HVB 61

HET VISSERIJBLAD

61ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 6 - 3 juni 1994 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

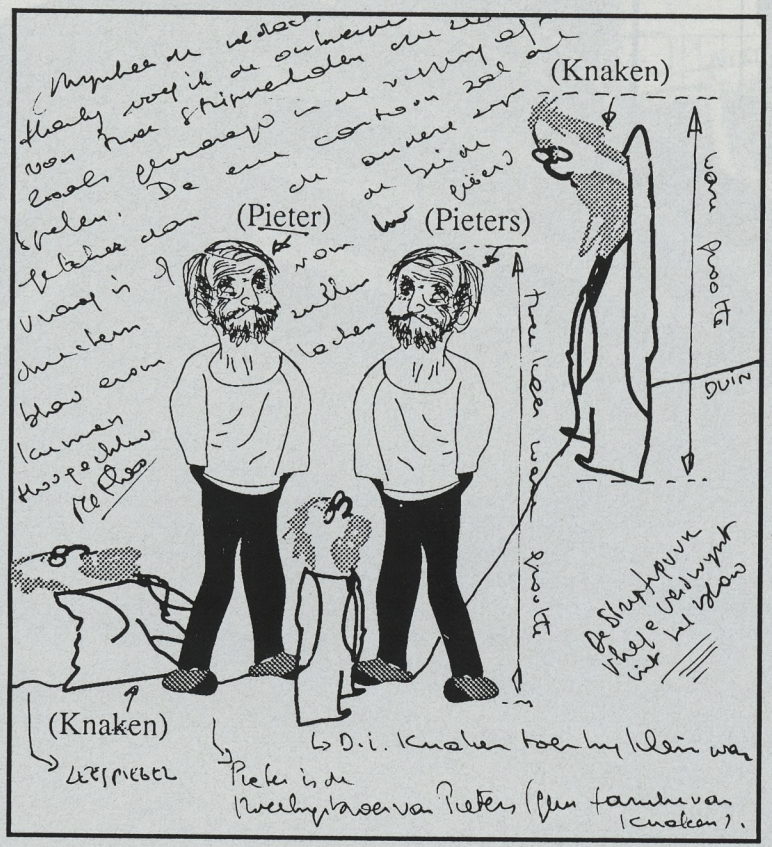
nieuw

En dat na (en ondanks) 'Het geheim van Geewee'!!!

Twee nieuwe strips in HVB

Vorige maand maakte de 10de aflevering een einde aan het absurde stripverhaal **'Het Geheim van Geewee'**, *dat evenveel maanden een volledige bladzijde opgeëist had in HVB. De meningen over de kwaliteiten van deze strip waren verdeeld. Sommigen waren er zeer over te spreken. Zij meenden er (niet ten onrechte) bekende en minder bekende personen in te herkennen en konden hartelijk lachen om de 'stekken onder water' die ze erin (eveneens niet ten onrechte) ontdekten. Anderen hadden geen boodschap aan het soort humor dat het verhaal kenmerkte.*

Maar globaal gezien vinden we dat er verder met strips geëxperimenteerd moet worden in dit blad, waarbij we echter ook de lezerswenk onthouden dat we inhoudelijk dichter tegen de visserij moeten aanleunen.



De burgers

Daarom staken **Marc Speen** *(die het verhaal* **'Het Geheim van Geewee'** *tekende) en* **Mac Floo** *(de jongste tekenaar van HVB) de koppen bij elkaar en bedachten een nieuw experiment. Hoofdfiguur in de ene strip wordt de uit de vorige strip bekende meester Knaken (een soort Andy Capp, maar dan uit de betere kringen), maar zijn avonturen spelen zich nu wel af in de visserij. Het wordt geen verhaal dat zich over verschillende afleveringen afspeelt want de lezers hadden telkens moeite om de draad weer op te nemen. We krijgen telkens een cartoon die luistert naar de titel* **'De Burgers staan het best aan wal'**, *hetgeen verwijst naar het gezegde: 'de beste stuurlui staan aan wal', hetgeen op zijn beurt betekent dat zij die nooit hun handen uit de mouwen steken meestal het hoogste woord voeren.*

De redactie heeft bij het duo **Marc Speen** *en* **Mac Floo** *drie afleveringen besteld. Daarna maken we een balans op en als jullie (en wij natuurlijk) het goed vinden, dan gaan we ermee door... zoniet verdwijnt deze cartoon samen met de stripfiguren* **'De directeur'** *en* **'meester knaken'** *voorgoed in de vuilbak.*

Pieter & Pieters

Mac Floo heeft echter op zijn eentje ook een visserijstrip bedacht. Hij schiep de matrozen **Pieter & Pieters**, *geïnspireerd op de detectives* **Jansen & Jansens** *uit Kuifje. In de telefoongids zocht hij de meest voorkomende namen uit de visserij en aanverwante sectoren en zag dat* **Vantorre & Van Torre** *nipt verslagen werden door* **Pieter en Pieters**. *Vandaar... De beide matrozen* **Pieter en Pieters** *zullen HVB vanaf nu door deze barre, kommervolle, maar toch ook wel leuke tijden loodsen. Enfin, dit is wat Mac Floo ons belooft. We zullen zien. Hieronder vindt u alvast de eerste aflevering van 'De Burgers...'. Pieter & Pieters moet u elders in dit blad zoeken. (fv)*

De Burgers staan het best aan wal

HVB 61

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR: Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en (voor het leven) Marc Loy.
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Roger Corveleyn, Walter Debrock, Roger Decleer, Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen) Marc Loy, Daniël Pots, Mong Ruysschaert, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters en Zeedierenjager.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove,
H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Credit Lyonnais Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 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

Drugs!

NADAT BIJ DE *'operatie Balatum'* (HVB 5, '94 pag. 5) gebleken was dat vissers betrokken waren bij een geval van drugssmokkel, blokletterde een krant: *'Zeevissers vrezen voor reputatie na drugsrazzia'*. En we moeten toegeven dat wanneer we de berichten van de jongste maanden naast elkaar leggen we geneigd zijn het bekende *'sex, drugs & rock 'n roll'* voor wat de visserij betreft te vervangen door *'fraude, drugs en zwarte vis'*.
Telkens betrof het informatie, zo ging het tegelijker tijd door ons hoofd, waarbij de voormannen van de visserij niets liever zouden gehad hebben dan dat het potje gedekt gebleven was *'om de reputatie van de sector niet te schaden'*. Natuurlijk.
Waarom eigenlijk? Waarom zou de visserij niets met drugssmokkel te maken hebben? Blijkt niet dat ook horeca-uitbaters, boekhouders, politici, ambtenaren en zakenlui naast klassieke mafiosi in de drugstrafiek betrokken zijn? Vervolgens... waarom zouden vissers niet frauderen, wanneer psychologen uitgedokterd hebben dat de gemiddelde volwassene zo'n twintig keer per week (!) een onwaarheid spreekt in de vorm van leugens en uitspraken die met frauderen te maken hebben. Waarom zouden vissers niet frauderen, wanneer ze in een land leven waar je voor enige honderduizenden franken één van de bekendste politici kan laten vermoorden. In dit land kan je met geld àlles en dus doet iedereen ook àlles om aan dat geld te komen. Ja toch!
Iedereen weet toch wel dat er niet alleen frauderende vissers zijn, maar ook frauderende ondernemers in het algemeen en dat naast frauderende burgemeesters en frauderende ministers. De fraude is zelfs zo ver ingeburgerd dat de regering een afbraak van het indexmechanisme doodgemoedereerd verkoopt als de instelling van een Gezondheidsindex! Als dat geen fraude is dan is dat toch gewoon oplichting. Neen, de visserij moet zich maar niet schamen.
Er valt nu eenmaal veel te frauderen. We hebben een economisch niveau bereikt waarbij er met het over en weer schuiven van enige pionnen behoorlijk wat (hetzij zwart, grijs of wit) geld te verdienen valt. Er valt niet alleen veel te verdienen er valt ook veel te sjoemelen en veel te stelen.
Natuurlijk is al dat gesjoemel, die diefstal en die smokkel niet uitsluitend te verklaren uit het feit dat er veel te overtreden valt, er moet ook een mentaliteit zijn die dat draagt. En die krijg je wanneer je een cultuur ontwikkelt waarin het *'elk voor zich'* is, waarin alle middelen om te overleven goed zijn, waarin elke individuele burger walkmansgewijze (en binnenkort ook stembusgewijze) te kennen geeft vooral niets met de andere te maken willen hebben.
Moeten we dit concretiseren? Wie met zijn vaartuig tot over de oren in de schulden zit en het aanbod krijgt om in één reis van die schulden af te geraken, die komt zeker in de verleiding om te frauderen... zelfs om drugs te smokkelen. (Men mag ons daarover altijd komen tegenspreken.)
Moeten wij dat dan goedkeuren? Ons dunkt van niet. Het lijken allemaal tekenen van verregaande verloedering te zijn. Maar we weten natuurlijk ook niet goed hoe men er iets kan aan doen. Preken zal wel niet helpen. Van staatswege ziet men wel iets in méér politie en méér belastingcontroleurs. Men mag dan zodoende al de werkloosheid terugdringen, wij op de kaaien bekijken die aanwas maar met een scheef oog. Erger nog vinden we de burgerwachtinitiatieven die her en der ontspruiten. De dag dat zo'n burgerwacht een 's nachts ronddartelende HVB-redacteur als verdacht signaleert — en molesteert! — ligt misschien niet veraf!
We zegden het al, we weten niet goed wat we eraan kunnen doen. En we hebben evenmin iemand anders met pasklare antwoorden horen voor de dag komen.
Misschien ligt een begin van antwoord in het werk dat de Vlaamse wetenschapper Rik Pinxten. Hij schreef een boek[1] waarin hij het heeft over de waarde van andere dan westerse culturen en over de voor ons verontrustende vaststelling dat we daar wel iets van zouden kunnen leren. In een interview[2] daarover zegt hij: *'Ik roep letterlijk op tot meer bescheidenheid. Want onze pretentie dreigt zich vandaag tegen onszelf te keren. Als we er niet vanaf geraken, zouden we in een wereld waar anderen die pretentie niet meer slikken wel eens lelijke brokken kunnen maken'*.
Volgens ons zijn we daar al serieus mee bezig.

Flor Vandekerckhove

(1) Culturen sterven langzaam, Rik Pinxten, uitgeverij Houtekiet
(2) Humo nr. 2802

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

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

Nieuwpoort huldigt vissers

Charles Beuckels en echtgenote, laureaten voor de categorie 'garnaalvissers' (foto's Fernand Schreel)

Reder Gilbert Desaever (links) en reder-schipper Jan Desaever van de N 590 'Horizon'met hun respektievelijke dames.

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

OP MAANDAG 23 mei, tweede sinksendag, werden te Nieuwpoort, naar jaarlijkse gewoonte, de reders en bemanningen gelauwerd die in het voorbije jaar de grootste aanvoer boekten in de plaatselijke haven.
Herinneren we eraan dat ook de Oostendse visserij dit jaar voor het eerst dergelijke viering organiseerde (HVB 2, 1994 pag 18) en dat het bekendmaken van de Zeebrugse topaanvoerders (nu ook al traditiegetrouw) op carnavalmaandag 14 februari (HVB 3, 1994 pag. 10) doorging.

Na de vissersmis in de Nieuwpoortse vismijn en de daaropvolgende zegening van de vissersvaartuigen greep een bloemenhulde plaats aan het vissersmonument. Namens de verschillende geledingen van de visserij en van de Nieuwpoortse gemeenschap werdentientallen bloementuilen neergelegd voor het bronzen vissersbeeld. Schepen van visserij Vermote verheugde er zich in zijn toespraak over dat er in de visserij in 1993 geen dodelijke ongevallen te betreuren vielen. Toch is de bloemenhulde telkens weer de gelegenheid voor de visserij om diegenen te herdenken die op zee het leven gelaten hebben. Vermote besloot dan ook als volgt: *'Ik weet dat zij daar nog steeds aan denken en dat die herinnering steeds zal blijven. Nooit zullen zij vergeten, nooit mogen wij vergeten.'*
De viering van de meest succesrijke Nieuwpoortse reders greep dan plaats in de bekende bovenzaal van de vismijn waar ook een tentoonstelling liep in het kader van het plaatselijke 'weekend van de landbouw en de visserij'. Daar drukte de schepen voor visserij de hoop uit dat anderen het voorbeeld van de rederij *'Byloo Colette'* zouden volgen en de Nieuwpoortse vloot versterken.
In de categorie van de garnaalvissers mocht de N 86 *'Surcouf'* (31 BRT, Motor Cummins 195 pk) van reder *Charles Beuckels* met de eer gaan lopen. In de categorie vaartuigen van minder dan 250 pk (minder dan 30 BRT) waren de bloemen voor *Gilbert* en *Jan Desaever* van de rederij C.V. Horizon van het vaartuig N 590 *'Horizon'* (48,82 BRT en ABC-motor van 145 pk).
De N 563 *'Zee Adelt'* (57,18 BRT, Cummins van 299 pk) van reder *François Legein* was primus in de categorie vaartuigen tussen de 251 en ☞

Voor de N 563 'Zee Adelt' werd de prijs afgehaald door Vincent Legein.

Roland T'Jaeckx vertegenwoordigde de N 738 'Johan'

Alain Rathé met echtgenote en dochters Sara en Evy van... de N 75 *'Sarvy'*.

Evolutie Aanvoer & besomming te Nieuwpoort

Jaar	Ton	Miljoen
1975	1.579	50
1980	2.371	103
1985	1 276	114
1990	1.561	153
1991	1.208	131
1992	1.181	115
1993	1.014	117

299 pk.
De palm voor de vaartuigen van meer dan 300 pk was voorbehouden voor de N 738 *'Johan'* (67,36 BRT, Cummins 300 pk) van BVBA Lorvan van de reders *Ronny Zwertvaegher* en *Roland T'Jaeckx*.
Van alle vaartuigen was het echter opnieuw de N 75 *'Sarvy'* (89 BRT, Cummins van 297 pk) die de grootste besomming haalde. Reder *Alain Rathé* mocht nu voor de vijfde keer die pluim op zijn hoed steken. (fv)

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

Colette Byloo nieuwe reder O.427 Marjon

Sinds 2 mei veilt de O.427 *Marjon* opnieuw in Nieuwpoort. Het vaartuig van Lumar Rederij NV uit De Haan (Jack Verdeyen) werd verkocht aan mevrouw Colette Byloo, echtgenoot van reder-schipper Noël Kiekens uit Oostduinkerke. Het rederspaar maakte vorig jaar gebruik van de beëindigingsregeling om het vaartuig N.408 *Speranza* uit de vaart te halen. Enkele jaren geleden verloren ze ook de N.350 *Colette* die in juli '91 aan de kaai in Nieuwpoort zonk. De vervangingsnieuwbouw die in Oostkamp op stapel staat werd ondertussen stopgezet en zal wellicht door een andere rederij worden overgenomen.

Naar Nieuwpoortse traditie kwam er bij de eerste verkoop enig ceremonieel aan te pas om het peterschap aan te duiden. Het selecte koopje bestond uit 11 kg tarbot, gekocht door de plaatselijke vishandel *Gaëtane* voor de prijs van 13.189 fr (1.199 fr./kg).

De bemanning van de O.427 bestaat uit Noël Kiekens (schipper), Wilfried Mussche (motorist) en Redgy T'Jaeckx (matroos).

Het stalen vaartuig werd gebouwd in 1964 op de werf van H. Zwart in het Nederlandse IJmuiden als Z.427 *Roeland* voor René Savels, Louis en Robert Vandierendonck uit Heist. In 1978 kwam de plankenvisser even in handen van Louis Crevits en zonen uit Lissewege en was het volgende jaar reeds eigendom van Walter Witgeers uit Zeebrugge. In 1983 omgedoopt tot boomkorvaartuig O.427 *Pascal* bleef het schip een zestal jaar bij Diana Belpaeme uit Oostende. In 1990 kon de NV Marjon van Arnel Vanthuyne-Paye het vaartuig naar Nieuwpoort halen. Bij de eerste verkoop van de N.427 *Marjon* was het ook Wilfried Vanelverdinghe van vishandel Gaëtane die het peterschap verwierf. Twee jaar later nam Jack Verdeyen de vennootschap over en was Oostende opnieuw de thuishaven. Na de jongste eigendomswissel zal het schip opnieuw regelmatig in Nieuwpoort afmeren.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

APRIL 1994

Verandering van eigendom:

¤ Z.67 RUBENS, eigendom NV Rederij Albatros, Boomgaarden 38, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-62.22.02
Zeebrief: 25.4.94

Te koop: antwoordapparaat, kleine copieermachne, klasseerkast, semadigit. Inlichtingen:
050 / 71 93 40

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder Jan Van den Meersschaut
Tel: 050 / 33 95 81 & Fax: 050 / 34 00 60
Langestraat 149 te 8000 Brugge (België)

OPENBARE VRIJWILLIGE VERKOPING MET GESLOTEN BIEDINGEN GEVOLGD DOOR OPENBAAR OPBOD OP DE ZITDAG DOOR DE AANWEZIGEN van

2 identieke stalen Eurokotters, met name de Z 37 en Z 38:
bouwjaar 1986
werf NV Fullton Marine te Ruisbroek
l.o.a.: 24,55 m, breedte: 5,90 meter, diepgang: 2,80 meter
uitgerust met een motor Scania 299 pk - 220 KW - bouwjaar 1990 met hulpmotoren.
uitgerust voor de bokkenvisserij en spanvisserij
voorzien van netrol voor hekvisserij
geldige vismachtiging
Bruto tonnemaat 69 ton

OP ZATERDAG 25.06.'94 om 9,30 u. in de kantine 'De Vismijn', vismijn, Kantinestraat 1 te 8400 Oostende;
de gesloten biedingen dienen per aangetekend schrijven ten laatste op het kantoor van voornoemde gerechtsdeurwaarder toe te komen op 24.06.1994 om 12 uur.
Bezoekdagen: 13.06.1994, 14.06.1994, 15.06.1994, 23.06.1994 & 24.06.'94 telkens van 14 tot 16 uur, aan de Anseelekaai, kant Vismijn te Oostende.
VOORWAARDEN VOLGENS LASTENBOEK: HET LASTENBOEK KANINGEZIEN WORDEN OP HET KANTOOR VAN VOORNOEMDE GERECHTSDEURWAARDER.

Vissershavencommissie Nieuwpoort

De Nieuwpoortse Vissershavencommissie besprak op 29 april de renovatie van de stedelijke vismijn. Er werd voorgesteld om twee poorten te plaatsen om de los- en sorteerzone af te sluiten van de rest van de visserskaai. Beslist werd ook om een verantwoordelijke aan te stellen voor de sleutels van de koelcellen. Verder worden twee automatische paletwagens en een elektrische aangedreven hogedrukreiniger aangekocht.

De commissieleden dringen aan op een strenge controle op de toegang tot de vismijn. Onbevoegden dienen geen toegang te krijgen, terwijl personen die wel gerechtigd zijn over een pasje moeten beschikken.

Vanaf 1 juli kunnen de handelaars met hun afval niet langer terecht in het visafvalmagzijn. De exploitatie van het magazijn door de BVBA *Messiaen* wordt immers stopgezet. Een onderneming komt op diverse plaatsen in Nieuwpoort visafval ophalen. De mogelijkheid bestaat om de visafval op de ophaalplaatsen te deponeren.

Nieuwe visvergunningen vanaf 1 juli

Eerstdaags wordt de publikatie van het nieuwe KB over de visvergunningen in het Belgische Staatsblad verwacht. De uitreiking gebeurt door het Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij in Oostende. Een en ander houdt in dat een zeebrief niet langer volstaat om een visvergunning te bekomen. Het nieuwe dokument bevat heel wat meer informatie dan de vroegere vismachtiging. Dat betekent dat de reder(s)-eigenaar(s) de nodige dokumenten moeten voorleggen om de vergunning te bekomen. De visvergunning wordt na dertig dagen automatische ingetrokken als de eigenaar van het vaartuig niet aan de wettelijke voorschriften heeft voldaan. De ingetrokken of vervallen visvergunning moet dan binnen de 24 uren worden ingeleverd.

Het dokument moet zich steeds aan boord bevinden en op elk verzoek van een bevoegde instantie worden voorgelegd.

Het nieuwe KB treedt in werking op 1 juli 1994 en loopt tot 31 december 1996.

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 !!!

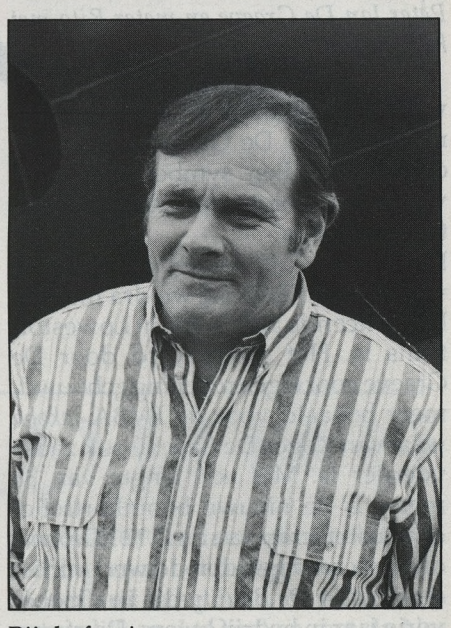
INES N.V.
Wandelaarstraat 1

8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai

8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01

Z.97 'Jeanne' te water



Bij de foto's.
Foto helemaal boven: Roger De Graeve verstrekt tekst een uitleg aan Martens van de Dienst voor Zeevisserij en aan bestendig afgevaardigde Maeyaert. Foto hier vlak boven: Robert Ackx, schipper van de Z.97 Jeanne. Foto links helemaal boven: 'De vloot De Graeve': links de Z.99 Terra-Nova (in bedrijf eind 1991), naast de oude Z.97 Cleopatra (nu LT.197) en rechts de pas van stapel gelopen Z.97 Jeanne. Foto links hierboven. Het geslacht Roger De Graeve: ouders, kinderen en kleinkinderen verenigd. (foto's gw)

Verheye Joël n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk

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)

ACHT JAAR NA de tewaterlating van de Z.97 *Cleopatra* liep op de Scheepswerf De Graeve in Zeebrugge de nieuwe Z.97 *Jeanne* van stapel. Toentertijd was de echtgenote van staatssecretaris *Dekeersmaecker* de *meter* en werd secretaris-generaal *De Paepe* van het Ministerie van Openbare Werken *peter*. De laatste jaren wordt minder beroep gedaan op mensen uit de kringen van 's lands gezagdragers en topambtenaren. Voor het peter- en meterschap van het nieuwe schip

☞

Peter Jan De Graeve en meter Rita met hun ouders. (Foto gw)

werd daarop geen uitzondering gemaakt. Roger De Graeve koos zoon en dochter. Een symbolische daad voor een sector die op zichzelf aan het terugvallen is?

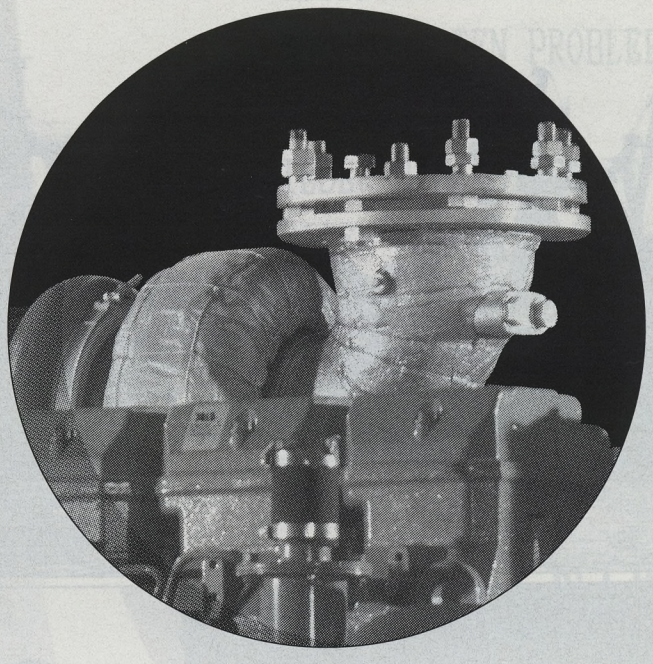
De nieuwe Z.97 neemt de plaats in van de oude Z.97 die weldra met een Britse licentie als LT.197 in Lowestoft thuis is. Het schip werd door De Graeve voor eigen rekening gebouwd, meer bepaald voor de BVBA *Jakoba* waarvan Roger De Graeve ook zaakvoerder is. Met een lengte van 38 meter is de nieuwe boomkortreiler een zusterschip van de Z.121 *Deborah* die twee jaar geleden de werf verliet en de Z.54 *De Bounty* die in oktober vorig jaar in bedrijf kwam. De afwerking zal nog wat tijd vergen, waardoor de doopplechtigheid in het najaar mag worden verwacht.

Naast peter, vishandelaar Jan De Graeve en meter Rita De Graeve, respectievelijk oudste zoon en dochter van Roger Degraeve en Jeanne Maeyaert, werd ook de intussen grotendeels bekendebemanning bij het stapelloop-gebeurenbetrokken. Schipper wordt *Robert Ackx*, ook reeds schipper op de Z.97 Cleopatra. De andere namen zijn: motorist *Dirk Van Hove*, hulpmotorist *Robert Desmidt*, matrozen *Johan Snauwaert, Jan Hantson* en *Eddy Van Raemdonck*. (gw)

* Lengte: 38 m.
* Breedte: 8,5 m.
* Diepgang 4,8 m.
* Hoofdmotor: MaK
* Hydraulische visloslieren (2): Luyt
* Eigenaar: BVBA Jakoba,

DE STUWENDE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID



Voor de voortstuwing kiest Padmos doelbewust voor Mitsubishi dieselmotoren. Een kwaliteitsbegrip in de scheepvaart, dat staat voor zuinig, sterk en betrouwbaar. Motoren met een lange en bedrijfszekere levensduur en ingebouwde pluspunten als minimaal onderhoud en gemakkelijke toegankelijkheid voor snelle service.

Padmos levert Mitsubishi dieselmotoren in een omvangrijk programma hoofd- en hulpmotoren van 3,5 kW tot en met 3677 kW. Zowel nieuw als ook volledig gerevideerd. Met alle mogelijkheden elk type nauwkeurig volgens de gewenste specificaties en modificaties als maatwerk af te leveren. Padmos koppelt dat aan een directe onderdelenlevering - nieuw en gerevideerd - uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.

