



*Boeken van Pierre Hovart,
Flor Vandekerckhove, Eddy Serie,
Walter Debrock, John Gheerwert en
Leon Inghelbrecht*

Vandaag is het weer zover!

Journalisten gaan zich te buiten aan '1-aprilgrappen'

De redactie houdt eraan de lezers van HVB ervan te verwittigen dat het vandaag 1 april is, de dag waarop alle dag-, week- en maandbladen, alle radio- en TV-stations in Vlaanderen bewust een vals bericht de wereld insturen.

naam!) een pamflet verdeeld tegen de fusieovereenkomst van de O.V.A. en de Z.V. Een en ander liep toen dus uit de



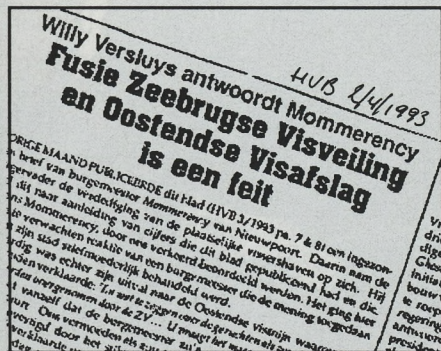
hand, vooral ook omdat de pamfletschijver de naam van de 'Oostendse Havengemeenschap' misbruikt had. Wij willen hier dus nog eens herhalen dat er geen sprake, wij herhalen: geen sprake is van een fusie tussen OVA en ZV. Geen fusie dus!

Mede door dit stichtende voorbeeld (waaruit blijkt dat heel veel [tè veel] mensen geen gevoel voor humor hebben) koos HVB dit jaar voor de zachte aanpak. In het vorige nummer berichtten we over de stunt die taxichauffeur Robert Rousselle, alias Soepe, samen met zijn broer Raymond,

op 1 april zou ondernemen. Net zoals ze het dertig jaar geleden deden zouden zij opnieuw Het Kanaal overzwemmen, zo meldde het maartnummer van HVB. Supporters konden op 1 april gratis mee naar Cap Griz Nez om er de twee broers aan het werk te zien. Een grap, een 1-aprilgrap!

Voor alle zekerheid hadden we de grap al in het maartnummer geschreven, zodat de lezers een maand hadden om het allemaal eens te laten bezinken. Met resultaat, zo blijkt nu. Deze morgen stonden er geen drommen mensen te wachten om per taxi naar Noord-Frankrijk gevoerd te worden.

Daarmee is de 1-aprilgrap voor wat 1994 in HVB betreft van de baan. De lezers kunnen dus rustig deze editie van HVB lezen. Alles wat erin staat is waar (of we zouden het zelf niet moeten weten). Dit jaar nemen we niemand in het ootje... of misschien juist wel. (fv)



Verleden jaar had ook HVB daarop ingespeeld. In het aprilnummer van 1993 maakten we melding van een fusieovereenkomst tussen de Oostendse O.V.A. en de Zeebrugse Visveiling. Onmiddellijk nadat dit bericht verschenen was vertrok HVB-redacteur Vandekerckhove, verantwoordelijk voor de grap, met vakantie.

Dat het hier een 1-aprilgrol betrof ontging evenwel menig lezer.

Vanuit officiële diensten vertrokken paniekerige telefoontjes naar de Oostendse vismijn en in de vismijn zelf werd (onder valse

Volgende maand doen de Rousselles de stunt over Dertig jaar na datum wil Rousselle opnieuw het Kanaal overzwemmen

Bredene — Er berent enige spanning in het huis van Robert Soepe, Rousselle. Kanaalveerman Raymond Rousselle die nu meestal in Portugal verblijft, heeft snuivers opgebeld en gevraagd dat hij bereid is binnenkort de 'Kanaalstunt' over te doen. Robert is dan ook niet bij de pak...

Maar welke dagen het tijd zou zijn België te kammen. Het zal dan op 1 april moeten gebeuren. Het ontz' faat sie k'ars.

Bredense schepen sponsorenocht

De sponsoring zal dit keer alv. geen problemen vormen. HVB...

Wegens jaarlijkse vakantie zullen de kantoren van HVB gesloten zijn van 1 tot 15 april '94.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

HVB 61 VVB HET VISSERIJBLAD

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

Colofon HVB 1 april 1994

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels,
Willy Versluys en Fred Wittevrongel.
HOOFDREDACTEUR:
Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor
Vandekerckhove (en erelid Marc Loy)
MEDEWERKERS: André Baert, Robert
Coelus, Roger Corveleyn, Walter
Debrock, Roger Decler, Juul De Vocht,
De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.
Ingelbrecht, Jef Klausling, Willem
Lanzweert, Mac Floo (tekeningen) Marc
Loy, Daniël Pots, Mong Ruyschaert,
Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter
(De Laatse), Guido Walters en Zee-
dierenjager
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
Flor Vandekerckhove,
H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

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

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

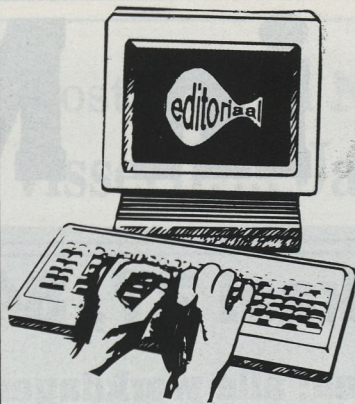
Jaarabonnement België (12 opeenvol-
gende nummers startend vanaf de beta-
ling) door overschrijving van 1 200,-
BEF op rekening 384-0596581-18 van
Het Visserijblad, met vermelding :
abo HVB.
Steenabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12
opeenvolgende nummers startend vanaf
de betaling) door storting van 112 gul-
den op rekeningnummer 64.14.29.592
van 'Liefkemores', Credit Lyonnais
Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-
12, 4524 CA Sluis (NI)
Vermelding: abo HVB.

Subscriptions (one year) in other countries:
Austria: S 697; Denmark Kr 385; France:
FRF 340; Germany DEM 100; Greece: GRD
15384; Ireland £38; Italy Lir 88200; Norway:
Kr 428; Portugal: Esc 9876; Spain: Pta 7158;
Sweden: Kr 430; Switzerland: F 89; U.K.:
£41, USA: Us D: 63; Canada: CAD: 80.

Omslagfoto: Guido Walters

Een slogan



Nog niet zolang geleden werd in de
visserij de slogan van 'de onderste grens'
gelanceerd. Achter die slogan zat de
idee dat de Vlaamse vissersvloot uit
minstens tweehonderd vaartuigen
moest bestaan om enigszins leefbaar te
blijven. Toen Trends-journalist Guido
Muelenaer in zijn visserijboekje (1)
schreef dat '... blijkt dat de grens van 200
schepen, waarmee Rederscentrale, GOM
West-Vlaanderen en andere verantwoor-

delijken zwaaien, een slogan is', had hij natuurlijk gelijk. 'De onderste
grens' is een slogan... waaraan wij onmiddellijk toevoegen dat het
woord niet de negatieve bijklank moet hebben die Muelenaer eraan
geeft. Slogan was oorspronkelijk niets anders dan de oorlogskreet
van de Schotse Hooglanders en is nadien ingeburgerd geraakt als
synoniem voor leus.

De leus van 'de onderste grens' werd dus door de hele sector naar
voor geschoven om de visserij uit het slop te halen. Het was een
eenvoudige zin — een uiting van gezond verstand — waarachter
elkeen zich kon scharen.

De actie bleef overigens niet zonder gevolg. Ook minister van
landbouw Bourgeois, regeringsverantwoordelijke voor de visserij
zette zich immers achter de slogan. Hijschreef ons: 'Het (pamflet [2])
heeft me gesterkt in mijn overtuiging dat het noodzakelijk is een vissers-
vloot te handhaven aan de Belgische, Westvlaamse kust, die bovendien een
minimale capaciteit moet hebben om de leefbaarheid van de hele sector niet
in het gedrang te brengen'.

De campagne kende zelfs een concreet — en niet te versmaden —
succes toen de Europese Unie zich akkoord verklaarde de normen
voor vlootafbraak, voor wat België betreft, te versoepelen. Wat
Muelenaar er ook moge van denken, een slogan heeft dus blijkbaar
een nuttige functie en wanneer er op een verstandige manier mee
gewerkt wordt, dan leidt ze nog tot resultaten ook.

Vreemd is dus niet dat de sector zich als één man achter een slogan
gezet heeft; vreemd is wél dat die slogan opeens weer in het niets
verdwenen is. Ten onrechte, want als het waar is dat de Vlaamse
visserij niet leefbaar is wanneer het aantal vaartuigen onder de 200
vaartuigen duikt, dan is er nog heel wat werk aan de winkel. In
HVB van 4 februari berekende Guido Walters immers dat de vloot
uit nog maar 170 vaartuigen bestaat. Met andere woorden: er zijn
hier momenteel 30 (!) vaartuigen te kort om van een leefbare sector
te kunnen spreken.

En dat men ons niet komt zeggen dat de huidige vloot van 170
vaartuigen aantoonde dat het daarmee ook wel gaat! Wie op de
kaaien rond zich kijkt ziet dat het aantal schepen NIET voldoende
is om de sector uit de impasse te halen. De slogan blijft dus zijn volle
kracht behouden en wij zoeken dus de verantwoordelijken, de
plannenmakers, de projectontwikkelaars, de ondernemers, de
visionairen, de bewindslieden... die ons zeggen hoe die onderste
grens — op termijn — bereikt zal worden.

Flor Vandekerckhove

1. Een Zeebrugse rekening, Guido Muelenaer, 1993.
2. Zout op je huid, uitgeverij De Lachende Visch 1993.

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 re-
ders 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.

