daarom volgt nu een oproep aan de briefschrijver: stuur ons een nieuwe brief, plaats er je naam en adres onder en hij wordt volgende maand in deze rubriek gepubliceerd.

## De jacht en de visvangst

*De conflicten tussen vissers en uitbaters van aquacultuurparken die u in HVB beschreef vinden hun oorsprong in de evolutie van de mens. Toen het wiel bijlange nog niet uitgevonden was en talen nog niet bestonden, leefde de mens van de jacht en van de visvangst; het prille begin van de mensheid! De mannen gingen op jacht naar voedsel. De planten en de vruchten werden in de wilde natuur gezocht; algauw wist men de eetbare van de giftige te scheiden. De mens ontwikkelde zich, de evolutie schreed traag verder, beschavingen kwamen zich melden.*

*De jagers begonnen stilaan techniek en wetenschap te ontwikkelen om zelf planten te laten groeien, daar waar men wilde: de landbouwer was geboren. Planten moesten niet meer in het wild gezocht worden, ze werden nu gekweekt. Nog later werden de dieren voor de jacht schaarser. Intussen was de mens begonnen zelf dieren dicht bij huis te kweken. De veestapel had zijn intrede gedaan, men moest niet meer jagen om aan vlees te gera-*

*Vissen daarentegen moest men tot*

*enkele tientallen jaren geleden nog steeds zien te vangen. Vandaag zien we de 'viskwekerijen' overal ter wereld opduiken: de mens begint zelf zijn vis te kweken. Op de kweekvis moet niet meer gejaagd worden.*

*Terzelfder tijd wordt het de visserjager moeilijk gemaakt, de wereld rond. Het is alsof de zeevisser er teveel aan wordt. Kwota moeten de visserij op zee afremmen om de visstapel te beschermen, misschien terecht. De visser wordt langs alle kanten zwaar gecontroleerd en inbreuken op de vele wetten en reglementen worden zwaar bestraft. Milieuorganisaties beginnen ook op onze kust op de voorgrond te treden; er zou geen sprot meer mogen gevangen worden... omdat deze soort als voedsel voor zeevogels moet dienen. Er wordt hier nu wel bijna niet meer op sprot gevestigd, maar vroeger, toen de kustvissers nog op sprot gingen vissen, toen de te kleine sprot terug over boord ging, en toen de grote nog uit de kor gepikt werd door zwermen zeevogels... sindsdien hebben de zeevogels nooit meer zoveel sprot kunnen eten.*

*Steeds feller gaan ook stemmen op tegen de bokkervisserij bij ons, tegen allerhande andere vismethoden elders. Kortom het wordt de visserij moeilijk gemaakt om te overleven, mede door allerhande acties van milieubewegingen. De zeevisser, de 'jager', wordt geleidelijk een halt toegeeroepen. De visserij bestaat weliswaar nog, hopelijk nog lang, maar de spelregels worden steeds strenger. Viskwekerijen worden gestimuleerd, de zeevisserij daarentegen, die wordt met een scheef oog bekeken.*

*Veel kans dat het boek dat ik over de kustvissers schreef en dat eerlang gepubliceerd zal worden het laatste zal zijn van een kustvisser die over kustvissers schrijft.*

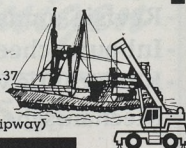
Eddy Serie, Oostende



**Verheye Joël**  
n.v.

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaatwerk

Bureel - werkplaatsen :  
Vissersstraat 48 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37  
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21  
Werfkaai 9-11 (vissershaven)  
L. Blondeellaan Kaai 305 (naast slipway)



# Tongvangstregeling in de Noordzee aangepast

**T**ANAF 9 SEPTEMBER tot het einde van dit jaar mogen de Belgische vissersvaartuigen meer tong in de Noordzee (en in het Schelde-estuarium) vangen. Hoeveel meer is afhankelijk van het motorvermogen van elk vaartuig. Dit is een gevolg van het ministerieel besluit van 1 september jongleden. Dat betekent dat vaartuigen tot 300 pk over het hele jaar in het totaal 56 kg Noordzeetong per pk mogen aanvoeren. Voor grotere vaartuigen is dat slechts 28 kg per pk. Begin dit jaar bedroeg het tongkwotum voor de Noordzee respectievelijk 46 en 23 kg per pk.

De vangstbepalingen voor tong in de Noordzee (Ices-gebied II en IV) werden eind vorig jaar vastgelegd. Op basis van het motorvermogen werd de vloot toen opgedeeld in twee pk-kategorieën: enerzijds vaartuigen tot 300 pk en anderzijds schepen van meer dan 300 pk. De toegestane vangsthoeveelheid tong in de Noordzee werd eveneens opgesplitst. De eerste categorie beschikt in totaal over 855 ton aanvoergewicht, de tweede over 1.659 ton.

Het nieuws betekende echter niet dat het Belgisch tongkwotum in de Noordzee wordt verhoogd, maar dat de lat begin dit jaar betrekkelijk laag lag om, met een reserve achter de hand, de verdeling later op het jaar bij te sturen. Wanneer de reserve echter dermate laat vrijgegeven wordt dan heeft dat natuurlijk weinig zin. Dat was in elk geval vorig jaar het geval met als gevolg dat er een stuk officieel kwotum (276 ton) onbenut bleef. Anderzijds is het evident dat hoe vroeger men een verhoging toestaat, hoe meer kans men loopt dat het kwotum van een van de twee groepen (tot 300 pk of meer dan 300 pk) voortijdig uitgeput geraakt.

Dit jaar waren minister Bourgeois en zijn administratie er dus tijdig bij. In de praktijk ziet de vangstregeling

er als volgt uit:

◇ een vaartuig van 195 pk mag dus op jaarbasis  $195 \times 56 \text{ kg} = 10.920 \text{ kg}$  tong uit de Noordzee aanvoeren. Hoeveel dit (gemiddeld) per zeedag uitmaakt maakt de reder zelf uit. Vaart hij 190 dagen dan is dat 57 kg, maakt hij 225 zeedagen dan is dat maar 48 kg.

◇ een vaartuig van 300 pk mag op jaarbasis  $300 \times 56 = 16.800 \text{ kg}$  aanvoeren

◇ een vaartuig van 368 pk mag op jaarbasis  $368 \times 28 \text{ kg} = 10.304 \text{ kg}$  aanvoeren, dat is minder dan de vaartuigen uit de twee vorige voorbeelden

◇ een vaartuig van 450 pk mag op jaarbasis  $450 \times 28 \text{ kg} = 12.600 \text{ kg}$  aanvoeren, dat is evenveel als een vaartuig van 225 pk

◇ een vaartuig van 600 pk mag op jaarbasis  $600 \times 28 \text{ kg} = 16.800 \text{ kg}$  aanvoeren, dat is precies evenveel als een vaartuig van 300 pk

◇ een vaartuig van 1.200 pk mag  $1.200 \times 28 = 33.600 \text{ kg}$  aanvoeren, wat het precies het dubbele is van een vaartuig van 300 en 600 pk.

Dat rekenwerk leidt wel tot een eigenaardige konklusie. Vaartuigen met een motorvermogen (volgens vermelding in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen) van 301 tot 599 pk mogen minder tong aanvoeren dan vaartuigen van 300 pk. (gw)



## VAX/FAX/FAX/FA

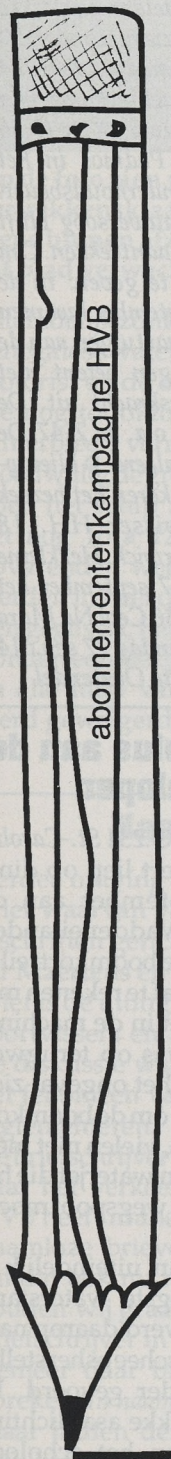
□ De Duinkerke treiler Patrick-Olivier liep de Oostendse haven binnen met een geplooid schroefblad. Op de sloop herstelde de firma Renaud Diesel het euvel en zorgde voor het verbussen van de schroefas. □ De rechter in Torbay veroordeelde de schipper van de N.36 Donia tot een boete van 4.000 pond wegens het lozen van stookolie in het visserijdok in Brixham. □ De O.231 St.-Carolus liet bij Visser in Den Helder een lekke schroefas herstellen (zie hieronder). □ Bij Padmos in Stellendam werd het leidingsstelsel in de machinekamer van de O.62 Dini vernieuwd. □ De O.66 L'Ebauche ging bij Padmos in het droogdok voor een onderhoudsbeurt. □ De visafslag in Lauwersoog blijft Belgische vaartuigen aantrekken. Om maar een voorbeeld te geven: in de week van 6 tot 12 september kwamen er zeven Belgische vaartuigen aan de afslag. □ Scheveningen oefent niet dezelfde aantrekkingskracht uit. De voorbije weken werd o.a. de Z.47 De Marie-Louise gesignaleerd. □ Nieuwpoort kreeg al enkele keren het bezoek van de warrelnetvisser HH.118 Yvonne-Anne uit Harwich. Het kleine vaartuig maandag 27 september het gezelschap van de R.36 Ceol Na Mara uit Ramsgate. □ Maandag 27 sep.: 14 schepen op de afslag te Oostende!

### 0.231 St.-Carolus aan de grond gelopen

De Oostendse treiler O.231 St.-Carolus van Norbert Hennaert liep op dinsdagmiddag 14 september aan de grond tussen de Waddeneilanden Vlieland en Texel. De boomkorteiler had op dat ogenblik af te rekenen met koelwaterproblemen in de machinekamer. Het schip was op terugweg van de visserij toen het ongeval zich voordeed. Pogingen om de boomkorteiler lost te trekken, vielen niet mee. Zelfs de inzet van een waterjet die het zand onder het schip wegschoot mocht niet baten.

De O.231 kwam dan uiteindelijk 's avonds, bij de hoogste waterstand toch los. Het schip werd daarop naar het droogdok van scheepshersteller Visser in Den Helder gevoerd. Bij nazicht werd een lekke asafdichting en beschadiging aan het echolood vastgesteld.

# *Wij trekken er voorlopig een streep onder*



Bij het begin van de zomer ging er een rilling door ons lijf. Dat was niet omdat de temperaturen het weer eens lieten afweten, maar wel omdat het aantal abonnementen drastisch gevallen was. Dit blad dreigde (overigens samen met de Vlaamse visserij) te verdwijnen.

Om deze nefaste beweging een halt toe te roepen, organiseerden we een campagne die voor het einde van de zomer vijftig nieuwe abonnementen moest opleveren.

We zijn daar ei-zo-na in geslaagd. Dit blad mocht deze zomer zesenvestig nieuwe abonnees begroeten. Vier te weinig om ons streefcijfer te behalen, maar wel voldoende om te weten dat we op onze lezers kunnen rekenen. Geef toe: zesenvestig is niet niks!

Dank zij die zesenvestig moeten we vandaag de prijs van HVB niet opslaan, hoeven we het aantal bladzijden evenmin te verminderen... Maar het blijft moeilijk, want vijftig was wel het minimum dat we nodig hadden!

Daarom trekken we nu maar voorlopig een streep onder de campagne. We maken nu eerst een boel optelsommetjes, maar het lijkt er wèl op dat we met nieuwjaar opnieuw beroep zullen doen op lezers èn op adverteerders.

Het is zoals onze boekhouder het zegt: 'wie erin slaagt 1994 te doorspartelen, zal de crisis overleefd hebben.'

Laten we dat vooral samen doen!

**HVB**  
**60**  
**HET VISSERBLAD**

## Vriendenkring organiseert opnieuw 'Dag van de Zeevaartpolitie'

Vorig jaar werd het 150-jarig bestaan van de Zeevaartpolitie gevierd. Pleidooien tijdens de academische zitting pro inlijving van de Zeevaartpolitie bij de Rijkswacht zorgden toen voor de nodig onrust binnen het korps. De vzw 'Vriendenkring Zeevaartpolitie', vorig jaar van nabij betrokken bij de viering, wil nu vooral het saamenhorigheidsgevoel binnen het korps aktiveren.

Grootste probleem van de socio-kulturele vereniging is de geografische spreiding van de leden in de standplaatsen Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort en Antwerpen. Voorzitter Leopold Vanden Berghe moet na negen jaar verenigingswerk erkennen dat het oprichten van een vereniging eenvoudiger is dan deze goed werkend in stand te houden.

De viering '150 jaar Zeevaartpolitie' zorgde echter voor een nieuwe impuls. Zo was het mogelijk om op zondag 19 september voor het eerst een 'Dag van de Zeevaartpolitie' te organiseren. Het is de bedoeling dat het initiatief jaarlijkse herhaald wordt.

'Eén jaar na deze voor het korps inmiddels berucht geworden officiële herdenking is er nog geen duidelijkheid over de toekomstige positionering van de Zeevaartpolitie', luidt een bedenking van de voorzitter. Hiermee wil hij niet in het vaarwater komen van de pas opgerichte 'Beroepsvereniging Zeevaartpolitie' die in eerste instantie de materiële belangen van de 220 korpsleden wil behartigen. 'Ook wij zijn van mening



De deelnemers aan de eerste 'Dag van de Zeevaartpolitie' in het Oostendse Koninginnehof. (Foto gw)

dat de Zeevaartpolitie als een éénsgezind korps konstruktieve signalen moeten uitzenden om te overleven,' betoogde de voorzitter in zijn gelegenheidstoespraak. Meteen een gelegenheid om

aan te kondigen dat de tiende verjaardag van de vriendenkring volgend jaar zal samenvallen met de tweede 'Dag van de Zeevaartpolitie'. (gw)

## 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 / 32 12 86.

Wegens jaarlijkse vakantie zullen de burelen van HVB gesloten zijn tot 15 oktober.

Op vrijdag 5 november ligt de nieuwe editie van HVB in de krantenwinkels

**TE KOOP GEVRAAGD  
KUSTVISSERSVAARTUIG**

**zich wenden:**

**HAND IN HAND**

**Vismijn 71**

**8400 Oostende**

**Tel & Fax 059 / 32 11 01**

ZEEBRUGGE

**Herrie met controleurs**

Drie weken lang zijn leden van de douane, politie en de visserij-inspektie bijna voortdurend aanwezig geweest in en rond de Zeebrugse vismijn. Een en ander was het gevolg van een incident tussen zwarthandelaars en ambtenaren in de nacht van donderdag 12 op vrijdag 13 augustus. De rel greep plaats tijdens een observatie van de handel en wandel van bepaalde individuen die bekend staan voor hun betrokkenheid bij het onttrekken van vis aan het legale circuit. Vastgesteld werd dat dezogenaamde *blauwers* vis naar verschillende pakhuizen in de oude vismijn brachten. Een douanier die alles gadesloeg werd hardhandig aangepakt voor zijn ongewenste pottetekijkerij. Toen de politie de dader wilde inrekenen ontstond een nieuwe schermutseling met de ordediensten. Eén persoon werd opgepakt en moest een nacht in de cel doorbrengen. Tientallen mensen waren getuige van het incident, dat de volgende dagen het gespreksonderwerp was in de cafés rond de oude vismijn.

**Veranderingen in de  
Officiële Lijst der  
Belgische  
Vissersvaartuigen**

AUGUSTUS 1993

Verandering van tonneemaat:

□ Z.19 SONJA, eigendom Vantorre André, Laurierstraat 40, 8301, Knokke-Heist

Gt. 159<sup>(\*)</sup> - Nt. 47

Zeebrief: 17.08.93

Verandering PK:

□ Z.196 ZEEDUIVEL, eigendom De

Golfbreker BVBA, Eeuwfeestlaan 46, 8301 Knokke-Heist

Motor 750 pk - 552 kW

Zeebrief: 26.08.93

Adresverandering:

□ Z.90 OOSTHINDER, eigendom Rederij De Noordhinder BVBA, Van Hoenackerpad 10, 8301 Knokke-Heist

□ Z.91 NOORDHINDER, eigendom Rederij De Noordhinder BVBA, Van Hoenackerpad 10, 8301 Knokke-Heist

□ Z.321 WESTHINDER, eigendom Rederij De Noordhinder BVBA, Van Hoenackerpad 10, 8301 Knokke-Heist

KNOKKE-HEIST

**Rederij Zeeëngel NV  
(Z.114) failliet**

De Rechtbank van Koophandel te Brugge heeft op 2 september de rederij *Zeeëngel NV* uit Knokke-Heist op bekentenis failliet verklaard. *Zeeëngel NV* werd in oktober 1990 opgericht door *Patrick Van Troyen* (1 %) en *Fishlink* (99 %) met de bedoeling de aankoop van een vaartuig te financieren. De minderheidsaandeelhouder zou op termijn het vaartuig kunnen verwerven volgens de terugkoopfor-

mule van *Fishlink*. De vennootschap kreeg een kapitaal van 5,05 miljoen frank mee. Het zelfde jaar werd de Z.114 (bouwjaar 1964) van de BVBA *Femina (Patrick Van Troyen)* ondergebracht in de Rederij *Zeeëngel*. Voor het vaartuig werd een beëindigingspremie aangevraagd.

OOSTENDE

**Uit de gemeenteraad**

Tijdens de bijeenkomst van de Oostendse gemeenteraad op vrijdag 3 september, dag waarop ons vorig nummer van de persinrolde, keurde de raad volgende haven- en visserij-aangelegenheden goed.

□ Aanpassen elektrische installatie: aansluiten transformator en aanpassen hoogspanningskabine, kostprijsraming 987.149 fr.

□ Vervangen versleten rolelementen en roltreinen van de slipway: raming 3 miljoen fr.

□ Vervangen elektrische troittoirkasten aan het Visserijdok: raming 200.000 fr.

□ Wijziging reglement belastingen, retributies & rechtentarieverorde-

**Crevits**

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

*import - export*

*allerlei kettingen en kettingmatten*

*ankers*

*herbruikbare materialen*

*visserijbenodigdheden*

*rubber bollen en rubber ringen*

Zeebruggelaan 137,  
8380 Lissewege (Brugge)

Tel: 050 / 54 48 33



H. Baelskaai 18,  
8400 Oostende

Tel: 059 / 32 50 13

Tijdokstraat 3, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 45 85

Vanuit Nederland

09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

ning van de haven. Artikel 13 wordt aangevuld, met een punt 5, waardoor kustvaartuigen vanaf windkracht 4 beaufort in het Visserijdok mogen aanleggen.

▫ Lening voor herstellingswerken aan het wegdek Diepwaterkaai, 774.000 fr.

▫ Stedelijke Visserijschool, onderhoudswerkzaamheden als schilderen motoren en turnzaal, herstellen gevel, plastifiëren vloer. Raming 1.075.000 fr. / Vervangen in plaats van herstellen giek Kockskraan 3, meerprijs 850.000 fr (totale kostenraming circa 1.465.000 fr.).

In de zitting van vrijdag 24 september waren volgende haven- en visserijgebonden aangelegenheden aan de orde:

▫ Aanwijzing stadsvertegenwoordiging in het Instituut voor Veterinaire keuring.

▫ Aankoop elektronische weegschaal voor de vismijn, ter vervanging van het oude toestel (raming 100.000 fr.).

▫ Lening modernisering vismijn Oostende, derde fase: 21.000.000 fr voor algemene bouwwerken.