MACHINEFABRIEK PADMOS HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

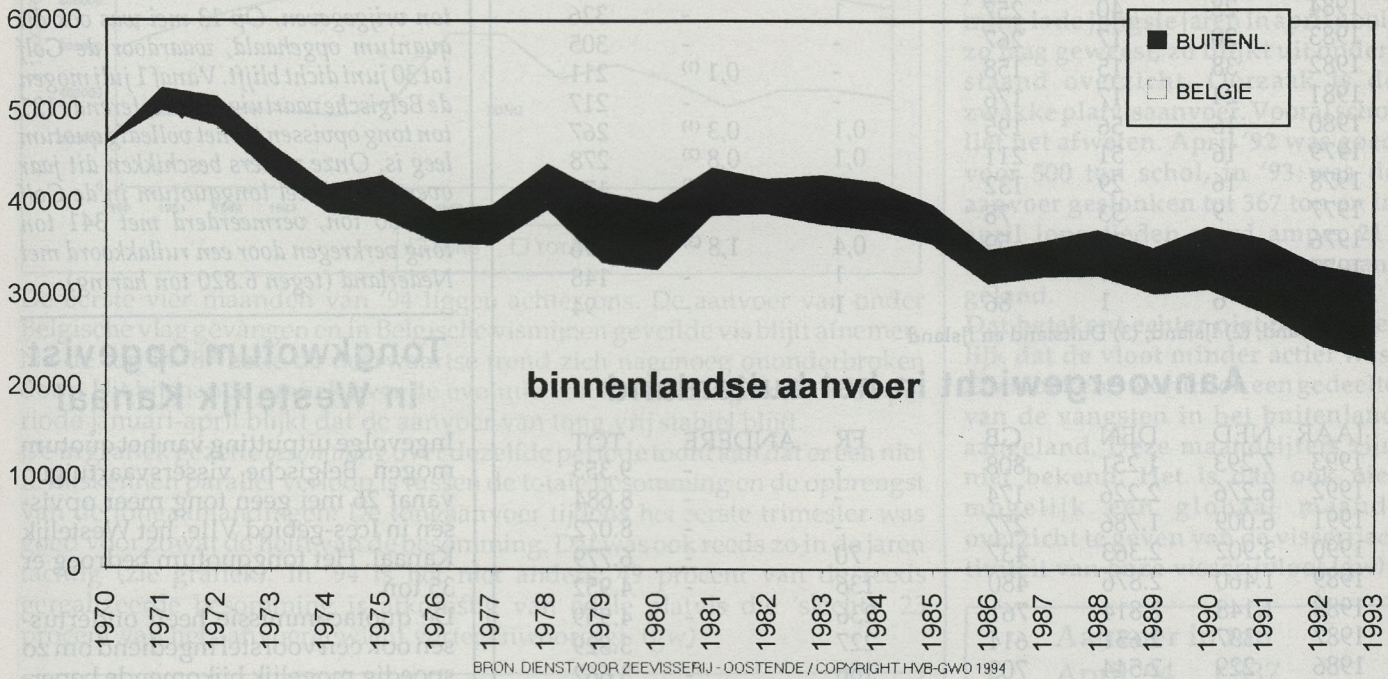
STELLENDAM:
Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: 0031 1879-1766. Fax: 0031 1879-1623. Magazijn-Fax: 0031 1879-1375.

BRUINISSE:
Havenkade 12. Postbus 1, 4310 AA Bruinisse, Holland. Tel.: 0031 1113-1551. Fax: 0031 1113-1317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

29 procent van Belgische aanvoer belandde in buitenlandse afslagen

EVOLUTIE AANVOERGEWICHT BINNENLAND EN BUITENLAND



BRON: DIENST VOOR ZEEVISSERIJ - OOSTENDE / COPYRIGHT HVB-GWO 1994

DE AANVOER VAN onder Belgische vlag gevangen vis die in buitenlandse visafslagen werd geveild is vorig jaar opgelopen tot 29% van het totale vangstgewicht van de Belgische zeevisserijvloot. De in buitenlandse veilingen gerealizeerde omzet bedroeg net geen 26 procent van de totale besomming. 78% van de buitenlandse aanlandingen gebeurde in Nederlandse visafslagen. Denemarken daarentegen kreeg vorig jaar heel wat minder Belgische schepen te verwerken dan in 1992.

Een paar maanden geleden (HVB februari '94) meldden we reeds dat de aanvoer van Belgische vangsten in buitenlandse havens steeds grotere proporties aannam. Uit EG-cijfers viel toen reeds af te leiden dat 40 procent van de gekwoteerder vissoorten in het buitenland belandden. We schreven dat 40 procent misschien overschat was, omdat ook vis die in buitenlandse havens op transport werd gezet in dat cijfer verwerkt zat. Het betekent echter niet dat alle containerstransporten naar de Belgische vismijnen gaan. Er zijn ook vangsten die op die manier in Nederlandse visafslagen terecht komen.

De opbrengst van de buitenlandse verkopen is uiteindelijk lager uitgevallen dan verwacht, maar bedroeg met 799 miljoen frank toch nog 35 miljoen meer dan vorig jaar. Dat is nog altijd een stuk minder dan de 843 miljoen van 1991. Maar toen bedroeg de gemiddelde visprijs nog 105,7 frank tegenover 99,8 frank vorig jaar. Het is zonder meer duidelijk dat het aandeel van de buitenlandse aanvoer en de buitenlandse besomming ten opzichte van de totale aanvoer en totale besomming sinds 1982 verdrievoudigd is. Vooral de laatste vier jaar was er een toenemende belangstelling voor het buitenland en voor Nederland in het bizonder. Dat heeft natuurlijk veel te maken met de Nederlandse investeringen in onze vloot. Het is echter moeilijk na te trekken hoe sterk onze noorderburen de Belgische visserijvloot (en dus ook onze kwota) in hun greep hebben. In het editoriaal van het informatieblad van de Rederscentrale (15 april 94) stond ... *"Men zegt dat reeds 27 eenheden van onze vloot een buitenlandse eigenaar hebben gekregen, dat 27 vaartuigen varende onder Belgische vlag door Nederlandse worden beheerd en gemonsterd zijn met een Nederlandse bemanning"*. Als dit cijfer met de werkelijkheid overeenstemt is dat bijzonder verontrustend voor de toekomst van de Belgische zeevisserijvloot die de voorbije jaren al fel gekrompen is. Het is een onomkeerbare evolutie die in de eerste plaats de leefbaarheid van onze visveilingen in het gedrang brengt.
Voor de cijfergegegvens terzake verwijzen wij naar volgende bladzijde.
(gw)

☞

Besomming in buitenlandse havens

JAAR	NED	DEN	GB	FR	ANDERE	TOT
1993	643	84	71	-	-	799
1992	594	153	17	-	-	764
1991	661	154	27	-	-	843
1990	371	158	40	7	-	576
1989	119	174	47	11	-	351
1988	106	151	56	17	-	330
1987	31	180	41	14	-	266
1986	18	155	45	8	-	225
1985	21	97	159	-	-	277
1984	28	40	257	1	-	326
1983	20	17	267	-	-	305
1982	38	15	158	-	0,1 (1)	211
1981	24	17	176	-	-	217
1980	16	56	195	0,1	0,3 (1)	267
1979	16	51	211	0,1	0,8 (2)	278
1978	16	29	132	-	0,1 (2)	177
1977	9	53	78	0,1	-	140
1976	9	26	59	0,4	1,8 (3)	96
1975	15	31	101	1	-	148
1974	6	1	86	1	-	94

(1) Ierland; (2) IJsland; (3) Duitsland en IJsland

Aanvoergewicht in het buitenland

JAAR	NED	DEN	GB	FR	ANDERE	TOT
1993	7.293	1.251	808	-	-	9.353
1992	6.276	2.226	174	-	-	8.684
1991	6.009	1.786	277	-	-	8.072
1990	3.902	2.363	437	70	-	6.779
1989	1.460	2.876	480	136	-	4.952
1988	1.148	2.814	761	236	-	4.959
1987	337	2.651	614	227	-	3.829
1986	229	2.544	703	186	-	3.662
1985	263	1.682	2.441	-	-	4.386
1984	406	672	4.191	17	-	5.286
1983	262	302	4.840	-	-	5.404
1982	663	331	2.822	-	3 (1)	3.819
1981	414	489	4.296	-	-	5.199
1980	372	1.756	5.233	2	3 (1)	7.366
1979	386	1.490	5.783	2	14 (2)	7.675
1978	390	959	3.611	-	10 (2)	4.970
1977	230	1.919	2.256	3	-	4.408
1976	280	1.053	1.917	6	145 (3)	3.403
1975	469	1.228	3.006	8	-	4.711
1974	180	39	2.784	31	-	3.034

(1) Ierland; (2) IJsland; (3) Duitsland en IJsland

Golf van Biscaje gesloten tot 1 juli

Voor de tweede keer dit jaar is de Golf van Biscaje (Ices-zone VIIIa,b) opnieuw gesloten voor de tongvisserij door Belgische vaartuigen. Dit is een gevolg van de regeling waarbij het tongquotum opgedeeld werd per kwartaal. Voor het eerste kwartaal was 100 ton beschikbaar, een hoeveelheid die al op 24 februari opgevist was. Voor het tweede kwartaal werd 200 ton vrijgegeven. Op 13 mei was ook dit quantum opgehaald, waardoor de Golf tot 30 juni dicht blijft. Vanaf 1 juli mogen de Belgische vaartuigen de resterende 121 ton tong opvissen tot het volledig quotum leeg is. Onze vissers beschikken dit jaar over een initieel tongquotum in de Golf van 80 ton, vermeerderd met 341 ton tong verkregen door een ruilakkoord met Nederland (tegen 6.820 ton haring).

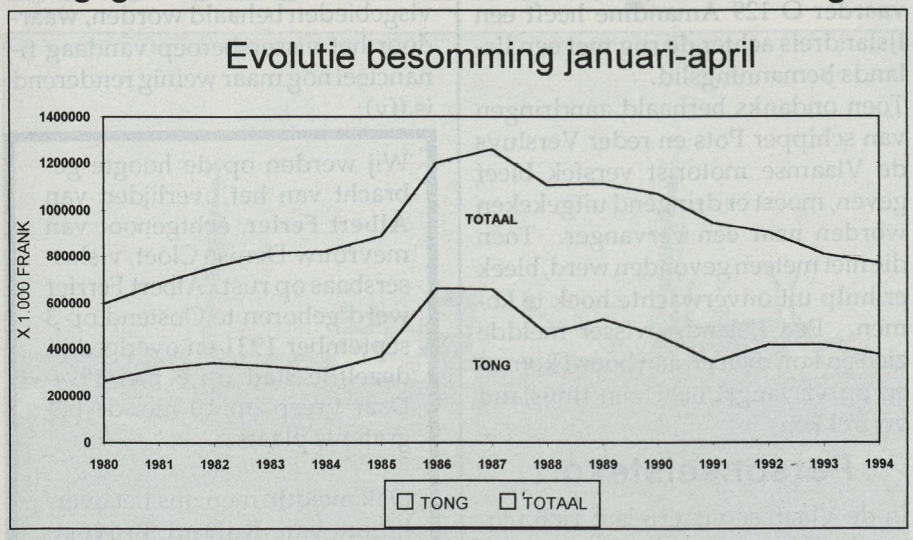
Tongkwotum opgevist in Westelijk Kanaal

Ingevolge uitputting van het quotum mogen Belgische vissersvaartuigen vanaf 26 mei geen tong meer opvissen in Ices-gebied VIIe, het Westelijk Kanaal. Het tongquotum bedroeg er 35 ton.

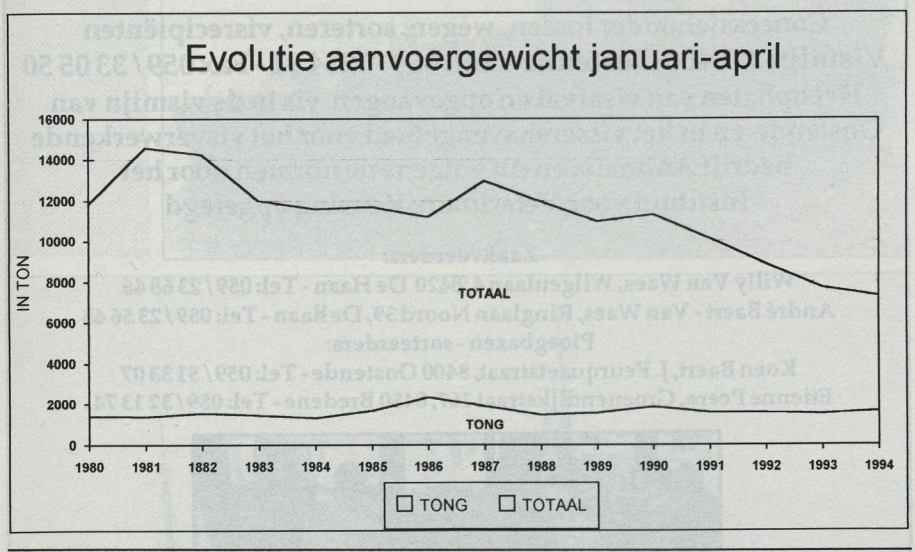
De quotacommissie heeft ondertussen ook een voorstel ingediend om zo spoedig mogelijk bijkomende beperkende maatregelen af te kondigen in het Oostelijk Kanaal (VIId). Het voorstel van de commissie houdt in dat vaartuigen van meer dan 300 pk nog 300 kg tong per kalenderdag zouden mogen opvissen en vaartuigen van 300 pk of minder het bij 200 kg zouden moeten houden. Gedurende het eerste semester werden de tongvangsten beperkt tot respectievelijk 600 en 400 kg per dag. Het tongquotum in VIId bedraagt 1.025 ton, waarvan einde april reeds zestig procent was opgevist.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Aanvoer en besomming eerste trimester '94: tong goed voor de helft van de besomming



De eerste vier maanden van '94 liggen achter ons. De aanvoer van onder Belgische vlag gevangen en in Belgische vismijnen geveilde vis blijft afnemen. Na de top in '87 zette de neerwaartse trend zich nagenoeg ononderbroken door. Uit bijgaande grafiek over de evolutie van het *aanvoergewicht* in de periode januari-april blijkt dat de aanvoer van tong vrij stabiel blijft.
De in grafiek gezette *besomming* over dezelfde periode toont aan dat er een niet te miskennen parallel verloop is tussen de totale besomming en de opbrengst van de tongaanlandingen. De tongaanvoer tijdens het eerste trimester was goed voor zowat de helft van de besomming. Dat was ook reeds zo in de jaren tachtig (zie grafiek). In '94 is het niet anders: 49 procent van de reeds gerealizeerde besomming is afkomstig van edele platvis die 'slechts' 23 procent van het aanvoergewicht vertegenwoordigt. (gw)



April slechte maand voor Belgische visveilingen

Aanvoer en besomming (Belgische vaartuigen in eigen afslagen) gingen er ten opzichte van april vorig jaar op achteruit. Zowel in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort (op de tabellen onderaan aangeduid met O,Z en N) lag de omzet lager dan vorig jaar. De totale aanvoer en besomming is de jongste jaren in april nooit zo laag geweest, zo blijkt uit onderstaand overzicht. Oorzaak is de zwakke platvisaanvoer. Vooral schol liet het afweten. April '92 was goed voor 500 ton schol, in '93 was de aanvoer geslonken tot 367 ton en in april jongstleden werd amper 211 ton pladijs op onze veilingen aangeland.
Dat betekent echter niet noodzakelijk dat de vloot minder actief was. Zoals bekend wordt ook een gedeelte van de vangsten in het buitenland aangeland. Deze maandcijfers zijn niet bekend. Het is dan ook niet mogelijk een globaal maandoverzicht te geven van de visserijactiviteit van onze visserijvloot.(gw)

Aanvoer in ton	
April '94	1.337
April '93	1.805
April '92	1.915
April '91	2.014
April '90	2.385
April '89	2.213

Besom. in miljoen frank	
April '94	177
April '93	227
April '92	229
April '91	243
April '90	263
April '89	328

April 1994, aanvoer Belgische vaartuigen per Belgische vismijn

	ton	+/- ton (%)
Z	770	- 273(- 26,2 %)
O	490	- 180(- 26,9 %)
N	77	- 14(- 15,4 %)
TOT.	1.337	- 467(-25,9 %)

April 1994, besomming Belgische vaartuigen per Belgische vismijn

	(milj. fr.)	+/- milj fr. (%)
Z	106	- 32 (- 23,2 %)
O	61	- 13 (- 17,6 %)
N	10	- 4(- 28,6 %)
TOT.	177	- 49 (- 21,7 %)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Z 114 Zeeëngel

Schipper Willy Gilliaert kwam er met een waarschuwing vanaf nadat hij op 16 en 17 maart 1992 twee *'gefantaseerde'* zeeverslagen neergelegd had op het waterschoutsambt te Zeebrugge. Daarin maakte hij melding van een beschadigde schroef. De waarheid was anders. De reder van de Z 114 had er bij zijn schipper op aangedrongen een verzonnen verslag te maken in de hoop de kosten voor de eerder al beschadigde schroef op de verzekering te verhalen. De raad hield in zijn vonnis rekening met de zwakke positie waarin werknemer Gilliaert stond ten aanzien van zijn werkgever, vandaar de milde straf.

Z 91 Noordhinder

Toen de Z 91 op 5 december 1991 uit Hantsholm naar Zeebrugge op weg was, kwam ze, op ongeveer een kwart mijl voor de koppen van de strekdammen te Zeebrugge, in aanvaring met het m/s *Steindam*, op weg van Duisburg naar Oostende. De Z 91, onder bevel van schipper Stefaan Van Haecke, liep op dat moment aan de westelijke zijde van het *Pas van 't Zand* om op reglementaire wijze de haven in te varen. Uit het onderzoek bleek verder dat schipper Van Haecke volledig volgens het boekje gehandeld heeft en dat hem terzake geen beroepsfouten ten laste gelegd worden. Het is de *Steindam* die had moeten uitwijken.

N 402 De Norma

Wie wel in fout was, was schipper Mario Vercoutter toen hij op 20 augustus 1991 tegen de algemene verkeersstroom van het verkeersscheidingsstelsel voer. Hij werd voor tien dagen geschorst.

Z 571 Custos Deus

Schipper Rudi Kiekens van de Z 571 werd op zijn beurt voor vijf dagen geschorst omdat hij op 14 oktober 1991 de SW-line van het verkeersscheidingsstelsel niet onder een zoveel als mogelijke rechte hoek kruiste. Zowel Kiekens van de Z 571 als Vercoutter van de N 402 werden door hetzelfde Duitse patrouillevaartuig *'Emden'* geïdentificeerd toen ze in overtreding waren. (rc)

O 129 Amandine met IJslandse motorist

Vlaanderens laatste actieve IJslandvaarder O 129 Amandine heeft een IJslandreis achter de rug met een IJslands bemanningslid.
Toen ondanks herhaald aandringen van schipper Pots en reder Versluys de Vlaamse motorist verstek bleef geven, moest er dringend uitgekeken worden naar een vervanger. Toen die niet meteen gevonden werd, bleek er hulp uit onverwachte hoek te komen. Een IJslandse visser meldde zich en kon meteen aan boord komen en op visvangst naar zijn thuisland vertrekken.

Personeelstekort

In de Vlaamse visserij laat zich momenteel een gevoelig tekort an geschoold perosneel voelen. De slopingspremie heeft blijkbaar niet alleen een groot aantal vaartuigen en reders aan de visserij onttrokken, ook een aantal vissers maakte van de gelegenheid gebruik om de sector vaarwel te zeggen. Deze tendens wordt nog versterkt door de slechte resultaten die momenteel in veel visgebieden behaald worden, waardoor het vissersberoep vandaag financieel nog maar weinig renderend is.(fv)

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van **Albert Ferier**, echtgenoot van mevrouw Denise Cloet, vislossersbaas op rust. Albert Ferrier werd geboren te Oostend op 3 september 1921 en overleed in dezelfde stad op 6 mei 1994. Daar greep op 10 mei de begrafenis plaats.

Ook meldde men ons het overlijden van **Roland Provost**, echtgenoot van mevrouw Arlette Corveleyn, visser - kwartiermeester RMT. Roland Provost werd geboren te Oostende op 30 december 1937 en overleed te Leuven op 16 mei 1994. HIj werd op 21 mei begraven te Bredene.

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

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

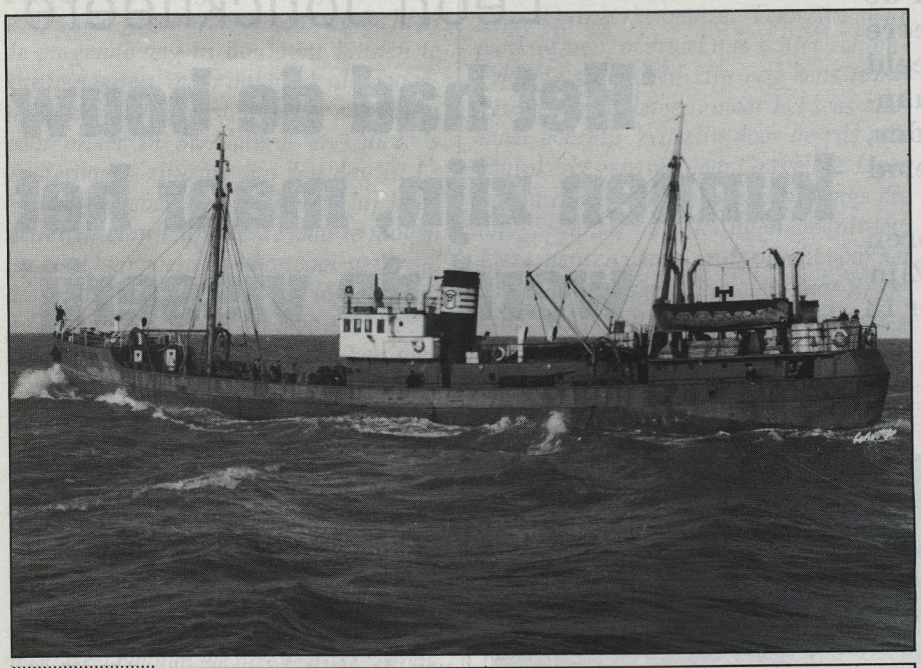
Zaakvoerders:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45
Ploegbazen - sorteerders:
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: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

40 40

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

De fotorubriek van HVB

De O 328 'Ramskapelle' vaart nog steeds



De 'Ramskapelle' (foto bovenaan en onderaan) was het vaartuig van de in 1945 opgerichte Oostendse rederij 'Compagnie Maritime du Progres' (CMP). Het was de bedoeling dat later nog een O 327 'Diksmuide' en een 'Reigersvliet' (al deze scheepsnamen herinneren aan de wereldoorlog '14-'18) aan de CMP-vloot toegevoegd zouden worden. Omdat het met de economie toen niet zo goed ging zijn die twee vaartuigen er evenwel nooit gekomen.

Het tweedehandsvaartuig O 328 kwam er dus wel. Het schip was daarvoor bekend als T 146 'Tango' van de Britse Royal Navy. Het liep van stapel op 29 november 1940 en nam aan de krijgsverrichtingen deel als konvooibegeleider en als mijnenveger. Ze was van de 'dance class' (op middenfoto ziet u een 'dance class-zusterschip, de T 146 'Saltarelo'), dat wil zeggen dat ze deel uitmaakte van een twintigtal vaartuigen die bij verschillende werven gebouwd en alle naar een bepaalde dansstijl genoemd werden. Volgens Britse gegevens werd ze in juli 1946 voor het eerst verkocht. (Wij zouden dankbaar zijn mocht een lezer ons kunnen meedelen aan wie het schip toen verkocht werd.)

Wat er ook van zij, in 1949 was het schip te Oostende. Voor de CMP zou ze op IJsland en in de Witte Zee varen. Daartoe was het schip op de scheepswerf 'St.-Pierre' te Hemiksem bij Antwerpen omgebouwd tot een vissersvaartuig dat de diepzeevisserij kon bedrijven. De romp werd met 4,20 meter verlengd, de stoommachine en de -ketel werden behouden. Technische gegevens: Loa 54,00 x 8,38 x 4,57. Net.: 165,32. Brut.: 515,16. 850 pk. Schoorsteen: wit veld met drie rode strepen en in het midden de letters CMP. Drie jaar later (20 juni 1952) werd het vaartuig uit Oostende gesleept door de Duitse sleepboot 'Hamburg'. We vinden haar in Duitsland terug in Cuxhaven waar ze als 'Carola' uitgebaat wordt door de rederij 'Anglo Skandia'.

In 1953 wordt het vaartuig nogmaals verbouwd. Het wordt nu een wijntanker met een MaK-motor van 600 pk. Tot 1962 baat de 'Tankrederei Rhein-Weser' uit Bremen het schip uit als 'Vinum'. In 1962 wordt het verkocht aan de rederij 'Vinum' uit Palermo (Italië) en het schip wordt omgedoopt tot 'Vino'. Voor die rederij werkt het schip tot 1988. Vanaf dat jaar tot vandaag vaart het schip nog steeds als wijntanker 'Vino', maar nu voor de Napelse rederij 'Finnavi'.