Panelgesprekken in Oostende en Nieuwpoort

Toekomst voor de visserij?... Ja, maar de tijd dringt



Het panel bestaande uit (v.l.n.r.): Laurent Van Depoele, Bernard Maenhoudt, Fred Wittewrongel, moderator Fernand Jonckheere, Dirk Demaeght en Michel Claes. (Foto gw)

Is er nog toekomst voor de visserij? dat was de kernvraag op een gespreksavond die het ACV-Oostende organiseerde. De panelleden geraakten niet veel verder dan een voorwaardelijk: ja, maar...

Op de vraag van de moderator aan de panelleden om elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid een oplossing te formuleren ging het gesprek echter geheel de mist in.

Onder het publiek mengden zich slechts enkele reders en vissers. Blijkbaar heeft de doelgroep geen boodschap aan dergelijke initiatieven. Deze vaststelling geldt ook voor het panelgesprek een week later in Nieuwpoort, waar een gemeenteraadslid vroeg waar de vissers gebleven waren. Het panel in Oostende was samengesteld uit de heren Laurent Van Depoele (directeur van de EU-5B gebieden), Bernard Maenhoudt (medewerker van minister-president Luc Van den Brande), Fred Wittewrongel (directeur Rederscentrale), Dirk Demaeght (directeur Vrije Visserijschool Paster Pype en visserijalmoezenier) en Michel Claes (secretaris van de Christelijke Centrale Visserij). ACV-Verbondsecretaris Fernand Jonckheere leidde het gesprek. 'Wij stellen vast dat de aanvoer van de Oostendse vis de laatste dertig jaar gevoelig is verminderd en het aantal vaartuigen in dezelfde periode halverde. De Europese concurrentie,

waarbij de druk uit Nederland hoog is, gaat ook aan ons niet voorbij. Europa legt heel wat verplichtingen op. Intussen zoekt de sector naar nieuwe mogelijkheden, zowel naar vangst, wateren en visgronden.'

Daarmee was het terrein afgebakend. 'Positief is dat eind '93 de regio tussen Nieuwpoort en Bredene erkend is als 5B-gebied. Dat betekent dat de steden en gemeenten mogelijks steun kunnen krijgen. Zal dit volstaan op het roer om te gooien?' was de vraag waarmee de moderator het gesprek op gang trok. De panelleden floreren stuk voor stuk in een ruimer kader of in Europese sferen, waardoor zij de problematiek in de gepaste context kunnen plaatsen. Wat zijn de mogelijkheden en de moeilijkheden en hoe zit het met de toekomst?

□ Michel CLAES: 'Het zag er naar uit dat de Europese oriëntatieprogramma's de Vlaamse visserij naar de ondergang zouden leiden en in die ondergang de subsectoren zou meesleuren. Met de vastlegging van een ondergrens wilde de sector, verenigd in de Bedrijfsraad, de afbouw van de vloot stoppen. Dat betekent dat de verantwoordelijken nog in de sector geloven en investeringsbereidheid in infrastructuur en tewerkstelling vertonen. De vraag is in welke type van schip, in welke visserij en in welke tewerkstelling moet worden geïnvesteerd.

De vakcentrale kiest voor drie ekono-

mische pijlers: toerisme, landbouw en visserij. Investerings in grotere schepen brachten een terugloop van de tewerkstelling mee. Daarom geloven wij dat ook andere types van visserij aan bod moeten komen. Vooral plankenvissers hebben de laatste tijd gebruik gemaakt van de beëindigingspremies, omdat deze visserij onrendabel werd en de recrutering van bemanningen steeds moeilijker. Als we morgen investeren, dan liever in een klein type dat met overheidssteun kan worden gebouwd.

Een andere mogelijkheid ligt in de omschakeling van de visverwerkende sector. Er is de traditie, er zijn de goede verbindingen, er zijn voldoende industrieterreinen beschikbaar. In deze bedrijfstak is een grote toegevoegde waarde mogelijk. Het tewerkstellingspotentieel ligt hier trouwens hoger dan in de visserij zelf. De bouw van een grote trailer van meer dan honderd miljoen levert slechts een kleine directe tewerkstelling op. Daarentegen creëert een investering 30 miljoen in de verwerking snel een tiental jobs op. Omschakeling moet gepaard gaan met een bredere opleiding, waarin fish processing niet mag ontbreken. Dat kan van onmiddellijk nut zijn en als de vissers 'uit de boot stappen' betere tewerkstellingskansen waarborgen. Men kan immers niet negeren dat de actieve vissers door de crisissituatie en de lage verloning onder zeer zware druk staan om de sector te verlaten. Tewerkstellingskansen in de industriële sector zijn beperkt. Voor de scheepsbouwsector kan bouw van kleine polyestervaartuigen enige uitkomst bieden, wanneer wordt omgeschakeld naar een lichtere visserij. Maar ook hier zijn de mogelijkheden beperkt. Samengevat: we hebben af te rekenen met zeer ernstige problemen waarvoor op vrij korte termijn een oplossing moet worden gevonden.'

□ Fred WITTEVRONGEL: 'De vitale problemen waar wij nu voor staan zijn veroorzaakt door de inmenging van derden die het allemaal veel beter schijnen te weten. Toch heeft de visserij nog toekomst, maar we moeten realistisch zijn. Het grote probleem, waarvan we ons te weinig rekenschap geven, is de invoer uit derde landen. In de laatste twintig jaar heb ik nooit meegemaakt dat we kabeljauw



Tussentijds overleg tussen Laurent Van Depoele en Fred Wittevrongel. Bernard Maenhoudt trekt zich terug. (Foto gw)

moesten opvangen. We klagen dat ons quotum niet hoog genoeg is, en als we het opvissen krijgen we er geen geld voor. Het is idioot op die manier verder te werken. Er moet beslist iets veranderen aan het Europese beleid. Straks hebben we meer controleurs dan vissers, terwijl de EG niet in staat is een waterdichte controle aan de buitengrenzen te organiseren. Er is nochtans toekomst voor de visserij omdat er nog steeds meer vraag dan aanbod van vis is. We kunnen met de eigen aanvoer maar aan zestien procent van de vraag voldoen. Dat gegeven op zich is al voldoende om de toekomst van de visserij veilig te stellen. Er zijn mogelijkheden, zelfs binnen de beperkingen van het quotabeleid, dat straks misschien een licentiebeleid wordt.'

□ Dirk DEMAEGT: 'Het visserijonderwijs stond de laatste jaren in een negatief daglicht. Dat zet de ouders niet aan om hun kinderen naar onze scholen te sturen. Er hebben aan onze kust dertien visserij scholen bestaan. Ze zijn stuk voor stuk verdwenen door het stilvallen van de havenactiviteiten, gebrek aan kredieten en door de toenemende normeringen van het ministerie. In '85 waren er nog vijf scholen, straks nog twee vestigingen. Intussen bleef het aantal leerlingen voortdurend dalen. In het schooljaar 1988-89 waren er nog 243, dit jaar nog 146 dagleerlingen. Zonder de Ibis-leerlingen blijven er amper 110 potentiële vissers over in de drie grote scholen. Wat kan je daar mee doen, vroeg de minister van onderwijs, die één school op het oog had. We hebben goede opleidingsmogelijkheden met de O.29 en het nautisch centrum. Maar onze jongens tot 18 jaar op de banken houden, daar geloof ik niet in. De leerlingen moeten aan

hun 16 jaar naar zee kunnen. Wie kiest voor dit vak heeft het in het bloed. Zij moeten dan ook zo rap mogelijk naar zee om de praktijk te leren. Als ze ouder worden krijgen ze het om diverse redenen moeilijker om voor de zee te kiezen. Wij hebben een degelijk onderwijs en moeten dat kunnen uitbreiden. Een zo breed mogelijke vorming geven waardoor zij later ook op een andere manier aan de bak kunnen komen.'

□ Laurent VAN DEPOELE: (onlangs overgestapt van het directoriaat visserij naar landbouw en plattelandsontwikkeling) heeft de visserijpolitiek op Europees vlak van dichtbij gevolgd. 'Waarom moeit de Europese overheid zich met de visserij? Het antwoord op de vraag is dat de publieke overheid verplicht is zich bezig te houden met gemeenschappelijke goederen. De vis is nog altijd gemeenschappelijk zolang wij niet de zee hebben verdeeld in privé-eigendom, een systeem waarbij aan elkeen een stuk van de vis wordt gegeven. Via een licentiesysteem kunnen de visbestanden worden verdeeld. Wat zou er gebeuren zonder een gereguleerd quotasysteem? Dan is de wet van de sterkste opnieuw van toepassing. Binnen de Europese context ben ik ervan overtuigd dat die sterkste niet Vlaanderen is. Wat is de kost van het niet hebben van een Europees visserijbeleid dan... en controle, uiteraard. Als je quota hebt moet je ze controleren. Het is een noodzakelijk kwaad, ook aan de buitengrenzen. Het staat trouwens in hoofdletters in het Europees visserijbeleid ingeschreven: 'communautaire preferentie', wat betekent dat voorrang wordt gegeven aan eigen produkten.'

'We staan aan de vooravond van een nieuwe uitbreiding van de Europese

Unie. Dat zal zijn gevolgen hebben, ook in het visserijbeleid. Wanneer Noorwegen lid wordt is het normaal dat meer Noorse produkten op onze markten zullen verschijnen en dat het verdwijnen van het, weliswaar lage, douanetarief hen enig voordeel biedt. Maar het probleem ligt niet bij Noorwegen. Er zijn nog altijd ladingen die op zeer duistere manier op de Europese markt komen.'