Alles exclusief btw.

## KALENDER 1993

### OKTOBER 93

- 1 3de Uitreiking *Kijker van Kapitein Bestenbustel*, door Oostendse Havengemeenschap vzw
- 9-14 *Anuga 93* wereldvakbeurs voor voedingsproducten in Keulen (Duitsl.)
- 10 *Trein-Tram-Busdag*  
Gratis visbedeling door de Nieuwpoortse Visbakkers in de vismijn van Nieuwpoort
- 14-24 *International Fishing Fair* in Aalborg (Denemarken)
- 21-24 *International Fishing Exhibition* in Aalborg (Denemarken)

### NOVEMBER 93

- 1-14 Vlaardings Visserijmuseum te Vlaardingen (Ned.). Expositie van *Flying Focus*-fotograaf Herman IJsseling (visersvaartuigen uit de lucht gefotografeerd.)
- 16-20 *Europort '93*, internationale maritieme vakbeurs in Rai-complex, Amsterdam (Ned.)

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Albert Vereecke, echtgenoot van mevrouw Jenny Claeysens. Albert Vereecke, schipper bij het loodswezen op rust en lid van de Federatie der Belgische Zeelieden werd geboren te Oostende op 18 september 1928 en overleed schielijk te Dunkerque (Frankrijk) op 18 september 1993.

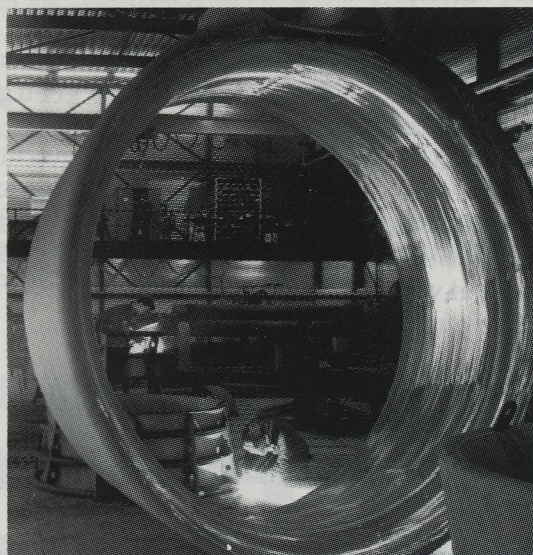
Wij vernamen het overlijden van oud-reder Leon Desmidt, weduwnaar van Marie-Louise Vandierendonck. Hij werd geboren te Heist op 1907 en overleed te Knokke-Heist op 7 september 1993.

Te Oostende overleed op 14 september 11. Joridan Gykiere, levensgezel van mevrouw Madeleine Sleuyter. De overleden zeeloods op rust werd geboren te Oostkamp op 24 december 1921.

Op 8 september 11. overleed Raphael Beyen, echtgenoot van mevrouw Lucie Jennie Blondé. De overleden reder op rust van de O 116 werd geboren te Adinkerke op 2 januari 1914 en overleed te Oostende.



## 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 – ALBASSERDAM – BOLNES – IJMUIDEN – LEMMER –  
DELFIJUL – RUPELMONDE (BELGIE) – GUSTAVSBURG (DUITSLAND)  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

### 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

# Vraag naar gefileerde vis in Oostduinkerke neemt toe

## Archeologen Wim Van Neer en Anton Evrynck in koor: 'Geef ons maar de graten'

DE VISSERIJ WERD in het verleden al bestudeerd: historisch en volkskundig. Sinds kort is er een discipline bijgekomen. De nieuweling in de wetenschap heet 'gratenarcheologie'.

Sinds enkele maanden loopt in het visserijmuseum te Oostduinkerke zelfs een heuse gratententoonstelling. Dat het hier geen grap van konservator Lanszweert betreft, wordt afdoende bewezen doordat de tentoonstelling samengesteld werd door dr. Anton Evrynck (32), wetenschappelijk medewerker van het *Instituut voor Archeologisch Patrimonium (IAP) van de Vlaamse Gemeenschap*. Eén van zijn taken is het bestuderen van dierlijke resten en sporen uit archeologische opgravingen in Vlaanderen. Hij promoveerde tot *Doctor in de Ruimtelijke Wetenschappen* aan de Universiteit van Amsterdam. Geef toe, serieuzer kan niet!

De tentoonstelling is tevens het werk van dr. *Wim Van Neer* (39), werkleider aan het *Koninklijk Museum van Midden-Afrika*. In 1981 promoveerde hij tot *Doctor in de Wetenschappen* aan de K.U. Leuven. Recent geeft hij grote aandacht besteed aan het onderzoek van visresten in ons land. Naar aanleiding van de tentoonstelling 'Graten' werd door het I.A.P. een boek uitgegeven met de titel *'Archeologie en Vis'*. Dr. *Evrynck* en dr. *Van Neer* zijn de auteurs. Het boek wordt te koop aangeboden in het visserijmuseum.

Wij, wij stelden een hoop vragen. En zij, zij zagen daar geen graten in.

HVB: Van onze lessen geschiedenis herinneren wij ons levendig de alom bekende volzin: 'De oude Belgen leefden van de jacht en de visvangst.' Hoe gingen ze te werk bij de visvangst op zee?

Evrynck-Van Neer: We hebben nog geen vissersdorpen kunnen opgraven van voor en tijdens de Romeinse tijd. Wel vanaf de Middeleeuwen. HVB (teleurgesteld): Hoe gebeurde de visvangst en handel in de middeleeuwen?

E-VN: In Gent, Antwerpen, Brugge en Ieper vinden we resten vanaf het jaar 1000. Daartussen zitten graten van zeevis. De verbeterde wegebouw maakte het dus mogelijk vis te transporteren naar het binnenland.

HVB: De stedelingen aten dus meer zeevis dan de plattelandbewoners. Deze laatsten aten meer zoetwatervis.

E-VN: Dat komt vooral doordat de wateren in die steden vervuild en overbevist waren, men kon er bijna geen zoetwatervis meer vangen. Dus werd maar meer zeevis aangevoerd. Op het platteland waren de wateren nog niet zo vuil, daar kon men nog zoetwatervis vangen. Daar bestond minder behoefte aan zeevis.

HVB: Uit de gevonden visresten kunnen we ook uitmaken dat onze vissers reeds zeer vroeg in de middeleeuwen noordelijker gingen vissen op de Noordzee.

E-VN: Laat in de middeleeuwen, vanaf 1400-1500, zouden de vissers uit Heist zeer noordelijk zijn gaan vissen. Het bewijs daarvan wordt geleverd door opgravingen te Heist, waar graten van koolvis en leng gevonden zijn die uit die periode stammen.

HVB: Er was dus zeer vroeg een bloeiende visserijen vishandel in onze streken?

E-VN: Deze handel kwam goed op gang na het jaar 1000. Onze oudste vondsten dateren vanaf het jaar 1000-1200.

HVB: Is er ook iets geweten over de visserij op de Schelde in vroegere eeuwen?

E-VN: Er werd daar in vroegere eeuwen serieus gevist op nu uit-



Links Dr. Anton Evrynck, rechts Dr. Wim Van Neer

gestorven soorten. Na de middeleeuwen werden er netten en kruisnetten uitgezet in de Schelde. De verdwenen vissoorten uit die tijd zijn finten, elft, zalm en steur.

HVB: We kunnen over de opgravingen van 'boetnaalden' opmaken dat de vorm reeds lang dezelfde zijn

E-VN: De opgravingen van de 'boetnaalden', die in de tentoonstelling te zien zijn, gebeurden te Raversijde. Ze zijn waarschijnlijk afkomstig van de late middeleeuwen.

HVB: Het verzamelen en in elkaar steken van de visgraten moet zoiets als een monnikenwerk zijn, wie doet dat?

E-VN: De visgraten worden niet in elkaar gestoken. De komplette vis op de tentoonstelling is een uitzondering, die konden we zo in één stuk opgraven.

HVB: Waar en wanneer begon men de visgratenarcheologie?

E-VN: Het eerste kongres over gratenarcheologie ging door in de jaren zeventig. Men begon ermee in o.a. Skandinavië, Groot-Brittannië, Nederland, Duitsland; later ook in

Italië, Spanje en Frankrijk.

HVB: In het boekje wordt ook gesproken over de erotiek van de vis in vroegere eeuwen, hoe zit het ermee?

E-VN: Bekijk het schilderij dat daar afgebeeld staat. De 'zalmnoten' tonen het typische vrouwelijke. De palingen staan dan weer het mannelijke. Het schilderij is dus niet enkel geschilderd om vis te tonen, maar ook om symbolisch naar het vrouwelijke en mannelijke te verwijzen. Het toont ook de meest dure vissoorten, dus het is het rijkere leven dat uitgebeeld wordt.

HVB: We leren uit het boekje ook dat soorten uit overbevissing of vervuiling verdwenen zijn uit onze streken. Welke soorten zijn dat voor wat de zeevissen betreft?

E-VN: Van de zeevissen is bijna alle vis verdwenen die vanaf de zee de rivieren optrekt, zoals zalm, steur, houting, finten. Het uitsterven van de vissen in zoet water was dramatischer. De afmetingen van exemplaren die we vonden uit vroegere tijden tonen grotere vissen dan nu, dit wijst op overbevissing

HVB: Watervervuiling is dus geen

probleem van vandaag, het begon reeds in de middeleeuwen

E-VN: Niet voor wat de zee betreft! De binnenwateren daarentegen vervuilden toen al door het huisvuil, de slachthuizen, de leerlooierijen... De zee vervuilde daardoor niet noemenswaard.

HVB: Het haringkaken\* werd al toegepast door de Duitse Hanze in Schonen, zo zie ik hier tot mijn verwondering, en werd nadien overgenomen door de Vlaamse vissers. Het is dus niet Willem Beukelszoon uit Biervliet of de Oostendenaar Jacob Kien die het haringkaken uitgevonden hebben?

E-VN: Daar moeien wij ons niet mee. Wie dat uitgevonden heeft moeten historici maar uitvissen. Wat wij wèl zien is dat men door het haringkaken steeds verder is kunnen vissen.

Zeedierenjager

*De tentoonstelling 'Graten' loopt nog door tot zondag 17 oktober 1993. Ze is elke dag te bezichtigen in het visserijmuseum te Oostduinkerke.*

\* Methode om de vis te bewaren



**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



Laat u eens lekker uitwaaien

# Beeldig Vlissingen



Foto Boven. Op het einde van de dijk staat het windorgel, een creatie van de Brusselse Mass & Individual Moving.



Foto Rechts. De zeevaarscholier bevindt zich inderdaad vlak voor de zeevaartschool.

NA MEER DAN honderd jaar eenzaamheid kreeg het gietijzeren standbeeld van zeeheld *Michiel De Ruyter* op het *Keizersbolwerk* te *Vlissingen* de compagnie van meer dan dertig beelden en skulpturen langs straten, pleinen en dijken van deze stad.

Een respectabel aantal daarvan refereren naar het daar altijd vibrerende maritieme klimaat. De opstelling van deze monumenten levert alvast een verrassende stadswandeling op.

Wie voor het eerst sinds jaren weer eens het Walcherse *Vlissingen* bezoekt, is positief verrast door de stedenbouwkundige *face-*

*lift* die deze Nederlandse havenstad heeft ondergaan. De stad heeft haar troeven er alleen maar door geaccentueerd: haar strategische ligging aan de Westerschelde, de zeeverende boulevards, trots verleden, een rijke maritieme traditie verankerd in visserij, loodswezen, veerdienst, passagiers- en vrachtverkeer... In het hart van de stad ontwikkelt zich, sinds de voorbije zomer, rond de oude vissershaven een nooit geziene toeristische drukte. De opening in juni jl. van het *Arsenaal*, een maritiem attractiecentrum (zie HVB8, 1993) naast het nieuwe jachtdok '*Michiel De Ruyter*' garandeert een drukke bedrijvigheid rond het *Delanypark* en het loodshaventje.

## Bamboe-orgel

Maar de stad heeft voor de attente bezoeker meer in petto. Neem nu een wandeling langsheen de artistieke creaties die menig plein, straathoek, boulevard of park tooien. We beperken ons hier tot een viertal scheppingen die naar het maritieme verwijzen en zich ook in die omgeving situeren. Vooral de boulevards zijn royaal voorzien van beelden, monumenten en skulpturen.



Op het einde van de dijk en het begin van de Walcherse hoge duinenij, staat op de 'Nollebunker' het windorgel. Bijna onophoudelijk bespeelt de zeewind hier de uit dikke tropische bamboestengels gebouwde orgelpijpen. Sonore bromtonen! De ontwerpers *Mass & Individual Moving* uit Brussel proberen op verschillende plaatsen langs de zee windorgels te realiseren, zodat ze één geluidsketen vormen als symbool van kulturele verbondenheid tussen de volkeren. Een

eerste windorgel op die plaats werd in 1975 door een storm verwoest, een tweede werd zes jaar later door vandalisme vernietigd. Het huidige werd in 1983 gebouwd.

#### Zeevaartscholier

Op de boulevard, recht voor de zeevaartschool, *Maritiem Instituut De Ruyter*, zit op z'n sokkel de 'zeevaartscholier'. Het bronzen beeld van *Jan Haas* stelt een leerling van dit instituut voor in het oude uniform.

#### Eruption

Vijf jaar geleden werden deze twee 7-meter hoge zuilen in de branding vòòr de *Boulevard Bankert* geplaatst. Het betreft hier een ontwerp van beeldend kunstenaar *Fré LLgen* uit *Dordrecht*. Onder invloed van water, stroming en windrichting ontstaan er geregeld explosies van water tegen en tussen de twee zuilen die in wisselende grilligheid en sekonden kort een eruptie boven de branding tekenen. Of hoe de natuurelementen de artistieke creatie in eeuwige variatie herscheppen.

#### Koopvaardij

*Koopvaardij* is een abstracte plastiek uit roestvrijstaal van *Wessel Couzijn* die sinds 1974 in de stad stond, maar tien jaar geleden verhuisde het op aanwijzingen van de kunstenaar naar de boulevard. Andere maritieme kunst op de boulevard of langs de jachthaven: 'Open zuil' (*André Volten*) 'De Vissersvrouw' (*H. Bisschop*), 'Mens, zee en wind' (*Herman Bisschop*) en 'Milieumonument' (sinds enkele maanden verplaatst naast *Oranjemolen*) (*Lidy Hoewaer*)

Tekst en foto's: Marc Loy

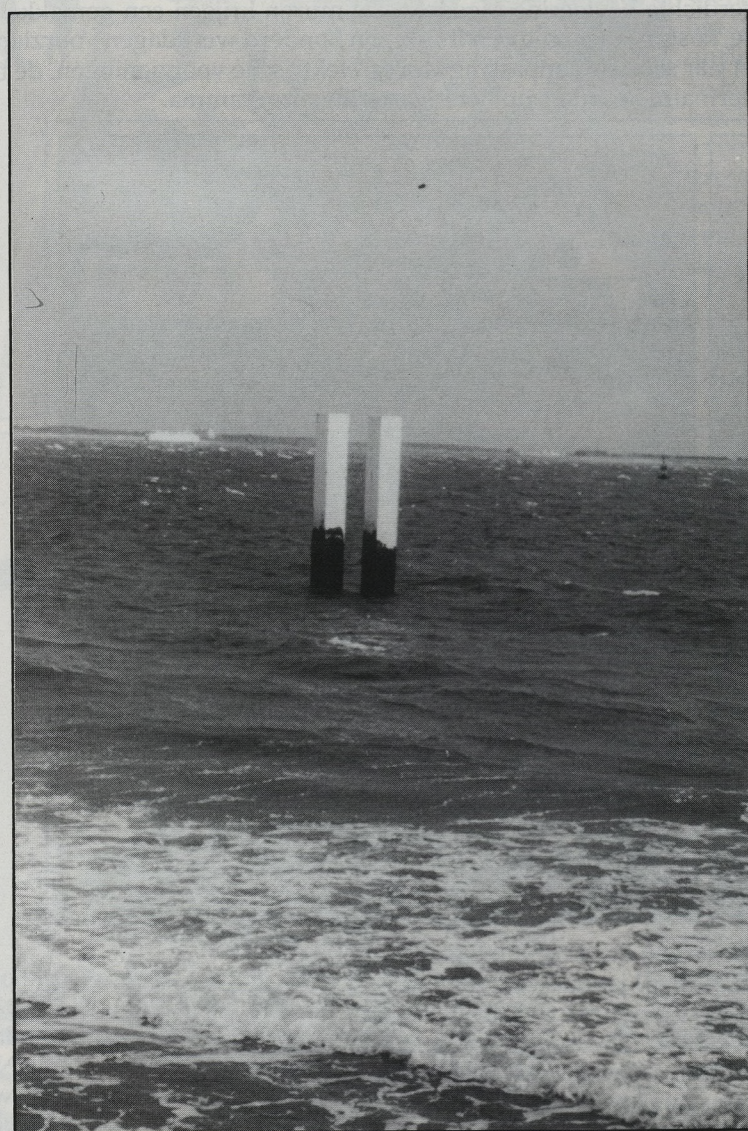


Foto helemaal boven: ter ere van de koopvaardij. Foto hierboven: dit beeldhouwwerk heet 'Eruption' en speelt een spel met de branding.

# de maand in beeld



De vernieuwingswerken in de Nieuwpoortse vismijn zijn gestart met het uitbreken van de oude vloer. Dat is in de eerste plaats noodzakelijk om versterkingen toe te voegen die het wegzakken van de vloer moeten voorkomen. Na het aanbrengen van de afvoerkanalen wordt alles weer netjes met een waterdichte bevoering afgedekt. De muren krijgen een gemakkelijk te reinigen bekleding. Voor de uitvoering van de eerste fase, kostprijs acht miljoen frank, zijn honderd werkdagen voorzien. Dat betekent hinder tot in februari volgend jaar. Later op het jaar staat de aanpassing van de elektrische voorzieningen, de bouw van koelcellen, ijsopslagplaats en het lokaal voor de veterinaire keurders op het investeringsprogramma.