Tekst en foto's Walter Corveleyn

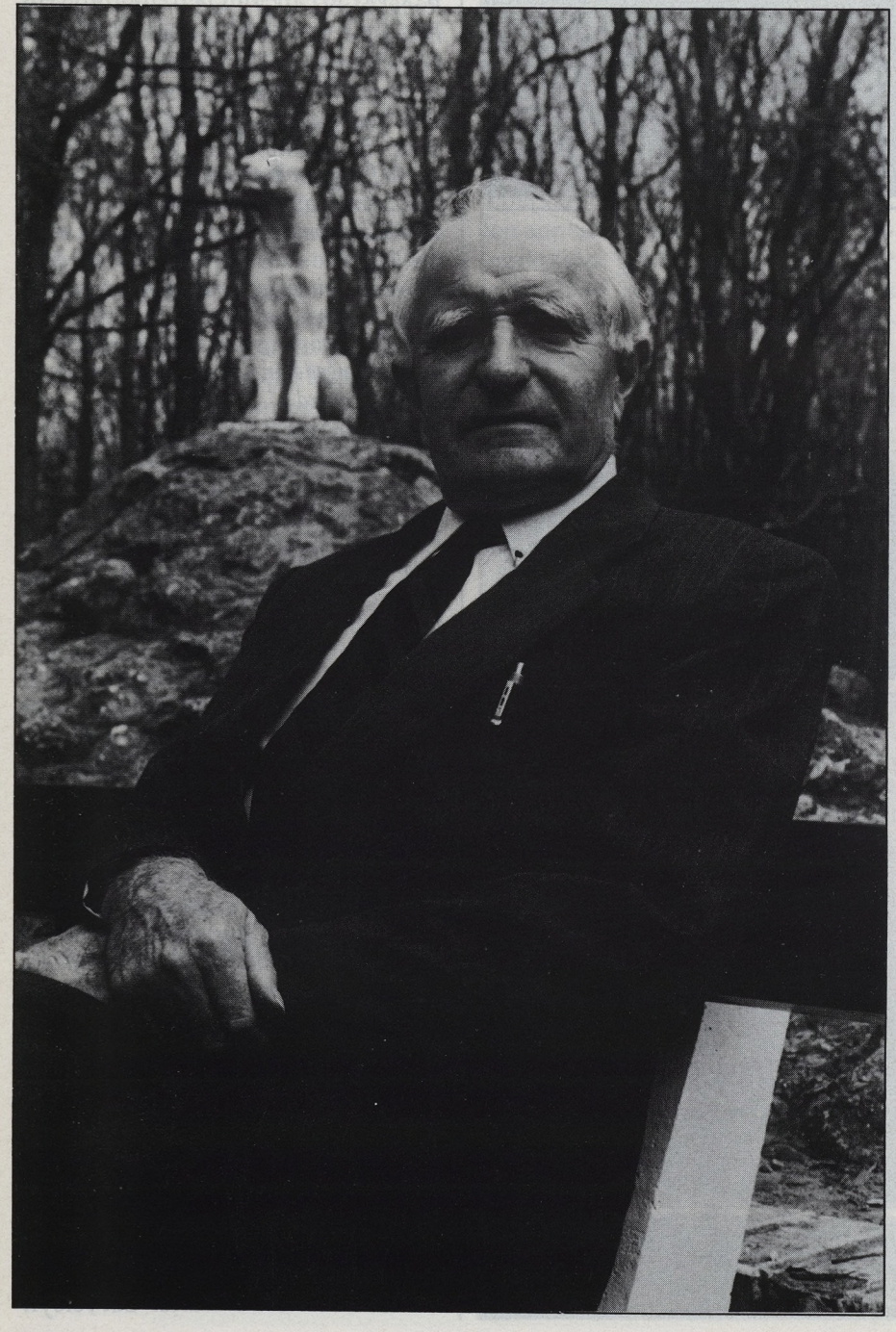
In de jaren dertig twijfelde hij nog

Leon Jonckheere:

'Het had de bouw kunnen zijn, maar het werd de visserij'

Heist- Men moet niet altijd uit een vissersfamilie te komen om in de visserij te slagen. Leon Jonckheere (*'de griesden'*) is daar een voorbeeld van. Zijn vader, Leonard was aannemer van bouwwerken en moeder, Adrienne Neyts, was ook al vreemd aan de visserijtradities.
Leon werd op 8 april 1923 geboren als tweede zoon in de familie. Zijn broer Gerard is overigens amper 18 maanden ouder.

(foto gw)



OP DE GEMEENTESCHOOL in Heist voelde hij al de zee *trekken*. Tijdens de vakantiedagen werd er gewerkt op het strand en op zaterdagmiddag kon hij in de gemeenteschool, tijdens het middaguur, van *Pietje Frings* en meester *Karel Ackx*, die later directeur van de Vrije Visserijschool in Heist zou worden, over de visserij les krijgen. 1933 luidde de crisis in, ook in de bouw, en vader *Jonckheere* begon zich voor de visserij te interesseren. In 1936 besloot hij de H 64, *'Gerard-Leon'*, te kopen en zijn twee zonen in de richting van het visserij te laten evolueren. Op 24 juli 1936 monstert Leon aan op de H 64 en ontmoet er aan boord schipper *Jules De Wilde, Leon Boey, Jan Couwijzer* (*Nonkel van tchakkels*) naast zijn broer *Gerard*. Met de H 64 ging men op visvangst want de *Deutz*motor van 70 pk was daarvoor sterk genoeg. *'Van 15 juli tot 31 augustus, met Zeebrugge kermis en gedurende de wintermaanden ging men op zoek naar garnalen. Deze waren toen zeer duur ondanks het feit dat er dagelijks 60 garnaalvangers voor aanvoer zorgden. Tijdens de winter van 1939 beleefde de Heistse en Nieuwpoortse visserijvloot uitzonderlijke weken met de sprot- en haringvangsten'*, zo weet Leon Jonckheere nog.

Oorlog

Als jonge knaap had hij weinig aandacht voor de onweerswolken van de tweede wereldoorlog. Toen in mei 1940 de Duitsers Heist met bommen bedachten, was er echter paniek. Op 18 mei vluchtte de familie Jonckheere met de H 64. Aan boord: *Jules De Wilde* met familie, *Leon Couwijzer* (*Pallewas*) en de familie *Depaepe*. Men dacht toen nog dat de Duitsers zou- ☞

den gestopt worden aan de IJzer of aan de Franse grens. Leon is nu niet meer te stuiten: *'Op de avond van 19 mei is het vaartuig achter Cap Griz Nez voor anker gegaan, ook omdat we dachten de volgende dag in Boulogne binnen te kunnen varen, maar dat bleek niet mogelijk te zijn. Wij moesten verder en gingen voor anker in St.-Valery- en-Caux. 's Anderdaags zijn we dan één dag in Le Havre gebleven om 's avonds bij hoog water in Honfleur aan de kaai te mogen liggen.Daar werd een konvooi gevormd dat richting St.-Vaast-la-Hogue werd gestuurd, een geschikte plaats om voor anker te gaan. Na enige dagen kon men dan weer met hoog water die haven binnenvaren. Daar kwam het militaire bevel aan de families om het vaartuig te verlaten. Jules De Wilde, Leon Couwijzer, mijn broer en ik moesten echter aan boord blijven. Wij kregen opdracht naar Cherbourg te varen, er proviand te laden en dat naar Duinkerke te brengen. Als hulp kregen we drie Franse marinesoldaten mee. Veel hadden we niet aan deze kerels, op mijn zeventiende wist ik méér van navigatie en sturen af dan zij. Vanuit Cherbourg moesten we oversteken naar Beachy Head, langs de Engelse kust naar Dover, door the Downs naar de Noord Goodwins, waar we een zeekaart kregen die ons een veilige route toonde tot Graveline. In Duinkerke werd dan bij volle beschieting de lading gelost. De Duitse vliegtuigen vlogen toen reeds boven ons en gaven voor de artillerie de richting aan van de schietbanen. Vooral de marinevaartuigen waren hun doelwit. Wij kregen Franse soldaten aan boord en bij die gelegenheid maakten we ook kennis met de Pernod. Wij dachten het te drinken zoals limonade, maar dat viel aardig tegen. Nonkel had ons verwittigd. Wij moesten wel vaststellen dat nonkel na het drinken van het zogezegd gevaarlijk drankje heel goed sliep. De Franse soldaten werden afgeleverd in Ramsgate, dat toen nog een klein haventje was. Daar zijn we langzij een vrachtschip moeten komen en kregen proviand aan boord dat naar Duinkerke moest. Toen we daar aankwamen, overviel ons echter een ongekende stilte. Wij zijn nog eens rondgevaren in de haven, maar het was allemaal voorbij! Wij zijn door de pas van Duinkerke gevaren naar Graveline. Daar kwam een Franse torpedoboot langs die ons Spaanse vluchtelingen overdroeg. Deze mensen waren op de vlucht voor het Franco-regime en zij wilden naar Engeland. In Margate op de Theems hebben we hen laten ontschepen en kon het vaartuig een grondige onderhoudsbeurt verdragen, ook al omdat we door schip dat, zo herinner ik mij, nog aangedreven werd met radwielen, waren aangevaren.'* Het staat Leon allemaal nog zeer levendig voor de geest, *'Vanuit Margate, moesten we naar New Haven, richting Cherbourg en St.-Vaast-la-Hogue. Daar vernamen we dat de familie verhuisd was naar het zuiden van Frankrijk. Even dachten we eraan naar Engeland te varen, maar de familiale band was te groot en wij bleven in Frankrijk. Van de Duitsers kregen we later toestemming om in het haventje van St-Vaast te liggen.'* De H.64 was echter een jong vaartuig en de Duitsers hebben het opgeëist. De jonge mensen zouden dienst moeten doen op de aangeslagen vaartuigen. Dat was althans de bedoeling.

Naar huis

'Gerard, René Gheselle, Pol Martony (Pol van de Ibis) en ikzelf vonden dat geen goede oplossing. Ik had een wegenkaart bij en we beschikten over Frans geld. Met onze fietsen togen wij huiswaarts. Onze tocht begon in St.-Vaast en van daar ging het naar Caen, Deaville, Trouville. Verder richting Honfleur, de Seine gevolgd en in Tarcarville hebben we in een verlaten huis overnacht. 's Morgens hebben we ons in de Seine gewassen, in Bac de Tancarville een veerboot genomen en dan ging het heuvel op, heuvel af naar Abbeville: een heel lastige dag. Daar konden we goddank en dank zij een gastvrije Fransman in een bed overnachten. Met nieuw proviand trokken we op weg om diezelfde dag nog de Belgische grens over te steken. Vanaf Duinkerke kregen we rugwind, zodat we nog in Nieuwpoort geraakten. Daar hebben we dan in het cafe bij Maria Van Houtte kunnen eten en drinken. Maria was voor ons geen onbekende, omdat we tijdens de hoogdagen van de haringvangsten in Nieuwpoort verkochten. Wij voelden ons sterk en met de westenwind als bondgenoot moest het mogelijk zijn in Heist te geraken. Het lukte, op 12 augustus om 21u55 kwamen we in café Schuurleg toe.

In het ouderlijk huis woonde een tante, die maar wat blij was toen ze mij zag. Mijn ouders zijn zes weken later thuisgekomen.

In Heist was er niet onmiddellijk sprake van vissen. In Knokke waren de Duitsers dan reeds bezig met het kleine bestaande vliegpleintje uit te breiden. Daar zijn we gaan werken.

In de winter van 1941 hebben we dan met een roeiboot, en vertrekkend vanop het strand, netten uitgezet in zee, zodat we toch met de visvangst bezig bleven. In 1942 heeft vader op scheepswerf De Roose in Ledeberg bij Gent, een nieuw vaartuig laten bouwen: de Z.95 'Gerard-Leon' met een Kromhoutgloeikopmotor van 50 pk. Op deze werf werkten twee Koolkerkenaars die voordien op de scheepswerf van De Graeve in Zeebrugge gewerkt hadden. Zij hadden ondervinding met de bouw van houten visserijvaartuigen en met het materiaal van de binnenschepen kon men aan het werk. Op 21 januari 1943 ben ik aangemonsterd. Mijn peter, René Valcke (pé) werd schipper, Leon Couwijzer, mijn

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

Jonckheere: 'Ik heb veel respect voor de mensen waarmee ik gevaren heb'. (foto gw)

broer en ik vormden de bemanning. Wij hadden toen ook al vernomen dat de H.64 vergaan was en dat onze vroegere schipper, Jules De Wilde, overleden was.
Na de oorlog hebben we dan een AWA-motor van 80 pk geplaatst. Het was een Belgische motor die gebouwd werd in de ateliers van Walchaert in Brussel. De letters kregen zeer snel de betekenis 'Altijd Wat Aan'. (*)

Brevetten

'Als wij tijdens de oorlogsjaren de kans hadden, gingen we naar de avond- en zaterdagvoormiddagschool van de visserij. Het examen van leerling-schipper was in Oostende en Van Glabeke was voorzitter van de jury. Voor het examen van motorist 100 pk was Van Mierlo voorzitter'. Heel goede herinneringen heeft Leon aan *Albert Pauwaert* (*Thettie*) die in de Mouffe woonde. Samen hebben ze het examen van schipper voorbereid, Albert was getrouwd en wilde slagen, zodat er regelmatig gestudeerd werd. Toen Leon slaagde was hij meteen de jongste stuurman in de visserij. Leon heeft veel respect voor de mensen waarmee hij gevaren heeft. Zijn peter, *René Valcke*, was schipper en kon zijn leergierig petekind steeds goede raad geven. In juni 1945 nam Leon zijn taak over.
De nummering van de visserssvaartuigen verandere toen ook. Tot aan het nummer 400 waren de nummers voorbehouden voor de Oostendse vaartuigen, dan volgde Zeebrugge. Op 5 december 1946 werd Leon dus schipper op de Z.474 (ex-Z.95).

Uitbreiding

Vader had intussen de 233 *'Albatros'* gekocht, een vaartuig dat tijdens de oorlogsjaren gebouwd was. Gerard kreeg daar het bevel over. Op 28 juli 1951 wordt Leon mede-eigenaar van de Z 458 *'De drie gezusters'*. Hij wordt er de schipper van. Aan boord wordt de *Deutz*motor van 112 pk vervangen door een *Bolnes* van 150 pk. De bemanning bestond uit *Pieter Verbeecke, Jaak Ackx* en motorist *Frans Bultinck*.
'Louis Dobbelaere, mijn schoonvader, was mede-eigenaar, maar na een tijd heb ik zijn deel overgenomen, zodat het beheer en de verantwoordelijkheid volledig bij mij lag'. In november 1962 koopt Leon de Z 462 *'Zeepaard'*, van *Leon Gheselle*. Hij heeft nu twee vaartuigen en moet ervaren, dat voor een goed beheer er een goede walkapitein nodig is. Op de Z 485 wordt *Leon Demunter* als schipper aangesteld en op de Z.462 neemt *Hubert Deman* (*'duim'*) het roer in handen . Leon blijft thuis de zaken regelen en zal ook de reserveschipper zijn.
Hij verkoopt de Z 462 in Grimsby en koopt de Z 564, *'Poolster'* van *Gilbert Savels*. De Z 458 heeft aan de kop van de Zeebrugse havenmuur een aanvaring en wordt uit de vaart genomen. Leon heeft steeds goede bemanningen gehad, hij herinnert zich *Gerard De Graeve, Jozef Verbeke, Maurice Massenhoven* en *Albert De Meulenaere*. en eersteklas schippers zoals *Jules De Wilde*, uit Maldegem.
Bij de reders wekte Jules afgunst op: een *aangespoelden* die, zo niet beter dan zij, dan toch evengoed de visserij kende... Verder weet Leon nog dat *Gilbert Vanhulle, Andre Van Waes* en *Jozef Morbee* mensen waren die te vertrouwen waren.
De Z 564 is bij een zware storm in januari 1985 in New Haven gaan schuilen, maar kwam bij het binnenvaren aan de grond te liggen, door deze averij was het vaartuig rijp voor de sloop. In mei 1985 is Leon met pensioen gegaan.

hobby

De sportvisserij op zee begon uit te groeien tot een veelbeoefende vrijetijdsbesteding en voor *Medard Vanden Broecke*, die een vaartuig verhuurde aan sportvissers, is Leon dan reserveschipper geweest. Er was ook *Eric Vermeulen* die het vaartuig van *Jozef Vantorre* (*de Beirs*) kocht en ombouwde voor de sportvisserij. Eric was een zeer goed motorist: slim, verstandig en leergierig. Hij vroeg Leon mee voor de navigatie en Leon leerde hem alles over de vaartechnieken en de navigatie. De sportvissers waren zeer aangename mensen, vooral de mensen uit de Kempen en Limburg waren vriendelijk en stelden niet veel eisen.
Leon heeft ook zijn hart verpand aan de oud-leerlingenbond *'Vissersvreugd'*, van de Heistse Vrije Visserijschool. Hij was er ondervoorzitter van en met de fusie van de visserijscholen in Heist bleef hij bestuurslid van deze vereniging. De oud-leerlingenbond bestond uit vrienden die elkaar vonden tijdens het diplomeringsfeest op karnavalmaandag, op buitenlandse reizen, op voordrachten en in het tijdschrift *'Albatros'*. Leon is ook supporter van F.C. Heist en vooral van Club Brugge. Samen met zijn vriend *René Slabbinck* zal hij zoveel mogelijk de wedstrijden volgen. Verder zijn er de reizen. Vooral de bezoeken aan zijn dochter in Canada hebben grote indruk op hem nagelaten. Langs de kaai in Zeebrugge, ontmoet hij ook nog de vrienden en dan wordt er natuurlijk veel verteld over de tijd van toen. *'Toch is er ook,'* zo besluit Leon, *' nog aandacht voor de dag-dagelijkse problemen die de visserij te verwerken krijgt'*.

Juul Devocht

(*) Over de Belgische scheepsmotor AWA publiceerde Roger Decleer een stuk in HVB nr. 11,1992 pag. 28-30).

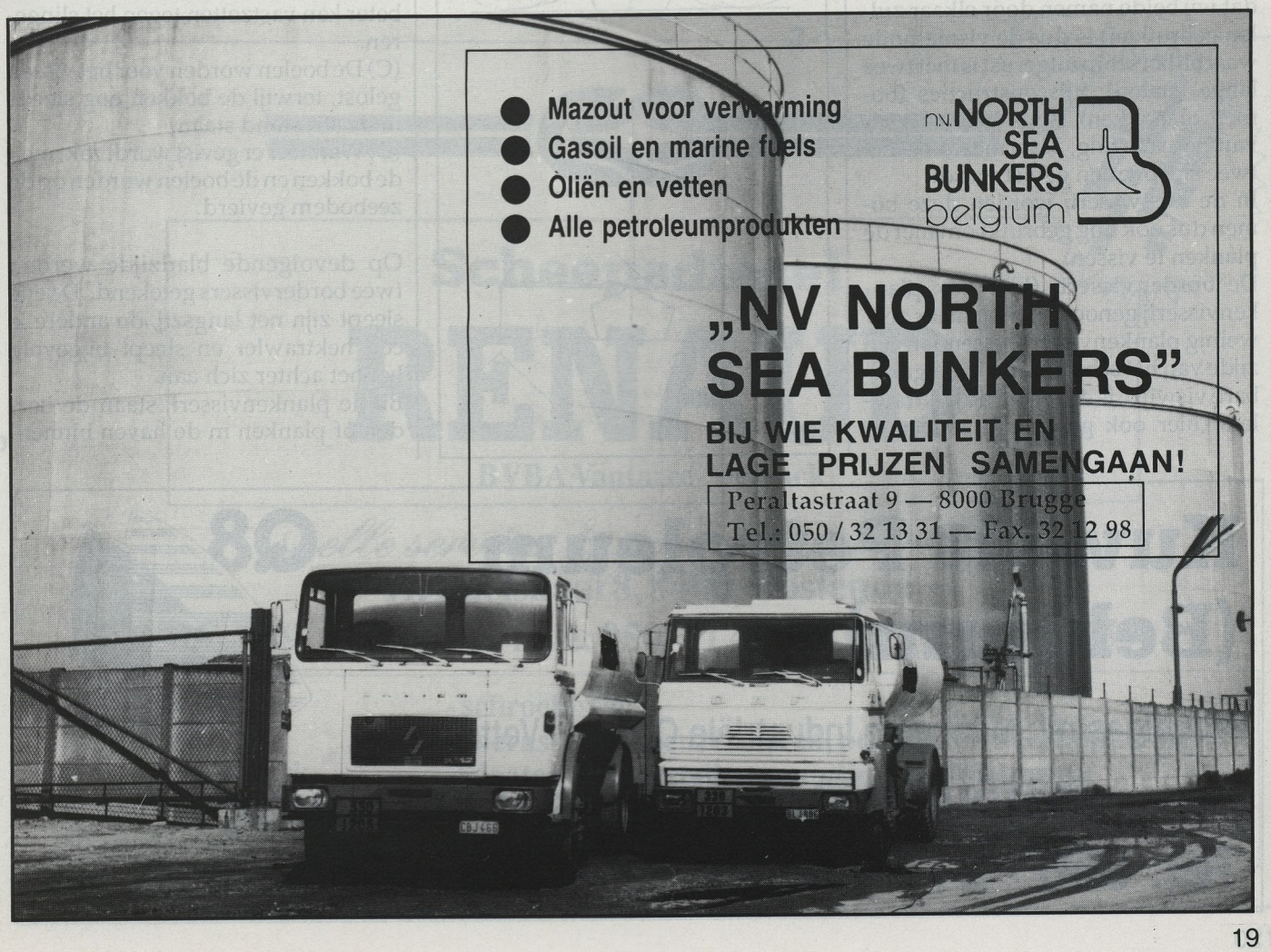
nieuw!

Vistechnieken van de Vlaamse vissers (I)

GEDURENDE DERTIEN AFLEVERINGEN heeft 'Zeedierenjager' ons meegenomen naar de visgronden van de Vlaamse vissers: we leerden De Witte Bank kennen en de Ierse Zee, we zagen hoe het er op IJsland aan toeging en in het Kanaal, we voeren bank per bank de Vlaamse kust af, maar gingen ook een kijkje nemen in de Golf van Biskaje... Tot we rond waren .

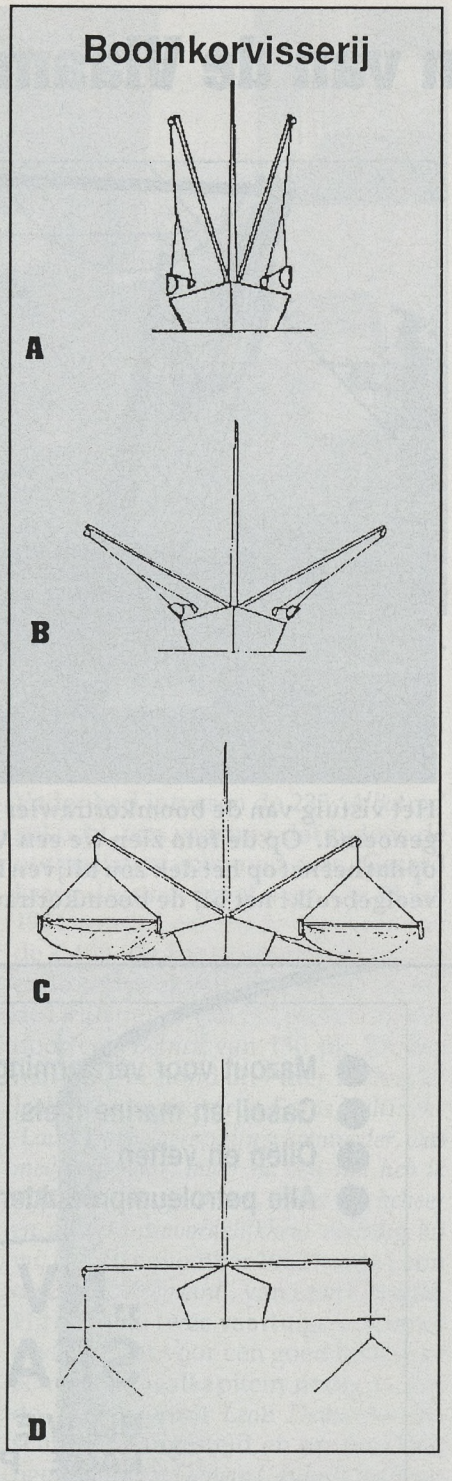
Vandaag start Zeedierenjager een nieuwe reeks artikels. Deze keer heeft hij het over de *vistechnieken* van de Vlaamse vissers. En vistechnieken zijn er! In de *kustvisserij* kennen we de traditionele *garnalen-, gullen-,* de *tong- en platvisvisserij,* en er is één enkele *warrelnetvisser.* Bij de *open-zeevissers* onderscheiden we *boomkor-* (bokken) en *bordenvissers* (planken), naast de vrijwel volledig verdwenen

Het vistuig van de boomkortrawler wordt door de vissers de 'bokkenboel' genoemd. Op de foto zien we een V-net. Het loodzeil wordt opgevangen opdat het net op het dek zou blijven liggen tijdens het 'opzetten'. Een ander veelgebruikt net bij de boomkortrawlers is het 'stenennet' .(foto es)



spanvisserij. Enkele jaren geleden was er ook nog een *lijnvisser* (*longliner*) actief. In de hiernavolgende maanden komen we te weten hoe ze vissen en *winden* (netten ophalen), welke netten en welk vistuig in het algemeen ze gebruiken.
Soms worden de verschillende methodes overigens samen gebruikt en dat geeft ons dan weer reden om een apart verhaal te vertellen. Vandaag vist men bijvoorbeeld op garnaal met bokken (bomen). Het is overigens met deze vorm van garnalenvisserij dat de bokken in onze contreien ooit hun intrede deden. Voor 1960 viste men uitsluitend met het bordennet (planken) op garnaal. Later begonnen ook de open-zee-vissers boomkorren te gebruiken, produktief maar gevaarlijk om mee te vissen. Daarnaast bleef de plankenvisserij bestaan, alhoewel in beperkte mate, en dan meestal in de open-zee-visserij. Toch wordt in de kustvisserij nog met de planken gevist, en dan hoe eigenaardig dit ook moge klinken, dat gebeurt dan in combinatie met het bokkensysteem.

De **boomkorvisserij** (hier dus ook bokkenvisserij genoemd en vandaar dat wij beide namen door elkaar zullen gebruiken) is dus de vismethode waarbij het schip uitgerust is met twee lange (stalen) buisconstructies (bomen of bokken) langs beide zijden van het vaartuig, waarmee dan met twee sleepnetten gevist wordt.
In de kustvisserij worden deze bomen dus ook nog gebruikt om met de planken te vissen.
De **bordenvisserij** (hier ook plankenvisserij genoemd): nog maar zeer weinig plankenvissers vissen aan één zijde van het schip. De nu meer gangbare viswijze is deze van de hektrawlers (hier ook gatvissers genoemd) waarbij de planken zich aan beide zijden van het achterschip bevinden en waarbij ook achteraan wordt gevist en gewonden.
De **spanvisserij** is de visserij met het parega-net, ook wel en vroeger meer dan nu atoomnet (zie hiervoor ook HVB 12, 1993 pag. 40) genoemd. De spanvisserij wordt bedreven met twee vaartuigen, die in 'koppel' varen en vissen, de twee vissende vaartuigen houden het hoge en brede net open door een bepaalde afstand van elkaar te houden. het ene vaartuig haalt het net aan boord, het andere helpt enkel dit net vooruit trekken.
De **warrelnetvisserij** is een visserij waarbij de netten op de zeebodem worden neergelegd en de vis in de netten verstrikt geraakt.
De lijnvisserij, is de visserij met lijnen en vishaken.



De tekening hiernaast links toont u een 'bokkenvaartuig'.
(A) In de haven staan de boelen binnenboord gesjord, en de bokken getopt.
(B) Buiten de haven worden de bokken in 45° stand gezet omdat men zodoende de bokken en de boelen beter kan vastzetten tegen het slingeren.
(C) De boelen worden voor het vissen gelost, terwijl de bokken nog steeds in de 45° stand staan.
(D) Wanneer er gevist wordt zakt men de bokken en de boelen worden op de zeebodem gevierd.