'Het fundamentele probleem van de visserij? Dat is het onevenwicht tussen de visserij-inspanningen en de visbestanden. De visserij-inspanning is regelbaar. Die inspanning moet in relatie staan tot de bestanden. Aangezien er te weinig vis aanwezig is, is het duidelijk dat visserijdruk zich moet beperken. Dat levert socio-economische problemen op in bepaalde regio's. Europa tracht bij te dragen om dit evenwicht te realiseren en de negatieve gevolgen via de instrumenten van het structuurbeleid op te vangen. Initiatieven zoals de plattelandsontwikkeling (5B-gebieden), waarin gebieden afhankelijk van de visserij zijn opgenomen, dragen hier toe bij. Er is geld beschikbaar voor kwaliteitsverbetering, verkoopbevorderende initiatieven enz. Daarnaast zij er ook nog 5A-objektieven waarin geld beschikbaar is voor modernisering van de vloot, verbetering van havenfaciliteiten, oprichting van sanitaire voorzieningen en andere doeleinden. Naast deze mogelijkheden zijn er ook nog andere communautaire initiatieven.'

'Mijn conclusie over de toekomst van de visserij: niettegenstaande de moeilijkheden ja, op voorwaarde dat de centen die ter beschikking staan naar vernieuwing leiden. Wanneer het blijft bij denken aan het traditionele (de uitbouw van de vloot, nog meer capaciteit) dan zeg ik neen. De toekomst ligt in zoeken naar alternatieven, naar diversificatie. Als je dat doet met wat ter beschikking is op Europees vlak dan is er toekomst.'

□ Bernard MAENHOUDT vertegenwoordigt de Vlaamse regering die nu verantwoordelijk is voor de economische ondersteuning van de gewesten (o.m. expansiesteun, landbouwinvesteringfonds, toegepast onderzoek, afzetpromotie). Hierdoor is de Vlaamse regering sinds 1988 betrokken bij het visserijbeleid, vooral in het kader van de co-financiering (subsidiariteit= eerst zelf bijdragen) met de Europese Unie.

'Middelen ter ondersteuning van de sector zijn ingeschreven in de begroting (bv. beëindigingskredieten), waarbij het soms om aanzienlijke bedragen gaat, die niet altijd in verhouding staan met de waarde van de betrokken schepen. Bovendien wor-

den de uitbetaalde bedragen vaak niet gebruikt voor herinvesteringen.'

'Wij zijn niet blind voor de duidelijke achteruitgang van de visserijsector. Nieuwe visgronden opzoeken buiten de communautaire wateren waar op niet gequoteerde soorten kan worden gevist kan leiden tot een betere zelfvoorzieningsgraad. De Vlaamse regering bundelde een aantal maatregelen in het *economische clusterbeleid*. Alternativen zijn nodig ter bevordering van de tewerkstelling en de economische activiteit.

'Mijn conclusie: 1. De krachten bundelen (niet enkele vissers en reders, ook de visverwerking en alle subsectoren) om gezamenlijk een strategie uit te werken om de visserijactiviteit structureel te verbeteren. 2. Noodzakelijk is ook een ontmoetingsplatform in de regio zelf om daaraan te werken en naast de infrastructurele ondersteuning is ook co-financiering vanuit de Vlaamse regering nodig. Heel belangrijk is dat mensen uit de regio strategieën ontwikkelen en positief kunnen samenwerken rond de heropleving van de visserij'.

De vijf panelleden brachten dus een voorwaardelijk ja naar voor. Kunnen zij dat ook vanuit hun professionele positie in-

vullen om zinvolle projecten met blijvende tewerkstelling in de sector te creëren?

□ Laurent VAN DEPOELE: 'Op het niveau van de productiesector kan heel weinig gebeuren omdat het evenwicht daar nog niet bereikt is. Pas wanneer aan de voorwaarden van het MOP voldaan is openen er zich nieuwe mogelijkheden voor modernisering en vernieuwing.

- Boodschap voor scheepswerven, de basis om het productieapparaat in werking te stellen: indien je dat wil behouden is een omschakeling nodig. Gebruik van andere materialen dan hout en staal. Bijvoorbeeld ook naar de toeristische sector toe (pleziervaartuigen)

- Naar de afzet: moeten we niet in eerste instantie denken aan de kwaliteit? Dat houdt ook verbeteringen aan boord in (vers houden van de vis), productie oriënteren op nieuwe afzetmogelijkheden (kleinere verpakkingen van het produkt naar de éénpersoonsgezinnen toe, de opmars van de microgolfoven).'

□ Bernard MAENHOUDT: 'Akkoord met diversificatie, maar dat zal de aanvoer niet verhogen. De bekommernis van de overheid is een hogere toegevoegde waarde creëren. Andere

vissoorten lanceren is een mogelijkheid. Maar daar wordt ook een prijs voor betaald (onderzoek, marketing, promotie).'

□ Fred WITTEVRONGEL: kwam terug op de gebrekkige controle en had ook moeite met de filosofie om een evenwicht te bereiken door de arbitraire tussenkomsten van de ambtenarij. Hij verwees naar een aantal pilootprojecten die werden opgezet.

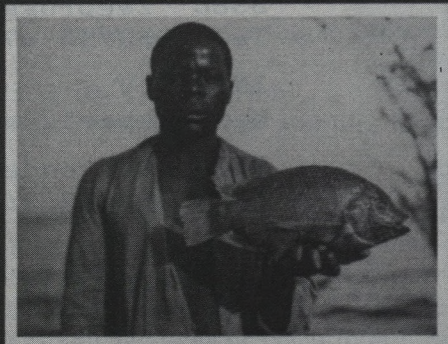
□ Dirk DEMAEGHT: 'Ik wens dat in het ministerie van onderwijs iemand zou zetelen die de noden van het visserijonderwijs kent. Men kent onze specificiteit niet in Brussel...'

□ Michel CLAES: 'Ik pleit voor de oprichting in de streek van een research-instituut, op een ruimere basis dan de opdracht van het Rijksstation voor Zeevisserij. Zoals in Nederland waar een rijksinstituut bestaat dat plannen maakt voor de scheepsbouw, technische ondersteuning verstrekt en de sector bijstaat inzake kwaliteitsonderzoek, marketing, beroepsleiding enz. Dat is een vorm van indirecte steun, waardoor de kleinschalige bedrijven niet nodeloos moeten investeren in onderzoek. Heel wat van die zaken bestaan misschien, maar zitten nu versnipperd op diverse plaatsen en diensten.' (gw)

L.A. INGHELBRECHT

MENS EN VISSERIJBEDRIJF IN KONGO

(1900 - 1960)



„MENS EN VISSERIJBEDRIJF IN KONGO

door L.A. INGHELBRECHT

is verkrijgbaar door storting van 375 fr. op rekening 384-1605797-46 van drukkerij Vandenberghe, Hendrik Baelskaai 30, tel. (059) 32 11 13, franco besteld. Het boek is tevens te koop in de betere boekhandel.

Formaat 15/21 - 116 bladzijden - 25-foto's.

Van „HET ZOUT VAN DE ZEE" van dezelfde schrijver, blijven enkele exemplaren over. Het boek is verkrijgbaar door storting van 299 fr. op dezelfde rekening, franco besteld.

Formaat 14/21 - 116 bladzijden - tekeningen van de schrijver.

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

Aanvoer en besomming met minder vaartuigen licht toegenomen

Visserij zoekt nieuw evenwicht

VORIG JAAR WAREN de maanden januari en februari in de vismijnen barslecht. De aanvoer van onder Belgische vlag gevangen vis, aangeland in Belgische vismijnen zakte tot een historisch dieptepunt.

Aanvoer en besomming van januari '94 vertoonden geen herhaling van dat rampenscenario. Een grotere aanvoer, vooral van tong en schol, leidde tot een betere besomming. De aanvoer in februari '94 was dan weer minder goed dan het jaar voordien. Toch boekten de visafslagen globaal een betere besomming dank zij een belangrijke prijsverbetering voor schol... maar het resultaat blijft nog een stuk onder dat van januari-februari '92.

De aanvoergrafiek (eerste grafiek) voor de eerste twee maanden leert dat het sinds 1987 bergaf gaat met de aanlandingen in onze vismijnen. De besomming (2de grafiek) van januari-februari 1994 de vergelijking met 1985 enigszins doorstaan. (gw)

□ Gemiddelde besomming per pk in januari-februari:

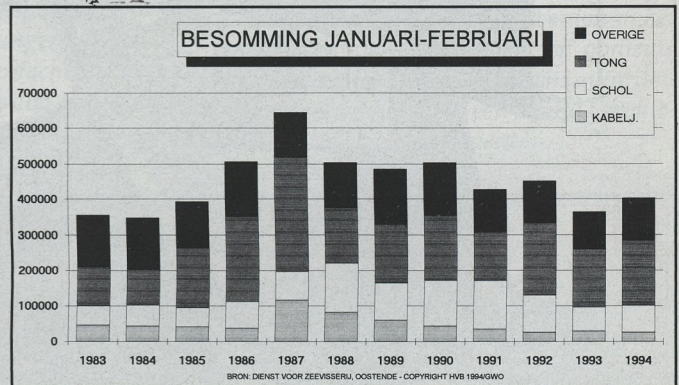
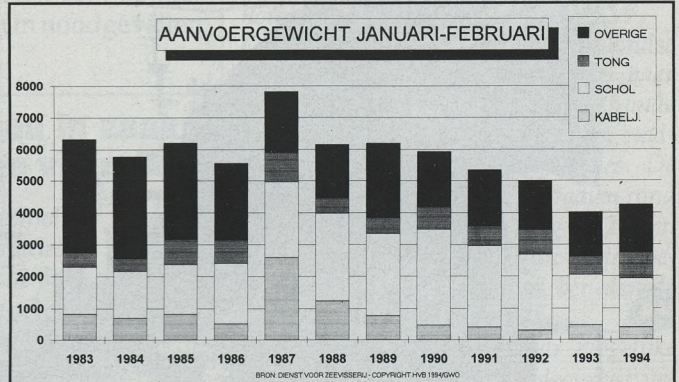
1992	1993	1994
4.270	3.720	4.380