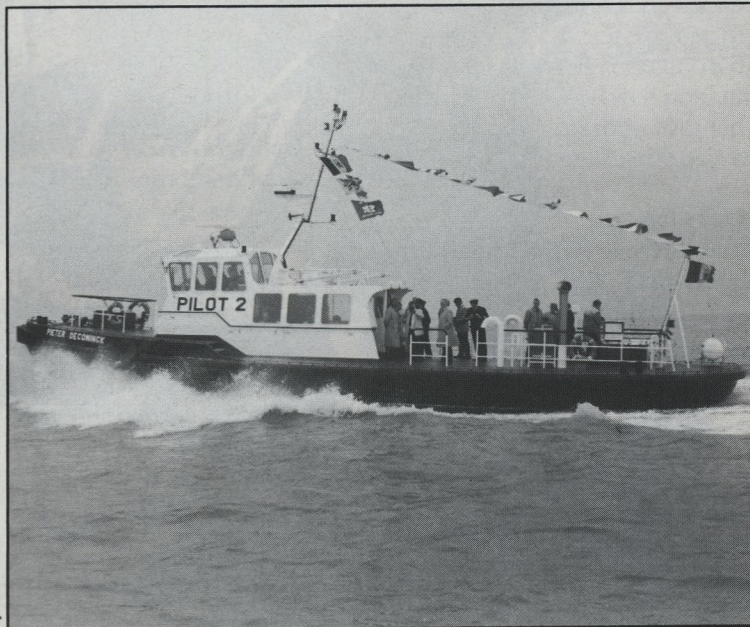
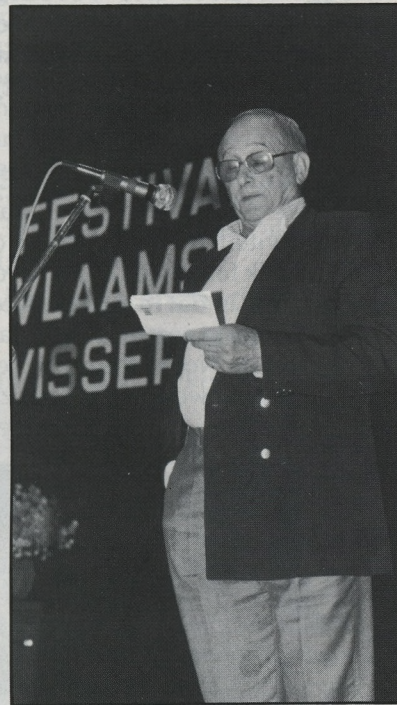
De RMT heeft haar commercieel lot voor vijf jaar verbonden aan dat van Sally Line, een dochter van de Finse scheepsvaartgroep Effjohn Oy A/B. Vanaf 1 januari vaart de RMT-vloot niet langer op Dover, maar op Ramsgate, een haven in eigendom van Sally U.K. De schepen die in het verleden binnen poolakkoorden met Sealink, Townsend Thoresen en P & O European Ferries opereerden zullen volgend jaar "Sally - Oostende Lines" op de scheepshuid voeren. Op de verbindingen Duinkerke-Ramsgate en Oostende-Ramsgate zullen beide maatschappijen 23 afvaarten per dag aanbieden per jetfoil, passagiersvrachtschip en ro-ro-schip. Sally is zelfs kandidaat om de Belgische staatsrederij volledige over te nemen wanneer de regering de privatisering van de RMT wil doorvoeren.

De jongste weken verkoopt het kleine vaartuig HH.118 *Yvonne-Anne* uit Harwich, minder dan tien meter lang, regelmatig in Nieuwpoort. Dit komt omdat de warrelnetvisser, bij gebrek aan kabeljauw voor de Britse kust, alhier tong vangt in de staande netjes. ➔

Het nieuwe SKB-servicestation aan de Oostendse Baelskaai werd officieel geopend met het in werking stellen van een reddingsvlot. Vlaams minister van Verkeer Johan Sauwens mocht het opblaasmechanisme van het pneumatisch reddingsvlot op gang trekken. Afgevaardigde bestuurder Leopold Longueville mocht dan weer heel wat genodigden begroeten in de nieuwe werkplaats voor herstelling en controle van opblaasbare reddingsvloten en rubberboten. Trouwe klanten van het bedrijf zijn de visserij, de reddingsdiensten, de Zeemacht, RMT, het Zeewezen, baggerbedrijven en watersporters. ➡ ➡



Op 3 september bereikte HVB-medewerker Jef Klausing de eerbiedwaardige leeftijd van 75 jaar. 'De Jef' blijft actief. Hij behoorde nog tot de deelnemers aan het jongste 'Festival voor het Vlaamse Visserlied' in Heist en spendeert nog steeds veel tijd aan opsporingen en ontleding van oude zeemansliederen. Wie nog een liedjesschrift van zijn grootmoeder of overgrootvader vindt, mag het hem steeds aan Jef bezorgen als een laat verjaardagsgeschenk. ➡



De dag van de opening van het nieuwe servicestation van SKB ging gepaard met de officiële overdracht van drie nieuwe redeboten voor het Loodswezen. Voor de gelegenheid lagen de *Pieter Deconinck* en de *Guido Gezelle* (22,70 m.) afgemeerd in Oostende. De genodigden mochten tijdens een korte rondvaart kennis maken met de nieuwe redeboten.

Tussen Felixtowe en Lowestoft...

## Nederland kan Britten lesje leren

Het Verenigd Koninkrijk verliest land aan de zee

DEZE ZOMER WERDEN er HVB-medewerkers opgemerkt tot in het verre *Siberië*, zodat we ons weer aan een jaar van boeiende reportages mogen verwachten uit verre en minder verre vissersplaatsen. Daniël Pots voer omzeggens heel het Verenigd Koninkrijk af en vergast ons op tientallen stukken waarvan we hieronder een voorsmaaktje krijgen.

Ditmaal landden we in *Suffolk*, Engeland. We gingen er op zoek naar visserijactiviteiten en stootten er op een natuurlijk fenomeen dat o.a. verantwoordelijk is dat in juni 1993 een vermaard hotel in zee verdween. Jaar na jaar vreet de Noordzee er immers vele meters kust weg. We bleven zitten met de vraag waarom de Britten,

geen raad vragen in Nederland om door middel van een soort Delta-plan deze kust te vrijwaren.

Felixstowe gaf landinwaarts  
1,6 kilometer prijs

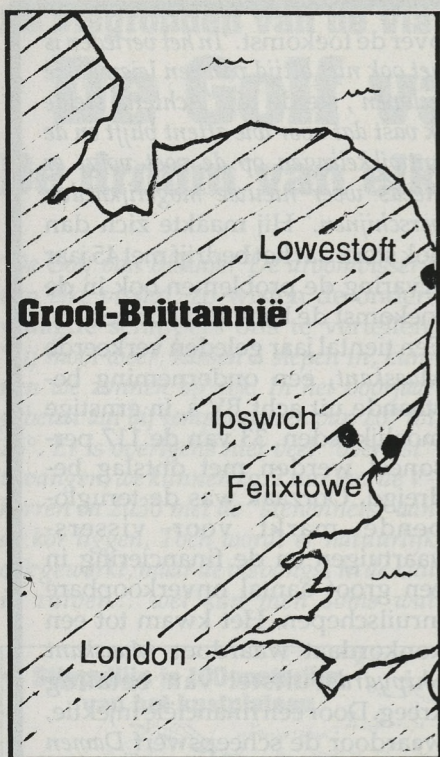
We lieten we ons dit keer via een P&O-lijn van Zeebrugge naar *Felixstowe* brengen. De *'Pride of Suffolk'* en de *'Pride of Flanders'* staan daartoe ter beschikking. Beide zijn aan passagiersvervoer aangepaste ro-ro-vrachtschepen. De ombouw is perfect geslaagd. Omdat de overvaart lang duurt (bijna 6 uur) kan praktisch elke passagier (mits bijbetaling) beschikken over een eigen hut. De overtocht mag dan lang lijken voor iemand met liefde voor de zee is het genieten geblazen vanop een groot en goed gelegen voordek. De ferrie vaart over verschillende passen van de *sea-lanes*

zodat er veel te zien is. Af- en aanvaarende schepen naar het kruisstation voor onze kust geven een goed beeld over de beloodsing. Op de visgronden ziet de reiziger vissende Franse hektreilertjes, Nederlandse en Belgische boomkorvaartuigen. Grote Franse hektreilers uit *Boulogne* en *Concarneau* spoeden zich vanuit de Schotse waters naar huis. Vanaf het lichtschip *'Sunk'* krijgt men uitzicht op de beboeide vaarroutes tussen de zandbanken voor *Suffolk*. Elke fout in dit gebied kan een drama veroorzaken. Dit ondervonden de ferries *'Speedlink Vanguard'* en de *'European Gateway'* trouwens toen ze in december 1982 botsten waarbij de laatste, met zes doden, op een zandbank zijwaarts kwam te liggen waarbij al de vrachtwagens ophingen aan de stormkettingen. Een Nederlands bergingsteam lichtte toen het wrak, niet vooraleer piraatduikers erin geslaagd waren waardevol materiaal uit het schip te ontvreemden.

Doordat op de kust 8 rivieren uitmonden bestaat het geheel hoofdzakelijk uit een natuurlandschap met



Op 1 december 1936 zorgde hoogtij ervoor dat dit huis te Pakefield vlakbij Lowestoft, Suffolk, de rots afgleed en in zee terecht kwam. De foto werd genomen op het moment van de instorting. De persoon op de voorgrond zal dus niet meer moeten aanbellen.



veel water, groene meersen en eiken bossen, doorspekt met typische boerderijen, gezellige dorpjes en haventjes.

In Zuid-Suffolk lopen de rivieren *Orwell*, *Stour* en *Brett* in elkaar en leggen de laatste mijlen naar zee samen af in een omvangrijk estuarium. Op de zuidoever ontstond *Harwich*, op de noordoever *Felixstowe*. Alhoewel deze havens afzonderlijk worden uitgebraat vormen beide één grote metropool waarbij *Felixstowe* hoofdzakelijk het zwaar vrachtverkeer verwerkt en de ferries uit *Zeebrugge* en *Rotterdam* ontvangt, *Harwich* is de thuishaven van kleinere vrachtschepen, maar organiseert dan weer de toevloed van ferries uit Duitsland, Denemarken, Zweden en Nederland (Hoek van Holland). Daarachter ligt, 20 km verder in het binnenland, de

haven van *Ipswich*.

Een Romeins bastion vormde de start van *Felixstowe* dat tot in de 19de eeuw een klein vissersdorpje bleef. Het uitbaten van steengroeven in het kustgesteente zorgde er samen met de voortdurende aanvallen van de Noordzee voor dat de laatste duizend jaar ongeveer 1.600 meter kust landinwaarts werd afgekald.

Verder is de ontwikkeling van de havens reusachtig te noemen, vooral wanneer we weten dat een Brits kolonel nog maar in 1867 duizenden aren drassige meersen kocht met het doel er een haven uit te bouwen. In 1886 was de haven een feit. De haven leed veel schade gedurende beide wereldoorlogen en werd in 1953 nog eens volledig overspoeld. Twintig jaar werd er hard gewerkt om de haven uit te bouwen tot wat ze nu is: een poort naar Europa.

#### Opkomst en ondergang van het vissersplaatsje Orford

Net buiten *Felixstowe* mondt de rivier *Deben* uit in een estuarium te *Felixstoweferry*. De ferry wordt echter niet meer uitgebaat en men kan enkel het water over via de *voet-ferry* (schoenen en kousen uit en via een doorwaadbare plaats oversteken). Doorheen ongerepte natuur gaat het dan naar de monding van de *Alde*. Net voor het strand van het dorp *Aldeburgh* (zeg maar *Oudenburg*) zwenkt de rivier naar het zuiden en mondt 20 km verder uit in *Hollesley Bay*.

Waar de *Ore* in de *Aldemonding* vloeit ligt *Orford*, een inlands gelegen vissersstadje via de *Alde* verbonden met de zee. In de 12de eeuw ontwikkelde er zich een dorp rond een koninklijke burcht. De eerste kaaien werden gebouwd in 1165. Het plaatsje heeft veel geleden onder Saksische

invallen en latere aanvallen van piraten. Visserij en scheepsbouw brachten er welvaart, het smokkelen nog meer. Toen *Ipswich* belangrijk werd, verviel *Orford* terug tot een dorpje met een verzande haven.

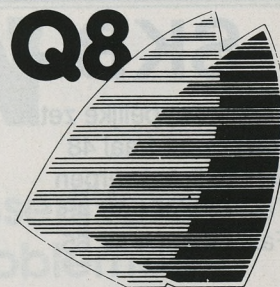
Op een kaap tussen *Hollesley Bay* en *Aldeburgh Bay* ligt *Orfordness* met zijn voor de kustnavigatie belangrijke vuurtoren (vanaf 1637). Wordt de kust noordelijker voortdurend door de zee afgebroken dan is de kust hier de laatste 400 jaar bijna 5 km aangegroeid, de riviermonding steeds verder naar het zuiden duwend. Naast een nog kleine aanwezigheid van kustvisserij wint *Orford* aan belang door het groeiend zeiltoerisme op de lange *Aldemonding*. *Orford* is verbonden met *Orfordness* door een ferry waar welgeteld één auto op kan. Vermeldenswaard is nog dat daar in 1930 de eerste radars (in alle geheim) uitgetest werden.

#### Aldeburgh onder druk van de Noordzee

Vanaf *Orford* zoeken we onze weg langs kleine landwegen omheen de *Maltings* naar het vissersplaatsje *Aldeburgh* (Saksisch voor *Oude Burcht*) Zoals *Orford* ontstond ook *Aldeburgh* rond een Romeins fort. Gedurende vele eeuwen was het een stad die leefde van een intensieve visserij (zelfs tot IJsland toe), handelsverkeer en scheepsbouw. De streek kende echter een voortdurende druk van de Noordzee. Vanaf 1570 vrat de zee aan de stad en Duinkerke zeerovers, die vraten aan het handelsverkeer. In de 17de eeuw halverden twee pokkenepidemies de bevolking, armoede deed de rest uitwijken. Zij die bleven waren smokkelaars.

Voor de rest valt daar nog veel over te vertellen, maar dat doen we volgende maand. (vervolgt) Daniël Pots

## 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

## Aart Maaskant (60) overleden

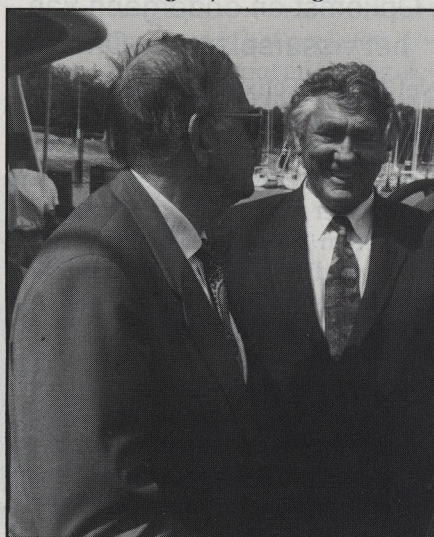
Aart Maaskant (° 16 augustus 1933), algemeen directeur van *Maaskant Shipyards* in *Stellendam*, overleed op 12 september II. Vijfenvoertig jaar werkte de Brusenaar in de scheepskonstruktie.

We schrijven 1948, als vader *Piet Maaskant* zijn zonen Piet en Aart in een oud pakhuisje op de dijk in *Bruinisse* aan het werk zette. Meer dan een draaibank, een schaaftank en een boormachine hadden ze niet ter beschikking. Zo leerden Aart en zijn broer de kneepjes van het vak. Enkele maanden geleden ontving Aart de onderscheiding van *Ridder in de Orde van Oranje Nassau* ter gelegenheid van het 45-jarige bedrijfsjubileum van het *Maaskant Shipyards*.

Aart Maaskant stond jarenlang aan het hoofd van een werf die zijn stempel drukte op de ontwikkeling van de Nederlandse boomkorvloot.

*Machinefabriek Welgelegen* was een grote naam voor een bescheiden werkplaats die hoofdzakelijk voor de mosselvisserij karweide. Stap voor stap leerde Aart het vak van monteur. Een tiental jaar later was het bedrijfje uit zijn voegen gearsten en keerden de Maaskants de al te benepen lokatie *Bruinisse* de rug toe. In 1959 trokken ze met hun twaalf werknemers naar een ruimer pakhuis met voldoende plaats voor een konstruktie- en reparatieatelier en een werkplaats voor dieselmotoren. Het bedrijf had reeds enige naam verworven met de lierenbouw, gebaseerd op een eigen systeem. De buiten-

landse bestellingen lieten niet op zich wachten. In 1965 namen ze de machinefabriek *Klein* in *Stellendam* over en trokken er aan de binnenhaven meteen het huidige bedrijf op. Pas in de jaren zeventig nam Aart de commerciële kant van de zaak op zich. Meteen het startsein van een eindeloze reeks buitenlandse prospectiereizen. De internationale kontakten leverden het bedrijf heel wat opdrachten op. *Maaskant* bouwde ondertussen niet minder dan 180 vissersvaartuigen. *Aart Maaskant* was een van de eerste scheepsbouwers die casco's (in serie) achter het IJzeren Gordijn bestelde, met name in *Polen*, later ook in *Joegoslavië*. Enkele maanden geleden sprak Aart Maaskant nog zijn bezorgdheid uit



Wijlen Aart Maaskant (rechts), in gesprek met kollega-scheepsbouwer Roger Degraeve, tijdens de doop van de *Z.121 Deborah* in juni vorig jaar. (Foto gw)

over de toekomst. *'In het verleden is het ook niet altijd van een leien dakje gelopen'*, stelde hij. *'Achteraf stelde ik vast dat voor wie attent blijft en de ontwikkelingen op de voet volgt er steeds weer nieuwe mogelijkheden verschijnen.'* Hij maakte zich dan ook sterk dat het bedrijf met 45 jaar ervaring de problemen ook in de toekomst de baas zou kunnen.

Een tiental jaar geleden verkeerde *Maaskant*, een onderneming bestaande uit acht BV's, in ernstige moeilijkheden. 33 van de 117 personeel werden met ontslag bedreigd. Oorzaak was de teruglopende markt voor vissersvaartuigen en de financiering in een groot aantal onverkoopbare inruilschepen. Het kwam tot een konkordaat waardoor *Maaskant Shipyards* uitstel van betaling kreeg. Door een financiële injectie, waardoor de scheepswerf *Damen* mede-eigenaar werd, kwam *Maaskant* weer vlot. Het bedrijf bleef al die tijd verder werken onder eigen naam. Vorig jaar was de scheepswerf goed voor 125 werkplaatsen en een omzet van 50 miljoen gulden (950 miljoen frank). Voor de buitenwacht bleef de joviale directeur, die op 12 september na een ernstige ziekte overleed, al die jaren het bekendste gezicht van het bedrijf. Ook bij ons was Aart geen onbekende meer. Vooral sinds de samenwerking tussen de *Scheepswerven Degraeve* en de *Groep Damen* was hij de laatste jaren regelmatig present op tewaterlatingen en doopplechtigheden in Zeebrugge. Voor de 'Belgische' vloot bouwde hij de *BOU.319* en de *BOU.201*, twee vaartuigen die in Nederlandse handen zijn. (gw)

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

— Erkend servicestation —

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

De visgronden van de Vlaamse vissers (VI)

# De Golf van Biskaje

## De droom van elke visser

'De Golf van Biskaje? De droomvisserij van elke visser', zo wisten de onder-vraagde schippers ons te vertellen. 'Bij mooi weer, tussen 2 slepen in, kunnen we zonnen op dek. In het voorjaar gebeurt dat bij temperaturen van 20° tot 25°. Er is overigens niet veel "overlast" te vangen, we kunnen zo, 2 uur met de V-korren en 2u30 met de "stenennets" aan de kor liggen. Toch wordt er natuurlijk ook gewerkt, maar de visvangst in de kuil is zuiver... wel kan men soms wat

schelpen als overlast vangen. De mooiste slepen van tong kunnen 300 kg zijn. Niet altijd weliswaar, want de vangsten zijn er — zoals overal — eens goed, eens slecht. Toch zit de tong in de "golf" praktisch overal verspreid.'

Degenen die ons vertelden hoe het er in de 'golf' aan toe gaat heten Johan Hennaert (23) uit Oostende, schipper op de 0.231 (momenteel de jongste schipper van de vloot), Paul Droissart (27) schipper op de 0.124 (vroeger

naar de golf met de Z.64) uit Blankenberge, Norbert Hennaert (43) Oostends reder van de 0.231 en 0.187 en Gilbert Derudder (52) uit Zeebrugge, reder van de Z.52, GY152 en de nieuwe Z.54 die in oktober gedoopt wordt; hij startte ooit als kustvisser en is nu reder van 3 grootste bokkers van de Vlaamse vloot.