Op devolgende bladzijde werden twee bordervissers getekend. De ene sleept zijn net langszij, de andere is een hektrawler en sleept bijgevolg het net achter zich aan.
Bij de plankenvisserij staan de borden of planken in de haven binnen- ☞

Kuwait Petroleum (Belgium)

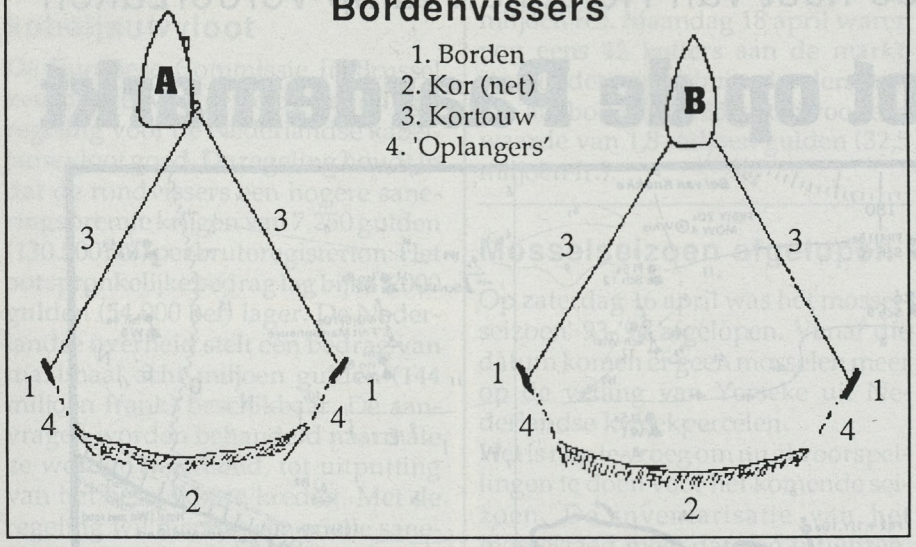
Q8

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge

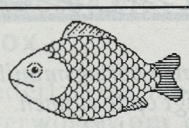
Tel: 050 / 31 76 66 en 67 — Fax: 050/ 31 82 90

Bordenvissers



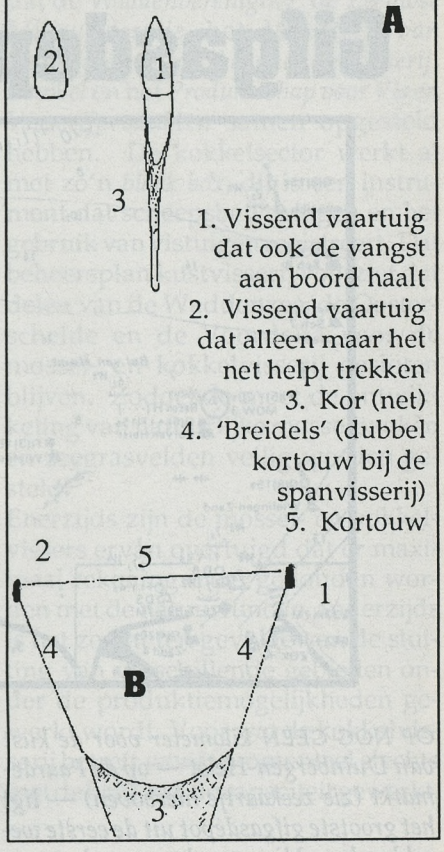
boord.
Voor het vissen worden ze in de galgen gewonden, klaar om te vieren
(A) Men kan langs één scheepszijde met de planken vissen.
(B) Als hektrawler, de beide planken staan dan op het achterschip waarvan zij gevierd en gewonden worden.
De derde tekening (rechts) toont twee spanvissers.
(A) Eén vaartuig heeft het net aan boord en vist die, of windt die.
(B) Het net opengehouden door beide vaartuigen.

Vervolgt
Zeedierenjager



— En wij zijn altijd de sigaar!

Spanvisserij



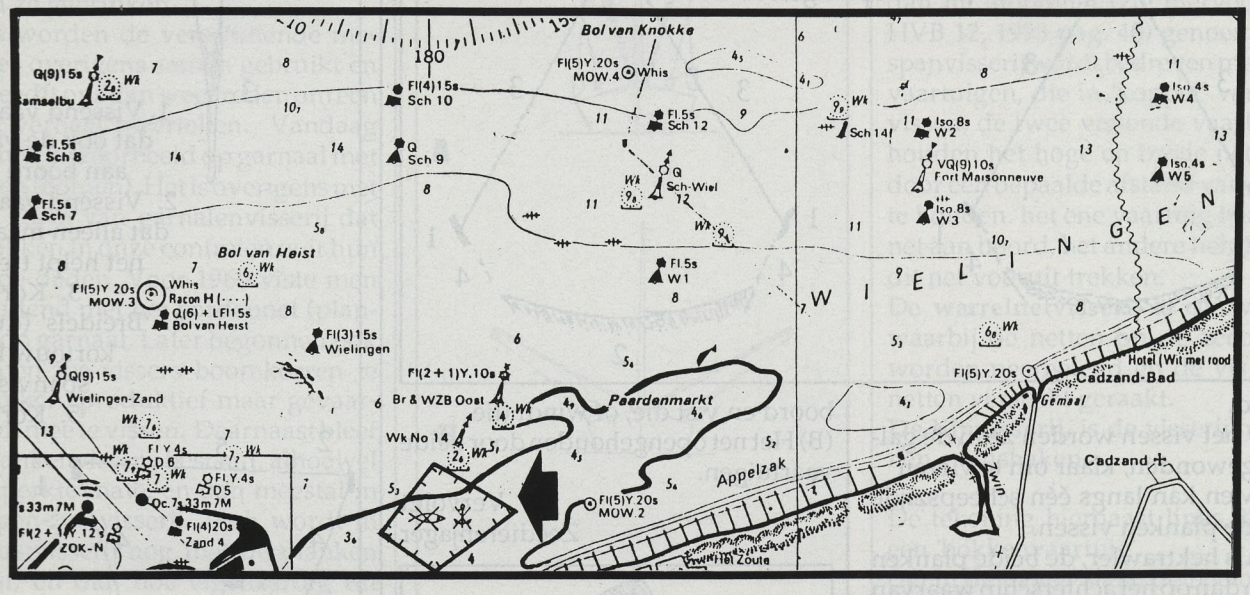
Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07 / 32 99 57 1

Scheepsdiesel
RENAUD
BVBA Vantorre- Devinck
snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende
Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- leidingwerk
- Slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- steeds! bereikbaar per semafoon: 07 / 32 99 57 1

Oorlogsmunitie voor de kust van Heist kan ramp veroorzaken

Gifgasdepot op de Paardemarkt



OP NOG GEEN kilometer voor de kust van Duinbergen-Heist — op de Paardemarkt (zie zeekaartje hierboven) — ligt het grootste gifgasdepot uit de eerste wereldoorlog. Nieuwe alarmerende gegevens over de gevaren van deze explosieve bergplaats hebben grote onrust veroorzaakt, maar omwille van de naam en de faam van de badplaats is het gemeentebestuur niet gelukkig met de ruchtbaarheid over de zaak. Reden voor paniek is er nog niet, wordt gezegd, maar er moet wel dringend iets gebeuren om de tienduizenden tonnen oorlogsmunitie die op de zeebodem ligt op te ruimen.

Wetenschappers hebben berekend dat de miljoenen liters chloor-, fosfeen-, mosterdgas en andere dodelijke mengsel over vijf jaar zullen vrijkomen omdat de omhulsels door roestvorming zijn aangetast. De overheid is op de hoogte van het bestaan van het gifgasdepot, maar een bergingsactie staat niet op het programma wegens geldgebrek. De maatregelen beperken zich tot een ankerverbod boven de stortplaats.

Officieel is bekend dat er in 1919 ter plaatse 35.000 ton uiterst gevaarlijke oorlogsmunitie is gedumpt, afkomstig van het slagveld aan het IJzerfront. Het dumpen gebeurde op bevel van de Britse marine. In werkelijkheid zou er 50 tot 200.000 ton oorlogsmunitie op de Paardemarkt liggen.

Officiële instanties beroepen zich op een rapport van de internationale Conferentie van Oslo om te verklaren dat er geen onmiddellijk gevaar dreigt. Het rapport is overigens opgesteld door ons Ministerie van Volksgezondheid. In een tekst van 1988 drong de Zeemacht reeds aan op de opruiming van het gifgasdepot. Omwille van de kosten, toen geraamd op 150 tot 200 miljoen frank, bleef het dode letter. Vandaag zou het bergen van de munitie het dubbele kosten.

Ons land, met name het Ministerie van Landsverdediging, wil in elk geval niet alleen opdraaien voor de kosten. Groot-Brittannië, Frankrijk en eventueel Duitsland zouden ook een bijdrage moeten leveren.

De speciale installatie in aanbouw in Poelkapelle zou kunnen instaan voor het onschadelijk maken van de gifgasmunitie.

APS repareert alle merken scheepsschroeven. Door onze ervaring van meer dan 50 jaar, kunnen wij u deskundig adviseren betreffende reparaties en nieuwe aankopen. Bovendien beschikken wij over een eigen expeditie waardoor wij u snel van dienst kunnen zijn. Bel voor uitvoerige informatie:

Antwerp Propeller Service

Antwerp Propeller Service n.v.
Kerkstraat 46
2070 Zwijndrecht/Burcht
telefoon 03/252 73 42
Telefax 03/252 92 12

Licenced by LIPS PROPELLERS

Vismijncommissie opgericht in Zeebrugge

Dinsdag 7 juni komt de pas opgerichte Vismijncommissie in Zeebrugge voor het eerst bijeen. De leden van de commissie vergaderen in de kantoren van de Zeebrugse Visveiling (ZV) onder het voorzitterschap van ZV-directeur Freddy Pollet.

De Vismijncommissie wil een breed overlegplatform zijn dat de belangen van de Zeebrugse vissershaven behartigt. De werkzaamheden van de twintig leden zullen zich dan ook niet beperken tot het domein van de Zeebrugse vismijn.

De Vismijncommissie telt zes vertegenwoordigers van de ZV (waaronder het voorzitterschap en het secretariaat waargenomen door de directiesecretaresse Rianne Van den Haut), zes reders, zes kopers en twee schepenen van de stad Brugge. De redersdelegatie werd samengesteld door de CVO, terwijl de twee kopersverenigingen ZVK en ZVP elk drie leden delegeerden.

Groen licht voor sanering kabeljauwvloot

De Europese Commissie in Brussel keurde de voorgestelde saneringsregeling voor de Nederlandse kabeljauwvloot goed. De regeling houdt in dat de rondvissers een hogere saneringspremie krijgen van 7.250 gulden (130.500 bef) per brutoregisterton. Het oorspronkelijke bedrag lag bijna 3.000 gulden (54.000 bef) lager. De Nederlandse overheid stelt een bedrag van maximaal acht miljoen gulden (144 miljoen frank) beschikbaar. De aanvragen worden behandeld naarmate ze worden ingediend, tot uitputting van het beschikbare krediet. Met de regeling wil men tot een snelle sanering komen van dit vlootsegment dat, door de lage prijzen en onvoldoende vangsten van kabeljauw, ernstig in de problemen is geraakt. De Europese commissaris voor de visserij *Yannis Paleokrassas* bevestigt de goedkeuring van het voorstel tijdens zijn bezoek op 14 april aan Katwijk waar hij een nieuwe visfabriek van Ouwehand opende.

Friese kotter vergaan

De Friese Eurokotter OL.26 *Anne-Jenny* (bijna 24 meter, 300 pk Kromhoutmotor) uit Oostdongeradeel is ten noorden van het Waddeneiland Schiermonnikoog gezonken. Drie garnaalvissers overleefden het ongeval niet.
Herinneren we eraan dat HVB vorige maand reeds meldde dat deze ramp de permanente bemanning van de vuurtoren van Schier terug op de agenda geplaatst heeft.
Op donderdag 5 mei werd het gezonken wrak gelicht en Delftzijl binnengebracht.

57 vaartuigen in Urk

Vrijdag 25 maart kreeg de visafslag van Urk 45 vaartuigen aan de markt met 7.400 kisten, goed voor een opbrengst van 1,8 miljoen gulden (32 miljoen bef). Volgens de Nederlandse vakpers een rustige dag. Enkele dagen later, maandag 28 maart, boden zich 53 kotters aan met meer dan 11.000 kisten vis. De dagomzet was goed van 2,6 miljoen gulden (47 miljoen fr.). Vrijdag 15 april waren er niet minder dan 57 aanvoerders die 9.451 kisten aanboden, goed voor een dagomzet van 2,3 miljoen gulden (41,5 miljoen fr.). Maandag 18 april waren nog eens 42 kotters aan de markt, waaronder zestien buitenlanders, met een aanbod van 5.785 kisten voor een waarde van 1,8 miljoen gulden (32,5 miljoen fr.).

Mosselseizoen afgelopen

Op zaterdag 16 april was het mosselseizoen' 93-'94 afgelopen. Vanaf die datum komen er geen mosselen meer op de veiling van Yerseke uit Nederlandse kweekpercelen.
Het is nog te vroeg om nu al voorspellingen te doen voor het komende seizoen. De inventarisatie van het mosselzaad moet dat nog uitwijzen. De eerste nieuwe mosselen van het seizoen mogen op vrijdag 8 juli worden verwacht.

Mosselsector en black box

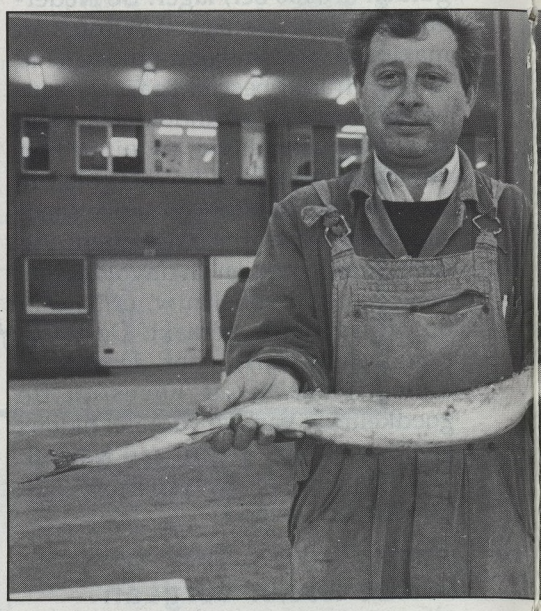
In de Nederlandse mosselsector wordt overwogen om een zogenaamde *black box* te introduceren om te controleren of de mosselzaadvissers zich wel houden aan het milieuplan dat de *Waddenvereniging*, de *Zeeuwse Milieufederatie*, het *Ministerie van landbouw, natuurbehoud en visserij*, *Zevibel* en het *Produktschap voor Vis en Visserijprodukten* samen opgesteld hebben. De kokkelsector werkt al met zo'n *black box*, dit is een instrument dat scheepsbewegingen en het gebruik van vistuigen registreert. Dat beheersplan kustvisserij voorziet dat delen van de Waddenzee, de Oosterschelde en de Voordelta voor de mossel- en kokkelvisserij gesloten blijven. Zodoende moet de ontwikkeling van natuurlijke mosselbanken en zeegrasvelden veilig worden gesteld.
Enerzijds zijn de mossel- en kokkelvissers ervan overtuigd dat er maximaal rekening moet gehouden worden met de natuurfunctie, anderzijds is het zo dat ten gevolge van de sluiting van verschillende gebieden onder de produktiemogelijkheden gewerkt wordt. Voor wat de kokkelvisserij betreft wordt momenteel slechts met de helft van de capaciteit gewerkt.

CREVITS

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

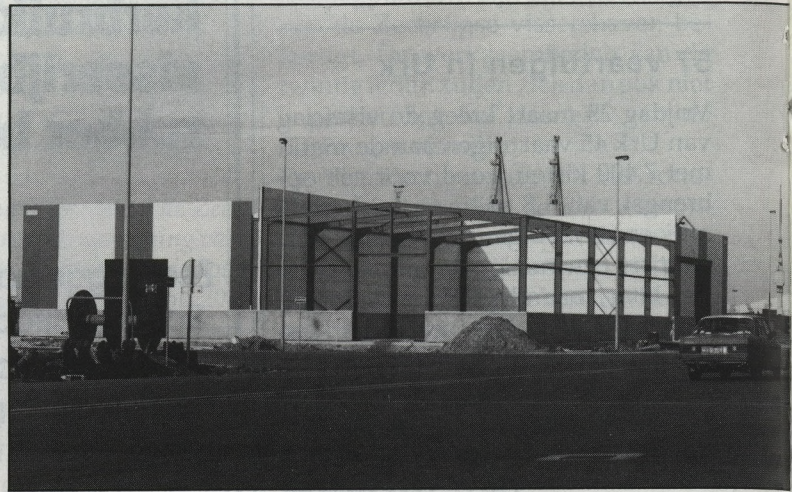
Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33
Fax: 050 / 54 79 11

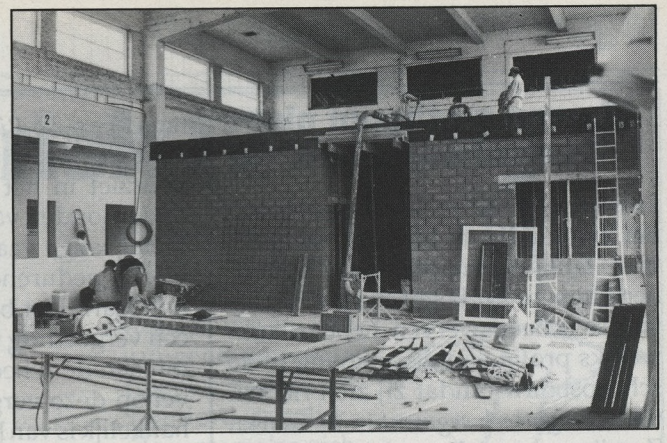
de maand in beeld

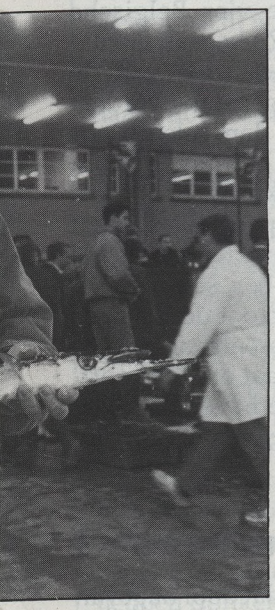


⬆ De Oostendse Kapers zijn terug, in boekvorm wel te verstaan. Dat de publikatie niet ongemerkt gebeurde bewijst het groot aantal voorintekenaars. Tijdens de voorstelling van het werk van Walter Debrock — voorbehouden aan de voorintekenaars — waren zowaar enkele afstammelingen van de roemrijke kapers aanwezig. Mathieu en Piet De Vestele van de scheepswerf IdP vertegenwoordigen de achtste generatie na Filips Van Maestricht. Pierre De Maeyer is dan weer een afstammeling van de kaper Camerlynck die in de periode van de Franse republiek de Annacreon voerde.

⇦⬆ De spichtige langerekte meivis, geep of snippe (*Belone belone*) is niet vaak te zien in de Oostendse vismijn. Enkele weken geleden werden er 400 kg uit Denemarken ingevoerde meivis te koop aangeboden. De "groengrater" werd geveild voor 36 tot 26 frank het kg. De meivis kan een lengte van één meter bereiken zoals het exemplaar dat *Fred Tratsaert* in handen houdt het bewijst. De meivis is zeer populair bij sportvissers. Hij is maar enkele weken per jaar aanwezig aan onze kust en wordt hoofdzakelijk vanop de golfbrekers gevangen.

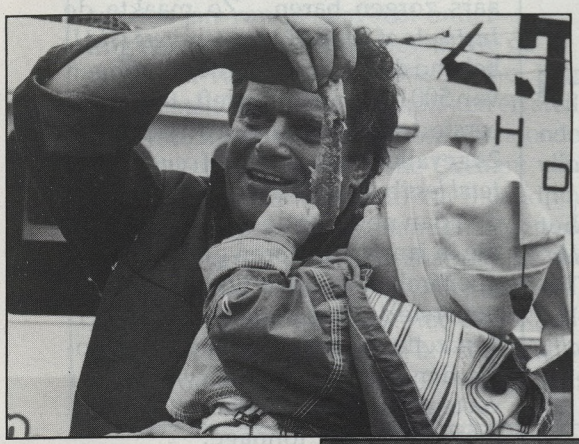






⬆⬆⬆ De aanpassingswerken aan de Nieuwpoortse vismijn zijn nog niet achter de rug. Het kan nog wel enkele weken duren vooraleer het vismijncomplex volledig in overeenstemming met de Europese normen kan uitgebaat worden. Al bij werd de indeling van de vismijn grondig gewijzigd. De vismijn werd in twee stukken opgedeeld door de koelcellen en de ijsopslagplaats. Er kwam een afsluitmuur tussen de verkoopsruimte en de pakhuizen. Bezoekers kunnen door de glazen wand nog een blik werpen op de activiteiten. Vlak voor het bureau van directeur Hovaere werd het labo en een lokaal voor de veterinaire keuring gebouwd. De kosten bedragen 21 miljoen frank gedragen door het stadbestuur, de Vlaamse Gemeenschap en de Europese Unie.

⇩ Norbert Hennaert, nooit verlegen om een grapje, brengt het oude gezegde 'jong geleerd is oud gedaan' in de praktijk. Hij leerde zijn kleindochter Kim de Hollandse Nieuwe slikken. Maar de kleuter was niet zo happig.



⬆ Gerard Dangreau zorgde opnieuw voor een "maatjeshappening" in Oostende. De nieuwe haring werd op passend wijze voorgesteld, begeleid met een aangepast bier uit Hoegaarden. Tijdens de voorstelling werden de maatjes gretig geslikt, waarbij ook burgemeester Goekint zich niet onbetuigd liet. De genodigden mochten ook inschepen op de O.231 *St. Carolus* voor een tochtje op zee. Daarna werd de maatjesdag voortgezet in de kantine van de vismijn. Daar werd ook een vaatje met honderd maatjes per opbod verkocht, wat uiteindelijk 57.000 frank opbracht voor de bewonders van het Zeemanstehuis Godtschalck.

⇦ ⇦ Rond de nieuwe vismijn in de Zeebrugse achterhaven wordt duchtig gebouwd. Op de hoek van de Groenland- en de Boomkorstraat rijzen de nieuwe bedrijfsgebouwen van *Zeebrugge Stores* (foto links) en *Fishing Equipment* (foto rechts) uit de grond. De ondernemingen zijn gespecialiseerd in visserijtoebehoren, kabels, netten, touwen, spekking enz.

⇦ Ramsgate is meer dan de nieuwe aanloophaven voor Oostende Lines. De Engelse havenstad herbergt o.m. een maritiem museum (foto), gevestigd in het gerestaureerde 19de eeuwse *Clock House*. Op zondag 3 juli is er een scheepsopendeurdag en gratis rondleidingen in de haven van Ramsgate. In een volgend nummer meer over *Ramsgate*, het *Broadstairs* van Charles Dickens en het vakantieoord *Margate*.

Werven profiteren niet van scheepsbouw

Er is wereldwijd veel vraag naar relatief eenvoudig te bouwen schepen, zoals tankers, bulkcarriers en containerschepen. De Belgische en Nederlandse scheepswerven hebben nauwelijks profijt van de opleving in de scheepsbouw omdat zij zich richten tot het *high-tech segment* in de markt. Ze zijn gespecialiseerd in de bouw van chemicaliëntankers, koelschepen en passagiersschepen.
De meeste opdrachten gaan naar Zuid-Korea, het grootste scheepsbouwland ter wereld. Dat meldt het Britse bureau *Lloyd's Register* dat wereldwijd de bouw van schepen en *offshore-installaties* controleert. Volgens het bureau is Nederland het enige land dat nauwelijks profiteert van de opleving. De Belgische scheepsbouwsector wordt zelfs buiten beschouwing gelaten. Ook Japan, dat toch over gigantische werven beschikt, krijgt het moeilijk omdat steeds meer nieuwbouwopdrachten naar Korea verdwijnen.
De scheepsnieuwbouw zit overigens nog niet in de slechtste positie. In de *offshore-sector* is de markt nog moeilijker geworden, zegt *Lloyd's Register*. De vraag naar exploratie- en produktie-installaties viel scherp terug. Daar tegenover staat dat bestaande infrastructuur steeds langer in gebruik blijft. De vraag naar onderhoud en modernisering neemt bijgevolg toe.

Minder schepen onder Nederlandse vlag

Het aantal koopvaardijschepen onder Nederlandse vlag is vorig jaar gedaald van 399 tot 367. Dertig jaar geleden telde die vloot nog meer dan 1.440 eenheden. Om de terugloop te stoppen pleegt de beroepsvereniging van Nederlandse reders *KVNR* overleg met het *ministerie voor verkeer en waterstaat* om een gunstige fiscaal statuut voor reders en bemanningen te bekomen. Model daarbij staat Denemarken waar een tweede register voor zeeschepen bestaat.

De Nul: 20 miljard

Het baggerbedrijf *Jan de Nul* uit Hofstade heeft een contract van bijna 20 miljard frank in de wacht gesleept. Het gaat om de uitdieping en onderhoud van de *Rio Parana* en *Rio de la Plata* in Argentinië. Het contract voorziet in het uitbaggeren en het onderhouden van een bijna 800 kilometer lange vaargeul in de twee rivieren gedurende een periode van tien jaar. Het bedrijf mag daarvoor een vergoeding van 97 dollarcent per ton aan de scheepvaart vragen. Bovenop deze vergoeding, die dus afhankelijk is van het aantal vaartuigen die door de vaargeul passeren, krijgt De Nul ongeveer 14 miljard frank voor het uitvoeren van de werken.

Tunnel: bijna

Op 19 mei vond de eerste commerciële doortocht van de Kanaaltunnel plaats. Enkele klanten, een Roeselaarse vrachtvoerder voorop, werden uitgenodigd om hun vrachtwagen aan boord te rijden.
De normale regelmatige pendeltreinen zullen echter pas vanaf juni beginnen te rijden. Vanaf 1 juli zou er dan een eerste Eurostar-trein uit Brussel vertrekken die via de chunnel in Londen zou terechtkomen. Passagiers zullen evenwel nog tot oktober moeten wachten, want de eerste commerciële passagierspendels zijn pas in het najaar voorzien.

Sally Vlissingen

De veerdienst tussen Vlissingen en Ramsgate die in handen is van *Sally Line* krijgt er een tweede schip bij. Eerst werd er gedacht om het reserveschip *'Prinses Maria-Esmeralda'* van de Belgische poolpartner RMT te huren, maar uiteindelijk werd gekozen om vanaf 21 juni de eigen *'Sally Eurobridge'* naast de reeds in dienst zijnde *'Sally Sun'* in te zetten.