□ Gemiddelde besomming per brutoton in januari-februari:

1992	1993	1994
17.250	14.870	17.370

Overzicht aanvoer en besomming januari-februari

JAAR	AANVOER	INDEX	BESOMMING	INDEX
1982	8.259	100	328.472	100
1983	6.336	77	355.084	108
1984	5.778	70	347.579	109
1985	6.214	75	393.022	120
1986	5.565	67	507.139	154
1987	7.821	95	644.540	196
1988	6.163	75	505.077	153
1989	6.202	75	486.479	148
1990	5.934	72	504.398	154
1991	5.348	65	427.655	130
1992	5.000	60	451.691	138
1993	4.022	49	363.810	111
1994	4.263	52	402.807	123



Hoger rendement

Enkele berekeningen (waaruit overigens maar met de grootste voorzichtigheid resultaten mogen getrokken worden) tonen aan dat ondanks de afslanking van de zeevisserijvloot het rendement het niveau van 1992 haalt. We berekenden enkele gemiddelden waarmee zeer omzichtig die omgesprongen. We nemen aan dat ze toch een nuttige indicatie geven. Het leverde volgende resultaten op:

□ Gemiddelde aanvoer per vaartuig in januari-februari:

1992	1993	1994
25,13 ton	22,86 ton	26,32 ton

□ Gemiddelde besomming per vaartuig in januari-februari:

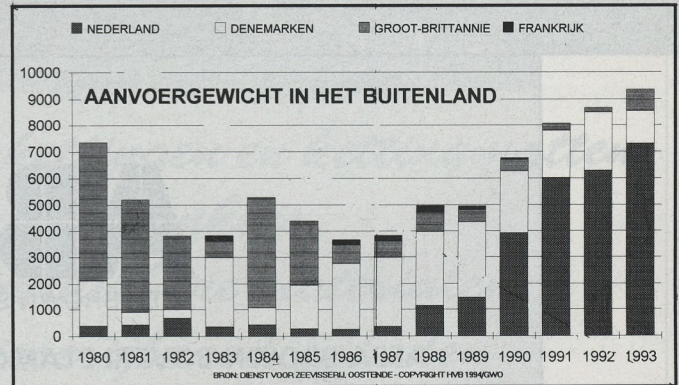
1992	1993	1994
2.270 m. fr.	2.067 m. fr.	2.486 m. fr.

□ Gemiddeld aanvoergewicht per pk in januari-februari:

1992	1993	1994
0,047 ton	0,041 ton	0,046 ton

□ Gemiddeld aanvoergewicht per brutoton in januari-februari:

1992	1993	1994
0,19 ton	0,16 ton	0,18 ton



Te Brugge overleed op 83-jarige leeftijd Jozef Walters, vader van HVB-redacteur Guido Walters.

Jozef Walters, weduwnaar van H el ne De Sloovere werd op 16 september 1910 geboren te Kruishoutem en stierf op 26 maart 1994 te Brugge.

De begrafenisplechtigheid greep plaats op woensdag 30 maart.

Directie, redactie en medewerkers van dit blad betuigen langs deze weg hun medeleven aan de familie van de overledene.



Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

Visverwerker Daniël Pieters in E.F.C.

Zeebrugge- De zone rond de Zeebrugse visveiling (het European Fish Centre, EFC) krijgt meer en meer de bedrijvigheid die de beheerders van de visveiling daar ongetwijfeld wensen. In april komt het visverwerkend bedrijf van Daniël Pieters in nieuwe gebouwen daar het terrein opvullen. De huidige gebouwen op de hoek van de Vismijnstraat en Visserstraat voldoen niet meer. Op de 2.500m² oppervlakte die Pieters kocht, werd een modern bedrijf gebouwd, dat voldoet aan de opgelegde normen voor hygiëne en werkmilieu.

In de gebouwen huurt Pittman Seafoods een ruimte af; ook daarin is Daniël Pieters trouwens met aandelen vertegenwoordigd, omdat hij langs deze firma een weg heeft gevonden tot de overzeese diepvries-specialiteiten en distributieketens.

Werking

In een gekoelde ruimte wordt de vis afgeleverd en volgt dan de weg van sortering en verwerking. Een nieuwe machine tast computergestuurd de vis af en snijdt dan tegen zestig porties per minuut gelijke visfilets die in gewicht maximaal 5 gram van elkaar mogen afwijken. Hierna volgt de gesneden vis een weg naar de volautomatisch weeg- en sorteermachine. De ruimte in de aanwezige diepvriezers werd optimaal benut, met verplaatsbare rekken kan Daniël Pieters 50% meer vis stapelen bij -28°C. Hij bespaart met dit systeem heel wat verbruiksenergie.

Zeebrugse visaanvoer

Daniël Pieters moet zoals de andere groothandelaars 75% van zijn vis in het buitenland aankopen, de capaciteit van de aanvoer door de eigen visserijvloot is te gering, daarbij heeft deze visserij een maximale aanvoer van tong en pladijs, de rondvis die aangevoerd wordt voldoet niet aan de kwaliteitsnormen die het bedrijf stelt.

Onze vissers maken te lange reizen, wat op zichzelf niet zo erg is wanneer men de vistransporten intensiever zou gebruiken. De discussies rond de Zeebrugse visveiling volgt Daniël Pieters maar vanop afstand, omdat het eigen bedrijf zijn voornaamste zorg is, toch heeft een goed functio-

nerende visveiling in de onmiddellijke omgeving heel veel voordelen. Iedereen heeft er voordeel bij dat deze investering optimaal zou gaan werken, zo zegt de zakenman.

In onze visserijsector zou volgens Daniël Pieters meer eendracht moeten zijn tussen al de mensen die in deze sector werken en leven. Solidariteit mag niet alleen in noodgevallen aanwezig zijn. (jd)

Bekentenissen in zaak van Vlissingse visfraude

De Nederlandse gerechtelijke diensten verrichtten acht arrestaties in het kader van het onderzoek naar de visfraude in Vlissingen. Onder de arrestanten de directeur van de Vlissingse vismijn en drie personeelsleden, o.m. de ploegbaas van de vissorteerders die als spilfiguur van de fraudecarousel zou fungeren. De Belgen die ervan worden verdacht bij de zaak betrokken te zijn werden voor verhoor opgepakt en na niet nader bekend gemaakte bekentenissen weer vrijgelaten

De justitie van Middelburg liet maandag 14 maart de directeur van de Gemeentelijke Visafslag Vlissingen, de administrateur en twee medewerkers arresteren op verdenking van fraude. Een vijfde arrestant is een particulier die banden heeft met de vishandel in Vlissingen en Arnhem. Volgens de Nederlandse justitie worden de vijf Zeeuwen beschouwd als verdachten. De directeur en twee medewerkers werden intussen weer vrijgelaten. Ze moeten zich wel ter beschikking houden van de justitie.

Op die maandag zochten de Nederlandse justitiële diensten in Vlissingen naar sporen van een grootscheepse visfraude in de Gemeentelijke Visafslag, het stadhuis en op enkele andere locaties. De visfraude zou hoofdzakelijk draaien rond de handel in slips, kleine tong tot 24 cm. De zwarte tongen zouden in grote hoeveelheden tegen één gulden beneden de marktprijs worden aangeboden.

Ook in ons land werd naar mogelijke vertakkingen van het fraudecircuit gezocht. De drie verdachten werden in het kader van het vooronderzoek opnieuw onderzocht door de Belgische autoriteiten. Het verhoor zou een aantal bekentenissen hebben opgeleverd.

Crevits

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137,
8380 Lissewege (Brugge)
Tel: 050 / 54 48 33



H. Baelskaai 18,
8400 Oostende
Tel: 059 / 32 50 13

Tijdokstraat 3, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 85

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



Adverteren in Het Visserijblad (HVB) is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, motoristen, schippers, vissers, vishandelaars en consumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 61 jaar het geval.