### Woedende Fransen

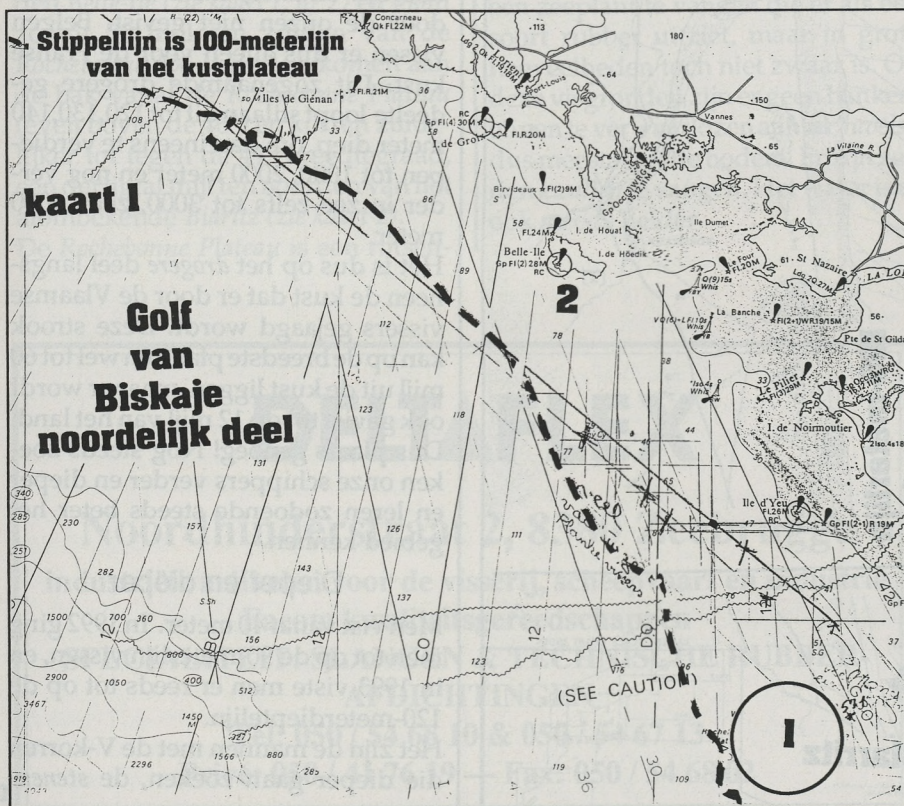
Het is het vaartuig van Gilbert Derudder dat in februari, maart 1990, zeven dagen door woedende Franse vissers gegijzeld werd. Deze rechtszaak is overigens nog niet rond en dus ook nog in handen van het Belgische Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Vandaag is de verstandhouding met de Franse vissers bevredigend. Er wordt via de V.H.F. om, in het Frans en het Engels, tussen de Belgische en Franse schippers gesproken om de Belgen de gebieden aan te wijzen waar warrelnetten gelegen zijn. Met deze aanwijzingen gaan de Vlaamse schippers de warrelnetgebieden uit de weg en vermijden zodoende pijnlijke confrontaties met de Fransen. De Fransen vissen er bijna hoofdzakelijk op wijting, mooie meid en kreeftjes. Ook de daar aanwezige Spanjaarden vissen er met grotere schepen, te vergelijken met onze oude IJslanders op kreeftjes en mooie meid.

### Experimenteel

Wij vissen er op tong. Er worden soms ook kleine hoeveelheden zeeduivel, mooie meid, pieterman, tarbot, grieten, pladijs, inktvis (zeekat) en vlaswijting gevangen. De tong is van een andere soort dan die in de Noordzee: ze is groter en smaller, en het vel is niet zo dik (zoals dat ook kan verschillen bij de mensen).

De Vlaamse vissers gingen er op jacht



# N.V. HOSTYIN

(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, Oostende — Bruggeluan 12, Bredene*

*Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28*

vanaf 1976, een jaar nadat de Nederlanders er een expeditie van een drietal bokketeilers op uittrokken. Onze noorderburen stopten deze visserij omwille van de ambrasmakende Franse vissers bij het verkopen van in de Franse havens. De Belgische schepen die er het eerst naartoe gingen — op aanwijzing van *Norbert Hennaert* — waren de 0.198 met *Hennaert* zelf aan boord, de 0.34 van *Frans Verleene*, en de 0.182 eigendom van *André Van Lul*. Kort nadien volgden

de Zeebrugse vissers. Vandaag de dag zijn er twee Oostendaars (0.231 en 0.124) en een 8 à 9-tal Zeebruggese vaartuigen actief (Z.39, 47, 67, 97, 99, 186, 200 en 243). Ze vissen er in de eerste jaarhelft het Belgische tongkwotum op.

De meesten vissener met *V-korren*, een drietal houden het bij de zogenaamde *stenennets*. De *V-korvisserij* verschilt van deze met de '*stenennets*' doordat ze zonder *kettingmatten* gebeurt, maar dan wel met de nodige '*wekkers*'.

Daarbij dient gezegd dat de eerste 'slechts' 5000 à 6000 kilo per boel wegen en de laatste 7000 kilo per boel halen!

**Voilà les Belges**

Daar komen de Belgen! Ze varen er vanaf de Belgische kust zo ongeveer in 50 tot 55 uur naartoe. Toch naar '*Rochebonne Plateau*' (Zie kaart I nr 1), dat ongeveer halverwege dicht langs de kust van de *Golf van Biskaje* te vinden is.

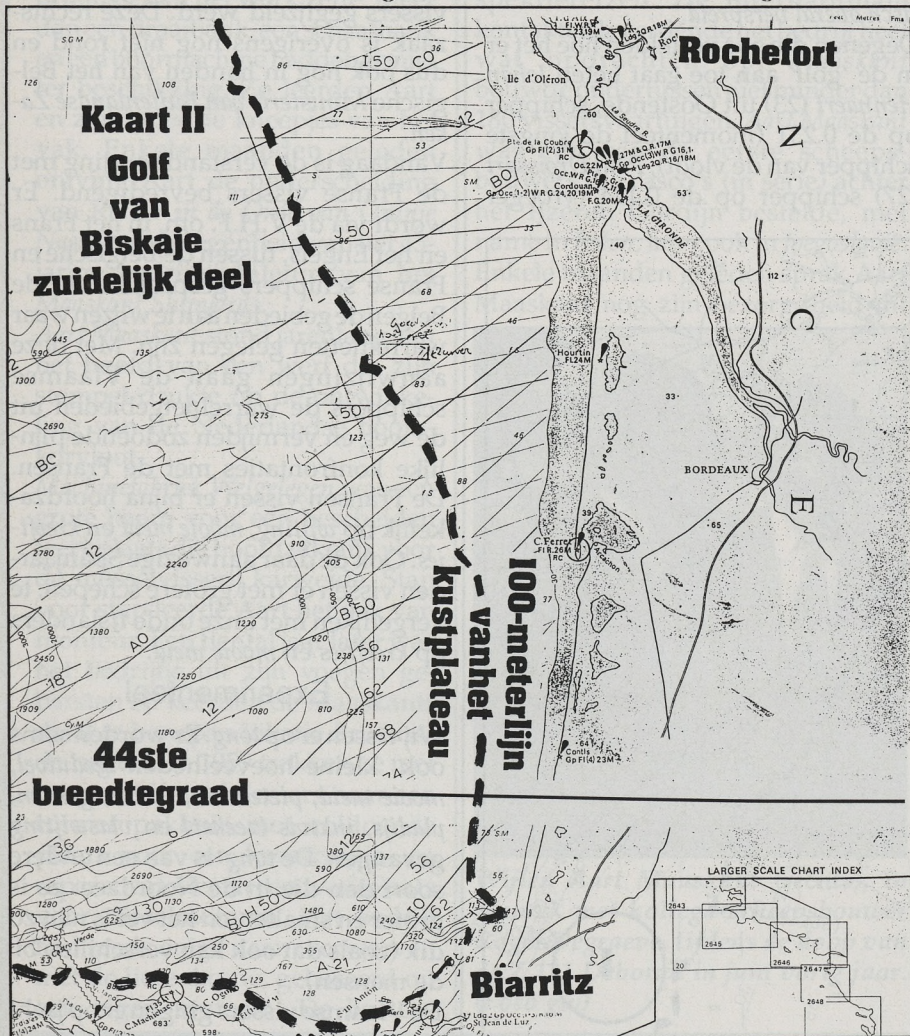
Men vist echter niet overal in de *Golf*, wel langs het *droge plateau* dat gelijkloopt met de kustlijn en in het middestuk behoorlijk breder is dan ten noorden of ten zuiden (zie *dikke stip-pellijn op beide kaarten*). Op de Spaanse kust is het *droge-plateaugedeelte* behoorlijk smaller, maar daar wordt door de onzen niet gevestig. Belgen vissen er dus alleen voor de Franse kust. Dit zogenaamde *drogere gedeelte* loopt stilaan uit tot 120, 130, 140 meter diep, om dan ineens te verdiepen tot 1000, 2000 meter en nog verder in zee zelfs tot 3000, zelfs 4000 meter.

Het is dus op het *drogere* deel langsheen de kust dat er door de Vlaamse vissers gejaagd wordt. Deze strook kan op de breedste plaatsen wel tot 60 mijl uit de kust liggen, maar er wordt ook gevestig tot op 12 mijl van het land. Dus plaats genoeg! Nog steeds zoeken onze schippers verder en dieper en leren zodoende steeds beter het gebied kennen.

**Dieper en dieper**

Men vist vanaf 40 meter. In 1992 gingen men tot op de 90-meterlijn vissen, en in 1993 viste men er reeds tot op de 120-meterdieptelijn.

Het zijn de mannen met de *V-korren* die dieper gaan zoeken, de *stenen-*



B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

**LOWYCK & ZOON**

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

netvisseren blijven op diepten van 60 tot 90 meter. De *stenennetvisseren* kunnen moeilijk dieper dan 90 meter gaan, omdat men met de zwaardere boelen eerder blijft haperen in de zachte zand- en slijkgrond. De V-korders gaan daar beter doorheen. Dat het allemaal geen koek en ei is blijkt wanneer de V-korren twee meter afwijken van de 120-meterdieptelijn, ze op sommige plaatsen, in de stenen geraken die in het net terecht komen. Met de stenennets kan men noordelijker (en dus dichterbij huis) vissen omdat daar veel stenen liggen, om dezelfde redenen kunnen de V-korders dit dan weer niet.

De *stenennetvisseren* beginnen meestal te vissen op 60 mijl ten noorden van de *Rochebonne Plateau*, juist van zuiden *Belle-Ile* (zie kaart I, nr 2) en gaan zo tot 50 mijl ten zuiden van de *Rochebonne*. De V-korders komen aan de bak vanaf de *Rochebonne Plateau* (even boven de 46°) en korren zuidelijker tot tegen de 44° breedtegraad, een dertigtal mijl ten noorden van het alombekende *Biaritz* (zie kaart 2).

De *Rochebonne Plateau* is een rotsen-

formatie, omgeven door vier boeien. Vanaf dit herkenningspunt wordt er oost-, zuid- en noordwaarts gevist. Zoals overal datook elders het geval is hebben de schippers er hun eigen *speciale* plekje. Zo is er rond de rotsen soms veel tong te vangen. Deze rotsen zijn helaas ook de grootste hindernissen voor de golfvisserij, wraken zijn er omzeggens niet. De grond is er *zandachtig* en kan zeer zacht zijn, op plaatsen dichterbij het land is er *schelpengrond*. Hoe dieper men er vist hoe zuiverder het vissen wordt, toch voor wat betreft het *drogere* kuststrookgedeelte.

Aan de noordkant van de *Rochebonne* vinden we op dit *drogere* gedeelte dus ook de stenen. In het uiterste noorden van het visgebied is er soms een zeeplant te vangen die er als een soort rubber uitziet, maar in grote hoeveelheden toch niet zwaar is. Op deze visgronden zijn er geen banken, en een te verwaarlozen aantal 'ravels'; dus meestal platte bodem. Er zijn zelden *kwallen* te vangen. Het water is er ook steeds helder.

### Driedubbele reizen

De meeste tongen zijn er in de winter en het voorjaar (maar dan dieper) te vangen. Tijdens de zomer zoekt de vis *drogere* gebieden op, zo rond de 60 meter dieptelijn. Er loopt bijna geen tij, er is dus weinig waterverval in de Golf. Er kunnen wel zware stormen opsteken met veel zeevang, waarbij de visserij soms noodgedwongen, en dat volgens de grootte van het vaartuig, gestaakt wordt.

De Franse controles gebeuren doorgaans probleemloos. De minimumnetmaat moet er maar 65 mm zijn. In de praktijk wordt er met grotere maten gevist.

De visserij naar de *Golf van Biskaje*, bestaan gewoonlijk uit dubbele of zelfs driedubbele reizen. Dit wil zeggen dat het vaartuig daar een 11 à 12 dagen vist, en vervolgens een Franse haven binnenloopt om er gedurende de rustperiode te blijven en dat terwijl de vis per *container* naar Oostende of Zeebrugge gevoerd wordt. De bemanning komt met de auto, meestal een mini-busje van de reder, naar huis. En gaat daar na een paar dagen weer heen om zee te kiezen. Na vier à zes weken komt het vaartuig terug naar de thuishaven. Meestal wordt er in de haven van *Rochefort-sur-mer* (35 000 inwoners) aan de stroom *Charente* (zie kaart II) binnengelopen. Het haventje zelf heeft geen eigen vissersvaartuigen meer. De Belgische schepen blijven er liggen terwijl de bemanning via de autosnelweg over Parijs en Rijsel naar huis zo'n 820 kilometer aflegt. Het is de snelste en goedkoopste manier om de vis op de markt en de bemanning thuis te krijgen.

Vervolgt  
Zeedierenjager

## 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



*het taxibedrijf voor de visserij*

Bredene

### OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Oostende

# Gesprek met de meeuwen

Neemt en dankt Hem die ze gemaakt heeft.

G. Gezelle

**E**EN VAN DE gelukkigste momenten van de zeeman is over de verschansing kunnen leunen en te denken aan al de voorvaders, die eens dezelfde pose hebben aangenomen. Achter me zijn ze het dek aan het schoonspuiten; de balken van het circus worden wat opgeheven, zodat alles één communicerend vat is. Als ik de meeuwen tel, die per vierkante meter hun carré innemen, dan schat ik dat we aan stuurboord alleen een kleine vijftienhonderd gasten te verzorgen hebben.

Ze hebben er op gerekend, men ziet het hun aan, en voor één keer dat ik mee ben, mag ik me niet belachelijk maken. Lange tijd om me over de organisatie van de visverdeling te bezinnen heb ik niet, de menigte wordt ongeduldig. Ook de dekspuiters. Ik houd namelijk mijn voet op het schuifdeurtje, waardoor vuil water en afval in de schoot van ons aller Moeder terecht komen. Dit terecht komen in de Oceaan geschiedt echter middellijk, via de citroen-gele oflood-grauwe bekken van de malle mokken, de prijsaars, de panekzakken, de duikhaantjes, de vijgenbekken, de genten en de schijjtjagers, zoals de Vlaamse vissers de diverse meeuwenvariëteiten noemen. Het is Amedé, die me de laatste naam verklaart, dien van de bonte kraai onder de meeuwen, als ge wilt. Als er geen eten over boord valt, dan zetten de schijjtjagers de andere meeuwen achterna, tot deze vermoeid worden en plots braken. Dan spelen de niet meer te noemen het vieze boeltje naar binnen. Waar het hart vol van is, heet dit bij het mensdom.

Het wordt tijd dat ik van de boot een pelikaan maak, die zijn flank opent. De schommeling van het slow varende schip wordt secuur berekend en, hop, daar gaat de eerste gulp visdarmen overboord. Wat nu volgt tart de lettertoetsen van een schrijfmachine. Voor het eerst van mijn leven maak ik het tafereel mee van een levende pluim- en bekkenpyramide, smiltend en zwellend op eigen melodie, te midden van de mierelende deining. Men zou een sadist moeten zijn om dit schouwspel te laten duren, duizend vogels voor één greep ingewanden. Het schuifdeurtje wordt gans opengezet en bij elke kanteling van de boot is het alsof wij borsten malen. De helft van de rose smerigheid heeft de tijd niet de zeespiegel

te raken. Ik kan de fluwele luchtdruk van het vleugelzwingen tussen de stoppels van mijn baard gewaar worden. Wondere kerels bevinden zich onder die meeuwen, groot en struis en kempaanchtig, maar met donzen ondervleugels, die bijna wellustig aandoen, ware er niet het mirakel van hun slanke argeloosheid.

Ze klimmen en trappen rijzend op de lucht met een onaardsheid, die wij slechts uit dromen kennen. De pyramide is slierden geworden, daar nu en dan wat aas het water bereikt en langs de boeg heenspoelt. Enkele huppelen over de lange baren, met een propje in de bek. Er komt lijn in de pikfiguren, het kluwen wordt een zich ontplooiend ensemble, dat reeds evolueert, tot achteraan bij de schroef, waar verloren geduidele of opnieuw tot leven opschietende schelvisjes bovengemalen worden. De grootste slokkers zijn vol daan en drijven nu preuts en pluimstrijkend mee in het zog, een kopje dompelend om de tanden te spoelen. Het is plots in me opgekomen, zo maar, ik zou een meeuw willen hebben, ze in mijn handen houden. Te midden van al deze dieren mis ik de pels van mijn hond, de oren van mijn kat, de hals van mijn ganzen, de molrerende kop van één onzer woorden. Als kind hebt gij misschien vroeger de maan in een emmer water gewild, ik moet mijn meeuw hebben.

Amedé is mijn toevlucht. Ik krijg een meeuw. Mijn hart houd ik lichtjes vast, als ik de toebereidselen zie. Hij neemt een eind touw en legt er een paar knopen in. De Kauwer wordt zijn handlanger. Een korf, een lege leverkorf word aan een ander stuk koord geknoopt en beide mannen stellen zich op; Amedé werpt wat afval, een goede lever naar ik zie, lokkend over de verschansing. Twee, driemalle mokken schieten toe, één krijgt een klop van de touwknoop, valt een beetje suf naar de diepte, raakt water, spoelt twee meters mee, om precies terecht te komen in de mand, die de Kauwer op het gepaste moment liet zakken. Hoep, en eer de vogel bekomen is, knijpt Amedé twee korte vingers om de bek en reikt me de vangst over. Ik duw de vleugels onder mijn oksels en vorm met duim en wijsvinger een menselijke ring om de snavel. Een schuw verbaasd oog staart mijn bril aan, op tien centimeters afstand. Het spreekt IJslands, naar me dunk, want ik moet mijn ogen klein maken uit scherpe aandacht. Er moet echter een taal zijn tussen mens en dier en op het achterdek, afgezonderd en intiemer, ga ik met de meeuw een conferentie houden.

Met mijn voeten heb ik wat korven onder de reddingsboot tot een rustig perk malmengeschopt en daar zet ik mijn malle mok in. Zonder water kan ze geen vlucht nemen. Ze is wijs, weet het en blijft dan ook rustig zitten, met lief scheef kopje mijn gebaren uitloerend. En dan wordt er gesproken.