Antwerp Ship Repair

Het Nederlandse *Damen* heeft het failliete *Antwerp Ship Repair* overgenomen. *Damen* deed een bod van bijna 100 miljoen bef en zegde een 200-tal personen in dienst te willen houden. Vreemd is dat hetzelfde Damen enkele maanden geleden *Antwerp Ship Repair* liet vallen en zodoende het faillissement veroorzaakte. Met de overname komt voorlopig een einde aan de onzekerheid waarmee de Antwerpse haven zich geconfronteerd zag. Even zag het er immers naar uit dat de grootste Belgische haven over geen enkele scheepsherstelle meer zou beschikken.

Havendecreet

Op 18 mei heeft de Vlaamse regering het ontwerp van havendecreet goedgekeurd. Het wordt nu voor bespreking aan de *Vlaamse Raad* overgemaakt. Het decreet zal leiden tot een vernieuwende regeling inzake havenbeheer van de vier Belgische Noordzeehavens. Zo bepaalt het dat de werkingsvoorwaarden van de havens eenvormig gemaakt worden. Elke haven wordt dan geleid door een N.V. met eigen bestuursorganen en verantwoordelijkheid. Er is voorzien in een eigen personeelsbeleid, ook het publieke karakter van de havenactiviteit wordt bevestigd. In het ontwerp is voorzien dat de Vlaamse regering slechts tussenbeide zal komen wanneer het gaat om het voortbestaan zelf van de havens. Ze zal zich dus niet bemoeien met het commercieel beheer.

Scheepsverliezen

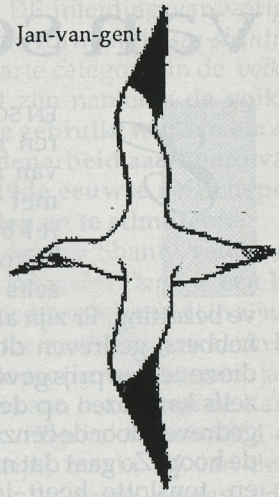
Het aantal schepen dat door ongevallen verloren gaat blijft de verzekeraars zorgen baren. Zo maakte de *Institute of London Underwriters (ILU)* bekend dat er, voor wat de vaartuigen van 500 brt of meer betreft, tijdens de eerste drie maanden van dit jaar reeds 24 gevallen van *total loss* of *constructive total loss* bekend waren. Daarbij werden dan nog niet de 3schepen geteld die in januari verloren gingen na het doorbreken van de scheepskabels. In de eerste drie maanden van 1993 werden zelfs 40 verloren schepen genoteerd maar de 24 gevallen van dit jaar vertegenwoordigen dan wel een aanmerkelijk hoger tonnage.
Het grootste schip dat verloren ging was de Maltese petroleumtanker *'Stolidi'* (138.765 brt, bouwjaar 1976) die zwaar beschadigd geraakte na een explosie gevolgd door brand.
Tijdens het eerste kwartaal van dit jaar waren er ook een groter aantal overlijdens op zee te betreuren. De *ILU* maakte (nog steeds voor schepen van 500 brt en meer) melding van 179 doden of vermisten als gevolg van totale of gedeeltelijke scheepsverliezen in de periode januari/maart. In heel 1993 lieten 613 opvarenden het leven op zee. In 1992 werden 386 dodelijke slachtoffers genoteerd.

Vogelrubriek IV

VERLEDEN MAAND HAD ik het over de aalschover. In de boekjes wordt hij niet altijd als een echte zeevogel beschouwd, omdat men hem eigenlijk zelden aantreft waar geen land meer in zicht is. Wie echter zonder enige twijfel een oerdegelijke zeevogel is, is de jan-van-gent. Zijn naam doet misschien verwarring ontstaan, maar de stad Gent heeft er niets mee te maken. Zijn Engelse naam, *gannet*, waarschijnlijk des te meer. Of zijn uiterlijke overeenkomst met een gent, een mannetjesgans.

Jan-van-genten (dus niet 'Jannen-van Gent') hebben een sterk gestroomlijnd wit lichaam ter grootte van een gans (90 cm), lange puntige vleugels met zwarte uiteinden, gele bovenkant kop en nek en een krachtige dolksnavel. Ze hebben donkere, forse poten met zwemvliezen. Er zijn negen soorten jan-van-genten met onderling eerder geringe verschillen. De gewone jan-van-gent, waarover ik het hier heb, nestelt op verlaten rotspieken en steil uit zee opreizende kliffen rondom het noordelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan: van de Sint-Laurensbaai (Canada) via IJsland en de Fär Öer tot op de Britse eilanden. Het tweede gedeelte van zijn wetenschappelijke naam (*sula bassana*) verwijst trouwens naar de bekendste Engelse broedkolonie *Bass Rock*. De grootste kolonie ter wereld bevindt zich weliswaar op St. Kilda, op de Hebriden. In het broedseizoen zijn het daar onovertroffen lawaaimakers. Meestal vissen jan-van-genten op zee in troepjes van tien tot honderd tegelijk. Ze verzamelen zich cirkelend boven een school vis (voornamelijk haring) en duiken dan van op vijftien tot dertig meter in zee.

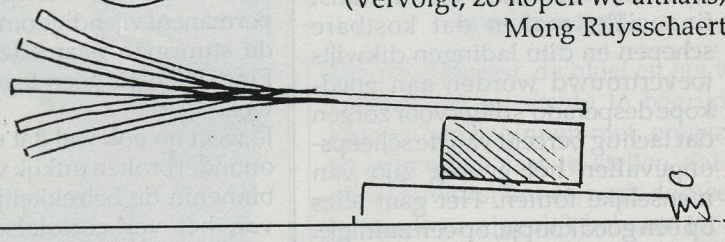
Jan-van-gent



Voortdurend 'regent' het jan-van-genten uit de lucht. Met een luide plons komen ze op het water neer, zodat het zeewater tot ruim drie meter hoog opspat. Ze zijn dan ook voorzien van een netwerk van luchtzakken onder de huid, die als stootkussen dienen en die tevens een groot drijfvermogen garanderen. De jan-van-genten zwemmen onder water met hun poten en met half geopende vleugels. Tot op wel dertig meter diep kunnen ze hun prooi achtervolgen. Ik kom nog even terug op het eerste gedeelte van zijn latijnse naam: sula. Sula is afgeleid van de naam die men deze vogels geeft op de Fär Öer, soela, en heeft wellicht te maken met de Nederlandse 'sul'. Voorwaar geen compliment, maar wel begrijpelijk, want hij ziet er niet alleen wat sullig en dom uit, hij gedraagt zich ook zo in de nabijheid van mensen. Een synoniem voor jan-van-gent is overigens zeezot. Je zal maar 'Jan Van Gent' heten.

(Vervolgt, zo hopen we althans)

Mong Ruysschaert



van schepen & van mensen & van de zee

EEN SCHIP KAN varen met mensen van alle soorten: met een mozaïekbemanning bijvoorbeeld, of zelfs met een halve bezetting. Er zijn altijd wel liefhebbers, gedreven door machten die ze zelden prijs geven. Er komen zelfs kanslozen op de schepen afgedreven door de eenzaamheid van de hoop. Zo gaat dat met individuen, tenslotte heeft iedereen het moeilijk in deze wereld. Maar varen blijft intussen een gevaarlijke uitdaging met onomkeerbare beslissingen, zelfs aan boord van een schip uitgerust met een elektronische technologie die synoniem is van éénmansbrug, en een machinekamer zonder machinisten. Elektronica genoeg maar wat met de hersenen? Maar het werkt, meestal. De wal evenwel kijkt met ontsteltenis naar het angstwekkende spektakel van het maritiem ongeluk, een stranding of het verlies van een vaartuig, liefst met vervuilende lading. Iedereen weet hoeveel en welke ongelukken er op zee gebeuren. Er kan niet gezegd worden dat in dit verband het bemanningsvraagstuk uit de belangstellingssfeer blijft, dat niet, het is het onderwerp van de dag aan de kaai, naast de borreltafelpraat. Vele redenen, waaronder niet in minst financiële, maken dat kostbare schepen en dito ladingen dikwijls toevertrouwd worden aan goedkope desperado's die ervoor zorgen dat tachtig percent van de scheepsongevallen het gevolg zijn van menselijke fouten. Het gaat alles op een goedkoopje, op een zuinigje. Rederijen vluchten voorts naar de vrijgevochten naties die de pest hebben aan internationale zeeverdragen en deze niet hebben ondertekend: Cyprus, Bahama, Ethiopië, Panama, Liberia. Sla maar een kruis als ge een tegenligger hebt die een van die vlaggen in top voert! 't Is het gevaar in haar plompheid, in al haar kracht.

Kwade kansen maken dat vijftig percent van de ongelukken ervoor zorgt dat een stuk zee een stinkende, dode poel wordt. Beterkope bemanning is een middel tot besparing, daar zijn we al sedert een tijdje achter gekomen. Dit is ook het geval met bijvoorbeeld de chemicaliëntankertjes, flink uitgeruste bootjes met alles erop en eraan, zij tuffen zonder vrees langs de kusten met giftige ladingen en er zal daar ook eens wat moeten mee gebeuren eer men aan de bemanning zal gaan denken. Zinkt het schip, dan zinkt ook de lading. Twee mannen en een paardekop, zoals men het hier formuleert. Halve bemanning, dat drukt toch ook de kosten? Een kusttankertje met een bruguitrusting die doet denken aan *Tokio by night* loopt *full speed* van Le Havre naar Stavanger. Eindelijk eens eentraject dat de stuurman, groen van jaren en grijs van zeden, zal toelaten kaarten en de *pilotbooks* bij te werken, terwijl hij de wacht verzekert. Zij werken, stuurman en kapitein — er is geen tweede aan boord — zes uur op zes uur af, ver van een redelijk wachtenstelsel. De automatische piloot is ingeschakeld, zij vervangt de roerganger. De noordoostgaande baan van het verkeersscheidingsstelsel zuidelijk van de Noordhinder is een brede uitnodigende boulevard waarin alle vaartuigen dezelfde richting uitlopen. Een oase van veiligheid in een permanent vijandige omgeving, denkt de stuurman naar adem snakkend. Eindelijk eens geen tegenliggers, dat wel.

Je weet nu ook wel dat een stuurman ononderbroken uitkijk verzekert, ook binnenin de betrekkelijke veiligheid van het verkeersstelsel, dit is het minste wat je verwacht. Maar hij moet voor de veiligheid van zijn schip ook het kaartwerk verrichten. De korte afstanden tussen de havens laten hem zelfs geen ruimte om te rusten— schepen stoppen nooit met varen — wanneer moet hij dan het andere werk verrichten ? Van de ene loodsboot naar de andere, zo gaat dat. Loodsen in- en ontschepen, versassen, afmeren, lossen en laden, tanks spoelen. Een ononderbroken stoet van bedrijvigheden opgefleurd met een defilee, niet van blote hellebrokken maar van waterklerken met purperen neuzen, *shipshandlers* met judasknepen, douaniers op zoek naar gevallen stekken. Maar al ontbreken zeelui de krachten, de wil is prijzenswaardig.

Het was een nacht met heldere dampkring als de schuit het gat openreet van een opgelopen vaartuig. Happening die niet pardonneert, ook niet nautisch, je kunt hier niet doen alsof je neus bloedt. En wie heeft geen ezelsoren? De Onderzoeksraad zat met de haren ten berge en beknorde meteen het werken tijdens de wacht op de brug, temeer dat de aanvaring in het verkeerscheidingsstelsel gebeurde. En toch toonde zij begrip want zij meende, de Raad, dat dergelijke organisatie onvermijdelijk is op schepen met minimale bemanning: gedurende de wacht worden op de brug ook werkzaamheden verricht. In ieder geval werd de stuurman ter verantwoording geroepen op de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart, daar zou hij het wel even kunnen uitleggen. *'Vertel me eens'*, zei hij, *'wanneer het werk dan eigenlijk moet worden verricht? We zijn met twee halve gasten aan boord en toen ik aanmonsterde was het hier blijkbaar de gewoonte te werken tijdens de wacht, er is geen tijd om het op andere momenten te doen, wij zitten, de kapitein en ik, om de zes uur voor zes uur in de brug'*.

Maar de raad had uiteindelijk weinig begrip voor de uitleg van de stuurman. Werken gedurende de wacht *kan* niet worden goedgekeurd. *'Maar'*, besloot de raad uiteindelijk, met de wijsheid van Prediker die weet dat alles tot stof vergaat: *'het is onvermijdelijk op schepen met een minimale bemanning werkzaamheden te verrichten gedurende de wacht.'*

lin

'Eindelijk weerklonken die bizondere aangehouden uithalen, welke betekenen dat de bemanning bezig is met hieuwen rond het ankerspil. En een paar minuten later waren we onder zeil. Men hoorde het water kabbelen voor de boeg, de vochtige nachtwind liet het schip wat overhellen, de zware gronddeining veroorzaakte een slingering, en onze lange, lange reis was inderdaad begonnen. Dit was letterlijk 'lief vaderland vaarwel'.

(R.H. Dana, Twee jaar voor de mast)

Zeemansliederen (II)

De echte Sea-Shanties

ZOALS UIT DE inleiding van vorige maand bleek vormen de *sea-shanties* een heel aparte categorie in de *volksmuziek*. Het zijn namelijk **de volksliederen die gebruikt worden om de zware handenarbeid aan boord van vooral de 19de eeuwse zeilschepen te begeleiden en te stimuleren.**

Waar komt de term 'Shanty' vandaan? Hoewel bv *Richard H Dana jr.* een 12-tal van die liederen vermeldt in zijn '*2 years before the mast*' (1840), waarin hij zijn werk als zeeman op een twee jaar durende reis aan boord van de Kaap Hoorn-brik '*Pilgrim*' tussen 1834 en 1836 beschrijft, maakt hij van deze benaming nog geen gewag. Het woord duikt in zijn huidige betekenis voor het eerst op in een werk van *Charles Nordhoff: 'Nine years a sailor'* (publ. 1856, maar handelend over de jaren 1840 e.v.) De actueel meest aannemelijke veronderstelling is dat het woord 'Shanty' zijn oorsprong vindt hetzij in het Engelse substantief '*Chant*', hetzij in de Franse impératif '*Chantez*'.

De oorspronkelijke *sea-shanty* is vrijwel onwrikbaar verbonden met de glorietijd van de grote zeilschepen uit de periode 1820-1900. We zullen het ontstaan van deze liederen proberen te situeren tegen de historische ontwikkeling van de koopvaardij in die tijd.

Historische achtergrong: geschiedenis van de zeilvaart

Om de opkomst, de bloei en het verval van de *sea-shanty* te begrijpen, kunnen we beginnen met, enigszins tegenstrijdig, vast te stellen dat de 19de eeuwse shanties, zoals de meeste *werkliederen*, eigenlijk behoren tot een oeroud én universeel patroon van zingen, namelijk de typische *leader-chorus-songs*. Er werd, zeldzame uitzonderingen daargelaten, afwisselend door een voorzanger of '*shanty-man*' en dan een koor (de bemanning) gezongen. Noties van deze zangwijze komen reeds in de oudheid voor, ook in de westerse culturen. De echt héél oude *roei-* en *haul-songs* zijn nu nog moeilijk op te sporen. Vermoedelijk waren het vaak niet meer dan primitieve, ritmische kreten, zoals er enkele vermeld staan in het midden-16de eeuwse '*Complaynt of Scotland*'.(Zie verder)

Vanaf de 15de en 16de eeuw brachten de Genuezen, Venetianen, Portugezen en Catalanen schepen voor de grote vaart in gebruik. Een tijd lang overtroefden deze karvelen alle andere, tot begin 17de eeuw de Hollanders het overnamen en ondermeer al zeer vroeg de walvisvaart vanaf Spitsbergen inzetten. Iets later voegden de Engelse Oost-Indiëvaarders zich bij hun Hollandse rivalen en zouden tot het einde van de 18de, begin 19de eeuw de zeevaart in hun ijzeren greep houden.

Is er iets bekend over de zeemansliederen van die tijd? Toch wel, maar in zeer beperkte mate. De alleroudste vermelding van matrozen die bij hun werk zongen, komen we tegen in een handschrift uit de tijd van de Engelse Koning Hendrik VI (1421-1471). In deze ballade, waarvan de volledige tekst kan gevonden worden in *'The Early Naval Ballads of England'* in de bibliotheek van *Trinity College* (Cambridge), wordt een beschrijving gegeven van ondermeer de kapitein en zijn bemanning, de verblijven aan boord, de zeeziekte... Er wordt ook voor de eerste keer melding gemaakt van een woeste kreet of *'hitch'* die zeelieden sinds de oudheid gebruikten als ze een lijn moesten doorhalen. *Felix Fabri*, een dominicaan uit Ulm, Duitsland, maakt in een geschrift uit 1493 voor het eerst gewag van het zingen bij het doorhalen van lopend tuig (het latere *'shantying'*) en noemt ook reeds een voorzanger. Maar de oudste bron waarin we daadwerkelijk een aantal op zee gezongen liederen, weliswaar zonder de melodie, tegenkomen, is het reeds aangehaalde *'Complaynt of Scotland'* van *Barbour* (1549). Hierin staan twee *gangspil-* of *ankerliedjes*, drie *hauling-songs* die men zong bij het hijsen van de onderra (in die tijd werd deze nog met een heuse *'val'* gehesen) en tenslotte één *shanty* voor het doorhalen van de voortros of *'bowline'*. Dit op het eerste gezicht wartalig fragment luidt als volgt:

Haill àll and ane
Haill àll and ane
Hàill him up til us
Hàill him up til us
Hou Hou
Pulpela Pulpela
Boulena Boulena
Darta darta
Hard out strif...

Maar ook deze primitieve liederen schenen in de 17de en 18de eeuw zo goed als uitgestorven te zijn, zowel op de Engelse als op de andere Europese schepen. Vooral de Duitse en Hollandse zeemansliederen uit die periode hebben de loop der tijden niet overleefd. De Zweedse, Franse en Engelse liederen hebben het er iets beter afgebracht. Een beperkt aantal ervan is min of meer bewaard gebleven. Mogelijk speelde het ronselen (*'pressganging'*) van koopvaardijmensen voor de *'Kings Navee'* een rol in dit verschijnsel. Door dit gedwongen dienstnemen bij de marine dienden de koopvaardijschepen door buitenlanders te worden bemand. Maar die kenden het *shantying* dikwijls niet. Toch lijkt het waarschijnlijk dat de voornaamste reden van het verdwijnen van de werkliederen gewoon het gebrek aan behoefte eraan was door de kleine en trage schepen met grote bemanningen, die het werk ook zonder extra stimulans aankonden. Zo voeren de zeilschepen in de 18de eeuw bijvoorbeeld nog steeds onder hetzelfde *6-zeil-tuigage* als in de tijd van *Vasco de Gama*. De logge boten haalden, met uitzondering van de Oost-Indiëvaarders, zelden meer dan 300 ton. Het waren daarbij evenzeer oorlogs- (*'man'o'war'*) als koopvaardijschepen, zoals *Walter Debrock* dat overtuigend aangetoond heeft in zijn boek 'De Oostendse Kapers'.

Gezien het monopolie dat vooral de *Oostindische Cie* uitoefende was er geen nood aan snelheid. De concurrentie was zo goed als onbestaande. Denk in dit verband maar aan het opwindende maar zéér kortstondige avontuur van de *Oostendse Compagnie* tussen 1722 en 1732. Het ging zover dat vele reders geen snellere schepen wilden bouwen, uit vrees voor verlies aan laadruimte en teveel aan zeil. Dus zeilde men in die dagen het traject *Liverpool-Philadelphia* in 60 dagen heen, 50 terug.

Tenslotte verdient het misschien vermelding dat het — discipline vóór alles! — zowel op de Oost-Indië koopvaardijschepen als op de Engelse marineschepen zelfs verboden was bij het werk te zingen.

(Wordt vervolgd)

René Van Mol (red. André Baert)
Illustratie: de Britse brik *Royalist*
foto Mike Louagie

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

Oorlogsvoering van*uit* de klippen te Dover

HELLFIRE CORNER

WIE DOVER VANUIT zee nadert ziet eerst en vooral de klippen . Daarna eist de imposante burcht alle aandacht op. Maar weinig reizigers zijn er evenwel van op de hoogte dat *onder* de burcht een geheim oorlogscentrum was waaruit men destijds probeerde Het Kanaal te overheersen. Slechts vijf jaar geleden werd de brucht voor de toeristen opengesteld.

Napoleon

Het kasteel, waarvan de kern gebouwd werd tussen 1170 en 1180, had reeds een aantal vluchtgangen. Omstreeks 1800 verzamelde keizer Napoleon te Boulogne een vloot om Groot-Brittannië te overrompelen. De Britten verwachtten de Fransman te Dover en versterkten de stad. Daar werden vele duizenden soldaten verzameld om een invasie af te slaan. Het inkwartieren van de soldaten stelde problemen. Een aantal officieren kwam op het idee kazematten uit te hakken in de zachte kalkrots onder de burcht. Ook munitie en legermateriaal werd er in opgeslagen. Op het moment dat de keizer in 1815 definitief werd verslagen was alles klaar

Anti-smokkelbasis

Dat jaar werd het garnizoen te Dover dus weer tot *normale* proporties teruggebracht en waren de tunnels overbodig geworden. In 1818 richtte de anti-smokkelbrigade van Kent ze in als hoofdkwartier. Een gang werd gekapt tot tegen het water om daaruit het strand en de natuurlijke holen in de klippen uit te kammen, op zoek naar smokkelwaar, smokkelaars en hun boten. Met succes, want het vernietigen van de *bende van Aldington* in 1826 betekende meteen het einde van de georganiseerde smokkellijnen.

De Grote Oorlog

WOI wordt door de Britten nog steeds De Grote Oorlog genoemd. De kazematten werden weer gebruikt om oorlogsmateriaal in op te stapelen. Een communicatiecentrum werd ingericht en de staf van *Dover Patrol* kreeg er onderdak. Dover was meteen ook de veiligste haven tussen Portsmouth en de Wash. Men had er 400 boten samengebracht om Het Kanaal vrij te houden en de strijd tegen de Duitse keizerlijke vloot aan te binden. Alle opdrachten kwamen vanuit het binnenste van de klippen.

WO II

Toen in augustus 1939 voor de Britten de oorlog uitbrak werd *Bertram Ramsey* aangesteld als *Vice-Admiral-Dover*. Zijn taak was de scheepvaart in Het Kanaal open te houden voor het geallieerde verkeer en erop toe te zien dat de troepentransporten zo veilig mogelijk verliepen. *Ramsey* kende de tunnels en maakte er zijn hoofdkwartier van. De vice-admiraal liet de modernste communicatieapparatuur aanrukken, liet de tunnels verder uitgraven, moderniseerde de kwartieren, liet liften en luchtkokers uitgraven en bouwde een ondergrondse duikbootbasis tegen de klippen... *Ramsey* had vanop een terras een weids uitzicht over zijn gedeelte van Het Kanaal. De tunnels boden een goede bescherming tegen het Duitse kanonvuur dat deze keer tot aan de overkant reikte. De basis kreeg algauw de naam *Hellfire Corner*. In mei 1940 stond *Ramsey* voor zijn grootste uitdaging. Hij moest 400 000 Britse en Franse soldaten die zich terugtrokken naar het strand van Duinkerken, overbrengen naar Engeland.

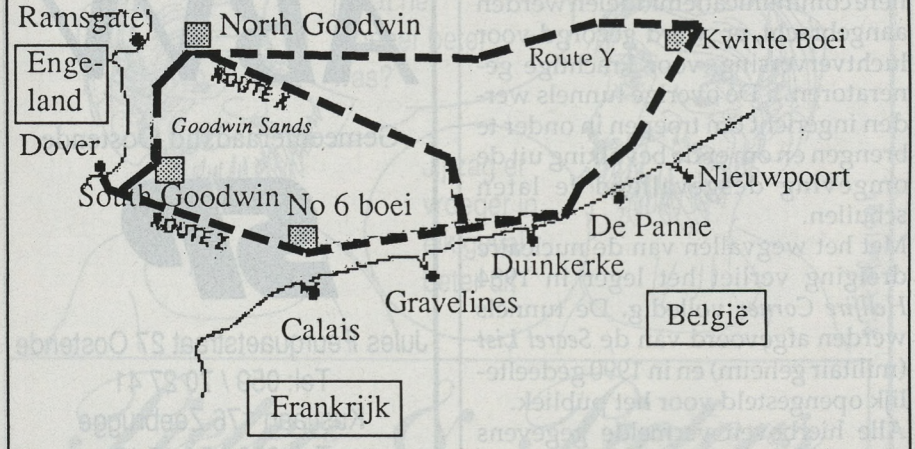
Operatie Dynamo

Toen Calais en Boulogne vertrappeld werden onder de niet tegen te houden Duitse laarzen, verzamelde de admiraal vanuit zijn tunnels te Dover een vloot vluchtschepen in de zuidoostelijke Britse havens. Alle beschikbare oorlogsschepen werden naar het zuiden afgeleid. *Ramsey* verzamelde ook twintig passagiersvaartuigen te Southampton en vijftien te Dover, alle bereikbare koopvaardijvaartuigen werden opgeëist alsook alle onder zijn handen vallende Britse, Nederlandse, Franse, Belgische, Deense en zelfs Noorse trawlers. Veertig Nederlandse vlotten met eigen voortstuwing (door de Britten *'skoots'* genoemd) werden hieraan toegevoegd. Vanuit Londen en de grote badsteden vertrokken sleepboten met achter zich 15 tot 20 pleziervaartuigen. Dit alles om de omsingelde troepen te ontzetten. Naarmate de situatie te Duinkerke veranderde werden de evacuatieplannen (van uur tot uur) aangepast.

Op 26 mei 1940 om 19.00 u gaf *Ramsey* het bevel de troepen uit Duinkerke weg te halen. De Duitsers bestookten de schepen voortdurend, zodat ze zich verspreidden over 3 routes (zie kaartje hiernaast), nl. **route Z** via **Calais** (39 zeemijlen) **route X** via de **Goodwin Sands** (55 zeemijlen) en **route Y** via de **Kwinte Boei** (87 zeemijlen).

In Het Kanaal en voor de kust deden zich schrijnende situaties voor, bijna alle door Ramsey en zijn staf, te zien vanop het tunnelterras in de klipwant te Dover. Kleinere vaartuigen namen

De drie evacuatie-routes tussen Duinkerke en Dover



Bovenaan route Y: 87 zeemijlen, midden route X: 55 zeemijlen, onderaan route Z: 39 zeemijlen.