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straaten nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar HVB, H. Baelskaai 2, B - 8400 Oostende

West-Hinder

Een Nederlandse groep heeft een bod gedaan op één van de onlangs uit de vaart genomen lichtschepen 'West-Hinder' om er een radiozender op in te richten die van uit Europese wateren zou opereren. Omdat de Belgische staat niet aan iets illegaals mag meewerken, gaat de koop niet door.(dp)

Commandant Fourcault

Het ex-opleidingsschip 'Commandant Fourcault' van de hogere zeevaartschool zou worden verkocht of verhuurd. Het zou dienst doen in het kader van een ontwikkelingsproject in de Chinese Zee, ter hoogte van Viëtnam. (dp)

Telefoonverbinding

Het bedrijf Belgacom heeft op een loodskotter proeven gedaan met een nieuw telefoonsysteem voor de Belgische kust. Het systeem heet *world-wide GSM* en in België *Proximus*. Het bestaat uit een apparaat waarmee de bemanningsleden van een schip via een (eenmalig te betalen en te herladen) elektronische betaalkaart, gemakkelijk gesprekken kunnen voeren met de wal en dit met een digitale CD-kwaliteit. De loodskotter onderzocht tot waar de gesprekken kunnen gevoerd worden via Belgische kanalen en vanaf waar de gesprekken zullen gedelegeerd worden via Nederlandse of Franse intercoms. Het ligt in de bedoeling van Belgacom om het systeem te promoten bij de pleziervaart. Het Zeewezen denkt er aan 230 betaalkaarten te bestellen.(dp)

Uslander

Uit welingelichte bron vernamen we dat het Oostendse schepencollege zich akkoord verklaard heeft een plaats vrij te houden in het Mercatordok ter hoogte van het station indien het 'beschermcomité voor de instandhouding van de laatste Ijslandtreiler' erin zou slagen het vaartuig 0 216 'Henri-Jeanine' aan te kopen en om te bouwen tot museumvaartuig. (fv)

APS zet 25ste stakingsweek in

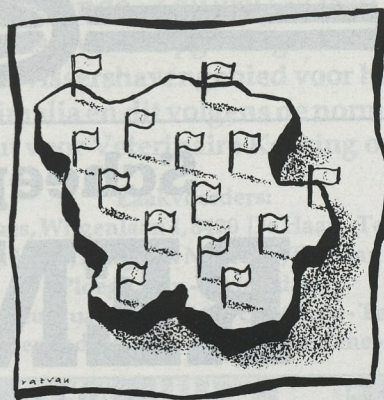
Op maandag 14 maart 1994 velde de Arbeidsrechtbank een vonnis dat van belang kan zijn in het conflict tussen de eigenaars en de werknemers van de scheepswerf APS te Oostende. Patroon Ponjaert (veroordeeld bij verstek) moet ± 2,7 miljoen BEF aan de RSZ betalen: achterstallige bijdragen, waarvan de stakers van in den beginne vermoed hadden dat deze nooit gestort waren. Dit vonnis werd 'bij voorraad' geveld, dit wil zeg-

gen dat Jean-Pierre Ponjaert dit moet doen, afgezien van verdere juridische procedures. Nadien werd een gerechtsdeurwaarder aangesteld die/de som binnen de 30 dagen moest innen. Betaalt Ponjaert niet dan stapt de RSZ waarschijnlijk naar de Rechtbank van Koophandel om de faling van het bedrijf te vorderen.

Intussen zijn de APS-werknemers naar de Correctionele Rechtbank ge-

stapt. Zij willen de bestuurders van APS — Ponjaert en van Antwerpen — in persoonlijke naam laten vervolgen wegens het niet-naleven van hun sociale verplichtingen.

Op vrijdag 25 maart 1994 startten de 9 mensen hun 25ste stakingsweek. Moment dat in de stakingskeet vlak voor het bedrijf gevierd werd door meer dan één taart aan te snijden (zie foto). (fv)



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

Zeemacht betrapt Deense spanvissers in de 12-mijlszone

Donderdagnamiddag 24 maart onderschepte het visserijwachtschip van de Zeemacht twee Deense vissersvaartuigen binnen de 12-mijlszone. De vaartuigen werden opgeleid en naar Zeebrugge gebracht. Bemanning, vaartuig, vistuig en vangst werden na betaling van een borgsom van vrijgelaten.

Vorige week donderdag fungeerde de ondiepwatermijnveger M.476 'Merksem' als visserijwachtschip voor de kust. De controle van de ARN.25 'Deo-Volente' uit Arnemuïden was pas achter de rug, overigens zonder onregelmatigheden vast te stellen, toen het visserijwachtschip wat meer bescherming zocht dichterbij de kust. Daar werd een koppel spanvissers opgemerkt. In tegenstelling met de verwachtingen bleek het niet om Nederlanders te gaan, die de pelagische visserij mogen bedrijven, maar om Denen. De 'Merksem' nam radiocontact met de vaartuigen uit Esbjerg en meldde dat ze één mijl binnen de territoriale wateren waren, terwijl Denemarken daar geen visrechten heeft. De controleurs konden aan boord gaan en troffen geen vis aan. Ook in het logboek werd geen melding gemaakt van vangsten. Toen het pelagisch

net werd opgehaald stak het barstensvol haring. Er moesten verdeelstroppen worden gelegd om de vangst binnen te halen. Vermoed wordt dat de grote vaartuigen (38 m., 700 pk) via Land's End en Jytteborg binnen de beschermde zone kwamen door een haringschool te volgen die op de sonar werd opgevangen. Beide vaartuigen werden naar Zeebrugge opgebracht waar ze in de oude zeeluis aan het Waterschoutambt werden overgedragen. Na het betalen van een borgsom mochten ze opnieuw vertrekken. De haring werd niet aangeslagen omdat hier wellicht nauwelijks interesse zou bestaan voor de vangst. Het is ongewoon dat grote Deense spanvissers zo dicht voor onze kust opereren. Het opgebrachte span was trouwens niet alleen. Verderop in zee werden nog twee zijtrawlers opgemerkt en een vaartuig dat veel weg had van een fabrieksschip. Bovendien werden aan boord van de Deense vaartuigen vispompen aange troffen, wat er zou kunnen op wijzen dat de vangsten regelmatig naar het verwerkingsschip werden overgepompt. Blijkbaar zit er méér achter de ongewone aanwezigheid van Deense vissersvaartuigen voor onze kust. (gw)

Prijs voor APS-baas

Sinds enkele jaren kennen de Oostendse CVP-jongeren een prijs toe aan de verdienstelijke, maar ook aan de onverdienstelijke figuren. De Drie Gapersprijs voor de meest onverdienstelijke figuur wordt telkens toegekend aan een persoon die Oostende tijdens het voorbije jaar een slechte dienst bewees. De twijfelachtige eer viel voor 1993 te beurt aan Jean-Pierre Ponjaert, oprichter en zaakvoerder van scheepswerf APS.

235.000 fr vis aangeslagen

De opsporingsdiensten hebben één ton aan de veiling onttrokken kwaliteitsvis onderschept in Zeebrugge. De blauwers wilden de vis wegstoppen in de oude vismijn. Tegen de vishandelaars — geen onbekenden in het zwarte circuit — werd proces-verbaal opgesteld en de voertuigen die bij het transport betrokken waren in beslag genomen, net als de opbrengst van 235.000 frank die de verkoop opleverde.



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

Renaud
steeds bereikbaar:
semafoon
07 / 32 99 57 1

Gasco Z.474 Limanda te water in Oostkamp

Donderdag 10 maart ging het casco van de Z.474 Limanda in alle stilte te water op de *Westvlaamse Scheepswerven* te Oostkamp. De 24 meter lange boomkorteiler wordt gebouwd voor rekening van de NV Limanda, een vennootschap, met maatschappelijke zetel in Dudzele, die deel uitmaakt van de groep Pauwaert-Witgeers. Omdat de milieudienst geen toestemming verleende voor het zandstralen in Oostkamp, werd het casco naar het droogdok van Padmos in Stellendam gesleept. Na deze werkzaamheden in Stellendam zal de Z.474 naar Zeebrugge worden gebracht voor verdere afbouw door de *Zeebrugse Scheepswerven*. Het nieuwe vissersvaartuig komt binnen drie maanden in bedrijf. De Z.474 Limanda is een vervangingsnieuwbouw voor de Z.474 Argo van de rederij Argo NV uit Knokke-Heist.

FAX - FAX - FAX - FAX - F

Z.97 werd LT.197. In tegenstelling met wat in het vorige nummer gemeld werd kreeg de Z.97 Cleopatra niet een Nederlandse, maar een Britse bestemming. Het vaartuig van rederscheepsbouwer De Graeve draagt nu duidelijk de kenletters LT.197 met Lowestoft als thuishaven. De naam Cleopatra blijft behouden. Na de Z.54 en de Z.69 het derde Belgische vaartuig dat onder Engelse vlag vaart □ Woensdag 9 maart verkochten zes vaartuigen hun vangst in de Oostendse vismijn. Merkwaardig is dat er vier Nieuwpoortse vaartuigen bij waren, te weten de N.52, N.57, N.58 en N.402. □ Vrijdag 11 maart vijf ladingen op de markt in Oostende, waarvan vier afkomstig van Zeebrugse vaartuigen: Z.39, Z.63, Z.183 en Z.596. Drie van de vier Zeebruggenars zijn vaste klanten in Oostende. □ De Z.34 Northern-Sky ging voor een onderhoudsbeurt bij Padmos in Stellendam in het droogdok. □ De Z.47 De Marie Louise verkocht in Goedereede en liep voor een onderhoudsbeurt naar Stellendam. □ Z.15 Stephanie, veranderde in februari officieel van eigendom en staat nu geregistreerd onder BVBA Rederij Blue Angel, Oudengemselaan 29, 8370 Blankenberge, tel. 050-41.75.44. Zeebrief: 1.2.94

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



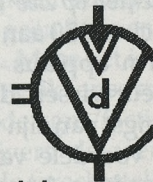
t.b.v. : autolaad-, haven-, portaal-, mobiele- en bouwkransen; betonpompen; hoogwerkers; lieraandrijvingen; schrootpersen; betoninstallaties; bouwmachines, enz.

Verkrijgbaar in verschillende uitvoeringen, zwart/wit, getript 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.



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

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

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

Ploegbazen - sorteerders:

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



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

Nachten op Zee

Visser Eddy Serie stelt boek voor in visserijschool

Vissers die een boek schrijven kunnen in elk geval rekenen op grote belangstelling. Dat was indertijd al het geval toen de Zeebrugse Jozef Vantorre het het epos van de Kavijaks op de markt bracht... en Jozef Vantorre, dat was dan nog niet eens een echte visser. Eddy Serie daarentegen...