—Malle mokje, ge begluurt de blauwe kringen boven mijn pijp. Het is de eerste sedert vier dagen die smaakt. Besteed niet te veel aandacht aan deze kleine krullen, ze zijn maar rook. Gij knort, voor mijn oren althans, tenzij het toch IJslands ware met r's en sk's, zoals de kabeljauw hier Thorskur en de zeewolf van straks Steinbitur heet. Maar ik wilde u andere dingen vragen. Dit bijvoorbeeld: 'Waar hebben wij elkander duizende jaren geleden nog ontmoet? Vòòr gij malle mok-meeuw en ik krabbelaar-visser was? Gij hebt trench-coatveren, ik een halfwasbaard. Twee minuten geleden heb ik echter uw hart voelen kloppen onder mijn drinkende handpalm en moest ik zeker zijn dat ge mijn huid niet zoudt doorprikken, dan zoudt ge uw schrandere vogelkop eens onder mijn onderlijfje mogen leggen, om me uw ademende en kloppende collega te weten. Er is een tijd geweest, toen wij beide nog scheikunde waren, zonder kern van wat wezen of ziel heet. Zekere dag hebt gij u zelf ontmoet tussen de schalen van een ei, mij heeft een moeder uit haar lichaam losgewoeld, en nu zitten wij hier tegenover elkaar. Waarom zijt gij ik niet, en ik gij? Het toeval. Zouden wij om dit toeval ruzie maken, ons hoger achten boven de andere? En als wij het niet doen, waarom doen degenen, die kinderen van één toeval zijn, het dan wel? Knor nog eens, goed, in orde. Ge hebt begrepen. Vertel het verder aan de andere meeuwen, ik zal trachten een paar mensen te vinden, die naar mij luisteren. Keer nu terug, hier langs dit gat. Zo. En daar is de verschansing, tuimel het water in, we zullen elkaar niet meer zien levend, nooit meer. Er zijn te veel meeuwen, te veel mensen. Maar later, malle mok, niet te gauw, hoop ik, malle mok, later wel, als we weer scheikunde zullen zijn geworden.

EINDE

Karel Jonckheere

De redactie dankt auteur Karel Jonckheere voor het ter beschikking stellen van dit 17-delig verslag van de reis naar IJsland die hij in de veertiger jaren aan boord van de O 318 maakte.

## Direkteur visafslag Den Helder in gevangenis

Vier mensen uit Nederlandse visserijmiddens werden op dinsdag 14 september II opgepakt in in verzekerde bewaring gezet. Onder hen bevindt zich J. Zwartman, directeur van de visafslag van Den Helder. De vier worden verdacht van het vervalsen van uitbetalingsstaten van de visafslag en geknoei in de scheepslogboeken voor het verdonkeremanen van te veel gevangen vis. Dit meldt het Nederlandse visserijblad Stuurboord in haar editie van vrijdag 17 september.

Het vermoeden bestaat dat de aanhoudingen te maken hebben met een recente verrassingscontrole van de Nederlandse inspektiedienst AID waarbij de volledige boekhouding van de afslag van Den Helder in beslag genomen werd.

Direkteur Zwartveld kwam als afslagdirecteur naar Den Helder nadat de vismijn aldaar geprivatiseerd werd en in handen kwam een coöperatieve vennootschap, gevormd door vissers van Texel en Den Helder. Voordien was de directeur werkzaam in de afslag van Lauwersoog waar hij in 1985 al eens in het nieuws kwam toen hij ervan verdacht werd de hand te hebben in fraude met verboden visaanvoeren. Wegens gebrek aan bewijzen werd hij toen evenwel niet veroordeeld.

## Overnames van toeleveringsbedrijven

Ten gevolge van de economische crisis zijn ook een aantal Nederlandse visserij-toeleveringsbedrijven in moeilijkheden gekomen. Daarbij waren al de namen van de verkooptkantoren IJmuiden Stores te Katwijk, IJmuiden en Scheveningen, Scheeps Diesel Motoren Maatschappij (SDMM) uit Maassluis en de Apeldoornse Nettenfabriek Anza gevallen. Het failliete SDMM is inmiddels overgenomen en zal zijn activiteiten in de sektor voortzetten, ook blijft SDMM het dealerschap van Detroit Diesel behouden. Zestien werknemers vonden werk bij SDMM-buurman scheepswerf De Haas. De andere zestien kunnen bij SDMM aan de slag blijven.

Voor IJmuiden Stores kwam het tot

een faillissement. Voor wat betreft de vestiging van IJmuiden Stores te IJmuiden liep de zaak uiteindelijk toch nog goed af. Zij maakten kort na het faillissement bekend dat de activiteiten aldaar, nu in samenwerking met Lankvorst Touwfabrieken en Grupo Euronete SA, verdergezet worden. De nieuwe firma heet nu IJmuiden Stores Holland en er werken negen mensen.

## Visafslag Vlissingen investeert 60 miljoen frank

De vismijn van Vlissingen wordt momenteel ingrijpend verbouwd om te voldoen aan de EG-voorschriften. De werken die vier maanden zullen duren en beëindigd moeten zijn voor het einde van dit jaar zullen uiteindelijk 3,2 miljoen gulden gekost hebben. Het betreft voornamelijk isolatiewerken en het inrichten van een grote koelruimte (een derde van de huidige hal) waarin de gesorteerde vis op lage temperatuur kan bewaard worden tot ze op de vrachtwagen geplaatst wordt.

## Nederlandse Van Voorden nu ook in Oostenrijk

Van Voorden, de Nederlandse schroevenspecialist heeft een vestiging geopend te Linz, Oostenrijk. De nieuwe afdeling komt het terrein van de Oswag Werft (60 personeelsleden), momenteel nog de enige werf in Oostenrijk. Tot de samenwerking werd besloten door de toename van het binnenscheepvaartverkeer met bestemming Linz, Wenen en Boedapest. De van Voorden Groep, die ook in de Vlaamse visserij geen onbekende is, heeft 11 eigen vestigingen, waarvan 7 in Nederland en 4 daarbuiten. Bij de groep werken 210 mensen. Van Voorden kwam de voorbije maanden ook in het nieuws door het oprichten van twee reparatie-eenheden in Oost-Europa.

## Thuisveilen in de belangstelling

Vroeger reeds berichtten we dat de visafslag van Lauwersoog ingepikt heeft op de mogelijkheid om vis-

handelaars thuis via de computer te laten deelnemen aan de veiling. De betreffende vismijn is nu volop bezig dat zogenoemde televeilen aan de man te brengen. Zo werden onlangs Urker vishandelaars uitgenodigd om met de nieuwigheid kennis te maken. Binnenkort zal ook de visveiling van IJmuiden het systeem aanschaffen, zo wordt gezegd. Verder verklaarde computerleverancier Nieaf-Smit dat de mogelijkheid onderzocht wordt om alle Nederlandse visafslagen tot een informatienetwerk te koppelen, waarop ook de veilingssystemen van de Belgische concurrent Schelphout kunnen aangesloten worden.

## Volvo Penta en de fusie Volvo-Renault

De geruchtmakende fusie tussen de automobielkonstruktors Volvo en Renault heeft ook zijn weerslag op het water. Volvo maakt immers niet alleen auto's; de firma is ook actief in de luchtvaart, ze heeft belangen in de gereedschaps-, voedings- en farmaceutische industrie. Ook is Volvo via het bekende Volvo Penta actief in de sector van de scheepsmotoren. Volvo Penta die aanwezig is in meer dan 100 landen, en voor wat België en Nederland betreft via het Nederlandse Nebim verdeeld wordt, zegt alleen maar baat te hebben bij de nieuwe situatie. *'Momenteel neemt Volvo Penta één derde van alle dieselmotoren voor haar rekening die door de Volvo Groep worden geproduceerd en is de onderneming na Volvo Truck de grootste verbruiker van zware Volvo dieselmotoren'* zo stelde Volvo Penta directeur Jan Walldorf het in een persmededeling. Behalve enig gejuich over de geplande fusie, bevat dat bericht dat op 8 september onder de titel *'Fusie tussen Renault-Volvo biedt nieuwe mogelijkheden voor Volvo Penta'* verspreid werd, geen concrete informatie. Merkwaardig is ook dat het dagblad 'De Lloyd' in zijn editie van 7 september ontkent dat Volvo Penta bij de fusie betrokken zou zijn. Volgens dat blad zouden enkel de afdelingen auto's, vrachtwagens en financiën worden samengesmolten. De divisies luchtvaart (Volvo Flymotor), scheepsmotoren (Volvo Penta) en voeding (Procordia) zijn volgens het blad niet bij de fusie betrokken. Zij zouden waarschijnlijk gehegroepeerd worden, los van de autogroep.

# Het einde van de 'Prince de Liège'

De levensloop van de 0.83 'Prince de Liège' valt samen met die van haar zusterschip 0.92 'Graaf van Vlaanderen': ze liepen samen van de werf, werden gelijktijdig verbouwd en verdwenen uiteindelijk samen uit het vlootregister. Het einde van de 'Graaf van Vlaanderen' was dan weer minder avontuurlijk dan dat van de 'Prince de Liège'.

BEIDE VAARTUIGEN LIEPEN in 1926 als stoomschepen van stapel op de werf te Selby op de Humberrivier in Engeland. De vissersvaartuigen werden in 1938 uit Engeland weggekocht. Nadat beide de oorlog hadden doorstaan werden ze in 1950-'51 op de Sint-Pieterswerf te Hemiksem grondig verbouwd. Ze verlieten de werf als motortreilers van 392 brutoregister-ton met een Carelsmotor van 755 pk. In 1962 hadden beide vaartuigen 'hun beste tijd gehad'. De eigenaar, de bekende Oostendse rederij Pêcheries à Vapeur, was zijn vloot aan het vernieuwen met diepzeetreilers (zoals

de 0.81, 080, 085, en 0.90) waarvan de laatste twee net in de vaart kwamen. Het was duidelijk dat er voor de oude O 92 en O 83 geen plaats meer zou zijn. Eind 1962 was de eerste reeds in de hoek van het Handelsdok beland, klaar om naar de sloper te Brugge te vertrekken. De laatste zou kort daarop ook aan haar einde komen, zij het op een andere manier.

## Noop Head

Op donderdag 20 december 1963 vaart de 0.83 'Prince de Liège' weg uit Oostende. Er zijn dertien mannen aan boord: kok J. Simons, smeerder Rouzée, tweede motorist Georges Eerebout, motorist Robert Van de Wouwer, lichtmatroos Jean Delem, matrozen Maurits Desomer en Leon Verscheuren allen uit Oostende, René

Faict uit Klemskerke, Alfred Houf uit Bredene, René Résimont uit Sint-Joosten-Node en Fernand Gesquière uit Nieuwpoort, stuurman Willy Kiekens en schipper Frederik Vanderwal uit Oostende.

Frederik ('Free') Vanderwal is getrouwd met de route naar IJsland, alhoewel het toch weer vier jaar geleden is dat hij nog een IJslandreis ondernam. Na een heel leven van varen op vissersschepen onder Belgische, Poolse, Griekse en zelfs Israëliëse vlag op de Noordzee, Het Kanaal, IJsland, de Middellandse Zee en voor de Afrikaanse kust, mag het nu wat rustiger aan... het zal alleen maar deze keer niet zijn. Het is ook de eerste keer dat hij zich op de 0.83 bevindt. Hij vervangt er de vaste schipper Louis Lafortce. Free kreeg de opdracht naar IJsland te varen, maar met de stormen die woeden, speelt hij met de gedachte de route te wijzigen en, dichter bij huis, op de visgronden van Noop Head (Noord-Orkneys; bij onze vissers bekend als Opeet) zijn geluk te wagen. Hij vaart de gebruikelijke route via de Pentland Firth tussen Duncansby Head en de Pentland Skerries voorbij en zoekt dan contact met zijn rederij om toelating te krijgen voor het uitvoeren van zijn nieuwe plannen. De doorgang via de Stronsay en Westray Firth geeft direct toegang tot de visgronden van Noop Head.

Heel vroeg in de morgen, ter hoogte van Grim Ness, komt Frederik Vanderwal in contact met zijn walkapitein en krijgt de gewenste toelating.

Dik twee uur later krijgt de walkapitein opnieuw een telefoontje. Een verontruste moeder vraagt of het waar is dat de 'Prince de Liège' gebleven is. Verbaasd valt walkapitein Frans Pots in zijn stoel en vraagt de brave vrouw waar ze het haalt. 'Ze hebben het omgeroepen op de radio', zo luidt het ontstellende antwoord. De walkapitein zegt het niet te kunnen geloven, hij heeft nog maar pas met de schipper gesproken, er was toen geen enkel probleem, enzovoort, enzovoort.



De O 83 'Prince de Liège', een stoomtreiler in 1938 door de Pêcheries à Vapeur aangekocht

**REDERS en VISSERS,**

**voor uw**

**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**

wendt U in volle vertrouwen tot de

**BEROEPSVERENIGING**

**HAND IN HAND**

**VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01**



Frans is er uiteraard niet gerust in en vraagt Radio Oostende om de 0.83 op te roepen...

### Vuurtorens

Op de 0.83 wordt de wacht afgelost en matroos *Alfred Houf* neemt het stuurwiel over. De schipper behoudt de uitkijk want hij zoekt een bakken, de vuurtoren van *Auskerry*, om er zijn navigatie op aan te passen. Wanneer de toren in zicht komt peilt hij hem en geeft Alfred nieuwe orders. De *'Prince de Liège'* helt over bakboord terwijl ze de steven zwenkt om de vuurtoren, een dunne witte naald, over stuurboord te laten liggen. Zo varen ze *Stromness Firth* in... tenminste, dat denkt *Vanderwal*.

De gepeilde vuurtoren is echter niet deze van *Auskerry* maar wel die van *Copinsay*. De 0.83 stevent recht op het eiland *Mainland* af en op een naast *Copinsay* gelegen rotsplaat. Reeds in het schemerdonker wijst Alfred naar openscheurende zeeën recht voor hen. De schipper beveelt hem echter door te varen. *Alfred Houf* blijft ongerust. Het wordt hem plots te machtig en nogmaals wijst hij op de abnormaal hoge golven. *Vanderwal* corrigeert de

De 0.83, omgebouwd tot motorvaartuig, in betere dagen.

koers over bakboord, tuurt vijf minuten naar het water... en roept dan opeens hard bakboord te draaien. Telaar! De 0.83 *'Prince de Liège'*, schuurt met een snelheid van 9 knopen op een rotsplaat en blijft daar vastzitten. Iedereen loopt naar de brug en naar het werkdek. Dat de bemanning zelf niets meer aan het schip kan doen is een feit, zo ziet iedereen het met eigen ogen. De logge en onbetrouwbare reddingsboten waren onlangs nog maar vervangen door nieuwe pneumatische vlotten en de bemanning van de 0.83 is dus één van de eerste van de Belgische kust om het

nieuwe tuig uit proberen. De schipbreukelingen varen ermee naar een onbewoond eiland.

Het bericht dat de 0 83 vastgelopen is, wordt de ether ingestuurd en er wordt hulp gevraagd. De reddingsboot van *Stromsøy* haalt de onfortuinlijke vissers op, passeert nog langs de vastgelopen treiler om de persoonlijke bezittingen op te halen en brengt alles over naar *Kirkwall*.

Hier komt schipper *Vanderwal* zelf in contact met zijn walkapitein en brengt hem op de hoogte van het gebeuren. Hij besluit het gesprek met de mededeling dat de treiler, bij aanhoudend mooi weer, gemakkelijk en zonder veel schade vlot kan worden getrokken.

De walkapitein denkt er het zijne van. Hij piekert over het vele werk dat de oude treiler hem bezorgt, over het bemanningstekort dat de kop opsteekt, over nieuwe treilers die op komst zijn en besluit zijn overpeinzingen met de woorden: *'Ik hoop dat hij omver valt!'*. En zo geschiedt! Op zondag 23 december 1963 huilt een storm over de *Orkneys*. De wind blaast de treiler omver. De branding slaat hem de volgende dagen aan stukken.

Via *Stromness* en het Britse vasteland geraken de mannen in *Dover* en landen met de pakketboot *'Roi Léopold III'*, laat in de middag van 24 december 1963 te Oostende.

### Onderzoeksraad

Van de *Onderzoeksraad voor de Zeevaart* krijgt schipper *Vanderwal* een blaam omdat hij vanuit een zorgeloze zekerheid te laks omsprong met het opstellen van zijn navigatie. De vuurtorens van *Auskerry* en *Copinsay* verschillen 100 voet in hoogte. Dit had hij als ervaren schipper moeten zien. Ook krijgt hij te horen dat hij te weinig had ondernomen om zijn schip vrij te krijgen door bijvoorbeeld olie in zee te lozen en het ijs uit zijn ruim te kappen en het vervolgens over boord te zetten.

Een door een bemanningslid meegebrachte roerriem van een reddingsvlot bleef vele jaren — versierd met de nodige opschriften — hangen in de visserscafé *'t Fonteintje'*, eerst in de Oostendse *Sint-Franciscusstraat*, later op de *E. Morauxlaan* van de *Vuurtoerenwijk*. Waar bevindt het zich nu?

Daniël Pots

## quintiens

n.v.  
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE  
ELECTRICITEIT



INSTALLATIE  
HERSTELLING  
ONDERHOUD  
SCHAKELBORDEN  
PLC-STURINGEN  
HERWIKKELEN EL. MOTOREN  
GROOTHANDEL

'day and night service'

Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22  
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

# van schepen

**M**ET TIEN ZIJN ze ingescheept aan boord van het vuurschip *Westhinder* in de hoge beuken van de Noordzeekathedraal. De snel ontwikkelende scheepvaart heeft voortaan een aanlooppunt naar onze havens. 1864, het is de glorie tijd van de *clippers* en de *volschepen*, zeventien dagen varen tot de evenaar en dan nog eens 25 dagen tot *Kaap de Goede Hoop*. Reizen van drie maanden zijn korte reisjes. De oude zeevaarders gaven een toepasselijke naam aan het noorden: *nevelland*. Dikwijls klaagt en steunt de misthoorn in de witte spookachtige nacht. Rode kool met worst, versgevangen kabeljauwkopen kaken gebakken in traan met patatten en 's zondags pannenkoeken als de bevoorrading mogelijk was geweest, anders zijn het zeebeschuiten met wormen, vlees!, aan boord van het lichtschip. Met de omgedraaide en gekuiste maag van een vers gevangen kabeljauw die hij vulde met levers, aquin en zeebeschuit slaagde de kok erin leverworst te toveren. Er is de matroos *Meune Tap*, *akkordeonist*, *musicmaker*, altijd beducht voor de zee, de ramp, steeds gekamd en gewassen, gereed om in de reddingsboot te springen. Wat heeft hem anders boord van 't lichtschip gedreven dan het hemelse bevel het samenleven te verzoeten en er iets anders in te doen voelen dan alleen maar weerzin? Hij riekt altijd naar oude ventjes, een mengeling van sterke drank, pruimtabak en pluchen zetels, hij zou het helemaal niet erg vinden als er een einde kwam aan zijn leven: maar niet in de zee, dat niet. in zee begraven worden is geen graf hebben, is boete ondergaan. Hij kon zich nooit verzetten tegen wat hem overkwam en draaide zich met opgetrokken schouders naar de verbeelde gevolgen, alsof hij zich wilde beschutten tegen een onmiddellijke dodelijke dreiging. De bemanning heeft de bedruktheid gemeen, dofheid en nijd, de verbeelding is hun sterkte niet, noch de