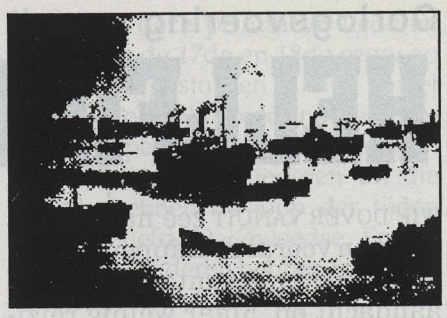
troepen aan boord vanop het strand. De grotere schepen vanop een staketsel in de haven van Duinkerke zelf. Vanop het strand duurde het 1 uur om 100 man aan boord te nemen. Vanop het staketsel sprongen in 35 minuten 500 man op de dekken, dit alles onder het voortdurend geschut van soms wel 400 vliegtuigen.
Om 22u30 werd de ferry *'Queen of the Channel'* geraakt en zonk met 950 man aan boord. De destroyer *'Jaguar'* werd zwaar beschadigd. De HMS *'Grenade'* werd geraakt en ontplofte. Na een voltreffer zonk de *'Waverly'* met 450 man aan boord. Ook de ferries *'Lorina'* en *'Normannia'* zonken. De Franse *'Bourrasque'* vloog met 800 man de lucht in. Aan de Kwinte Boei werd de HMS *'Wakeful'* getorpedeerd. In amper 15 seconden lagen 600 man in het water. De HMS *' Grafton'* stopte om overlevenden op te pikken. Ook deze kreeg een torpedo te incasseren en zonk met 800 man aan boord. *Ramsey* verbood toen de volgeladen schepen om overlevenden uit het water te vissen. Gezonken wrakken zorgden voor nog meer moeilijkheden. De mijnenjager *'Brighton Bell'* zonk na aanvaring met een gezonken schip. De 800 soldaten werden overgenomen door de *'Medway Queen'*. Op 29 mei waren reeds zoveel destroyers gezonken dat *Ramsey* de 8 recenste en grootste aan de operatie onttrok. Uit noodzaak stelde hij er op 30 mei 1940 evenwel zes terug ter beschikking. Op 1 juni zonken de oorlogschepen *'Havant'*, *'Keith'*, en *'Skipjack'*. In totaal zonken die dag 31 vaartuigen en werden er 11 door hevige schade buiten bedrijf gesteld. *Ramsey* besloot toen enkel nog 's nachts te evacueren. Overdag schuilden de troepen in huizen, kelders en tussen de duinen. De moedigsten onder hen maakten vanop het strand met voertuigen staketsels in zee om gemakkelijker naar de vluchtschepen te waden.
Op 2 juni stuurde Ramsey de ferries *'Worthing'*, *'Paris'* en *'Dinard'* overdag naar Duinkerke als, met rode kruisen overschilderde, hospitaalschepen om de gewonden op te halen. Een overmacht aan Duits granaatvuur stuurde de schepen leeg terug. Op 4 juni stonden de Duitsers op het Duinkerkse strand en werd de evacuatie afgeblazen.

Resultaat

Operatie Dynamo, geleid vanuit de tunnels te Dover, had in het totaal 338.000 man (waaronder 139.000 Fransen) overgebracht naar Dover, Ramsgate (82.000), Margate, Newhaven en andere havens. De juichkreet die in *Hellfire Corner* weerklonk werd door *Winston Churchill* (die het oorlogscentrum regelmatig bezocht) getemperd door de verklaring dat oorlogen niet door evacuaties worden gewonnen. De Britse marine was al zijn zwaar materiaal kwijt, alsook 6 destroyers en vele mijnenjagers. Naast de tientallen Britse, Franse, Belgische en Nederlandse trawlers die verloren gingen, zonken ook 8 passagiersschepen, een hospitaalschip en veel pleziervaartuigen. Driehonderdzevenentachtig treinen brachten de troepen vanuit de verschillende kusthavens over naar het binnenland.
Na juni 1940 werden de tunnels verder uitgebouwd als oorlogscentrum en als schuilkelders voor de plaatselijke bevolking (alle kinderen werden overgebracht naar het binnenland). Stad en haven lagen immers 4 jaar onder vijandelijk vuur.

Nucleair Centrum

Na WO II werden de tunnels maar weinig gebruikt. In 1958 trok de zeemacht er zelfs uit, maar in 1962 begon het er terug te gonzen van bedrijvigheid. De *Koude Oorlog* tussen de USA en de USSR ging naar een hoogtepunt. Tijdens de *Cubaanse Crisis* stonden we heel dicht bij een kernoorlog. *Hellfire Corner* werd zodanig ingericht dat het een atoomaanval zou kunnen weerstaan. Men hield er rekening mee dat Londen snel zou worden vernietigd. De regering zou vanuit de tunnels verder regeren. De laagste tunnels werden ingericht als het *Combined Headquarters*. Modernere communicatiemiddelen werden aangebracht, er werd gezorgd voor luchtverversing, voor krachtige generatoren... De overige tunnels werden ingericht om troepen in onder te brengen en om er de bevolking uit de omgeving desgevallend te laten schuilen.
Met het wegvallen van de nucleaire dreiging verliet het leger in 1984 *Hellfire Corner* volledig. De tunnels werden afgevoerd van de *Secret List* (militair geheim) en in 1990 gedeeltelijk opengesteld voor het publiek.
Alle hierboven vermelde gegevens zijn wel verstrekt door getuigenissen, maar voor de officiële informatie



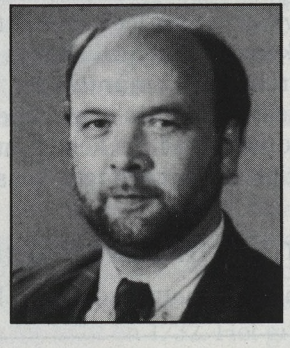
moeten we nog even wachten, want de officiële gegevens blijven geheim tot 2021.

Daniël Pots

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-Maritiem
VOOR AL UW PROBLEMEN WENDT U TOT DE

BTB

Sekretaris
Ivan VICTOR



ABVV

Gemeenteraadslid Oostende

SP

Jules Peurquaetstraat 27 Oostende
Tel: 059 / 70 27 41
Kustlaan 176 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 15
Fax: 050 / 54 42 53

De Vlaamse visserij vóór en rond de eeuwwisseling

Waarmee wij uiteraard de vorige eeuwwisseling bedoelen

HET GAAT VANDAAG niet zo goed met de Vlaamse visserij. Zowel het aantal schepen, als het aantal beschikbare bemanningsleden komt onder een leefbaar niveau te liggen. Degenen die naar oplossingen zoeken, zullen wellicht gebaat zijn met onderstaand artikel van Cornette. Immers, alleen wie uitzicht heeft op de geschiedenis is in staat oplossingen te bedenken die langer dan enkele dagen standhouden. Of zoals de ouderen het ons leerden: alleen wie zijn geschiedenis kent kan aan de toekomst werken.

Oorlog en vrede

Naties die toegang tot de zee hebben, zien traditioneel wel het belang van een welvarende zeevisserij in, ze beschermen en bevorderen deze sector. Het *bestaan* van de kustbevolking wordt erdoor verzekerd en meteen wordt ook de bloei en de uitbreiding van de scheepvaart bewerkstelligd.
De Vlaamse kustbewoners hebben zich op de zeevisserij toegelegd lang voor het haringkaken op zee uitgevonden werd door Gillis Beukels (van Biervliet) en Jacob Kien* (van Oostende), uitvindingen waardoor de zeevisserij ook hier een verbazingwekkende ontwikkeling beleefde. Kroniekschrijvers schatten het aantal Vlaamse haringbuizen na 1400 op een duizendtal. In de economische bedrijvigheid van Vlaanderen bekleedde de zeevisserij dan ook ruim 200 jaar lang een belangrijke plaats. Helaas bewerkten de godsdienstoorlogen van de 16-de eeuw de ondergang van de havens van Nieuwpoort en Oostende. Oorlog is nooit goed, zo zullen we verder nog zien.
Onder het Oostenrijks bewind herleefde onze haringvisserij voor korte tijd. Later bezweek ze opnieuw onder de oorlogslasten en de invoerbeperkingen van Vlaamse vis door Frankrijk en Engeland.
Door de Franse inval van 1800 werden het Franse premiestelsel ten voordele van de kabeljauwvangst naast nog andere beschermingsmaatregelen ook hier van toepassing. Het kwam de Vlaamse visserij ten goede. In 1804 telde Oostende 35 sloepen van 50-60 ton voor de grote en 23 bootjes voor de kleine visvangst. Nieuwpoort telde toen 13 sloepen en 21 bootjes, Blankenberge 10 sloepen en 60 kleinere vaartuigen. In 1805 waren 60 boten uitgerust voor de kabeljouwvisserij met ruim 1.400 man aan boord.
Onder het Hollands bewind werkte *Willem van Oranje* aan de heropbouw van de zeevisserij. Het zout werd vrijgesteld van accijns en een hoge premie werd uitgeloofd voor de uitrusting van walvis- en de zeerobbenvangst. Voor de haringvisserij werden premies van 500 gulden per vaart en van 200 gulden per boot vastgelegd. Vanaf 1818 werd speciaal de kabeljauwvangst beschermd.

Vanaf de Belgische onafhankelijkheid

In de eeuw die volgt op de Belgische onafhankelijkheid van 1830 zijn er voor wat betreft de zeevisserij twee tijdvakken. Tot 1865 bleef het Hollands stelsel van kracht: de zeevisserij werd aanzienlijk gesteund door de regering. Nadien werd het liberale 'laat maar waaien' toegepast en werden de premies geleidelijk afgeschaft. Deze premies van 300 tot 1.800 frank per boot gingen voor één derde naar de reder en voor tweederden naar de bemanning. De wet van 1817 op de nationale militie stelde nog de matrozen op de grote vaart vrij van legerdienst. Vissers van Oostende en Nieuwpoort die op kabeljauw visten, genoten ook van deze gunstmaatregel die echter in 1870 werd afgeschaft. Het premiestelsel droeg ontegensprekelijk bij tot opbloei van de Vlaamse zeevisserij die een korte tijdspanne een geweldige ontwikkeling kende. De haringvisserij had rederijen in Oostende, Brugge, Nieuwpoort en Antwerpen. In Adinkerke, en Heist nam de kustvisserij snel toe. Alleen Blankenberge hinkte wat achterop.

Langzaam maar zeker verval

De zestiger jaren van vorige eeuw waren hoogtepunten voor de liberale ideologie van onbeperkte vrijheid in de economische bedrijvigheid. De ☞

bescherming van de kustvisserij was een doorn in het oog van de vrijhandel. Allerlei gunstmaatregelen werden consequent afgeschaft en al vlug kreeg de kustvisserij daarvan de weerslag. Na een krachtdadig verzet uit visserijmiddens volgde nog een onderzoek dat uiteindelijk op niets uitliep. De zeevisserij was volledig aan zichzelf overgelaten. Terwijl handel en nijverheid opbloeiden ging het met de visserij de dieperik in.
Toen maakten de eerste stoomschepen hun intrede in de visserij. Een statistiek over de jaren 1840 tot 1905 toont aan dat in de loop van die 65 jaar het aantal vissers aan de Belgische kust met slechts duizend koppen toenam terwijl dezelfde groei in Nederland gebeurde in één jaar tijd: van 20.154 Nederlandse vissers in 1901 ging het tot 21.225 in 1902! Omdat onze vissersvloot haast uitsluitend uit kleinere boten bestond bracht de innovatie van de stoomkracht geen gunstige kentering:
De samenstelling van de vloot op 31 dec 1904 maakt dat duidelijk.

Oostende: 118 zeilsloepen, 32 kleine schepen, 22 stoomboten
Blankenberge: 55 zeilsloepen
Heist: 66 zeilsloepen
Oostduinkerke (De Panne): 81 zeilsloepen
Koksijde: 15 zeilsloepen
Nieuwpoort: 20 zeilsloepen
Totaal: 414 zeilsloepen, 32 kleine schepen en 22 stoomboten

Ook de opbrengst vanaf 1870 is kenschetsend voor de evolutie van de zeevisserij:

Kabeljauwvissers:

Jaar	vaartuigen	aanvoer
1880:	160	2.074 ton
1883:	142	1.443 ton
1885:	54	256 ton
1890:	49	409 ton
1895:	46	324 ton
1900:	**21**	**57 ton**
1904:	2	7 ton

Haringvissers:

Jaar	vaartuigen	aanvoer
1873:	21	30 ton
1880:	42	42 ton
1885:	34	55 ton
1890:	36	14 ton
1895:	76	46 ton
1900:	**85**	**86 ton**
1904:	86	280 ton

Verse visserij:

Jaar	vaartuigen	aanvoer miljoen frank
1873:	248	1,8
1880:	307	2,8
1885:	341	3,6
1890:	398	3,3
1895:	393	2,9
1900:	**391**	**5,5**
1904:	437	6

De sterke stijging in opbrengst vanaf 1896 is vooral te danken aan de opkomst van de stoomtreilers en valt dus uitsluitend te noteren in Oostende. Het aandeel in de andere havens was vrij gering. Totale waarde van de aanvoer in 1903 (in frank)

- Oostende:	4.320.267
- Adinkerke (De Panne):	920.880
- Oostduinkerke:	310.797
- Heist:	280.500
- Blankenberge:	237.475
- Koksijde:	184.176
- Nieuwpoort:	92.088

Zowel voor de zeevisserij als voor de zeevaart staat België op dat moment in de rij der Europese landen helemaal achteraan. Sedert 1865 werd er van staatswege geen enkele inspanning gedaan ten gunste van deze specifiek Vlaamse nijverheid. Zelfs de bevolking bleef tenslotte onverschillig toekijken hoe de visserij teloorging

Totaal verwaarloosd

De kolen-, ijzer- en glasnijverheid waren destijds dè industrietakken bij uitstek van het jonge België. Alle aandacht van de verantwoordelijken ging dan ook die richting uit. Voor wat de noden van de visserij betreft werd de andere richting uitgekeken. De visrijke Noordzeegronden werden aan de buurlanden overgelaten. Tevergeefs zoekt men in de periode na 1887 naar één enkele wet ten gunste van de zeevisserij. Ongestraft kan het rechtmatig loon van de visser in die tijd worden achtergehouden. Vissers die slachtoffer van een werkongeval worden, zien zichzelf en hun gezin in armoede gedompeld. Oud geworden heeft de visser zelfs geen recht op het armoedig pensioentje van 65 frank dat aan andere arbeiders wordt toegekend.
Voor wat Adinkerke- De Panne betreft, waar dagelijks meer dan 80 sloepen op 't strand gemeerd liggen, blijft het bij beloften van regeringswege om een kleine haven te bouwen. Niet alleen stoffelijke schade is daarvan het gevolg, maar ingevolge de zware arbeid om de sloepen telkens weer vlot te krijgen lijdt de helft van de Pannese vissers aan breuken, met alle gevolgen van dien.

Herhaalt de geschiedenis zich?

Niet te verwonderen dat de bevolking het vissersbedrijf stilaan de rug toekeert. De visvangst wordt langzamerhand verlaten om een minder gevaarlijk en beter betaald beroep te kiezen. De zeevisserij was (en is) veel gevaarlijker dan bijvoorbeeld het werk in de koolmijnen. Het risicocijfer op een dodelijk ongeluk bedroeg in de periode 1890-1900 voor de koolmijnen 14 per 10.000 terwijl dit in de zeevisserij tot 23 opliep.
Dat de zeevisserij in de vissersliederen van toen als een armoedige stiel werd bezongen en dat de rijken en de bewindslieden het daarin steeds moesten ontgelden valt dus helemaal niet te verwonderen....
En dat de achteruitgang van de zee-

visserij niet toe te schrijven was aan algemene oorzaken, bijvoorbeeld aan het verslechteren van de visstand, blijkt overduidelijk wanneer we de ontwikkeling van de visserij in de buurlanden bekijken.

Licht en schaduw

Stoomboten hadden uiteraard tal van voordelen: er kon gevist worden bij windstilte, vissers konden nu verre visgronden bereiken en dag en uur van vaart en thuiskomst bepalen, het werk werd minder gevaarlijk, de verplaatsing naar de visgronden verliep vlugger. Tenslotte werd er meer vis gevangen en kregen de vissers aan boord van stoomvaartuigen meer uitbetaald. Dank zij de toepassing van de stoomkracht heeft de visserij aan het begin van de 20ste eeuw weer de mogelijkheid om zich ontwikkelen tot een bloeiende sector en aldus een uitkomst bezorgen aan de armste en overbevolkte streek van Vlaanderen, de kuststreek. Schaduwzijde was dat, zoals dat in de kapitalistische produktiewijze gewoon is, de zwakkere broertjes uit het systeem geduwd werden. Zeilschepen kwamen in een ongelijke strijd terecht en verdwenen uit het havengezicht. Machtige ondernemingen verdrongen de kleine reders. De visser kon het als zelfstandige niet meer redden en werd een loontrekkende.

Wereldoorlog als spelbreker

Wat de zeevisserij voor een volk kan betekenen kon vastgesteld worden in alle omliggende landen. Ook bij ons overigens. Slechts toen alle aandacht van de regering op de industrie van het zuiden werd gericht kwam de Vlaamse vissersbevolking in het sukkelstraatje terecht. Daar kwam geen kentering in zolang de overheid het nationaal belang van de zeevisserij niet weer inzag: de zeevisser als producent van een goedkoop en gezond voedsel en als centrale figuur voor tal van nevenbedrijvigheden. Onder druk zou de regering in de eerste jaren van 1900 schoorvoetend meer belang gaan hechten aan de zeevisserij. Ondermeer zou er een uiteindelijk een aanleghaven komen in Adinkerke. Maar toen trok de eerste wereldoorlog een dikke streep door de plannen. Zo kwam de visserij in die contreien uiteindelijk zelfs aan haar einde.

R. Cornette

* 'Het was omstreeks die tijd — nog net vóór 1400 — dat Gilles Beukels van Hughevliet (bij Ijzendijke) en Jacob Kien van Oostende hier als eersten, naar het voorbeeld van de Scandinaven, het haringkaken gingentoepassen, en dat op zee zelf. Dit betekende dat de haring gegromd ("gegut", van de ingewanden ontdaan), gezouten en in tonnen gestopt aan boord. Die haring werd kaakharing genoemd. Nadat Oostende in 1402 de toelating van de overheid gekregen had om te kaken, waren er op onze kust vier staplplaatsen of officiële verdeelcentra: Damme, Nieuwpoort, Sluis en Oostende.' (De Oostendse visserij, Roland Desnerck, pag. 10)

Bronnen
- geschiedenis onzer zeevisserij-nijverheid (Pescator)
- Enquête sur la pêche maritime en Belgique
- Mededelingen over Visserij (CH; De Zuttere 1908 C. De Beer)
- Vlaanderen economische ontwikkeling (Lod. De Raet)

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 Laatste Vuurtorenwachter

ISSERS DIE MET het denken van Hegel vertrouwd zijn zullen onmiddellijk begrijpen waarover ik het heb. Zij weten immers ten eerste, dat alles in beweging is en ten tweede dat kwantitatieve veranderingen opeens omslaan in kwalitatieve. Die vissers zullen zich ongetwijfeld het vlotgeschreven jeugdwerkje *Phenomenologie des Geistes* herinneren waarin dat alles in 't lang en vooral in 't breed uitgelegd wordt. Ik heb het over het boek dat begint met de bekende woorden die me hier nu even ontsnappen.
Gij schart in uw schaarse haren? Geen nood, lees rustig verder, want ook vissers die in hun prille jeugd al eens ziek waren en bijgevolg de les over het dialectische denken in het zesde leerjaar van het lager onderwijs gemist hebben zullen weten waarover het gaat, want zeelui weten uit ondervinding dat alles (en vooral het water) in beweging is en zij weten ook dat de netten traag gevuld worden tot ze opeens barstensvol zijn. Ook weten zij uit ervaring dat een kruik zolang te water gaat tot zij zinkt.
Voilà, daarover had Hegel het. (Nog een geluk dat u die dag niet naar school geweest bent.)

Dat alles zou me bijna doen vergeten waarover ik het wilde hebben. In dat zesde leerjaar vormden Ivan 'Gaze' Steen, Freddy Versluys en ikzelve een hecht driespan. Wij waren Vrienden voor het Leven en zwoeren toen in 'Fort Frisco' (ik zal over deze plaats maar niet uitweiden want dat zou ons echt wel te ver leiden) dat wij elkaar nooit ofte nimmer in de steek zouden laten, vervolgens specificeerden wij dat wij onze legerdienst (vroeger bestond dus een legerdienst, maar ook dat zal ik hier niet uitleggen) gezamenlijk rond zouden maken en dat — maar dat sprak haast vanzelf — geen enkel wijf erin zou slagen ons ooit van elkaar te scheiden.
Toen passeerde daar toevallig een meisje... en wij zagen elkaar nooit ofte nimmer terug.
Elk ging zijn eigen weg, dat wil zeggen, elk volgde de weg die de ouderen uitgestippeld hadden. Freddy nam de bouwonderneming van zijn vader over, Ivan Steen nam het, laat ons zeggen, gasbedrijf van zijn vader over en ik nam de laatste bemande vuurtoren over. Het leven van mijn vrienden werd hoofdzakelijk gevuld met over en weer rijden, het mijne door te blijven zitten. Goed. We installeren ons weer in de teletijdcapsule en schieten ons naar 1994. We zijn nu bijna veertig jaar later.

Op een regenachtige dag zit ik in het oude-taarten-etablissement Hotel du Parc rustig de kranten te lezen. Nu en dan waait een oude taart de gelagkamer binnen. De entree van oude taarten is daar trouwens de enige vorm van animatie. Opeens gaat de deur weer open... en daar staat zowaar en opeens Freddy Versluys! Schuifelend zoekt hij zich een weg tussen zijn leeftijds en andere genoten. Nadat we van verbazing een aantal keren onze ogen uitgewreven hebben, groeten we elkaar joviaal, zoals dat past tussen makkers die elkaar veertig jaar geleden eeuwige trouw gezworen hebben... Elk aan een aparte tafel doen we vervolgens verder met onze aparte bezigheden. Tegelijk echter weten we beiden dat de dag niet ver af ligt dat ook Ivan Steen Hotel du Parc zal binnenschuifelen en dat wij gedrieën zullen opkijken wanneer de deur opengaat en er weer een oude taart de salons betreedt. Die oude taarten zullen dan de meisjes uit onze jeugd blijken te zijn.
Ach, laten we er vooral over ophouden.

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

In onze bekende rubriek 'rare plaatsen'

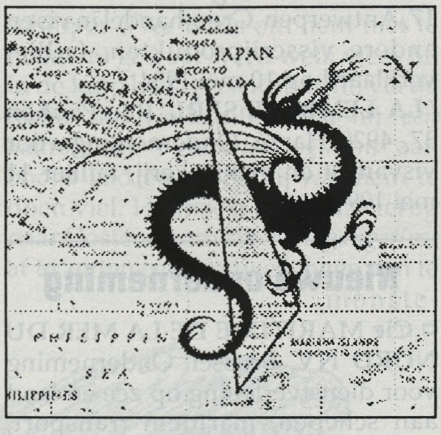
De Driehoek van de Draak

LANG GELEDEN STARTTEN we een nieuwe HVB-reeks die we *'rare plaatsen'* noemden. Regelmatig zouden we, zo zegden we toen met enige overtuiging, reportages maken over plekken op zee waarover (terecht of ten onrechte) al eens fluisterend gesproken wordt.
Dat die nieuwe rubriek uiteindelijk verre van regelmatig blijkt te zijn, komt niet doordat we over te weinig kopij terzake beschikken. Integendeel! Er is echter wèl de druk van de actualiteit die deze rubriek telkens weer naar de volgende maand wegduwt. Dit verschijnsel wordt ook wel 'plaatsgebrek' genoemd.
Erg is het niet, want die 'rare plaatsen' blijven bestaan en HVB ook. Ooit zullen ze wel allemaal eens aan bod gekomen zijn in de kolommen van dit prachtmagazine dat notabene geld noch moeite spaart om u alles te vertellen over bijvoorbeeld... de *Driehoek van de Draak*.

Over die andere driehoek, de *Bermudadriehoek*, hebben we het vroeger al gehad (HVB 9,1993 pag. 42). Dat gebied voor de zuidoostkust van de Atlantische Oceaan bij de USA heeft een bijzonder kwalijke reputatie. Bijna elk jaar wordt daar een vliegtuig uit de lucht geplukt en hetzelfde soort eer valt de scheepvaart te beurt. Meestal vindt men van die schepen en vliegtuigen achteraf niets meer terug, overlevenden blijken er al evenmin te zijn. Uiteraard geven die verdwijningen telkens aanleiding tot talloze gissingen, de ene al wilder dan de andere. Maar daarover hadden we het dus vroeger al. We kunnen niet altijd alles blijven herhalen.

Van de ene driehoek naar de andere

Wat gebeurt er indien je over een gigantische boor beschikt en daarmee vanaf de Bermudadriehoek een tunnel graaft doorheen het middelpunt van de aarde en alsmaar verder? Dan kom je terecht ergens in de Stille Oceaan, in een gebied dat de *Driehoek van de Draak* of ook wel *Duivelszee* genoemd wordt; een stuk zee dat zijn naam niet gestolen heeft omdat het nog gevaarlijker is dan



zijn noordelijke tegenhanger. *'Evenals de Bermudadriehoek heeft de "Duivelszee" in het westelijk deel van de Grote Oceaan ongeveer de vorm van een driehoek... Als we deze driehoeken uitzetten op een globe, blijken ze zeer merkwaardige overeenkomsten te bezitten. Ze liggen exact tegenover elkaar aan weerszijden van de aardbol...'**.
Hoe gevaarlijk is die zuidelijke driehoek dan wel? De Japanse scheepvaartinspectie kan er alvast niet om lachen. In 1968 telde ze 521 schepen die daar door onbekende oorzaken spoorloos verdwenen waren. In 1970 waren dat er 435 en in 1972 ook al 471. Een en ander heeft natuurlijk te maken met de grote diepten die daar voorkomen, soms tot meer dan 10.000 meter. *'Het lijdt geen twijfel dat deze "bodemloze" oceaan een onpeilbaar graf voor talloze schepen en vliegtuigen is. Wat in deze waters zinkt, vooral schepen met zware vracht, verdwijnt in de diepte en wordt nooit meer gevonden.'* (pag. 33)
Er zijn talrijke oorzaken die aan de basis kunnen liggen voor het *'verdwijnen'* van een schip. Er kunnen kapers aan het werk zijn, er kunnen explosies en branden ontstaan, de lading kan gaan schuiven, schepen kunnen op een mijn lopen, op een koraalrif of op een onder water drijvend wrak... dat is allemaal mogelijk en waarschijnlijk, maar alles bij elkaar blijft het grote aantal scheepsrampen in de *Driehoek van de Draak* tot de verbeelding spreken.