Op vrijdag 18 maart 1994 werd in de hal van de stedelijke visserijschool John Bauwens te Oostende het boek 'Nachten op Zee' officieel voorgesteld. De circa 150 aanwezigen hadden een warm applaus voor Eddy Serie, de auteur-visser, die de eventuele opbrengst van zijn werk volledig afstaat ten voordele van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium van Oostende waarvan hij tevens bestuurslid is. In zijn toespraak benadrukte de voorzitter van die vereniging de goeie samenwerking tussen schrijver, drukker en uitgever die tijd noch moeite gespaard hebben om het werk een frisse indruk te geven.

Eric Six, schepen van onderwijs van de stad Oostende, feliciteerde de auteur in naam van het Stadsbestuur en stelde dat de stedelijke visserijschool van Oostende trots mag zijn onder haar oud-leerlingen een auteur-visser te tellen. Eddy Serie mocht dan ook uit de handen van de schepen een geschenk van het stadsbestuur ont-

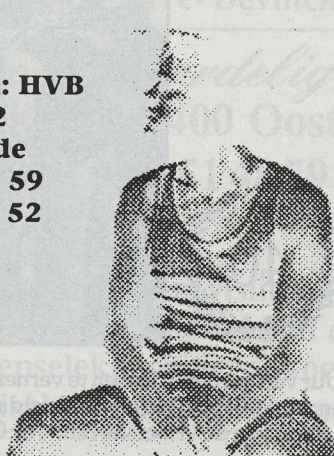
vangen. Dan kwam Eddy zelf aan het woord, schetste even hoe zijn werk tot stand kwam en liet ook niet na zijn bezorgdheid te uiten over de langzame teloorgang van de kustvisserij. Nadien mocht hij vele handtekeningen en opdrachtes schrijven en een reeks persoonlijke gelukwensen in ontvangst nemen. (rc)



Het boek is nog te verkrijgen in het Noordzee-aquarium Visserskaai Oostende. Prijs 500 fr. of door overschrijving van 500 fr. + 50 fr. port) op rekening 280-0706209-86 van Vriendenkring Aquarium Oostende. Ook op de kantoren van HVB kan het boek gekocht worden (openingsuren: op werkdagen tussen 9 en 12 uur — wegens jaarlijkse vakantie gesloten tot 15 april).

Hier had uw advertentie kunnen staan.

Vraag inlichtingen: HVB
H. Baelskaai 2
te 8400 Oostende
Tel./ 059 / 32 55 59
Fax/ 059 / 32 17 52



Aan een overleden vriend visser

Het was oorlog! Niet zo maar een rel maar een wereldoorlog. De zee werd vol mijnen gelegd. Toch moesten de vissers dagelijks de zee op. De kust werd bevist onder begeleiding van Duitse soldaten. Zonder gevaar gebeurde de visserij niet. Verschillende vaartuigen waren reeds op zeemijnen gevaren en ontploft; meestal de bemanningen meesleurend in de dood. Een Nieuwpoorts vissersvaartuig voer die dag langsheen Middelerkerke Bank tot het op een springtuig stootte. Het vaartuig vloog in splinters en stukken de lucht in. De drie bemanningsleden kwamen in het water terecht. Twee waren dodelijk gekwetst. De derde werd zwaar gewond aan de benen. Half buiten bewustzijn, kon hij zich aan een stuk wrakhout vastgrijpen. Wel beseftte hij dat hij het niet lang zou volhouden. Hij voelde zich zwaker worden en wegdeemsteren. Op het moment dat hij bijna het wrakhout moest lossen hoorde hij opeens... orgelmuziek en een koor dat zong! 'Heilig' Petrus wandelt op de baren', het visserslied. Dat hield hem bij bewustzijn!

Hij opende de ogen en zag een man wandelen op de golven. Hij was gekleed in kledij uit lang vervlogen eeuwen, de mode uit Palestina ten tijde van Jezus. De man had een baard. Dit was ontgensprekelijk Petrus de visser, apostel van Christus. Nog steeds weerklonk in zijn gehoor het visserslied 'Heilig' Petrus wandelt op de baren'. Petrus stond tegenover hem terwijl hij half bij bewustzijn nog amper het drijf-hout vast kon houden. De muziek hield op en Petrus sprak: 'Niet opgeven, vasthouden jongen, straks komt redding.'

De halfdode visser knikte Petrus toe. Hij hield met bovennatuurlijke kracht vol. Petrus verdween wandelend op de baren. Weinig minuten later was er een reddende vissersboot ter plaatse. De zwaar gekwetste visser werd aan boord gehesen.

De thuishaven werd zo vlug mogelijk opgezocht. De visser werd gered en leefde nog een halve eeuw. De Heilige Petrus wandelt nog steeds op de baren.

Eddy Serie

Het nieuwe boek van Leon Inghelbrecht

Mens en Visserijbedrijf in Kongo

Leon Inghelbrecht is de man die sinds jaar en dag de rubriek 'Van schepen, van mensen en van de zee' verzorgt in Het Visserijblad. Ook is hij één van de HVB-medewerkers die een heuse vissers- en zeemanspraktijk achter zich liggen heeft. Een praktijk die aanleiding gegeven geeft tot meer dan één pennevrucht.

Nadat hij zijn studies aan de zeevaartschool voleindigd had voer hij ter zeevisserij, kustvaart en koopvaardij en werd gezagvoerder aan boord van het vormingsschip voor de zeevisserij in het toenmalige Belgisch Kongo. In Kongo stichtte hij ook de eerste visserijschool en het was in die functie dat hij in de vijftiger jaren een aantal boeken over visserij en onderwijs schreef.

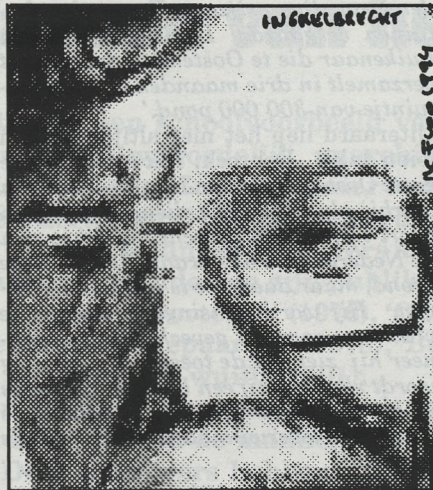
Na zijn terugkeer uit Kongo koos Inghelbrecht voor een carrière bij het loodswezen en schreef hij columns en verhalen die in verschillende maritieme tijdschriften gepubliceerd werden. In 1990 werd dan bij de Oostendse uitgeverij *Het Nieuwsblad van de Kust* onder de titel 'Het zout van de zee' een boekje uitgebracht waarin een aantal van die verhalen gebundeld waren. En nu is er bij hetzelfde huis (inmiddels tot uitgeverij *Vandenbergh* omgedoopt) een nieuw werk van Inghelbrecht gepubliceerd: *Mens en Visserijbedrijf in Kongo (1900-1960)*.

Boeken

Het oeuvre van deze loods-schrijver bestond dus tot vandaag uit een eigenaardig mengsel van enerzijds technische werken bestemd voor het visserijonderwijs in Kongo en anderzijds uit verhalen en cursiefjes, zeg maar mijmeringen van een zeeman over het menselijk tekort.

Langs de ene kant staan dus een aantal technische werken die de harde werkelijkheid benadrukken en versterken, langs de andere kant vinden we een droomwereld terug, waarbij die technische werken er eigenlijk helemaal niet meer toe doen.

Het boek *Mens en Visserijbedrijf in Kongo* overstijgt dat allemaal. Wie denkt uit de titel te mogen afleiden



dat hier een wetenschappelijk werkstuk afgeleverd werd heeft het verkeer voor. Inghelbrecht schreef een stuk proza waarin droom en werkelijkheid niet meer uit elkaar te houden zijn. De tweedeling tussen wetenschap en verbeelding werd in het boek opgeheven.

Toen Leon Inghelbrecht enkele jaren geleden het boek 'De Ibis Story' van Robert Coelus in handen kreeg, ging bij hem een lichtje branden. In het boek werd ondermeer verteld over de Ibis-expeditie naar de Belgische kolonie. En had Inghelbrecht niet een hele trits familieleden die bij Ibis grootgebracht waren? En had hij niet voldoende ervaring opgedaan om de Kongoreis van die Vlaamse visserspioniers over te doen?

Zodoende herhaalde Inghelbrecht hetgeen de grote Franse schrijver Marcel Proust lang voor hem gedaan had. Bij deze laatste was het eten van een koekje aanleiding om een hele

reeks herinneringen op te halen; bij Inghelbrecht was het een boek dat als het ware een nieuw boek baarde... en hem op zoek deed gaan naar de verloren tijden, maar niet voor dat hij eerst nog wel twintig andere boeken gelezen had. En zo gaat dat bij Inghelbrecht: boeken over de zoetwatervissen in Afrika doen hem grijpen naar boeken over het hongerprobleem in de wereld en die brengen dan weer boeken over bantofilosofie met zich mee, maar niet voordat hij een boek over de koloniale geplondheden gelezen heeft.