# van mensen

# &

# van de zee

vrijgevigheid. Ze komen allen van achter de *Hoge Blekker*, de duinen van De Panne. Ze hebben genoeg van het gekreun van de blokken, het grootzeil driftig te horen trekken aan zijn schoot aan boord van een oude *dundee kotter* op de *Great Fisher Bank*. Ze hebben hun *bekomst* van het *trapezen* met *kollijnen* met om de minuut een kabeljauw, of dagenlang kop noch staart, reizen van zes weken met de *doggevaarders* naar *Doggersbank*. Ze hebben verwisseld voor een zekerder bestaan, zijn ingescheept op het Belgische lichtschip. Hier kunnen ze ook makreel en gullen vissen al moeten ze zorgen voor schip en uitrusting, de scheepvaart in de gaten houden, de cargo's, die uit 't einde van de wereld komen, noteren in het logboek. Wat nog helemaal niet wil zeggen dat het een bestaan met veel hoera was daar aan boord van het vuurschip, dat andermans vreugd iedereen vreugde was, 't vraagt al goede wil om aan de wal mekanders kop aan te kijken, laat staan dat ge een maand lang met tien opgesloten zit, zijn ze tenslotte niet aan boord gekomen om gerust gelaten te worden? Voor sommigen was het allicht minder prettig tussen een aantal *lapzwanzen* en *lege malloten* te moeten vertoeven. Maar een mens is nu eenmaal niet alleen op de wereld. Het zijn per slot van rekening allemaal onbelangrijke *hufters* aan de arbeid om het naakte bestaan, die toevallig in de verbeelding opduiken, sedert o zolang verdwenen in de ondoordringbare duisternis van het Grote Vergeten die plooiden onder een kracht, meer lot dan vrijheid. Hadden we dezer dagen niet toevallig in de krant gelezen dat het lichtschip *Westhinder* definitief opgenomen wordt dan zouden we ons beslist niet verplaatst gevoeld hebben naar de diepere lagen van de vergane maritieme tijd met haar mystieke

herinneringen, wat een ietwat bizarre sprong is van het licht naar het duister, zoals meester Elias het zo mooi kon zeggen. Ach, het toeval, steeds het toeval. Was de ijverige kok recht naar zijn schip gestapt zoals gewoonlijk en niet eerst naar 't *Keuntche* gegaan dan zou hij die *cocotte* niet toevallig in de *hoeplakijkers* gekeken hebben en zou z'n wettig wijf nu niet met een mentale indigestie zitten. Zijn avontuur lijkt op dat van de atomen van *Epicurus* die evenwijdig in het ledige vielen. Hadden die atomen hun val naast elkaar eeuwig voortgezet er zou niets gebeurd zijn. Om in het algemeen iets te laten gebeuren, moet een van die atomen een gril gehad hebben: hij wilde zijn eigen leven leiden en verwijderde zich van de andere, daarvoor was die ontmoeting nodig. Van dit soort toevalligheden hangt trouwens 't hele zootje, de pittoreske wereld die de onze is, aan mekaar. Was de zeelichter Minnie, gesleept door het Duitse '*Ekbatana*' niet op twaalf April uit Vlissingen vertrokken dan zou ze niet op dertien April, een Vrijdag, de *Westhinder* overvaren hebben, een ramp

LIN  
vervolgt

# Vragen & Antwoorden

In deze rubriek belicht HVB politieke tussenkomsten over onderwerpen die met de zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder te maken hebben. Politici sturen desgevallend hun stukken op naar HVB, Hendrik Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

## O 124 valt Ierland aan

Senator *Jan Loones* trekt zich het lot van de O 124 'Fighter' aan die in april en mei van 1992 in de Ierse Zee werd gepraaid en in Dublin aan de kade gelegd. In juli ll. werd de schipper door de rechtbank aldaar evenwel vrijgesproken van alle hem ten laste gelegde feiten. De inspectie verdacht hem dus ten onrechte van het onjuist bijhouden van de vangsten in het logboek, ook werd hem verweten dat hij de minimummaten van sint-jacobschelpen niet respecteerde. Wat dit laatste betreft bleek de inspecteur het verschil niet te kennen tussen deze soort en de 'queens' of wijde mantelschelpen. Daarom plaatste onze schelpenkenners *Robert Coelus* een artikel in HVB waarin op de verschillen tussen de twee soorten gewezen werd (HVB 10/1992 pag 20-21).

Inmiddels leed de reder echter voor verschillende miljoenen schade ingevolge verloren visdagen, betaalde borgsommen... Hij bereidt dan ook een eis tot schadevergoeding voor. *Loones* stelde over deze voorvallen vragen aan minister *Bourgeois*. Zo wil hij o.m. weten of het ministerie de betreffende reder bijstand kan geven en welke initiatieven er genomen worden om 'willekeurige' inspecties te voorkomen. Het ministeriële antwoord volgt later.

## Veilige haven, propere vismijn

In de Oostendse gemeenteraad wilde raadslid *Victor* weten of het stadsbestuur de nieuwe havenparkeerplaats ter hoogte van 'De Bolle' zal afsluiten voor het publiek en of daar iets voorzien wordt om lekkende of verdachte containers te isoleren.

Het schepencollege heeft deze zaken wel degelijk voorzien. Zowel de omheining als het aanleggen van een afvoergoot voor lekkende containers

zal uitgevoerd worden in de uitbreidingsfase van het project.

Hetzelfde raadslid volgde ook de evolutie van de pakhuizen 45 tot en met 78 (blok C) van de plaatselijke vismijn omdat het gemeentebestuur hem in oktober van vorig jaar gezegd had dat de boel daar zou vlug zou geklaard worden. Daarom was het toen volgens hetzelfde schepencollege niet nodig daar achtergelaten vuilnis, oud meubilair en ander afval te verwijderen. Vandaag ligt dat er nog allemaal even troosteloos bij, zo had het raadslid opgemerkt. De werken zijn daar erg vertraagd, zo stelde het college dan weer, omdat het *Instituut voor Veterinaire Keuring* zijn goedkeuring moest geven om in die blok een inspectiepost onder te brengen. Inmiddels is dat gebeurd. De renovatie zal nu niet lang meer op zich laten wachten.

## EG blijft lidstaten voor de rechtbank dagen

Uit het jaarverslag (1992) dat de *EG-Kommissie* aan het *Europees Parlement* voorlegt blijkt dat de EG verschillende lidstaten voor de rechter daagt omdat deze de richtlijnen inzake visserij ontwijken. Zo loopt nog steeds een zaak tegen *Nederland* in verband met gevallen van overbevissing die zich in 1986 hebben voorgedaan. Bovendien worden inbreukprocedures voortgezet tegen het *Verenigd Koninkrijk* (overbevissing in 1985 en 1986), *Nederland* (overbevissing 1987), *Frankrijk* (overbevissing 1988) en *Denemarken* (overbevissing 1988). Op 11 juni 1991 viel er een arrest voor het Hof (de Europese rechtbank) tegen *Frankrijk* omdat dat land niet voldoende maatregelen neemt om de EG-beslissingen te doen naleven en op 25 juli om soortgelijke redenen tegen *Spanje*. Er zijn overigens nog lopende procedures tegen dat land (o.m. wegens de weigering tot samenwerking

met de EG-inspecteurs) en tegen *Frankrijk* (dat volgens de EG nalaat overtreders te straffen). Italië werd erop gewezen dat ook zij verplicht is alle nodige gegevens door te geven aan de EG, zodat deze weet wat daar met de visserij aan de hand is. Verder houdt de EG nauwgezet de nationale wetgevingen in de gaten om te kijken of daar geen dingen bepaald worden die in tegenspraak zijn met de EG-wetten. *Groot-Brittannië* mocht dan ook al haar wetgeving aanpassen inzake toekenning van de nationale vlag aan vissersvaartuigen. *Ierland* zou dat ook moeten doen want dat land stelt — tegen de EG-wil in — nog steeds dat onderdanen van andere EG-lidstaten eerst een vennootschap naar Iers recht moeten oprichten om in aanmerking te komen voor een zeevisserijvergunning. Herinneren we er tenslotte aan dat *België* onder EG-druk de voorwaarden veranderd heeft waarin vissersvaartuigen verplicht worden periodiek terug te komen naar de thuishavens (zie HVB 9,1993 pag 34).

## Provinciale steun voor veiligheid

Naast steun voor modernisering van kustvissersvaartuigen (van maximaal 300 pk) heeft de Westvlaamse provincieraad beslist ook steun te geven aan dezelfde categorie vaartuigen voor wat aanpassingswerken betreft die de veiligheid aanboord verbeteren. Deze provincietoelage wordt vastgesteld op 10% per investering en is beperkt tot te hoogste 280 000 frank. De investering zelf moet minstens 25 000 frank bedragen en de rederijen moeten in West-Vlaanderen gevestigd zijn.

Om in aanmerking te komen moeten belangstellenden binnen de drie maanden na faktuurdatum de aanvraag indienen samen met een bestek, prijssofferte en faktuur.

## 'Inside Joke'

Het Oostendse VU-raadslid, reder *Norbert Hennaert* zou na het jongste kongres van deze partij de VU verlaten omdat deze 'te links geworden is'. Naar welke partij *Hennaert* zou overstappen is niet bekend. Naar verluidt zou hij onlangs op de *Hendrik Baelskaai* opgemerkt zijn in het bezit van een SP-lidkaart. Het sekretariaat van de SP kon daarover echter niets zeggen.

**ZEEBRUGGE**

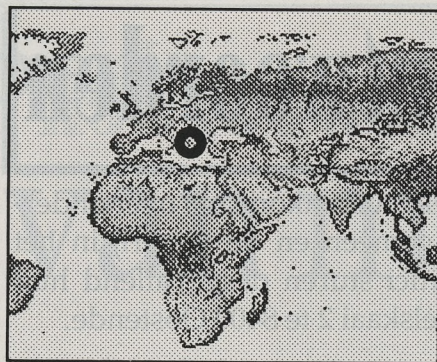
**Subsidie van veterinaire controles op invoer**

Niet alleen de vis is onderwerp van veterinaire controles. In de Zeebrugse haven worden naar schatting jaarlijks 10 000 containers (vooral vlees, maar ook vis en andere voedingswaren) aan een controle onderworpen. Het Ministerie van Volksgezondheid rekent daarvoor 0,60 frank per kilo aan, rekening die aan de importeurs gestuurd wordt. De Brugse MBZ die de haven van Zeebrugge beheert, heeft daarover trouwens verzet aangetekend, omdat in Duitsland en Nederland maar 0,20 frank/kilo wordt aangerekend en in Frankrijk zelfs helemaal niets. De MBZ heeft inmiddels beslist aan de Franse klanten 0,60 frank/kilo terug te betalen en aan de Duitsers en Nederlanders 0,40 frank. In Antwerpen is men niet zo tevreden met de Zeebrugse tussenkomst. De MBZ subsidieert de betreffende importeurs zodoende met 4000 tot 6000 frank. Antwerpen waar wekelijks 40 containers vlees ingevoerd worden ziet het dus allemaal maar met lede ogen aan.

**TURKIJE**

**Bosporus oververzadigd**

Turkije en Rusland onderzoeken de mogelijkheden om petroleum per pijplijn te transporteren vanuit de productiecentra in de voormalige Sovjetunie naar de Middellandse Zee, om de oververzadiging en de vervuiling van de Bosporus (zie planetje) te verminderen. Deze uitvoer verloopt nu grotendeels per schip via de Bosporus en de Dardanellen. Wanneer die pijplijnen zouden uitmonden in de bestaande Turkse terminal van *Yumurtalik* aan de Middellandse Zee zouden daar gelijktijdig twee supertankers van 300 000 dwt en twee tankers van 150 000 dwt kunnen geladen worden. Nu passeren dagelijks een honderdtal olietankers door de 19 mijl lange Bosporus. Olivlekken, ongevallen en onderbrekingen van de trafiek wegens smog in Istanbul zijn er dan ook schering en inslag.



De Bosporus (cirkel) is een nauw kanaal op Turs grondgebied dat de Zwarte Zee met de Zee van Marmora verbindt. Op zijn nauwst is het kanaal nauwelijks 0,5 mijl breed. Naast het immense vrachtvervoer is er ook een florierende visserij die jaagt op de vissen die doorheen het kanaal van de ene zee naar de andere trekken

Ankara overweegt trouwens om de Bosporus voor alle scheepvaartverkeer te sluiten wanneer supertankers door de zeeëngte varen. Bovendien zouden schepen van meer dan 150 meter hun komst vooraf moeten melden aan de overheid.

**BANGLADESH**

**gecementeerd schip**

Het Hongkongse vrachtschip *'Tony Best'* dat in het Liberiaans scheepsregister ingeschreven werd ligt al drie maanden voor de kust van Bangladesh. De *'Tony Best'* liep er twee keer open aan de grond en daarbij geraakte de scheepsbodem gebarsten. De lading van 8 600 ton cement werd door het water aangetast, zodat het vaartuig nu een nooit geziene blok cement letterlijk aan zijn been heeft. Volgens de scheepsagenten zit er nu niets anders op dan het schip daar op het strand te trekken en het ter plekke af te breken.

**ZUID-KOREA**

**Winst voor scheepswerven**

Dat het niet overal even slecht gaat, mogen volgende cijfers bewijzen. Volgens de *'Korea Shipbuilders' Association'* hebben de Zuidkoreaanse scheepswerven in de eerste acht maanden van dit jaar voor 7,19 miljard brt aan scheepsbestellingen geboekt. In totaal werden zij belast met

de bouw van 139 schepen. Tijdens de overeenstemmende periode van 1992 bedroeg het ordervolume 1,13 mld brt, gespreid over slechts 32 schepen. Van het bestellingsvolume is 90% afkomstig van buitenlandse opdrachtgevers.

**GENT**

**Haven benadeeld**

Naar aanleiding van de opening van de Gentse jaarbeurs verklaarde burgemeester *Temmerman* dat hij weigert zich neer te leggen bij het ontwerp van havendecreet van minister *Kelchtermans* van Openbare Werken. Volgens de burgemeester zouden Zeebrugge en Antwerpen in het ontwerp bevoordeeld worden. Hij heeft dan ook met de minister een onderhoud aangevraagd. Hij wil daarbij dat vertegenwoordigers van alle betrokken Gentse havenkringen aan dat gesprek deelnemen.

**OEKRAÏNE**

**Vloot verkocht**

Oekraïne heeft beslist zijn aandeel van de Zwarte Zeevloot aan Rusland te verkopen. Deze vloot bestaat uit 350 eenheden waarvan de helft aan Oekraïne zou toebehoren. Door de verkoop zou Kiev zijn schulden bij Moskou voor gas- en petroleumleveringen kunnen vereffenen. Rusland en Oekraïne hadden aanvankelijk een akkoord gesloten om in 1995 de vloot te verdelen. Overigens is het nieuwe akkoord in het door economische crisis en sociale onrust geteisterde Oekraïne niet in dank aanvaard. Verwacht wordt dat de Oekraïense president *Leonid Kravchuk* (wij zeggen gewoon Leo) alle moeite zal hebben om zijn landgenoten te overtuigen van de rechtmatigheid van de overeenkomst.

**CALAIS**

**Stena Line met snelle catamarans op Kanaal**

De Zweedse scheepvaartgroep *Stena Line AB*, een van de grootste ferrymaatschappijen ter wereld, heeft bij de Finse scheepswerf *Finnyards Oy* twee supersnelle dubbelrompige veerboten besteld, waarmee de maatschappij de strijd wil aanbinden tegen de spoortunnel onder het Kanaal. Stena nam ook een optie op



snelheid van 40 knopen in 45 minuten kunnen overbruggen. Hierdoor zou het tijdsvoordeel van de Chunnel wegvallen. Met de konventionele roro-schepen duurt de verbinding nog steeds anderhalf uur. Het lossen en laden van de hoge-snelheidsferry zou amper twintig minuten in beslag nemen. Het schip zou uiteindelijk niet langer dan een half uur in de haven moeten liggen.

twee bijkomende vaartuigen. De twee nieuwe eenheden voor Stena Line zijn van het catamaran-type, 124 meter lang, 40 meter breed en kosten 3,25 miljard frank per stuk, een prijs die vergelijkbaar is met de kost van een een traditionele veerboot. De catamaran-ferry moet plaats bieden aan 375 auto's en 1.500 passagiers. Het eerste HSS-schip (*Highspeed Sea Service*) moet in het voorjaar '95 klaar zijn voor de verbinding tussen Holyhead (Wales) en het Ierse Dun Laoghaire (Ierse Zee). Wanneer Stena ook een catamaran inzet op het Sealink Sten Line-trajekt Dover-Calais is niet bekend. De nieuwe veerboten zouden het Nauw van Calais tegen een

OOSTENDE

**Meer vracht voor Sally Line op Oostende-Ramsgate**

De eerste zes maanden van 1993 vervoerden de drie ferry's van Sally Line zeventien procent meer vracht op de lijn Ramsgate-Oostende dan in dezelfde periode vorig jaar. Volgens de Sally-direktie is de vooruitgang toe te schrijven aan de commerciële politiek van de rederij die een gunstige prijs-service combinatie inhoudt. Sally Line wil vanaf september een vierde roro-schip inzetten op de Kanaalverbinding Oostende-Ramsgate.

ZEEBRUGGE

**Stijgend aantal passagiers op NSF-lijn Zeebrugge-Hull**

Tijdens de eerste vijf maanden van dit jaar is het aantal passagiers of de lijn Zeebrugge-Hull van North Sea Ferries met iets meer dan vijf procent gestegen ten opzichte van vorig jaar. Ook het vrachtvervoer van NSF zit in de lift. Voor het lopende jaar wordt een groei van vijf tot tien procent verwacht. NSF denkt overweegt ook de bouw van nieuwe passagiersschepen voor de overtochten naar de Britse oostkusthaven.

CALAIS

**Meer goederen- en passagiers**

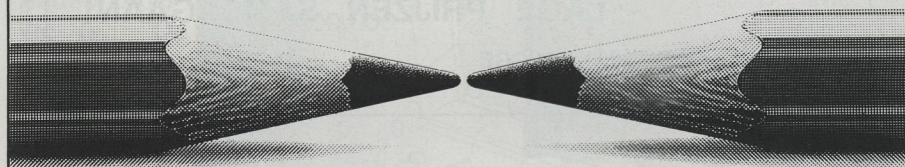
In de haven van Calais is de goederentrafiek tijdens de eerste vijf maanden van 1993 met tien procent toegenomen ten opzichte van vorig jaar. De goederenoverslag verliep voor het overgrootste deel via de *port transmanche*, terwijl de handelshaven van Calais slechts één tiende van het trafiekvolume te verwerken kreeg. Tijdens dezelfde periode steeg ook het reizigersverkeer in de grootste passagiershaven van het Kanaal. In vijf maanden werden niet minder dan 5,59 miljoen passagiers (+ 4,65 %) en 1,45 miljoen voertuigen (+ 14,8 %) verscheept.

BOULOGNE

**Achteruit**

Door de moordende concurrentie van het nabijgelegen Calais en het vertrek van P&O begin dit jaar vallen de trafiekcijfers voor de haven van Boulogne dramatisch terug. Dat de Kanaaltrafiel in Boulogne overeind blijft is haast uitsluitend te danken aan de activiteiten van Hoverspeed. Van de 281.000 reizigers tijdens het eerste kwartaal vorig jaar bleven er dit jaar nog 111.000 over. Het aantal personenvoertuigen daalde van 40.300 naar 18.100 en de commerciële voertuigen vielen van 11.400 op 4.000 terug. Hoverspeed gaat er ondertussen niet op achteruit. Tijdens het eerste kwartaal werden 105.000 passagiers en 17.000 voertuigen verscheept.

Een bank moet een duidelijke dialoog hebben met haar cliënten.



**BBL**

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

# De Laatste Vuurtorenwachter



OGMAALS  
VOELEN WE  
ons verplicht  
terug te komen  
op het visserij-  
artikel dat in  
het geldblad  
*Trends* over  
onze (te)veel-  
belaagde sek-  
tor geschreven werd.

Oude koeien? Misschien, maar hetgeen die binnenlandse journalist in dat Roeselaarse blad geschreven heeft, blijft op onze, reeds overvolle, maag liggen. Voor de mensen met een kort geheugen zeggen wij nog vlug waarover het gaat: in de Zeebrugse vismijn zoude meer dan 20% van de vis in het zwart en in het grijs aan wal gebracht worden, zo stelde de journalist (de broodschrijver! de pennelikker!) het onomwonden in zijn lasterlijk artikel.