Het zal wel de schuld van onderzeese wezens zijn

Een aantal verdwijningen kunnen te maken hebben met het natuurfenomeen van de *'tsunami's'*, schokgolven die ontstaan na een onderzeese aardbeving, zeg maar *zeebeving*. De grootste golf die zodoende beschreven werd bedroeg 530 (!) meter (pag. 134). Ze bereikte die hoogte omdat ze tussen twee rotswanden opgevangen werd, maar ook in open zee is een schokgolf geen kattepis. Een officier van een Amerikaanse tanker noteerde er een van 34 meter hoog (pag. 140) en alsof dat nog niet genoeg was: er zijn in de *Driehoek van de Draak* ook *tyfoons* genoteerd met windsnelheden van 320 kilometer per uur.
Getallen die een mens aan het fantaseren zetten. Dat geldt zeker voor *Charles Berlitz*, de schrijver van het boek over de *Driehoek van de Draak*. Net zoals hij dat in zijn boek over de *Bermudadriehoek* deed, maakt hij uitgebreid melding van een soort *onderwaterbeschaving* die door middel van vliegtuig- en vaartuigkapingen het geschikte materiaal verzamelt om de mensheid tegen zichzelf te beschermen. Gesteld dat het waar is, dan bevindt zich daar een heel kernarsenaal. In het hart van de *Duivelszee* zijn immers verschillende Russische onderzeeërs en tenminste één Amerikaanse jachtbommenwerper met een kernbom aan boord verdwenen. In totaal wordt het aantal in dit gebied verdwenen kernkoppen op 126 geschat (pag. 182).
In de kloven van 10.000 meter onder zee die zich in de *Driehoek van de Draak* bevinden kunnen we natuurlijk niet gaan kijken. Mede daarom kan *Charles Berlitz* rustig zeggen: *'En wie zal zeggen welke overblijfselen... van vroegere beschavingen wij zullen vinden, zolang wij de oceaanbodem nog niet grondig hebben verkend...'* (pag. 189), en wanneer hij op dreef is kan niemand hem tegenhouden, *'Is het mogelijk dat de Drakendriehoek geheimzinnige onderzeese wachters herbergt? ... Heeft het gebruik van atoombommen in de laatste wereldoorlog soms een millennia oude defensiegordel geactiveerd, die vele duizenden jaren heeft "geslapen", na een rampzalige kernoorlog waarin beide partijen verloren, zodat ze zichzelf letterlijk terugbombardeerden naar het Stenen Tijdperk?'* (pag. 190) Slik! Alsof dat nog niet genoeg is besluit hij zijn boek als volgt: *'Is deze driehoek misschien een poort die gebruikt wordt door reizigers uit onbekende dimensies, die er eenvoudig gebruik van maken als zij op weg zijn naar bestemmingen waarvan wij de aard niet eens kennen'* (pag. 192). wij zouden zeggen: moet kunnen!

fv

(*) Charles Berlitz, De Driehoek van de Draak, uitgeverij de Kern, Baarn. pag. 8-9 (alle andere verwijzingen slaan op bladzijden in dat boek)

De HVB-kalender voor Vissers

JUNI 94

1-4 Slotdagen Veertiendaagse D-Day Memorial in Oostende

3 Voordracht in Zaal Vuurtoren, Thomas Vanloostraat, Opex Oostende. Georges Allaert i.v.m. het renovatieplan haven en structuurplan kustzone. Inrichting: Davidsfonds. Leden: 80 frank, niet-leden: 120 frank.

8-12 "Pesca '94", *international commercial fishing and seafood exhibition* in Veracruz (Mexico)

10-13 "Fisch '94" in Bremen (Duitsland)

11-12 "Marexpo", contact-, vak- en jobbeurs in Heist (Visserijschool De Golfbreker)

12 Europese Verkiezingen

18 Nederlands kampioenschap touwtrekken voor vissers in Breskens (Ned)

21-23 "*Tokyo International Seafood Show*" in Tokio (Japan)

26 Zeewijding en Ommeganck in Oostende

26 "Festival van het Vlaamse Visserslied" in Heist (feestzaal Ravelingen)

JULI 94

2 3de Klank- en lichtspel "Duynewake" in Bredene met herdenking van op zee gebleven Bredenaars (strandpost 3, 21 uur)

7-9 "Ireland's Fisheries Exhibition '94" in Killybegs (Ierland)

10 Zeewijding in Blankenberge

AUGUSTUS 94

9-13 "Nor-Fishing '94" in Trondheim (Noorw.)

13-14 Visserijdagen in Breskens (Nl.)

15 Bloemenhulde aan het Vissersmonument en Zeewijding in Heist

Failliet

¤ FOCO NV, Lange Sint-Annastraat 17, Antwerpen. Groothandel in vis en andere visserijprodukten, failliet verklaard op 10 mei 1994.

/ LA LEMBREE SPRL, Rue Pouhon 37, 4920 Harzé. Onderneming voor visvangst en viskwekerij, failliet 11 mei 1994.

Nieuwe onderneming

¤ Cie MARITIME DE LA MER DU NORD NV, Brussel. Onderneming voor dienstverlening op zee en land aan schepen, maritiem transport, verkoop van tax free-produkten. Kapitaal 5.000.000 fr. Opgericht 18 mei 1994.

Deense mosselen zijn geen Zeeuws mosselen

Een handelaar aan de Oostendse Visserskaai werd in Brugge veroordeeld tot twee maanden voorwaardelijke gevangenisstraf en een boete van 70.000 fr. omdat hij Deense voor Zeeuwse mosselen verkocht. De feiten dateren van juli vorig jaar uit een periode dat er geen Zeeuwse mosselen op de markt waren.

De handelaar werd ook beschuldigd van andere inbreuken op de handelswetgeving omdat zijn weegschaal enigzins aan het zicht onttrokken was en omdat er met een dubbele prijsaanduidingen werd gewerkt.

Te Koop: Furuno beeldbuisradar + scanner + kleurenschermdieptemeter. Voor meer inlichtingen: 059 / 32 54 75

Presentatie 'De Oostendse Kapers' verloopt prettig gestoord

Op vrijdag 13 mei verscheen het boek 'De Oostendse Kapers' van Walter Debrock. De uitgeverij had de zaal van een bankinstelling in het centrum van Oostende besteld om er het boek aan het publiek voor te stellen. Toen uitgever Flor Vandekerckhove echter de deur wilde openen, bleek dat de sleutel niet in het slot paste en dat het lokaal bijgevolg niet toegankelijk was. Verder was het verlengde week-end er verantwoordelijk voor dat niemand van het bankpersoneel te bereiken was.

Een kwartier vooraleer de receptie zou beginnen zag de uitgever zich dus zonder zaal gezet. Terwijl de reeds toegekomen genodigden verder probeerden het slot open te krijgen, toog hij op zoek naar een andere geschikte plaats en vond die (dank zij enig *lange arm*-werk) ook.

In zijn welkomstwoord gaf Vandekerckhove ruiterlijk toe dat hij het lot getart had door de receptie op vrijdag de dertiende te willenlaten doorgaan. Walter Debrock was door dat alles niet van zijn stuk gebracht. Hij vertelde het geboeid luisterende publiek over zijn bezoek aan het verre Split waar hij een studie over de Vlaamse kapers aantrof. Meteen was zijn interesse gewekt: *'Het kon toch niet zijn dat die kapers overal in de wereld onderwerp van studie waren en dat wij, Oostendenaars, er nauwelijks iets over zouden weten!'* Hij bestudeerde in de daaropvolgende jaren 24 boordjournalen van verschillende Oostendse kapers. Dit studiewerk resulteerde in een jarenlange reeks over de 'Oostendse Kapers' die oorspronkelijk in HVB verscheen. Nu bewerkte de auteur deze reeks tot een geheel, schreef er een inleiding voor en de uitgever voegde er een personenregister aan toe.

Zonder twijfel is het werk nu reeds een klassieker van de Oostendse geschiedenis te noemen.

Bij de uitgever is het werk uitgeput. Het boek is nog in de boekhandel te koop aan de prijs van 599 frank.

DELTAFLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie

Facom kwaliteitsgereedschappen

SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-AFDICHTINGEN

Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13

Privé: 050 / 41 76 19 — Fax: 050 / 54 68 02

Open brief aan De Laatste Vuurtorenwachter

Mijnheer de allerlaatste,
Ge hebt gij daar in HVB nr 5 van 6 mei '94 iets geschreven over *meisjongens* die ook zouden moeten mogen varen als scheepsjongen en dat vooral nu de paus er niets meer tegen heeft dat de meisjes nu ook de mis gaan dienen en aan de wijn zitten gelijk de jongens dat sinds mensenheugnis doen.

meisjes loos

Gelieve er nota van te nemen dat de paus met zijn besluit honderden jaren ten achter is op de mensen die de zee bevaren. In de tijd zong men wel dat al die willen *te kaap'ren varen* mannen met baarden moesten zijn maar er zijn er ook geweest die zonder baard aan boord konden geraken en er goede dienst verrichtten... vooral wanneer de kapitein er achter kwam welk vlees hij aan boord had. En omdat er op dat moment geen aparte slaapvertrekken *en douches* aan boord waren en de schipper in de meeste gevallen niet alleen goedhartig, maar vooral (zeer) warmhartig was — en wie zou het niet zijn als ge zes maanden zonder vrouw moet blijven? — nam hij die *scheepsjongen zonder baard* maar bij zich in de kabine. De *koppage* zou hem wel eens kunnen verprutsen.
Van condooms aan boord was er nog geen sprake - hoewel ze op dat moment reeds uitgevonden waren door een zekere *Dr. Condom* (°).

Kapitein Free Wolle in paniek

Want zoals we leren in het lied van het *'meisje loos'* en nog veel andere liederen die minder bekend zijn, werden ze niet gebruikt aan boord en duurde de reis in die tijd iets meer dan negen maanden en kwam de 'gewezen' scheepsjongen terug naar huis met een flinke kleinzoon in zijn pluizak als cadeau voor zijnouders.
Ik heb een dik pak met — al dan niet echt gebeurde — geschiedenissen van vrouwen die eventueel als man verkleed aanmonsterden, zelfs voor de lange omvaart. Te Oostende hebben we in de jaren vijftig een meisje gehad dat zich als jongen verkleed en met de papieren van haar broer liet aanmonsteren voor een reis naar IJsland op een schip van *Crops*. Maar toen de schipper (*Free Wolle* om hem niet te noemen) gewaar werd welk vlees hij in de kuip had, verwittigde hij via de radio zijn walkapitein dat hij *'een matroos van 't gespleten regiment'* aan boord had en vroeg hij wat hem te doen viel. Hij moest dan maar terug naar Oostende om zijn *blindganger(es)* af te zetten een nieuwe jongen aan te monsteren.

Het is in dezelfde periode dat een Engelse visser uit Aberdeen zijn *'verloofde'* aan boord smokkelde voor een reis van drie weken naar IJsland omdat hij (volgens zijn eerste versie) het niet zolang kon uithouden zonder haar, of was het uit schrik voor het tegenovergestelde?
Naderhand kwam het uit dat de lieftallige dame in het geheel niet verloofd was en enkel mee was om heel de bemanning een aangename reis te verzekeren, wat extra centen te verdienen waarvan haar *'verloofde'* een aandeel in de zuivere winst kreeg. Het moet een beest van een schipper geweest zijn die niet kon verdragen dat zijn mannen een goede reis maakten,hij was niet te spreken over het overtollige — zij het toch lieflijke — gezelschap aan boord van zijn schip en keerde het schip in de richting van het herbergzame Aberdeen.

Over sommige zaken weet Jef Klausing werkelijk àlles

Nog een wetenswaardigheid over vrouwen aan boord in de tijd van de lange reizen naar Oost-Indië. De ingewanden van die dames werkten even normaal als die van de andere bemanningsleden. Er waren wel geen dames-W.C.'s aan boord, evenmin als voor de mannen overigens. *'Zittende boodschappen of grote commissies'* moest men dan maar over de reling doen. Zowel voor de dames als voor de heren was dat geen bezwaar (Uit opgravingen van de abdij te Koksijde kan men trouwens de gemeenschappelijke *zitsels* voor de paters zien.
Zo'n twintig paters tegelijk op *'t vertrek* moet toen gezellig geweest zijn en ik ben er van overtuigd dat er heel wat psalmen gemeenschappelijk gezongen en/of geblazen werden in het paterskoor van Idesbaldes: een C.D. met gregoriaanse muziek van de Spaanse Paters was niet nodig.)
'Staande commissies' waren wel een gevaar voor de dames om door de mand te vallen. De slimsten hadden er dan ook vlug iets op gevonden: ze gebruikten een grote *karakool* waarvan het topje afgeknipt was en zo konden zij met dezelfde *gesten* hetzelfde over boord doen op dezelfde manier als de mannen... zonder herkend te worden.

Pardon?!

Vrouwen zijn, dat is bekend, slimmer dan mannen. In de tijd van de oude en de nieuwe vismijnen waren er daar dames die onder hun lange rokken tot bijna op de grond een *snelzeiker* droegen en wanneer de nood het hoogst was zich opstelden boven de straatriool en lieten lopen wat kon lopen.
In Madagaskar heb ik overigens een andere manier om zich aan boord te ontlasten geleerd . Aan boord van ons onderzoeksschip had men nagelaten een *huizeke met een hartje in de deur* te bouwen. De bemanning deed het dan maar over boord, gelijk de ☞

padvinders en de krijgsgevangenen het op de stok doen. Voor ons *'bleekhuiden'* was er een hele installatie.
Aan het topje van de ra hing er een autoband. Wie moest, stroopte zijn broek af, ging op de band zitten en de bemanning van dienst zwaaide de man met veel handigheid tot over het water. Wie klaar was stak zijn hand in de lucht en op dat teken werd die als spoeling nog een paar keren met het bloot achterwerk tot in de golven gedropt. Een religieus ceremonieel want de Koran schrijft voor — in de tijd dat Mohammed dit boek schreef was papier nog niet uitgevonden en perkament was niet alleen te hard, maar ook te kostbaar — dat men na de ontlasting de gebruikte onderdelen moest wassen met water. Wat dan ook gebeurde. Maar, zal de weetgierige lezer vragen, wat gebeurt er als er geen water is, zoals in de woestijn, bijvoorbeeld. Dan, zegt Mohammed, mag men zand gebruiken. Dat moet wel wat *geschreveld* hebben. Maar voor ons was er gelukkig water genoeg in de zee en voor de mensen in de woestijn: die moesten maar *afzien* voor hun geloof, gelijk de martelaars.

Jef Klausing

(°) Dr Condom de grote en beroemde uitvinder van de condooms was een Fransman die telkens moest komen helpen wanneer er een nieuwe telg geboren werd van de koning waarvan hij de lijfarts was en die nogal (*straf*) veel van de schone meisjes hield. Te veel volgens onze Dr. Condom die haast dag en nacht in de koninklijke verloskamers zat te wachten op de volgende vrucht van de arbeid van zijn vorst. Zo zat hij eens met een groot glas trappist (12° vader abt) voor zich aan een *boerenworst* te peuzelen. Ge weet wel zo een gedroogde *sossiesse* met een *zwijnedarm* er rond. Ge moet het vel van de *sossiesse* stropen voordat ge hem binnenspeelt want dat vel verteert nogal slecht.
Toen Dr. Condom op een goeie avond met dat werk bezig was kreeg hij een ingeving nadat hij het vel van de *sossiesse* gestroopt had: dat is de maat van de koning, moest ik nu het ene einde toebinden en uitleggen aan zijne Majesteit hoe dat ding werkt, dan zou ik toch wel een paar nachten per maand meer in mijn eigen bed kunnen slapen.
Zo gezegd zo gedaan en aldus werd in het koninklijk bed de eerste Franse brief (*'French letter'*) gepost zonder de *fakteur* er bij nodig was. Een uitvinding die op korte tijd de wereld zou veroveren en de naam van de slimme dokter overal bekend zou maken.
U zult vragen waarom de Fransen dan zeggen dat dit toestel een Engelse overjas (*capote anglaise*) is. Dat is gemakkelijk uit te leggen.
De uitvinding had zoveel succes dat er na verloop van tijd in Frankrijk geen *zwienederms* genoeg waren en men moest er beginnen invoeren uit de lageloonlanden. Dichtst bij was Engeland, dat toen nog geen kolonies bezat (van: *bezetten*) en waar er meer schapen rondliepen dan Engelsen. Men vond dat de darmen van de Engelse schapen zoveel fijner en bijgevolg veel gevoeliger waren dan de darmen van de Franse zwijnen. Omdat die darmen uit Engeland kwamen en half afgewerkt verzonden werden, kregen ze de naam van Engelse overjassen... maar dan in het Frans.

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)**
- **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
- **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

Maritiem erfgoed

De steenschuit van Boom is eigenlijk een schoener

SINDS DE SLOPINGSPREMIE grote kuis in de Vlaamse visserij gehouden heeft, is er ook veel aandacht gekomen voor het conserveren van een aantal typische Vlaamse vissersvaartuigen. Ook in HVB werden daarover brieven en berichten gepubliceerd. Sommigen zijn de mening toegedaan dat er in Vlaanderen maar weinig gedaan wordt om het maritieme erfgoed te beschermen. Anderen — en natuurlijk in de eerste plaats zij die er daadwerkelijk mee bezig zijn — wijzen er dan weer op dat er wel degelijk initiatieven bestaan waarbij met veel moeite aan de weg (en aan de schepen) getimmerd wordt. Er werd gewezen op de (al dan niet in uitvoering zijnde) plannen te Heist, Zeebrugge, Blankenberge, Oostduinkerke en Antwerpen om oude scheepstypes (al dan niet uit de visserij) te behouden of zelfs opnieuw te maken. 'Met andere woorden', zo stelden al die berichten zo'n beetje, 'het is niet omdat er terzake te *Oostende* niets gebeurt dat er *nergens* iets gebeurt'. Zodoende werd het tijd dat we eens in het binnenlandse Boom gingen kijken.

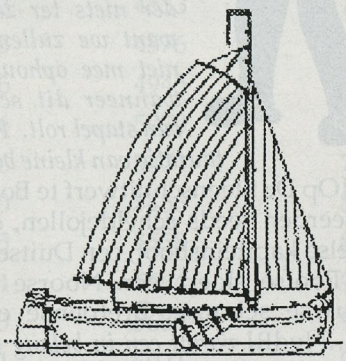
Daar werd aan aan de oever van de Rupel, begin van de negentiger jaren, de kiel gelegd voor een tweemastgaffelschoener (zie ook kader). Een scheepstype waaraan ze in de, door grote werkloosheid getroffen, Rupelstreek goede herinneringen hebben. Schepen van dat type vervoerden bijvoorbeeld, na de grote brand van Londen in 1666, Rupelbakstenen over zee voor de heropbouw van de Britse hoofdstad. Die bakstenen kwamen van de abdij van Hemiksem aan de Schelde (die thans door het Vlaamse Gewest gerestaureerd wordt) waar de monniken de eerste steenbakkers in de streek waren.

Jachtenbouwer en mede-initiatiefnemer Eduard Vennekens: *'Ons eerste doel bestond erin een echte steenschuit te bouwen, vandaar dat we ook een BVBA De Steenschuit oprichtten. Steenschuiten waren boten die in de jaren 1900 stenen van de Rupelstreek naar Brussel vervoerden. Die waren gewoonlijk uit eik gemaakt en vertoonden nogal wat rondingen, niet gemakkelijk om te construeren. De bouwmethode bestond erin de planken te buigen door onderaan vuur te maken en ze van boven te besproeien met water. Deze methode is echter volkomen in onbruik geraakt. Vandaar ook dat we bij de keuze van een schip overstapten naar een schoener, die met moderne middelen van verlijming wordt vervaardigd.'*

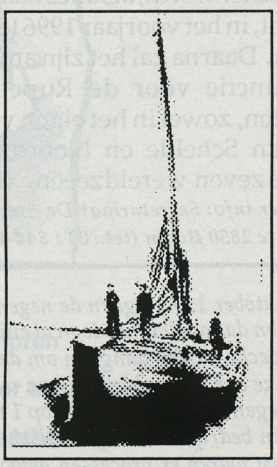
De wijziging van de keuze heeft ook alles te maken met het doel van de BVBA De Steenschuit, die als volwaardige partner niemand minder dan de VDAB (Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling) heeft. Deze dienst houdt zich onder andere bezig met de beroepsopleiding van werklozen. VDAB-man Lothar Verbiest ziet het als volgt: *'In januari '93 kwam het samenwerkingsverband formeel tot stand en werden wij een volwaardige partner inhet project, waaraan ook privébedrijven meewerken. We leveren 40 cursisten op jaarbasis, waarvan er nadien zowat driekwart doorverhuizen naar gespecialiseerde opleiding of tewerkstelling. Wat ons bijzonder bevalt is de polyvalente opleiding die het project biedt. Bijna alle handvaardigheden komen er aan bod, zodat de deelnemers hun kansen voor de arbeidsmarkt wel degelijk zien groeien.'*

Andere steunpilaar voor het project is Eddy Steur, mede-oprichter van de *Aktiegroep Leefmilieu Rupelstreek.* In 1976 kreeg hij officieel een functie als opbouwwerker in de Rupelstreek en werkte van dan af aan projecten die het lokale leefmilieu verbonden met industriële archeologie. Een van de resultaten was het *Ecologisch Museum voor Archivering van Bouwbaksteen,* in een 19de-eeuwse site bij Boom. Steur: *'We hadden daar alle elementen van het industrieel patrimonium bij mekaar: steenovens, een patriciërswoning, een kleine werf voor scheepsherstelling en een kil (inham) aan de Rupeloever. Alleen het schip ontbrak: een steenschuit. Zo groeide de idee: we maken er zelf een. Zodoende kon ik ook ontsnappen aan het dilemma, waarbij zou moeten gekozen worden tussen tussen conservering en tewerkstelling. Met het bouwen van een steenschuit konden die twee hand in hand*

Steenschuit



Het steenschuit-project legde een lange weg af, vooraleer tot zijn huidige ontwikkeling te komen. Zoals de naam van de BVBA laat vermoeden, lag het wel degelijk in de bedoeling een steenschuit te bouwen: een platgebodemd, rondhouten schip met zijzwaarden, type tjalk, dat kan droogvallen en destijds geschikt was om aan de ondiepe oevers vand e Rupel baksteen te laden voor vervoer naar Antwerpen, Brussel en het 'Walenland'.



☞

gaan. Dat er uiteindelijk voor een schoener gekozen werd, doet hier verder niets ter zake, want we zullen er niet mee ophouden wanneer dit schip van stapel rolt. Restauratie van kleine bootjes [Op De Steenschuitwerf te Boom passeerden reeds scheldejollen, een Engelse kapiteinsboot, een Duitse en een Poolse sloep, een Noorse jol, Zeeuwse schouw, Bretoense corsair...NvdR] *vormt een in belang toenemende nevenactiviteit, na dit schip komt er een ander en de schoener zelf heeft wat ons betreft een mooie loopbaan als varend ambassadeur voor zich liggen.'*

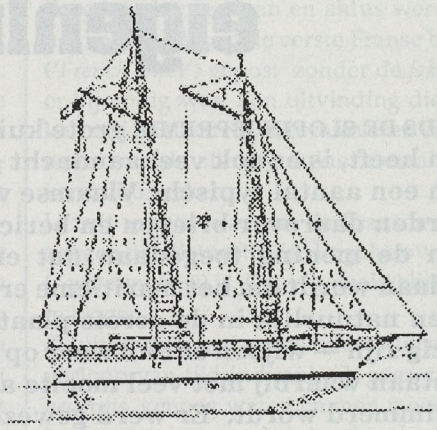
Bezoekers aan het monsterproject *'Antwerpen '93'* hebben met de schoener-in-opbouw kunnen kennis maken, want voor de gelegenheid was de ploeg van *'De Steenschuit'* met haar hele hebben en houden naar de Scheldestad verhuisd. Daar konden tienduizenden toeristen zien hoe de cursisten verder aan het vaartuig timmerden.

De schoener wordt, als alles naar wens verloopt, in het voorjaar 1996 te water gelaten. Daarna zal het zijn ambassadeursfunctie voor de Rupelstreek aanvatten, zowel in het eigen vaargebied van Schelde en Noordzee als over de zeven wereldzeeën. (fv)

Voor meer info: Secretariaat De Steenschuit Hoek 76 te 2850 Boom (tel.: 03 / 844 46 48).

Tweemastgaffelschoener

Voor transport van baksteen overzee werden schoeners gebruikt: ze staken dieper in het water dan de steenschuiten, ze hadden een scherpere kiel en waren hoger opgebouwd om de golven te kunnen trotseren. Onder zeil en later ook uitgerust met een motor, kende deze vaart o.m. tussen de beide wereldoorlogen een groot succes.



De schoener die op de Boomse werf gebouwd wordt herinnert aan die periode.

'Gaffel' slaat op de zeilvorm, die vierhoekig is met een langshout (gaffel) bovenaan, in tegenstelling tot de moderne toren- of bermudazeilen, die driehoekig zijn.

Als bouwmateriaal wordt tropisch hout (mahonie) gebruikt. Voor de spanten (de ribben van het schip) werd sipo gekozen (acajou). Daarop komen vier huidlagen: 1 langsscheeps, 2 diagonaal die 45° haaks over elkaar worden gelijmd en tenslotte de eigenlijke langsscheepse beplanking, alles in Afrikaanse teak (iroco).

Om het hout tegen waterinsijpeling af te schermen wordt het behandeld (en later onderhouden), niet met vernis maar met natuurlijke oliesoorten. Deze komen uit Noorwegen en Zweden en gedragen zich nadien als bij sparren in hun natuurlijke omgeving. Het natuurprodukt hout vangt ze op en wordt er letterlijk van doordrongen.

Lengte aan dek: 17 meter, loa: 19,8 meter, lengte aan de waterlijn, zonder roer: 14,9 meter (met roer: 15,8 meter). Grootste breedte aan dek: 4,8 meter, grootste breedte op de waterlijn: 4,6 meter. Waterverplaatsing (= gewicht): 29,85 ton, ballast: 6,5 ton. Zeiloppervlak: 152,13 m2. Hulpmotor: 130 pk. Inhoud brandstoftank(s): 600 liter, inhoud watertank(s): 1000 liter. Hoogte (boven de waterlijn): fokkemast: 17,3 meter, grote mast: 19,6 meter.

Op 8 oktober 1993 legden de negen APS-scheepsbouwers het werk neer. Ze deden dat omdat hun loon al enige tijd niet meer uitbetaald werd, omdat ze een gevecht wilden aangaan om de visserijscheepsbouw uit het slop te halen, omdat ze ook zelf wilden blijven werken en... omdat het keikoppen waren.
Alle negen posteerden ze ook op 1 juni 1994 (!) nog dagelijks voor de poorten van hun bedrijf dat ze symbolisch bezet hielden.
Intussen waren er processen gewonnen en verloren, hadden deurwaarders, nieuwe werkwilligen, politieagenten en advokaten geprobeerd de staking te breken en was dat alles ook aanleiding geweest tot het indienen van een wetsvoorstel over het stakingsrecht.
Een epos uit de arbeidersbeweging? de wanhoopsdaad van enkele roekelozen, dromers en idealisten? een publiciteitsstunt van de vakbond? een hetze tegen de ondernemer?
In elk geval stof genoeg om over na te denken, in elk geval kopij genoeg om er een boek over te schrijven.