Dient het gezegd dat het resultaat maar moeilijk te omschrijven valt? Geschiedenis? Reportage? Verhaal? De feiten en de fictie, het is allemaal samengeklonterd tot een stuk proza waarop maar moeilijk een stempel te drukken valt. Het is geen fictie en het is geen journalistiek. Maar het is ook niet de modieuze Amerikaanse mengeling van de twee, de zgn. 'faction', waarbij prozaschrijvers de werkelijkheid gebruiken (de terechtstelling van een massamoordenaar bvb.) om er een prozastuk rond te bouwen dat op die werkelijkheid kleeft als het verslag van een reporter op de feiten. Bij Inghelbrecht werkt het omgekeerd. Hij vertrekt van zijn verbeelding en hij 'verslaat' de werkelijkheid (in de betekenis van 'verslag uitbrengen van', maar ook van 'de vijand verslaan'). Inghelbrecht is, zo denk ik, een dichter die dat niet altijd wil toegeven. (fv)

Mens en Visserijbedrijf in Kongo telt 116 bladzijden en werd uitgegeven door de uitgeverij Vandenbergh, H. Baelskaai 30 te B-8400 Oostende. Het boek kost 375,- en kan op bovenstaand adres afgehaald worden. Ook kan het daar besteld worden door 375,- over te schrijven op rekening 384-1605797-46 van drukkerij Vandenbergh. Het kan ook gekocht worden in de kantoren van HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende (op werkdagen open van 9 tot 12 — Tot 15 april gesloten wegens jaarlijkse vakantie).

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge
industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie

Facom kwaliteitsgereedschappen
SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-
AFDICHTINGEN

Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13
Privé: 050 / 41 76 19 — Fax: 050 / 54 68 02

Nog tot einde april in voorverkoop!

De Oostendse Kapers

OP 13 MEI verschijnt het boek 'De Oostendse Kapers' van Walter Debrock. In dit geschiedkundig werk wordt voor het eerst een volledig overzicht gegeven van de activiteiten van deze zeevaarders. Vooral in de XVIIde eeuw hebben deze te Oostende een nooit geziene rijkdom gebracht; een welvaart zo groot dat men in het buitenland vermoedde dat de deuren van de Oostendenaars met goud beslagen waren.

DE OOSTENDSE KAPERS! Dat het hierbij niet om een incident in de geschiedenis gaat, bewijst het grote aantal namen dat in het boek ter sprake komt. Achteraan in het boek heeft de uitgever overigens een *personenregister* aangebracht waarin niet minder dan 500 namen opgenomen werden die in het boek voorkomen. Een belangrijk deel daarvan zijn namen van Oostendse (en Nieuwpoortse) kapers.

Oostende, XVIIde eeuw

Tientallen kaperfamilies brachten regelmatig hun prijzen binnen de muren van Oostende en vergrootten zodoende de welvaart in de stad. Dat die kapers geen doetjes waren bewijzen hun heldendaden waarbij o.m. *Piet Hein* en *Jan Bart* en de Nederlandse admiraal *Herman Kleuter* betrokken waren en... het onderspit moesten delven. Ook de grote rol die de *zeegeuzen* in de kapersgeschiedenis gespeeld hebben, komt in het boek tot zijn volle recht.

In het werk wordt verder benadrukt dat kapers géén zeerovers waren, dat ze zelfs overladen werden met eerbewijzen en dat ze een belangrijke bijdrage leverden tot de verdediging van de Europese kusten. Die oorlogsbijdrage gebeurde dan wel telkens ten voordele van de heerser van het moment, waardoor op een bepaald ogenblik de merkwaardige situatie ontstond dat Oostendse en Nieuwpoortse kapers met elkaar in de *clinch* gingen, daar waar ze net daarvoor nog zij aan zij gestreden hadden.

Niet dat beide partijen er slechter van werden. Debrock: *'Doordat de oorlogen die Spanje in de 17de eeuw voerde bijna altijd gingen tegen Frankrijk, Engeland en Holland, landen met een sterke zeemacht, hebben de Oostendenaars de toestand grondig kunnen uitbuiten. We mogen zeker stellen dat de Oostende kapers rijkdom in Oostende brachten. In 1667-'68 werden op 9 maanden tijd 81 grote prijzen binnengebracht. De buit wordt dan op één miljoen tweehonderdduizend guldens (van die tijd!) geraamd. Van 1690 tot 1710*

vinden we een totaal van 800 vermeldenswaardige prijzen. Er worden fortuinen vergaard. Louis Le Mel, een Luikenaar die te Oostende kaper wordt verzamelt in drie maanden tijd een fortuinje van 300 000 pond.'

Uiteraard liep het niet altijd van een leien dakje. 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!'*

Oostende, XXste eeuw

Het boek dat uitgegeven wordt door de uitgeverij 'De Lachende Visch' wordt mede gesponsord door 'Horeca Middenkust vzw', de beroepsorganisatie van horeca-uitbaters uit Oostende en omliggende. Voorzitter *Michel Bero* heeft daarvoor zijn redenen: *'Het is toch wel merkwaardig dat andere Vlaamse*

steden stuk voor stuk een sterk punt maken van hun verleden. Brugge, Gent, Kortrijk... overal wordt bijzondere aandacht besteed aan het historische erfgoed. In Oostende bestaat niet echt zo'n traditie, enig folkloristisch weerwerk niet te na gesproken. Ten onrechte! Walter Debrock bewijst met zijn boek dat ook Oostende een roemrijk verleden heeft dat meer is dan een stuk folklore.

Voorverkoop

Het boek komt begin mei op de markt. Het telt 160 bladzijden en de voorverkoop met aanzienlijk voordeel (zie kader) is in handen van HVB. De eerste honderd exemplaren van het werk worden genummerd en ondertekend door de auteur. Voointekenaars worden uitgenodigd op de publieke voorstelling* van het boek. (fv)

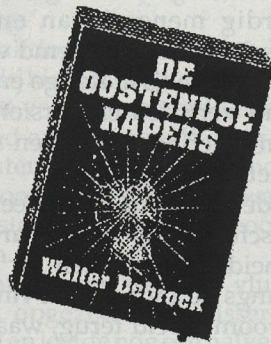
* Op 13 mei om 20 uur in ASLK, Kapellestraat, Oostende. Meer nieuws daarover in HVB van 6 mei eerstkomend.

Het boek 'De Oostendse Kapers' wordt gedrukt op Volumic 90 gr., roomkleurig papier. De kist (met twee flappen) wordt gedrukt op geveerd roomkleurig Conqueror van 300 gr. De eerste honderd exemplaren worden voorbehouden aan de voorintekenaars, deze exemplaren worden genummerd en ondertekend door de auteur.

'De Oostendse Kapers' van Walter Debrock, wordt het ultieme werk over deze bijzondere categorie van zeevaarders die van Oostende een welvarende zeestad gemaakt hebben.

Het luxueus uitgegeven boek telt 160 bladzijden en kost in voorverkoop 499,- bef. De eerste honderd exemplaren worden gereserveerd voor de eerste intekenaars. Zij hebben recht op een genummerd en door de auteur ondertekend exemplaar. Zij worden persoonlijk uitgenodigd op de publieke voorstelling van het boek (begin mei). Wie wil voorintekenen kan dat doen door 499,- over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 2 te Oostende. Vermeld: *Voorintekening De Oostendse Kapers*. Het boek wordt gratis naar de voorintekenaars opgestuurd.

**499,- in voorverkoop
Vanaf publikatie: 599,-**



* Geïnteresseerden uit Nederland betalen 33,- Hfl op rekening 64.14.29.592 van Crédit Lyonnais Bank Nederland (Sluis), ten name van Liefkemores; H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende. Vermeld: 'De Oostendse Kapers'.

De geschiedenis van de lijn Oostende - Dover (epiloog)

John Gheeraert over *Mailboten, Mossels, Meisjes en Mannen van het woord*

In het oude Bredense villakwartier — een schoolvoorbeeld van typische Belgische ruimtelijke ordening: wanordelijk, anarchistisch, soms gewoon wansmakelijk... en op één of ander manier toch mooi — woont de auteur John Gheeraert, vooral bekend geworden door zijn studies over het verblijf van buitenlandse schrijvers aan de Belgische kust. De namen van verschillende van zijn publikaties liegen er niet om: 'Als d'oude Peperbus vertelt...' (1976), 'Ode aan Oostende' (1977), 'Vertellingen uit het Zeepaardje' (1978), 'Bericht uit Bredene' (1987), 'Zolang de duinhelm wuift' (1991)... Uit al deze boeken valt af te leiden dat de Vlaamse kust steeds op bijzonder aandacht heeft mogen rekenen van de mannen die de wereldliteratuur (uit)maakten. Deze schrijvers hebben op hun beurt hun steentje bijgedragen tot de uitstraling van de streek. We gingen bij John Gheeraert op bezoek om er alles over te weten te komen.

JOHN GHEERAERT IS er zeker van: 'Er zijn maar weinig steden in de wereld waar zoveel literatoren gepasseerd zijn of geparadeerd hebben als te Oostende.' Wij maken het ons dus gemakkelijk, zakken onderuit de zetel en schakelen de bandopnemer in. Gheeraert steekt van wal: 'De Oostendse gastronomie is mede door die buitenlandse schrijvers bekend, beroemd, befaamd geworden, tot in Rusland toe! De grote, nog levende, Nederlandse schrijver Jan Cremer die er (zoals bekend) geen doekjes om windt, zegt bijvoorbeeld: "Ik kan niet genoeg zeggen hoe prima ik de sfeer op de Belgische veerboten vind. Hoe plezierig ik het vind om onder Vlamingen te zijn. Het volk van Tijn Uilenspiegel en Lamme Goedzak. Ik laat me verwennen in het scheepsrestaurant waar ik verse tong, een paar uur daarvoor uit de zee gevangen, wegspoel met een fles rode wijn."'