Zozo, mijnheer haalt het in zijn hoofd onze, zoals reeds gezegd, (te)veelbelaagde, sektor te bedoezelen! We gaan hem hier eens van hetzelfde laken een broek geven. De beste verdediging is nog altijd de aanval,

zeg ik. Bijvoorbeeld! Ik weet niet of die journalist kinderen heeft, maar als dat het geval is, zou hij ons dan eens de RSZ-bijdragen willen tonen die hij betaalde voor de babysit die hij tewerkstelt telkens als hij in de 's nachts in de Zeebrugse vismijn rondsluip? Heeft mijnheer een kuisvrouw die zijn papier in de vuilbak (daar waar het thuishoort!) werpt? En zo ja, is die madam dan rechtmatig bij hem ingeschreven? Pijnlijk zeker, want de waarheid kwetst, nietwaar? Spit deze journalist zelf zijn tuin om of of laat hij dat in het zwart door een neefje opknappen? En dat muurtje om diezelfde tuin, heeft zijn buurmanbouwwakker dat niet gefikst, op die ene zaterdag dat het niet regende? En waar is die faktuur van die werken? zeg het mij! Verloren gelegd? Laat me niet lachen! En we gaan door, want hij heeft erom gevraagd. Heeft die journalist misschien zelf zijn huis behangen? Ha neen, want dat is gebeurd door beroepsmilitair Dingemans die dat in de weekends aan een meer dan redelijke prijs opknaapt. Veel kans trouwens dat die muren eerst nog door een bouwvakker-zwart-

werker opgetrokken werden en door een stukadoor-zwartwerker geplakt. En zeg me niet, mijnheer de binnenlandse journalist, dat dat dan wel allemaal waar kan zijn, maar dat gijzelf niet in het zwart arbeidet! Mag ik vragen wie uwe boekhouding aanpast, mijnheer de schrijvelaar, zodat gij daarmee onbeschroomd het belastingskantoor kunt binnenstappen? Wordt dat niet gedaan door die onderwijzer? En dat tekstverwerkersprogramma, waarop gij uw vuile stukken pleegt, hoe hebt gij dat verworven? En als het u allemaal eens te veel wordt en gij u eens dient te ontspannen bij Jenny die bereid is u te masseren aan een hetgeen zij noemt: een prix d'amis... Vraagt gij daar dan uw BTW-briefje? En als ge heel eerlijk zijt, mijnheer de schrijvelaar, dan moet gij toegeven dat gij in uw vrije tijd een frankske bijverdient als kelner in een restaurant, want uit ondervinding weten we dat ge — evenmin als wijzelve trouwens — met de opbrengsten uit de journalistiek Jenny's diensten kunt betalen!

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

**nv NORTH SEA BUNKERS belgium**

**„NV NORTH SEA BUNKERS”**

**BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

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

# Visboeren rukken op (II)

IN EEN VORIGE editie van dit blad (HVB 9,1993 pag. 41) maakten we melding van een aantal konflikten die er ontstaan zijn tussen vissers enerzijds en uitbaters van aquacultuurparken anderzijds; belangtengestellingen tussen jagers en boeren. Maar hoe belangrijk is die aquacultuursector nu eigenlijk wel?

De internationale voedselorganisatie FAO publiceerde onlangs een rapport waaruit blijkt dat de totale produktie van vis en schelpdieren in de 'visboerderijen' in 1991 een rekordhoogte van 12.675.087 ton bereikt had. Wanneer we daar nog 3.904.410 ton planten (zeewier e.d.) aan toevoegen dan komen we aan een totale oogst van 16.579.497 ton of 8,3% meer dan het jaar daarvoor. In 1991 mochten de visboeren dus 1.270.450 ton méér binnenhalen dan het jaar daarvoor; een spektakulaire vooruitgang die waarschijnlijk in de toekomst verdergezet zal worden. Daar moet echter onmiddellijk aan toegevoegd worden dat de visboerderijen nog een lange weg af te leggen hebben vooraleer ze op het niveau van de vissers geraken. In 1991 leverde de visserij een totaal van 84 250 813 ton vis af. De hierbijstaande grafiek laat dan ook duidelijk zien dat de aquacultuur zelfs in haar vooruitgeschoven posities nog steeds het kleine (maar wel snel groeiende!) broertje is. De wereldvisvangst blijft oppermachtig, maar daar zien we dan weer een dalende tendens. De visboeren halen dus stil aan hun achterstand in.

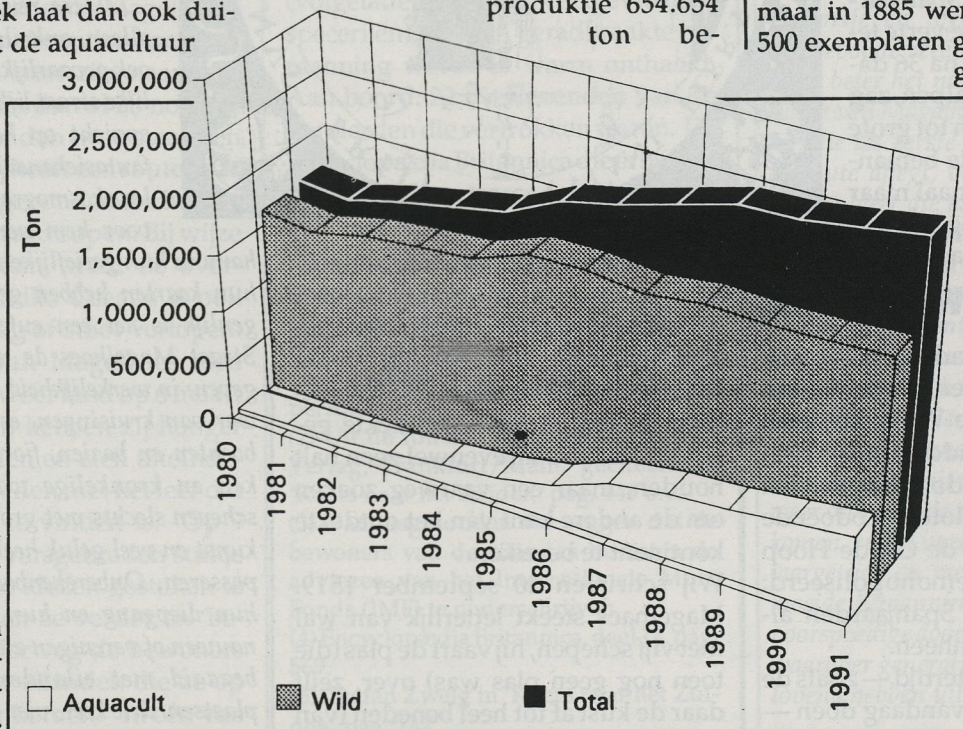
Waar ze in 1984 nog maar goed waren voor acht procent van de totale produktie was dat cijfer in 1991 al tot 15% geklommen. Bijna één op zes vissen (of schelpdieren) wordt voortaan op een hoeve gekweekt!

## Bestsellers

Sommige soorten zijn echte succesnummers. Eén ervan is de *garnaal*. In 1980 werden er 1.683.230 ton garnalen aan de man gebracht, daarvan werden er toen nog geen 50.000 ton gekweekt, de rest was visserswerk. Deze cijfers zagen er in 1991 al heel anders uit. In dat jaar werden er 2.647.811 ton geproduceerd, maar toen kwam al niet minder dan 718.897 ton van bij de boer. Uiteraard spant de aquacultuur al lang de kroon in de mossel- en oesterkweek. Visboeren leverden in 1984 reeds 1.563.738 ton op een totaal van 1.955.604. Inmiddels is de wildvangst van mossels er, zoals genoegzaam bekend, nog verder op achteruitgegaan.

Merkwaardig is ook het cijfermateriaal met betrekking tot de *zalm*. De vangst van wilde zalm is nog steeds veel groter dan de zalmproduktie in parken en dat ondanks de fabelachtige expansie van de produktie op dat terrein. De FAO-cijfers tonen ons dat in 1984 de totale zalmproduktie 654.654 ton be-

droeg (aquacultuur was daarin goed voor nauwelijks 33.951 ton). Intussen rees de totale produktie van zalm van 767.493 in 1988 naar 1.052.318 in 1989, een toename die vooral gestimuleerd werd door de ontwikkeling van de aquacultuur. Het feit dat de zalmproduktie in de daaropvolgende jaren boven het miljoen ton bleef uitsteken, veroorzaakte dan weer een instorting van de prijs van deze veelgeprezen lekkernij. Dat is des te merkwaardiger daar de wilde zalm nog maar op een beperkt aantal plaatsen in het wild te vangen is. Ooit was het anders. Nog in 1798 waren er op de *Theems* meer dan vierhonderd professionele zalmvissers werkzaam, in de daaropvolgende jaren mochten ze evenwel één voor één hun deuren sluiten en in 1833 werd in de buurt van Londen de laatste zalm gevangen. Ook op de *Garonne* en de *Moëzel* is sinds jaar en dag geen zalm meer te bekennen, terwijl op de Spaanse en Portugese rivieren nog slechts bij hoge uitzondering een zalm gevangen wordt. Al even treurig is de toestand op de *Rijn*, eertijds het voornaamste leefgebied van de zalm. Tegenwoordig is deze vissoort op de Rijn al even zeldzaam als een ijsbeer in de woestijn, maar in 1885 werden daar nog 65 500 exemplaren gevangen met een gemiddeld gewicht van tien kilo. Voor wat België betreft, noteerden *Rappé* en *Eneman* in hun 'De Zeevissen van België' dat de soort sedert de dertiger jaren niet meer met zekerheid werd waargenomen. In het wild wordt de zalm alleen nog maar gevangen in Scandinavië, IJsland, Ierland en Schotland.



Gekweekte en wildgevangen garnaalproduktie

In onze bekende serie 'rare kwasten':  
leven en streven van...

## Ferdinand Magelhaes (1480-1521)

**D**E BEROEMDSTE ontdekkingsreiziger aller tijden is ongetwijfeld Christoffel Columbus, de man die Amerika ontdekte. Hij mag dat dan wel gedaan hebben hebben, feit is en blijft dat hij (letterlijk!) niet wist wat hij zag. De man dacht dat hij Indië bereikt had, een gebied dat men in Europa reeds lang kende en waarnaar men sinds mensenheugnis over het land placht heen te reizen. Daardoor beheersten Arabieren en Venetianen, die daar dichtbij woonden, de winstgevende handel met het oosten. De Spanjaarden en de Portugezen dachten daar zo het hunne van en wilden wel eens uitkijken of er geen andere weg was — over zee bijvoorbeeld — om in Indië te geraken. Stel dat dit het geval zou zijn, dan zouden zij, door hun strategische ligging aan de oceaan, de handel van de Arabieren wel eventjes overnemen. In 1492 trok Columbus in opdracht van de Spanjaarden de onbekende verte tegemoet en jawel, na 36 dagen, zeg maar zwalpen, zag hij uiteindelijk (en tot grote opluchting van de bemanning die dat allemaal maar met een scheef oog bekeek) land. Indië! zo dacht hij.

### De Nieuwe Wereldorde

De Portugezen hadden natuurlijk ook niet stilgezeten. Behoedzaam de kusten van de Westafrikaanse kust afvarend, hadden ze een zee-route naar de rijkdommen van het verre oosten ontsloten. Zodoende hadden zij Kaap de Goede Hoop (Zuid-Afrika) gemonopoliseerd: daar konden de Spanjaarden alvast niet meer omheen. De paus, die toentertijd — zoals de Amerikanen dat vandaag doen — de wereldorde vastlegde, had de

konkurrenten Portugal en Spanje bij hem thuis ontboden. Daar was een overeenkomst (1494) getekend waarbij de twee de nieuwe wereld onder elkaar verdeelden. Spanje kreeg de vrije handel in het westen, Portugal in het oosten.

### Het ei van Columbus

Ferdinand Magelhaes keek naar die overeenkomst en ontdekte als het ware het ei van Columbus. Als ik nu

te heten) en slaat daar op 21 oktober van datzelfde jaar bij wijze van spreken opeens rechtsaf.

Stefan Zweig (1) beschrijft wat er toen gebeurde:

*'Het moet een vreemde, spookachtige aanblik zijn geweest, toen de vier schepen voor het eerst in de menselijke geschiedenis langzaam en geluidloos deze stille, donkere, nooit eerder door een mens bevaren straat binnendreven. Een doodse stilte wacht hun' ... 'In de hele omgeving is geen levend wezen te*

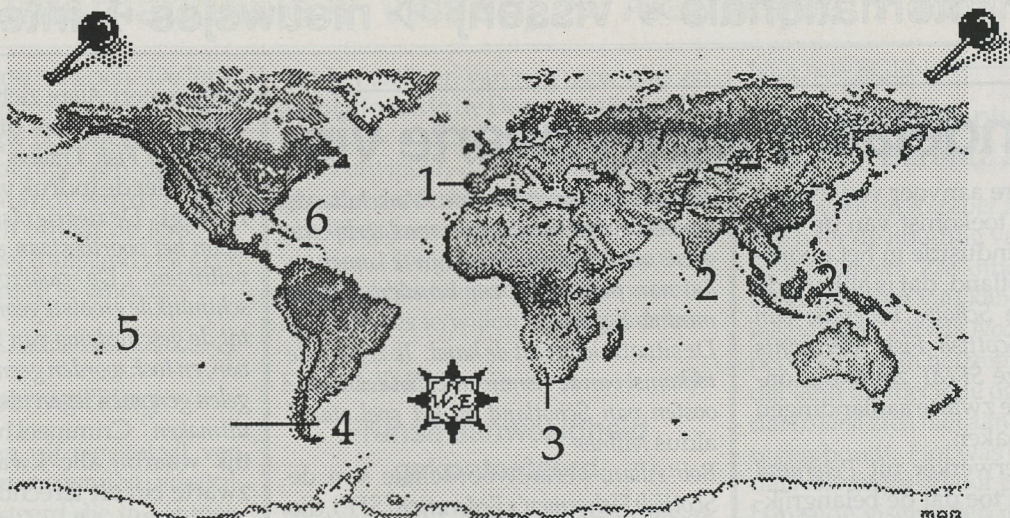
*bespeuren en toch moeten hier mensen verborgen wonen, want 's nachts neemt men flakkerende vuren op de oevers waar; daarom gaf Magalhaes dit land de naam Terra de Fuego. (Deze vuren, die altijd brandden, werden nog eeuwenlang waargenomen. De verklaring hiervoor is gelegen in het feit dat de bewoners van Vuurland als cultureel onontwikkeld ras nog niet de techniek van het vuur maken kenden en daarom onafgebroken dag en nacht in hun hutten hout en dor gras lieten branden.)' ... 'Deze reis is echter niet alleen onheilspellend maar ook gevaarlijk. De toegankelijke straat lijkt in geen enkel opzicht op het kaarsrechte fantasiekanaal dat de arge-loze kosmografen Schöner en voor hem vermoedelijk Be-*



naar het westen zeil en alsmear doorvaar, zo zegde hij, en uiteindelijk toch in Portugees gebied uitkom, dan komt alles Spanje toe, want dan ligt alles in het westen. Hij vertrok in 1519, regelrecht naar Columbus' ontdekte gebied. Daar zou hij evenwel geen halt houden, maar een vaarweg zoeken om de andere kant van het ontdekte continent te bereiken.

Wij schrijven 20 september 1519. Magelhaes steekt letterlijk van wal met vijf schepen, hij vaart de plas (die toen nog geen plas was) over, zeilt daar de kust af tot heel beneden (van hetgeen wij nu Zuid-Amerika plegen

haim in hun gerieflijke werkkamers op hun kaarten hebben getekend; en eigenlijk is het een eufemisme om de Straat Magalhaes de naam straat te geven; in werkelijkheid is het een wirwar van kruisingen, een doolhof van bochten en baaien, fjorden, zandbanken en kronkelige waterlopen, die schepen slechts met grote stuurmanskunst en veel geluk heelhuids kunnen passeren. Onberekenbaar wat betreft hun diepgang en hun uitgang, vernauwen of verenigen zich deze baaien, bezaaid met eilanden en ondiepe plaatsen: drie keer, vier keer vertakt de straat zich links en rechts en nooit weet



Vanuit Zuid-Europa (1) vertrokken zowel Columbus als Magelhaes op hun zoektocht naar een andere weg naar het land van de begeerde specerijen (2). De Portugezen beheersten Kaap de Goede Hoop (3), waardoor het voor de Spanjaarden een 'must' was een andere weg te vinden. Toen Columbus uiteindelijk voet aan wal zette in San Salvador (6) dacht hij dat hij in Indië (2) zat en dus rond de wereld gevaren had. Dat de wereld uiteindelijk (nog) groter bleek te zijn, ondervondt Magelhaes, die via een doorgang helemaal onderaan Zuid-Amerika (4), de 'Straat van Magelhaes', de weg naar de Stille Oceaan (5) vond en wiens expeditie uiteindelijk op de Molukken (2') terechtwam. Voor het eerst werd de wereld omcirkeld!

men welke de juiste is, die naar het westen, het noorden of het zuiden. Men moet zandbanken vermijden, om rotten heen varen, en steeds weer raast de ongunstige wind met plotselinge wervelstormen, de zogenaamde "williwaws" door de woelige straat, waardoor het water gaat kolken en de zeilen scheuren.' (2)

## Bekeringen

Uiteindelijk (en wanneer we bovenstaande zinnen in gedachten houden uitsluitend dank zij het zeemanschap van onze Magelhaes) geraakt hij aan de ander kant van de 'straat' die later zijn naam zal krijgen. We zijn dan al 28 november en dus meer dan twee maanden onderweg. Hij heeft een route naar de andere zee gevonden en dus ligt de weg om de aarde open. Bij wijze van spreken dan, want de oversteek van de Stille Oceaan is ook niet zonder slag of stoot verlopen. De mannen van Magelhaes zien voor het eerst weer land op 6 maart 1916. Intussen hebben zij honger en dorst geleden en zich uiteindelijk moeten voeden met het leer dat er aan boord te vinden is. Op 9 maart, na een versgebraden stukje vlees achter de kiezen gestoken te hebben, trekken ze verder en 'beker' (3) onderweg de bewoners van zowat alle eilanden die ze op hun weg tegenkomen. In één van deze gevechten die daarvoor ge-

voerd moeten worden, komt Magelhaes zelf om het leven (27 april 1521). Hij zelf geraakt dus niet tot de Molukken, het gebied dat uit Europa nu zowel van oost als van west te bereiken was; prestatie waaruit onomstotelijk vast komt te staan dat de wereld rond was. Zelf mag hij het einde van zijn succesvolle wereldtournee niet meer meemaken.

Van de vier schepen die drie jaar eerder vertrokken komt slechts één terug in Spanje. We zijn dan al 7 september 1522. Het lekkende schip (volgeladen met de veelgevraagde specerijen) met een geradbraakte bemanning wordt er warm onthaald. Aan boord: 22 overlevenden van de honderden die vertrokken waren. De Encyclopædia Britannica die erbij was beschrijft de opvarenden als *'weaker than men have ever been before'* (4).

fv

(1) Stefan Zweig (°1881-†1942), Oostenrijks schrijver die vooral uitblonk in het subjectief interpreteren van historische personages.

(2) Uit de roman 'Magellan' (S. Fischer Verlag, Frankfurt/Main, geciteerd in 'Koers naar het Zuiden' pag. 145 e.v.

(3) Vandaag zouden we zeggen dat de bewoners van de eilanden beslisten de adviezen van het Internationale Munt Fonds (IMF) te onderschrijven.

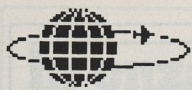
(4) Encyclopædia Britannica, deel 14, pag. 569.