'Kleine Scheepswerf, Grote Staking' is een dagboek rond de staking op de Oostendse APS-werf. Het boek van 104 pagina's (waaronder tien bladzijden foto's, geschonken door diverse persfotografen) verschijnt in het najaar van 1994.
Wie voorintekent kan dat doen door 449,- over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad. Voorintekenaars betalen slechts 449,- (vermeld: 'scheepswerf'. Vanaf september: 499,-.

Gifgas in zee

Voor de Vlaamse kust in de Noordzee liggen nog vele gasbommen uit de eerste wereldoorlog gestapeld. Die munitie bestaat uit obussen, gevuld met gifgas. Het gaat om miljoenen liters *chloorgas*, *fosfeen*, *yperiet*, en *mosterdgas*. Senator *Michiel Maertens* stelde daarover in het verleden al meer dan tien politieke vragen en kwam daarbij tot de vaststelling dat de hoeveelheid gifgas dubbel zo groot is als algemeen werd aangenomen. Toen het dagblad *Het Laatste Nieuws* daaraan een hoofdartikel wijdde waarin gesteld werd dat *'Russische vorsers beweren dat er zich een probleem kan voordoen vanaf het jaar 2000'* stelde ook volksvertegenwoordiger *Renaat Landuyt* een schriftelijke vraag aan de regering: *'Op de vooravond van een hopelijk zonnig weekeinde'*, zo zegt *Landuyt* enigszins dichterlijk, *'kan de overheid een dergelijk bericht niet zomaar laten passeren en heeft het publiek recht op informatie en zonodig geruststelling'*. De volksvertegenwoordiger heeft de minister dan ook enkele vragen gefaxt om te weten wat er klopt van het verhaal, hoe gevaarlijk het oorlogsmateriaal op de zeebodem wel is en of de dossiers in verband met de dumping verdwenen zijn. *'Ik wil ook weten of het klopt dat duikers, die enkele jaren geleden met met een obus in aanraking kwmen, ijlings in het ziekenhuis werden opgenomen en hen zwijgplicht werd opgelegd.'*

Zeemacht

De marinebasis aan de Oostendse Slijkensesteenweg zal op korte termijn verlaten worden, zo vernam senator *Fernand Ghesquiere*. Deze basis zal in 1998 teruggegeven worden aan het ministerie van de Vlaamse gemeenschap.

APS

Staking ten einde?

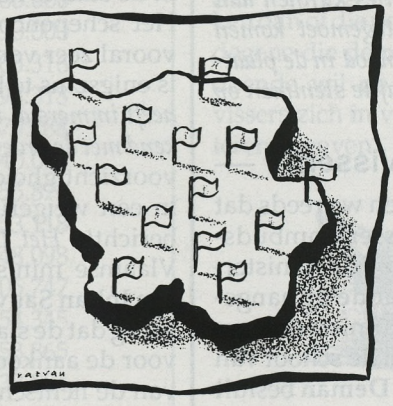
Op het ogenblik dat dit nummer van HVB verzonden wordt komt te Oostende de rechtbank van koophandel bij elkaar. Daar zal blijken of de RSZ de schulden die de Oostendse scheepswerf haar nog moet, daad werkelijk zal vorderen en of de betrokken scheepswerf bij niet-betaling failliet verklaard zal worden.
Herinneren we eraan dat het APS-personeel op 8 oktober 1993 het werk neerlegde omdat het loon niet uitbetaald werd. Zaakvoerder *Jean-Pierre Ponjaert* beantwoordde de actie meteen door de negen wegens *dringende redenen* te ontslaan. Sindsdien zijn de arbeiders in staking en houden zij het bedrijf symbolisch bezet. Met het eventuele faillissement zou meteen ook de staking eindigen. De negen zouden zodoende in de werkloosheid terecht komen.

JOHN BAUWENS

Tombola

De bond van de oud-leerlingen van de stedelijke visserijschool John Bauwens deelde ons de uitslag mee van haar jaarlijkse tombola. Winnaars kunnen hun prijs afhalen op het secretariaat van de school tot en met 30 juni 1994.

2022	4469	7088
2073	4533	7330
2253	4576	7409
2666	4945	7441
2846	5070	7909
3116	5374	7939
3130	5456	8384
3135	5558	8565
3384	5664	9041
3423	5689	9053
3481	6021	9119
3524	6382	9238
3940	6390	9308
4342	6604	9316
4354	6665	



Met meer dan 900 kantoren

over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

BBL

—— Eigen vis eerst? ——

Senator **Michiel Maertens** wilde wel weten waar het geld terecht komt van vis die door de visverwerkende industrie (buiten de lidstaten van de Europese Unie) goedkoop gekocht wordt en uiteindelijk toch duur verkocht aan de consument. Moet deze visverwerkende industrie niet verplicht worden om de vis bij de plaatselijke rederijen aan te kopen, zo vroeg hij zich af, temeer daar deze rederijen in crisis verkeren.

'Het grote argument van de visverwerkende industrie is', zo antwoordde minister **Bourgeois**, *'... dat men in de plaatselijke vismijnen onvoldoende continuïteit heeft in het aanbod van bepaalde soorten en dit zowel op het vlak van volume, grootte- en kwaliteitsklassen. De reders en hun organisaties kunnen aan deze noden enigszins tegemoet komen door onder meer hun aanbod in de plaatselijke vismijnen beter af te stemmen op de lokale behoeftes'*.

— Minister van Visserij? —

Vorige maand meldden we reeds dat de zelfbenoemde visserij-ombudsman **Geert Deman** er bij de minister-president **Vanden Brande** op aangedrongen heeft een ministerie van visserij op te richten in de schoot van de Vlaamse regering. **Deman** besluit zijn brief met de gevleugelde woorden: *'Dergelijk Vlaams departement v. d. visserij moet vallen onder een Vlaams Minister, want niets is Vlaamser dan onze visserij'*.

—— Dodelijk ——

Mocht er ooit een Vlaams minister van Vlaamse visserij aangesteld worden dan zal (naast **Geert Deman** natuurlijk) ook senator **Michiel Maertens** daarvoor kandidaat zijn, want hij schiet zijn visserijvragen niet schot per schot af, maar eerder met de techniek van een stalinorgel.

Aan de minister van sociale zaken stelde hij bijvoorbeeld dezelfde vragen als deze die hij ook aan de minister van tewerkstelling en arbeid gesteld had en dat i.v.m. het aantal arbeidsongevallen in de visserij.

Wij maakten vorige maand (HVB 5,'94 pag. 41) reeds melding van deze vragen, maar de cijfers zijn dermate interessant dat we er nu op terugkomen. Het fonds voor arbeidsongevallen heeft in 1990-1992 in totaal 660 aan zeevissers overkomen arbeidsongevallen ten laste genomen. In 225 (34%) gevallen was de getroffene niet arbeidsongeschikt; in 387 (59%) gevallen werd de betrokkene genezen verklaard na een periode van tijdelijke arbeidsongeschiktheid; in 30 gevallen (5%) werd een graad van blijvende arbeidsongeschiktheid toegekend en in 18 gevallen (3%, tegenover slechts 0,1%! bij arbeiders uit de rest van de privésector) was er een fatale afloop.

-Hinder van de Westhinder?-

Van het Oostendse raadslid **Ivan Victor** mag men denken wat men wil, men kan niet zeggen dat de man geen vragen stelt. In de gemeenteraad van 5 april wees hij erop dat hij in 1993 reeds gevraagd had welke inspanningen de stad aan de dag legt om het uit de vaart genomen lichtschip *'Westhinder'* als bezienswaardigheid in de stad te houden.

Het schepencollege gaf toe terzake vooral zeer voorzichtig te zijn en dat is enigszins te begrijpen want *'het ... heeft immers al twee faillissementen gekend met de vroegere Westhinder'*. Deze voorzichtigheid mondde tenslotte uit in een weigering, want op 23 april berichtte *Het Laatste Nieuws* dat de Vlaamse minister van Verkeerswezen **Johan Sauwens** officiëel te horen kreeg dat de stad geen interesse heeft voor de aankoop van het schip. Eén van de lichtschepen zou uiteindelijk naar het scheepsvaartmuseum te Antwerpen gaan, het andere naar het *Nautisch Centrum Oude Vismijn* te Zeebrugge.

Aan raadslid **Ramoudt** zegde de Oostendse burgemeester **Goekint** terzake: *'Het schip aankopen betekent dat het ook moet worden onderhouden en dat het op een zinvolle manier moet worden geëxploiteerd. Het schepencollege neemt een gelijkaardig standpunt in als voor de aankoop van de IJslandvaarder: als een organisatie of vereniging zich aandient met de financiële middelen om het schip te onderhouden en te exploiteren, dan zal de stad zeker meewerken.'*

Besluitend kunnen we zegen dat zowel **Didier Ramoudt, Julien Goekint** als **Ivan Victor** in aanmerking komen voor de betrekking van minister van visserij.

——Baggeraars buiten?——

Manu Desutter laat zich evenmin gemakkelijk afschepen. O.i. komt hij dus eveneens in aanmerking voor de betrekking van minister van visserij. **Leona Detiège** werd er door hem op gewezen dat er in deze tijden van grote werkloosheid een tekort aan geschoolde arbeidskrachten is in de visserij. Dat klopt, zo zegt de minister: *'Dit komt doordat de baggersector het meeste personeel aantrekt. In deze sector is immers een tewerkstelling gewaarborgd met uitzicht op een beter familiaal leven (vaste uurregeling) en minder zwaar werk'*. Dat belet niet dat de VDAB o.m. via herscholingen (motorist in de verschillende visserijscholen) of via het *Centrum voor Maritieme Opleidingen* werklozen naar de sector poogt te leiden.

Ook in de sfeer van de baggerwerken lag de vraag van dezelfde senator over de zandwinning op zee. Die zandwinning kan immers de visstand benadelen. Daarom zijn er op zee maar een beperkt aantal plaatsen waar zand gehaald mag worden. Om dat te controleren moeten de baggerschepen elk een registratietoestel aan boord hebben. Minister **Melchior Wathelet** zegde dat er reeds een toestel ontworpen en getest werd maar: *'De automatische registratie wordt nog niet toegepast omdat nog enkele praktische regelingen tussen de verschillende betrokken overheidsdiensten door protocol moeten vastgesteld worden'*. Overigens komt **Wathelet** niet in aanmerking voor de aanstelling van minister van visserij, wegens niet Vlaams genoeg.

—— Duinen ——

Het duinendecreet waarbij een bouwstop geldt in de Vlaamse duinengordel heeft voor- entegenstanders. Momenteel wordt een gevecht gevoerd tussen het schepencollege van Koksijde en de volksvertegenwoordiger **Vande Lanotte** (die zeer in aanmerking komt voor de nieuwe betrekking van minister van visserij). De laatste wil een bouwvallig gebouw in de Oostduinkerkse duinen afgebroken zien worden, het schepencollege denkt aan renovatie. (Wordt vervolgd).

DE GROOTSTE

Top-50 van de visserijnaties

In haar rapporten geeft de FAO (Wereldvoedselorganisatie) jaarlijks de totale visvangsten weer van alle landen ter wereld. Op basis van deze cijfers kunnen we de ook jaarlijks een top-vijftig van de visserijnaties publiceren. Vermelden we nog dat in 1990 een totaal van 97.433.500 ton vis gevangen werd, in 1991 liep dat terug tot 97.051.700 ton en in 1992 was dat alweer 98.112.900 ton.

Land	Plaats 1992 (plaats 1991)	Ton in 1992
China	1 (1)	15.007.450
Japan	2 (2)	8.460.324
Peru	3 (3)	6.842.700
Chili	4 (5)	6.501.767
Russ. Federatie	5 (4)	5.611.164.
U.S.A.	6 (6)	5.602.876
India	7 (7)	4.175.112
Indonesië	8 (8)	3.357.700
Thailand	9 (9)	2.855.000
Zuid Korea	10 (10)	2.695.630
Noorwegen	11 (12)	2.549.130
Fillipijnen	12 (11)	2.271.917
Denemarken	13 (13)	1.995.000
Noord Korea	14 (14)	1.750.100
IJsland	15 (19)	1.577.207
Spanje	16 (17)	1.330.000
Taiwan	17 (18)	1.313.987
Canada	18 (15)	1.251.018
Mexico	19 (16)	1.247.622
Vietnam	20 (21)	1.080.279
Bangladesh	21 (20)	966.727
Gr.-Brittannië	22 (22)	847.267
Frankrijk	23 (23)	800.000
Mayanmar	24 (25)	800.000
Brazilië	25 (24)	790.000
Argentinië	26 (26)	705.316
Zuid Afrika	27 (32)	695.318
Nieuw Zeeland	28 (28)	679.288
Maleisië	29 (27)	640.000
Italië	30 (30)	555.876
Pakistan	31 (31)	553.118
Marocco	32 (29)	548.098
Polen	33 (33)	505.747
Turkije	34 (38)	454.345
Oekraïne	35 (-)	453.865
Nederland	36 (34)	438.004
Ghana	37 (37)	426.454
Equador	38 (36)	347.066
Tanzanië	39 (44)	327.512
Senegal	40 (41)	326.889
Venezuela	41 (39)	320.611
Nigerië	42 (45)	318.384
Zweden	43 (48)	314.695
Duitsland	44 (42)	304.768
Portugal	45 (40)	295.284
Namibië	46 (54)	293.072
Egypte	47 (43)	287.108
Ierland	48 (49)	275.418
Fär Oër	49 (47)	270.806
Oeganda	50 (49)	250.000

GROOT-BRITTANNIE ✈

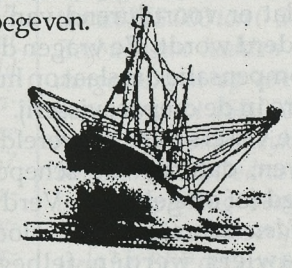
Tegen privatisering visserijwacht

De Britse overheid was van plan om de visserijwacht in hun visgebieden te privatiseren. Hierbij kwam van de vissers en hun organisaties zulkdanig protest dat de overheid een contract van vijf jaar heeft getekend met de Britse zeemacht om de visserijwacht verder aan hun diensten toe te vertrouwen. De visserijwachtschepen zijn van de MAFF (Brits Ministerie voor Visserij) en de bemanningen zijn van de navy.

NIEUW ZEELAND ✈

Satellietcontrole

Nieuw Zeeland is het eerste land dat de vissers per satelliet controleert. Het Nieuwzeelandse ministerie van landbouw en visserij is vanaf nu in staat om te zien waar 200 vissersvaartuigen aan het werk zijn. Het is de bedoeling dat het systeem operationeel gemaakt wordt voor alle Nieuwzeelandse vissersvaartuigen langer dan 28 meter alsook voor alle buitenlandse vissersvaartuigen die in de Nieuwzeelandse wateren actief zijn. Deze zullen alle moeten uitgerust worden met apparatuur die die hun positie aan de satelliet doorgeeft. De regeringsdiensten onderzoeken dan of die positie overeenkomt met degene die de rederijen opgeven. Zodoende wil de regering beletten dat vissers zich in voor hen verboden wateren begeven.



DE BANK
DIE JE
RUIMTE GEEFT.
CERA

Afgedankte Britse diepzeevissers, maar...

Veelgevraagde Britse hektrawlers

TOEN DE BRITSE diepzeevloot in 1980, na het verlies van de traditionele visgronden rond IJsland, geen uitweg meer zag, legde de ene na de andere reder er het bijltje bij neer. De reders werden overigens gesubsidiëerd om hun trawlers aan de vloot te onttrekken, maar ongeveer 9.000 vissers werden ontslagen.

Omdat men in andere sectoren (staal, koolmijnen, landbouw) een soort pensioen of *'gouden handdruk'* kreeg, vonden de vissers dat ook zij recht hadden op iets meer. Via hun vakbonden eisten ze van de Britse staat een ontslagvergoeding. Het werd een *moeilijke bevalling*. Na 13 jaar advokatenwerk haalde de Britse staat uiteindelijk bakzeil. Een uitvoeringscommissie riep de getroffen vissers op zich kenbaar te maken. Heel wat diepzeevissers uit *Fleetwood, Aberdeen, Hull, Grimsby en Lowestoft* waren uitgeweken naar *Spanje, Portugal, Namibië, Zuid-Afrika, Nieuw-Zeeland, Australië, Canada, IJsland* en eilandgroepen in de *Stille Oceaan*.

Momenteel hebben 400 van de 4.000 rechthebbenden een vergoeding ontvangen. De vissers worden uitbetaald op basis van de langste periode dat ze bij één rederij hebben gewerkt. Verkeerd, zo stellen de vissers dan weer, want het beroep brengt juist met zich mee dat er voortdurend van rederij veranderd wordt. Ze vragen dan ook een compensatie die slaat op hun hele carriere in de diepzeevisserij.

Zijn de vissers over de wereld uitgezworven, dan zijn de schepen hen gevolgd (of omgekeerd). Verdwenen de *zijdewinders* naar de sloop, de hektrawlers werden felbegeerde vaartuigen. Ze werden verkocht aan de hierboven vermelde landen, maar ook aan *Noorwegen, Iran, Nigeria, Groenland, Frankrijk, Panama, de Caymaneilanden, de eilanden van Tasmanië* en het *Verre Oosten*.

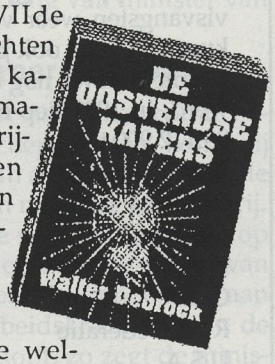
Nog maar twee maanden geleden kocht *Rusland* een Britse trawler uit 1967. Deze liep als 'St. Jason' van stapel en werd één van de Britse topschepen. Na het wegvallen van de IJslandvisserij jaagde het in Britse wateren op rondvis voor de thuismarkt en op haring en makreel voor de Nederlandse markt (IJmuiden). In december 1982 moest de rederij *Hamlings* de boeken sluiten en de H 436 bleef jaren te *IJmuiden* liggen. In november 1984 kocht een Nederlandse reder het vaartuig om het een jaar later opnieuw door te verkopen, dit keer aan een rederij uit *Aberdeen*. Als *'Mount Kent'* nam het schip deel aan een visserijproject rond de *Falklandeilanden*. Het project faalde en de hektrawler werd overgebracht naar *Hull*. Nu is het schip eigendom van een Russische reder en het vaart daar verder onder dezelfde naam (maar wel in 't Russisch).

Begin mei '94 ontdekte een Britse korrespondent een ex-Hull-treiler in *Thailand*: de ex-H 398 *'Cassio'* (bouwjaar 1966) van de rederij *Hellyer Brothers*. In 1968 werd het vaartuig als paradepaard tentoon gesteld op een internationale visserijshow te *Leningrad*. 35.000 bezoekers bezochten toen het schip. Het was tevens de eerste Britse trawler die in 1968 proefviste met een pelagisch net. In 1978 week de hektrawler met Britse bemanning uit naar *Port Albany* in *Australië*. Later werd het doorverkocht aan een rederij in *Thailand* die het schip uitbaatte vanuit *Bangkok* als *'Orsirischainava 6'*. Onlangs werd het verkocht aan de rederij *Sirichai Fisheries* uit *Bangkok* die het ombouwt tot een *reefer* (vaartuig bestemd voor het vervoer van diepvriesprodukten).

Daniël Pots

Foto: de diepzee-hektrawler 'Mount Kent' tijdens zijn hoogdagen op de Clyderivier.

Oostendse Kapers



In de XVIIde eeuw brachten tientallen kapers regelmatig hun prijzen binnen de muren van Oostende en vergrootten zodoende de welvaart in de stad.

Ze werden dan ook overladen met eerbewijzen en leverden een belangrijke bijdrage tot de verdediging van de Europese kusten.

Uiteraard liep het niet altijd van een leien dakje. Auteur Walter Debrock: *'Het einde van de grote Oostendse kaper Jan Jacobsen kan hierbij als illustratie dienen. De man boort tijdens een gevecht het schip van de Nederlandse admiraal Kleuter in de grond, maar daarmee is het niet afgelopen. Hij wordt omsingeld, weigert te vluchten, gaat het gevecht aan en wanneer hij ziet dat de toestand wanhopig wordt slingert hij een brandende toorts in het buskruit. Samen met de reeds juichende overwinnaars vliegt hij de lucht in!'*

Het boek 'De Oostendse Kapers' van Walter Debrock telt 160 bladzijden, het bevat naast de inleiding een uitputtende levensbeschrijving van vijfentwintig Oostendse kapers. Het werk wordt afgesloten met een omvattend personenregister. Het boek kost 599,- en de laatste exemplaren zijn nog te koop in de Oostendse boekhandels.

Noorse vissers wijzen toetreding tot Europese Unie af

Op 28 november houdt Noorwegen een referendum over de toetreding tot de Europese Unie (EU). De jongste Noorse opiniepeilingen laten in elk geval nog geen meerderheid zien die gewonnen is voor Europese integratie. De Noren zijn bang dat het lidmaatschap van de EU hun ekonomie (olie, gas, vis en hout) in gevaar brengt.

De Noorse economie steunt op drie pijlers. De voornaamste is de olie- en gaswinning. Op de tweede plaats komt de visserij. Van de twee miljoen ton vis die jaarlijks wordt gevangen is negentig procent voor uitvoer bestemd. De derde industrietak is de bosbouw en houtverwerking. De Noorse industrie is dus sterk afhankelijk van de natuurlijke voorraden. Er heerst dan ook een (bijna letterlijk) diepgeworteld bewustzijn van het belang van een degelijk en duurzaam voorraadbeheer.

Visserij

Op het gebied van de visbestanden heeft de Noorse overheid er met drastische maatregelen voor gezorgd dat de visbestanden op een behoorlijk peil bleven. Gevreesd wordt dat ze door de concurrentie met andere lidstaten en onder druk van de EU hun zorgzaam voorraadbeheer zullen moeten opgeven.

Tussen Noorwegen en de EU bestaat een overeenkomst waardoor de lidstaten in een deel van de Noorse wateren onder de 62ste breedtegraad beperkte visrechten hebben (80.000 ton). De Noorse vissers geloven echter niet dat zij ook na 1998 soeverein zullen kunnen beschikken over de noordelijke visgronden. Het toelaten van Spaanse en Portugese vissers zal overmijdelijk zijn en de visbestanden in de Noorse wateren in gevaar brengen. Volgens de vissers hebben de Britten, Ieren en Nederlanders overigens in het verleden voldoende bewezen dat ze niet geïnteresseerd zijn in de visstand. Ze gaan nog steeds onverantwoord te werk, zonder te beseffen dat een goede visstand belangrijk is voor de toekomst van de visserij, zo zeggen de Noren.

Volgens de Noorse vissers kan het Europees controlesysteem de vergelijking met het waterdichte toezicht van Noorwegen niet doorstaan. De vangsten van vreemde vissers in onze wateren worden in andere landen gecontroleerd en daar is de controle minder streng, zeggen de Noren.

Derde keer

De 33% voorstanders van de toetreding zijn vooral terug te vinden in de zuidelijke steden en onder de grote ondernemers. Het wegvallen van de exporttarieven die de EU nu nog hanteert voor allerlei produkten zien de voorstemmers als een belangrijk winstpunt. Hierdoor zou de export van hun produkten naar de overige EU-landen een belangrijke stimulans krijgen. De voorstanders voor de toetreding staan tegenover een blok van 55% tegenstanders. Reeds twee keer vroeg de Noorse regering het lidmaatschap aan. In 1962 liep het mis omdat de lidstaten verdeeld waren over de uitbreiding van de Europese Gemeenschap. In 1967 werd vier jaar onderhandeld over de toetreding. De moeizaam verkregen overeenkomst kreeg in Noorwegen echter geen meerderheid achter zich. In een referendum in 1972 verwierpen 53,5% van de Noren het voorstel. De laatste opiniepeilingen wijzen op een herhaling van dit scenario (55% tegen). Toch blijft de Noorse regering optimistisch. Enkele weken voor het referendum moeten de Zweden zich zich immers uitspreken over hun toetreding tot de EU. De Noorse overheid gokt op een 'ja' bij de buren, waardoor mogelijks ook de Noren hun bezwaren laten vallen om te voorkomen dat het land in een geïsoleerde positie verzeild geraakt.

IJslandse economie lijdt onder visserijcrisis

De IJslandse economie gaat gebukt onder de gevolgen van de crisis in de visserij. De export van visserijprodukten is immers goed voor 80% van de IJslandse uitvoer. Voor de IJslandse economie zit er in de huidige omstandigheden geen groei meer in. Vorig jaar nam het bruto binnenlands produkt (BBP) nog amper met 0,8 procent toe.

Er was ook een devaluatie van de IJslandse kroon in juni vorig jaar met 7,5% nodig om de gevolgen van de daling van de export op te vangen. Het eiland is voor 30% van zijn export afhankelijk van de kabeljauw. Omdat het met het kabeljauwbestand niet zo goed gaat besloot de regering het vangstcontingent vanaf 1 september '93, begin van het vangstseizoen 93-94, fors omlaag te halen van 230.000 ton tot 165.000 ton (-30 %). Zeebiologen hadden zelfs aangedrongen op een vermindering tot 150.000 ton, maar dat vond Reykjavik blijkbaar te veel. De drastische vangstbeperking voor een uitgesproken visserijnatie trekt het BBP onvermijdelijk naar omlaag. Daarnaast lijdt IJsland extra onder de daling van de kabeljauwprijs op de internationale markt.

De OESO (Europese Organizatie voor Samenwerking en Ontwikkeling) rekende de IJslandse regering reeds voor dat het BBP dit jaar met 1,2% zal krimpen. Daarmee is IJsland samen met Finland de enige van de 25 OESO-lidstaten die in een economische cyclus met negatieve groei verkeert.

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN

t.b.v. : autolaad-, haven-, portaal-, mobiele- en bouwkranen; betonpompen; hoogwerkers; lieraandrijvingen; schrootpersen; betoninstallaties; bouwmachines, enz.

Verkrijgbaar in verschillende uitvoeringen, zwart/wit, getrapt of proportioneel. Ook maatoplossingen !
Volledige ombouw van uw machine(s) mogelijk, zowel hydraulisch als elektrisch.

nv Van de Vijver-Cammaert België
Hydrauliek & Pneumatiek
Kustlaan 150
8380 Zeebrugge
telefoon : 050-547338 telefax : 050-547345
Engineering, nieuwbouw, reparatie & revisie.

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

Tel.: (059) 32 16 89 — Fax: (059) 32 26 17

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge

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 150 bef per brutoton;

— volledige dekking van de risico's;

— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;

— na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie, afhankelijk van het jaarresultaat;

— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.