(5) Stefan Zweig in 'Koers naar het Zuiden' pag. 147.

## Een zeeman uit één stuk

*'Pas door de vele beschrijvingen van latere generaties begrijpt men waarom de Straat Magalhaes nog eeuwenlang de schrik van alle zeehelden was. Want altijd 'waait hier de noordenwind uit alle richtingen', nooit kan men hier rekenen op een rustige, zonnige doortocht. Tientallen schepen van latere expedities lijden schipbreuk in de ongestuvige en tegenwoordig nog dunbevolkte zeeëngte, en niets bewijst beter het nautische vakmanschap van Magalhaes dan dat juist hij, die als eerste deze gevaarlijke zeeroute aflegt, vele jaren ook de laatste bleef die erin slaagde door deze straat te varen zonder verlies van ook maar één enkel schip.*

*Als men zijn onhandige schepen in overweging neemt, die zonder enig ander aandrijfmechanisme dan een bol zeil en een houten roer al die honderd arteriën en zijgangen moesten verkennen, onafgebroken voor- en achteruit varende, om steeds weer op bepaalde plaatsen bijeen te komen, en dit in een onaangenaam jaargetijde en met een reeds vermoeide bemanning, dan lijkt zijn voorspoedige doortocht het wonder waarover generaties zeehelden zich lovend hebben uitgelaten.'* (5)



SCHOTLAND

## Vishandelaars tegen zwarte vis

De steeds grotere aanvoer van zwarte vis bedreigt de toekomst van de hele visverwerkingsindustrie in het noordoosten van Schotland, dat is althans de mening van de *Schotse Federatie van Vishandelaars (Scottish Fish Merchants Federation)*. Deze SFMF zal acties ondernemen om de zwarte aanlandingen onmogelijk te maken.

Een grote visverwerker uit *Peterhead* voegde daaraan toe dat de belangrijkste Schotse havens aan het noordoosten van het land (*Peterhead, Aberdeen en Fraserburgh*) niet veel meer zijn dan 'dumpingplaatsen' voor vis van lage kwaliteit, waarbij de beste kwaliteit niet via de vismijn verhandeld wordt, maar onmiddellijk geleverd aan de visverwerkers in Engeland. SFMF-voorman *Robert Milne* drukte het plastisch uit toen hij de verantwoordelijkheid voor de situatie legde bij mensen die niet verder zien dan hun neus lang is. 'Zij blijven maar vis naar Engeland sturen aan belachelijk lage prijzen en verwachten niet-temin dat mijn leden hun vis aankopen aan

*de legale prijzen op de markt. Verschillende honderden bennen vis passeren dagelijks de grens zonder over de vismijn te komen en dat aan prijzen die ver beneden de EG-minima liggen.*

*De situatie loopt uit de hand. Ik zeg dat de toekomst van de vismijverheid in het noordoosten van Schotland op het spel staat.'* aldus *Milne*.

*Bob Allan*, verantwoordelijke van de *Scottish Fishermen's Federation (SFF)*, die in dit debat de reders vertegenwoordigt, is niet zo tevreden met deze uitspraken. Het is te simpel, zo stelt de SFF, om alle schuld op de vissers af te wentelen. 'In het bijzonder kant ik me tegen de stelling dat dit probleem zich langs één kant voordoet. De publieke opinie moet zich tegen de zeedagenregeling keren, waardoor het mogelijk kan worden dat wij een alternatief naar voor schuiven om de visstocks op peil te houden. In dat pakket kunnen we eveneens het zwarte-vis-probleem behandelen. De vishandelaars zouden dus beter naar oplossingen zoeken dan met het probleem naar de pers te stappen.'

zo verweert *Allan* zich.

*George Hosie*, een directeur van de *Peterhead Fish Traders' Association*, was niet onder de indruk van *Allans* betoog. Hij zegt: 'De zwarte vismarkt bedreigt gewoon het voortbestaan van de traditionele veilingen. De zwartvissector is waarschijnlijk de grootste georchestreerde fraude uit de geschiedenis van het Britse zakenleven, en toch worden geen effectieve maatregelen genomen tegen vissers die er deel van uitmaken.' Crimineel heette hij de praktijk waarbij alle kwaliteitsvis in het zwarte circuit terecht komt en waarbij de visveiling alleen nog maar gebruikt wordt om minderwaardige producten aan te bieden omdat de reders 'weten dat ze daar nog kunnen beslag leggen op de EG-minimumprijzen wanneer ze hun waar niet kunnen slijten.'

'Meer dan vijftig jaar heeft de markt in het noordoosten voor kwaliteit gestaan, maar vandaag hebben de vissers van de ene dag op de andere de reputatie van de vishandelaars kapot gemaakt. Voor ons betekent dat gewoon dat twintig à dertig jaar werk naar de vaantjes is.'

POLEN

## Maaskant uit Nederland haalt drie casco's in Polen

In Polen gleden drie nieuwe casco's van de helling. Zij werden daar besteld door de Nederlandse scheepsbouwer *Maaskant*. Polen ligt verder goed in de markt bij de Nederlanders want DGSM liet in de omgeving van *Gdansk* nog maar onlangs een boeienlegger in het water glijden en een reder uit *Yerseke* ging er zijn toekomstige *YE 56* halen.

De interesse van de Nederlanders voor Polen beperkt zich overigens niet tot de bouw van vaartuigen. Op de visafslag van *Lauwersoog* werden reeds verschillende keren containers opgemerkt met daarin Oostzeekabeljauw gevangen door Poolse vissers.

IERLAND

## Spanjaarden intimideren Ieren

Verschillende Ierse vissers beklagen zich erover dat Spanjaarden hun netten doorgesneden hebben of er mee bedreigd hadden dit te doen wanneer ze niet ophoepelden. De incidenten worden uitgelokt door Spaanse tonijnvissers die met verschillende honderden vaartuigen op deze vissoort jagen. Zij worden daarbij bekonkurreerd door nau-

# O.V.A.

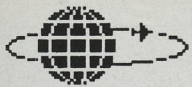
## ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

### 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



welijks twintig Ierse schepen. De Ierse redersorganisaties overwegen klacht neer te leggen bij de EG. Merkwaardig is verder dat sommige van die Ierse vaartuigen bemand worden met Spaanse matrozen omdat de Ierse reders beweren in het thuisland zelf geen geschikte bemanning te vinden.

MEXICO →

### EG-samenwerking

In Mexico werden uit een totaal van vijftig voorstellen negentien visserijprojecten geselecteerd die in aanmerking komen om EG-investeringen te verkrijgen. Alle hulp zou deel uitmaken van een financieel akkoord tussen de EG en Mexico om investeringen in dat land te stimuleren.

DENEMARKEN →

### Schade door oliewinning

Deense vissers hebben recht op schade-loosstelling als ze kunnen bewijzen dat de uitbreiding van gas- en oliewinning hen een verlies aan inkomen oplevert. Eén en ander is het gevolg van meningsverschillen over de wenselijkheid

van het toelaten van nog meer olie- en gasplatforms in de Deense wateren. De noodzaak daartoe wordt door de vissers betwijfeld, de regering daarentegen zegt dat de uitbreidingsvergunningen niet meer ingetrokken kunnen worden. De oliemaatschappijen tenslotte hebben toegezegd met de vissersorganisaties te willen onderhandelen.

ENGELAND →

### Franse aanwezigheid gekontesteerd

De vissers uit *Newlyn* klagen steeds maar luider over de aanwezigheid van Franse trawlers op hun visgronden. De Fransen uit *Concarneau* hebben daar historische rechten en vissen er binnen de Britse 12-mijlszone. Dit gebeurt hoe langer hoe meer tegen de zin in van de plaatselijke vissers die hun (staande) vistuig verloren zien gaan door het geweld van de Franse trawlers. *'Historische rechten, al goed en wel'*, zeggen de Engelse vissers, *'maar die rechten werden toegekend toen hier een handvol Fransen kwamen vissen. Vandaag komen de Fransen hier vissen met de hulp van allerhande technische snuffjes en wij zijn de sigaar'*.

NOORWEGEN →

### IJslanders plunderen Barentz Zee

*Noorwegen* en *Rusland* zijn niet te spreken over de houding van de IJslanders in de *Barentz Zee* omdat deze er de broedplaatsen van kabeljauw gewoon leegvissen. Terwijl *Noorwegen* zichzelf beperkingen in het gebied oplegt moet dat land nu met lede ogen constateren dat *IJsland* zich niet aan dergelijke spelregels houdt. Het was de derde zomer dat *Noorwegen* ervoor pleitte deze welbepaalde visgronden met rust te laten teneinde de kabeljauwstock niet uit te putten. Noorse vissers riskeren dan ook hun licentie kwijt te spelen indien ze in het gebied betrappt worden. Dat geldt niet voor de vaartuigen die onder vreemde vlag (*Dominikaanse Republiek! St. Vincent!*) varen maar eigenlijk in handen van rederijen uit de *Far Oer* zijn en hun vangsten in *IJsland* aanlanden. Samen met veertien andere IJslandse vaartuigen plunderen ze gewoon het gebied, zodat er nu nog maar voornamelijk ondermaatse vis aanwezig is. Pure piraterij, zo zeggen ze in *Noorwegen*.

# N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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 kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak,*

*Wij letten eerst op de goede service*

**Uw vertrouwen waard voor:**

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

**Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt**



# HET GEHEIM VAN GEEWEE

(Een stripverhaal dat zich eigenlijk vooral in de tekstverwerker van HVB afspeelt.)

Door *Marc Speen*  
Deel III:  
Op de vergadering

Wat voorafging: In de SLIPJESKAAI bevinden zich DE DIREKTEUR, tevens RAIDER ter visserij, MEESTER KNAKEN en nu ook VliegE. Omdat deze laatste nu betrokken partij is geworden, doen we beroep op een nieuwe neutrale verteller die ons doorheen dit verhaal gidst. We vonden OOM WIM daartoe bereid. En we gaan dus blijgemust verder.

Een weinig verderop in de hoogste kamer van de vuurtoren, daar waar de HVB-redactie huist, is DE HOOFDREDAKTEUR gewekt door de heu... wekker. Ogenblikkelijk roept hij GeeWee die echter onvindbaar lijkt te zijn.

De HOOFDREDAKTEUR zou echter DE HOOFDREDAKTEUR niet zijn, als hij aan deze situatie het hoofd niet kan bieden.

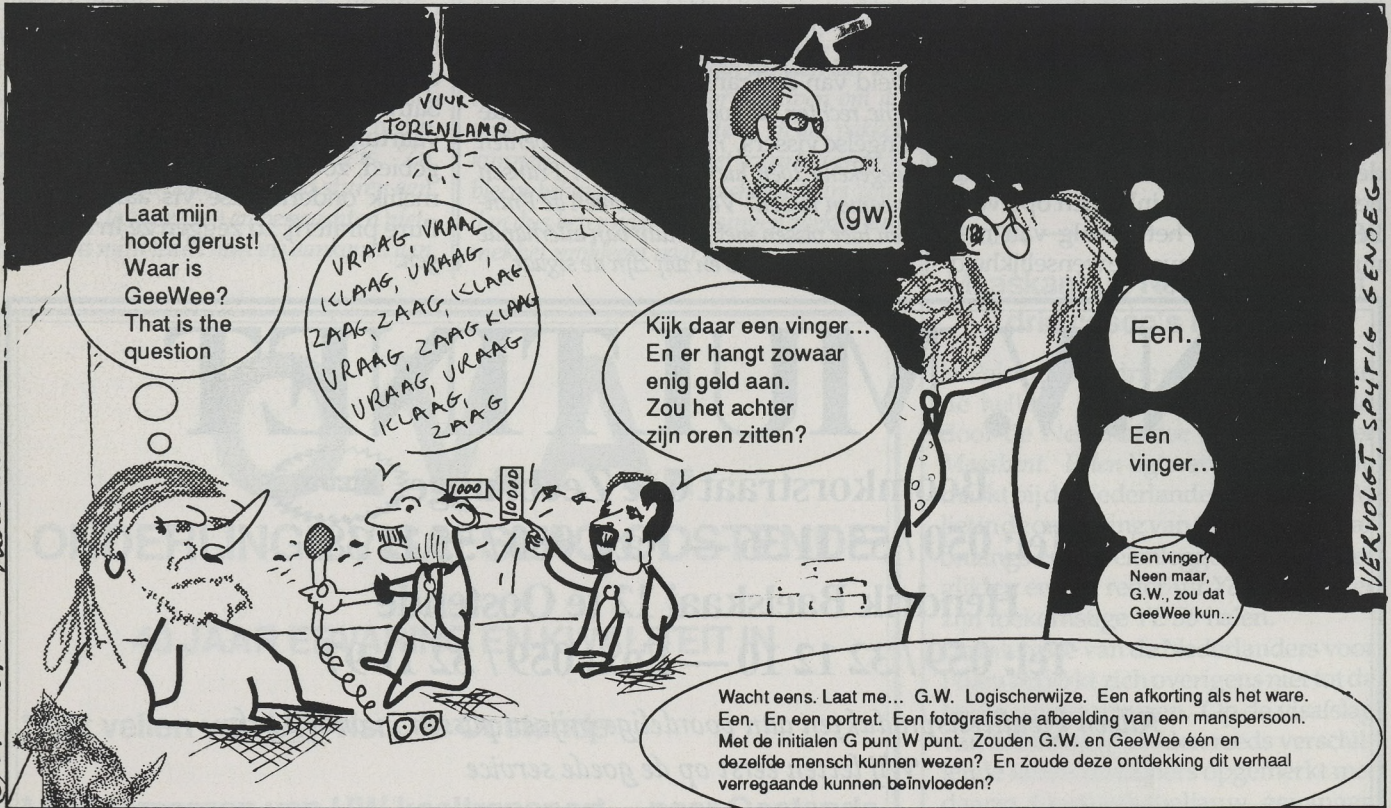
Hij grijpt de telefoon en belt de bende van de slipjeskaai op

CUT!!!

HALLO, IK BEN OOM WIM



Daaraan kunnen VliegE, DE DIREKTEUR EN MEESTER KNAKEN natuurlijk niet weerstaan. Zij laten het huis op de SLIPJESKAAI achter zich en begeven zich naar de vuurtoren om er de HOOFDREDAKTEUR bij te staan in zijn zoektocht naar GEEWEE. Zodoende krijgt de lezer voor het eerst een globaal overzicht van de HOOFDDROLSPELERS van deze eeuwigdurende strip. Zij zijn verzameld in het redaktielokaal en laten zich tekenen in onderstaand stilleven met foto aan de muur.



Laat mijn hoofd gerust! Waar is GeeWee? That is the question

VRAAG, VRAAG, KLAAG, VRAAG, ZAAG, VRAAG, VRAAG, KLAAG, VRAAG, VRAAG, KLAAG, ZAAG, VRAAG, KLAAG, ZAAG

Kijk daar een vinger... En er hangt zowaar enig geld aan. Zou het achter zijn oren zitten?

Een... Een vinger... Een vinger? Neen maar, G.W., zou dat GeeWee kun...

Wacht eens. Laat me... G.W. Logischerwijze. Een afkorting als het ware. Een. En een portret. Een fotografische afbeelding van een menspersoon. Met de initialen G punt W punt. Zouden G.W. en GeeWee één en dezelfde mensch kunnen wezen? En zoude deze ontdekking dit verhaal verregaande kunnen beïnvloeden?

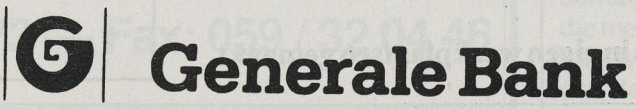
© 1993 by Hor Vandekerckhove

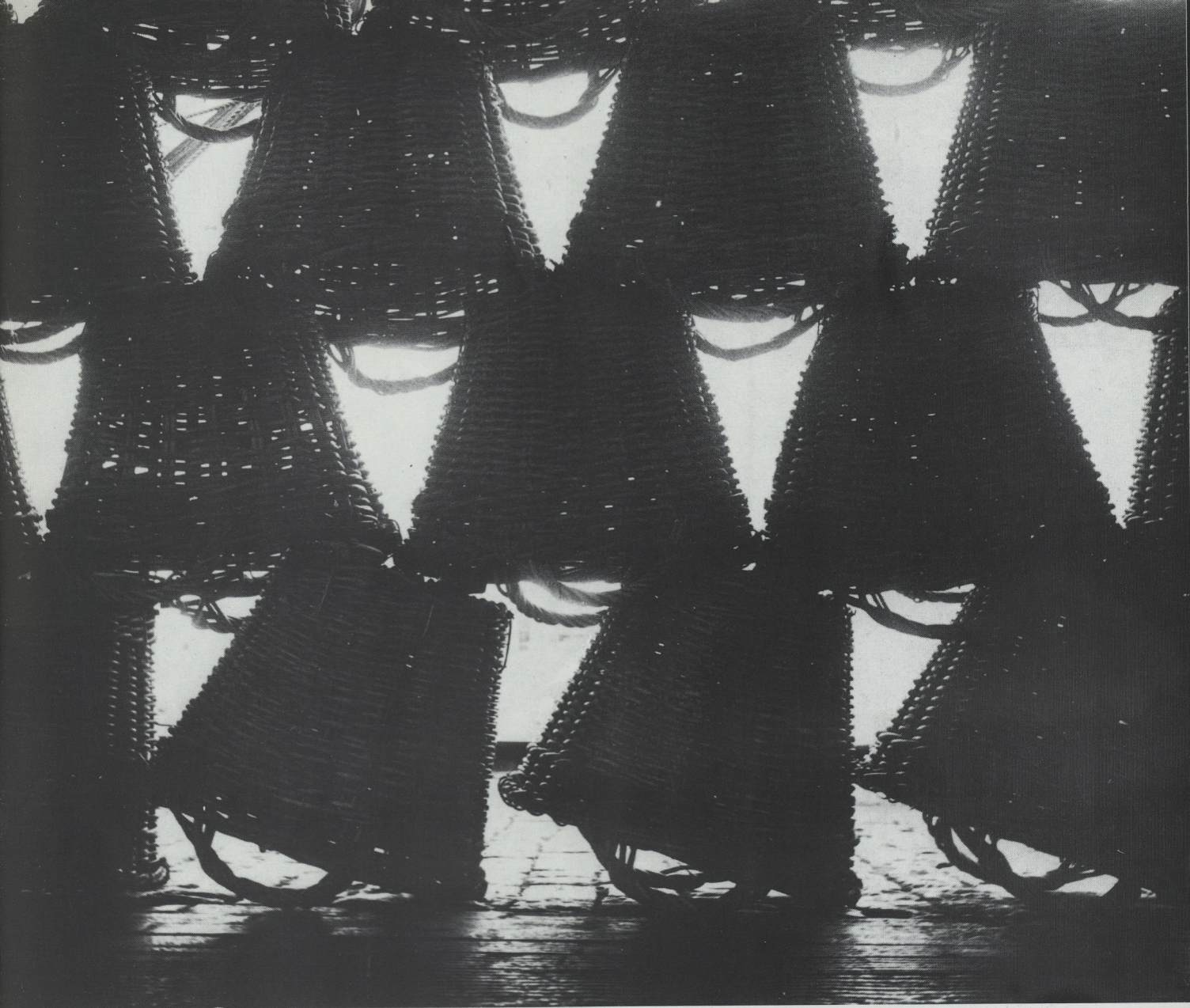
VERVOLGT, SPYFIC GENOEG

## investeringskredieten: onze specialiteit

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

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





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

**HVVB**  
**60**  
**HET VISSERIJBLAD**



*Yes, we can beat the feeling!*