Van mossels en meisjes

Wij pruttelen tegen. Wat verwacht je van een Nederlander die niet eens blijkt te weten dat je verse tong dient weg te spoelen met een fles witte wijn? Maar John Gheeraert is niet over één nacht ijs gegaan bij zijn zoektocht naar uitspraken ten voordele van de Oostendse gastronomie. Honoré de Balzac schijnt ooit een zinnetje over de Oostendse oesters geschreven te hebben... en Gustave Flaubert... en Georges de Nerval... en Leo Tolstoy: 'Zijn de oesters

nog vers? ... We hebben geen Oostendse...'

Ze schijnen dus nogal in de smaak gevallen te zijn, de oesters die te Oostende* gekweekt werden. 'Ze hadden een uitstekende reputatie', zo weet Gheeraert, 'Georges Rodenbach was er zo door gepakt dat hij er zelfs een gedicht over maakte:

"Ils ne mangeaient que des huîtres d'Ostende.

Ces huîtres dont la chair citronnée est friande,

Et qui, pleines de jus, vous fondent sous le dent

Comme des fruits mûris par le soleil ardent".

Terwijl wij nog nagenieten van zoveel ronkende Franse woorden, is Gheeraert al bij de volgende schrijver beland: 'Georges Rodenbach werd daarin bijgetreden door Sibylle Bedford die zich van haar bezoek aan Oostende haast niets herinnert, tenzij ...: "All I remember is a smell of salt and wind, and eating most delicious moules à la crème, tiny ones, the best I had ever tasted then."'" (Het enige dat ik me kan herinneren is de smaak van zout en de wind en dat ik er moules à la crème gegeten heb, kleine mosseltjes, de beste die ik ooit geproefd had).

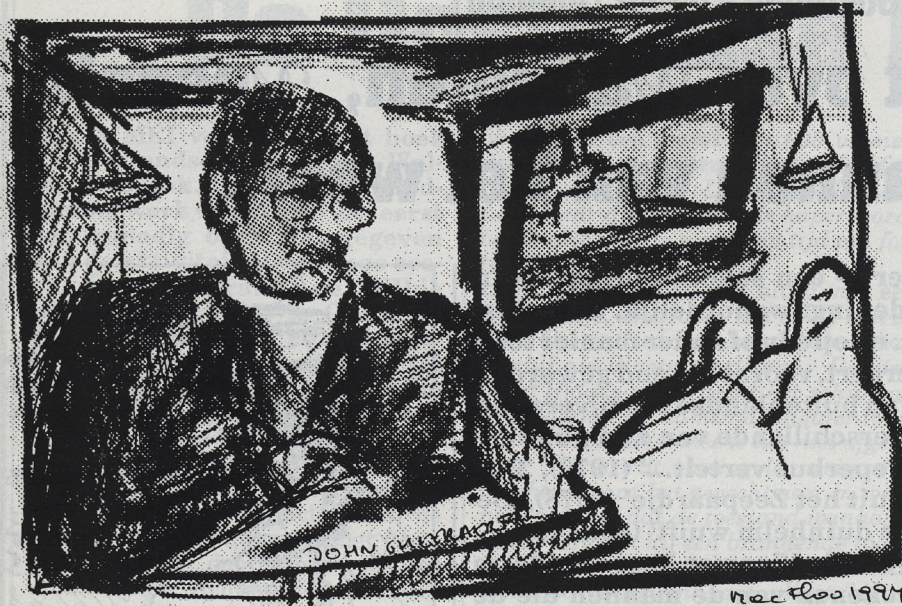
Nog zijn we niet tevreden. De vissers mogen dan al een Rodenbach weten te appreciëren, van Georges Rodenbach hebben ze nog nooit gehoord en wie was die Sibylle Bedford al helemaal?



Gheeraert: 'Je vraagt bekende namen? Nóg bekendere namen?! Luister dan naar hetgeen Aldous Huxley (die overigens met een Vlaamse getrouwd was) schreef, de man die wereldberoemd geworden (en gebleven) is met zijn toekomstroman "Brave New World". Ook hij had letterlijk desmaak te pakken: "And prawns it was, a whole kilo of them. And there we sat in opposite corners of our first-class carriage, with the little folding table opened out between us and the pink (Ostend) prawns on the table, eating with infinite relish..." (En garnalen waren het, een hele kilo ervan. En daar zaten we in tegenover elkaar liggende hoeken van onze eerstklas voertuig, met de kleine vouwtafel geopend tussen ons en de roze [Oostendse] garnaal op tafel, terwijl we aten met een oneindig groot genoegen...). Zijn verhaal "My uncle Spenser" begint met de aankomst van de veerboot in Oostende.'

Beweert John Gheeraert dan dat die schrijvers uit alle hoeken van de wereld naar hier kwamen om mosselen te eten?

'Neen, dat beweer ik niet. Sommigen waren waren gewoon voorbijgangers. Oostende is bijvoorbeeld een sluis geweest voor de Britten die via Oostende-Dover hun "Grand Tour" naar Italië begonnen of het was een tussenstation voor degenen een bezoek wilden brengen aan Waterloo waar Napoleon verslagen werd. Lord



Byron bijvoorbeeld was in Oostende omdat hij daar nu eenmaal dóór moest. We kennen daar een geestige anecdote over die neergeschreven werd door de lijfarts van de adellijke schrijver. 't Eerste dat de hoge gast deed toen hij in zijn hotel "*Cour Impériale*" te Oostende toegekomen was, was de meid bespringen: "*Hef fell like a thunderbolt upon the chambermaid*". Met andere woorden, het waren niet alleen de Oostendse oesters die bij de buitenlandse schrijvers in de smaak vielen.'

Gewoon passanten dus? Gheeraert: 'Neen, sommigen die bijvoorbeeld op weg naar Engeland of Frankrijk waren, bleven ook wel een tijdje te Oostende hangen. En voor velen was Oostende ook het reisdoel. De Rus Gogol kwam er in 1846 bijvoorbeeld omdat de stad bekend was om zijn zeebaden, de Oostenrijkse toneel-auteur Arthur Schnitzler kwam er voor het strand... en voor de speelzaal'.

Schrijven

En zo was ook de wereldbekende Ierse modernistische schrijver (en mijn eigen lievelingsauteur) James Joyce ooit te gast in die badstad. Hij kwam er om er op krachten te komen na een oogoperatie. Richard Ellmann beschrijft het bezoek uitgebreid in zijn Joyce-biografie. Op 11 augustus 1926 kwam de schrijver te Oostende toe. De portier van het 'Hôtel de l'Océan', waar Joyce verbleef amuseerde hem door elke telefoonoproep te beantwoorden met de woorden: 'U spreekt met de portier van de Oceaan!', een positie waarop Joyce natuurlijk ja-

loers was. Oostende viel bij de schrijver zeer in de smaak, en dan vooral het strand waarop hij wel zes, zeven kilometers ver liep ('richting Middelerke', zo weet Gheeraert, en als ik vraag hoe hij dat weet zegt hij langs zijn neus weg: 'Als hij richting Bredene gelopen had dan was hij in de havengeul terecht gekomen'), een uitbarsting van beweeglijkheid die gunstig afsteekt bij de landerigheid waarmee Joyce in die jaren te kampen had. Dat de Vlaamse kust niet anders dan gezond kan zijn bewijst ook die andere uitbarsting van energie van dezelfde schrijver waarbij hij hier vierenzestig Nederlandse lessen volgde. overigens verwerkte hij een aantal Vlaamse woorden in het prettig onleesbare *Finnegans Wake*. En zo komt het dat Oostende een rol gespeeld heeft in het meest onleesbare boek uit de westerse literatuur.

Stel dat het nu verder met de RMT bergafwaarts gaat, zo mijmeren we en John Gheeraert grijpt er enthousast op in: 'De mailboten waren/zijn natuurlijk een prachtig vervoermiddel om mensen naar hier te krijgen. Joseph Conrad, De grootste zeeschrijver aller tijden, is in Oostende geweest om er te schrijven, maar dat viel dan weer tegen, en om zijn Brusselse vriendin Marguerite te zien en misschien viel ook dat wel tegen want daar had hij zware concurrentie van de Brusselse burgemeester. D.H. Lawrence vluchtte met de dochter van een professor weg uit Engeland en kwam zodoende in Oostende toe, Greene bereidde op de mailboot zijn roman "*Stamboul Train*"

voor en dacht via onze "*Wagon Lits*" gratis ticketten te krijgen om de trip van Oostende naar Istanboel te maken. Bij de Wagon Lits heeft men hem eens lelijk bekeken.'

Zoveel verkeer laat wellicht ook inde literatuur zelf enige sporen na. Gheeraert: 'Het is dan ook niet te verwonderen dat de mailboot zelf een rol speelt in sommige boeken. De schrijver Dieter Wellershoff schreef "*Die Fähre nach England*", een verhaal dat begint in Oostende, Virginia Woolf daarentegen herinnert zich van de "*oversteek*" in november 1906 vooral de "*ondersteek*" (the bed-pan), ook onze eigen Guido Gezelle had op de mailboot vooral last van de zee: "*kheb op het schip wel twee pinten galle gespogen 't gene mij veel deugd gedaan heeft ... van als ik aen land was, was ik hersteld en genezen...*"'

Soort zoekt soort

Gheeraert: 'We mogen verder ook niet vergeten dat er in Oostende ook literatoren gewoond hebben en dat die op hun beurt collega-schrijvers aantrokken. Zo is er een passage uit een brief van Michel de Ghelderode aan de (Franstalige) Oostendse dichter Henri Vandeputte waarin de man zegt: "*Als ik rijk was dan zou ik méér naar Oostende komen, gewoon om er met jou een Stout te drinken, niets meer. Maar wees gerust, ik ben rijk en jij ook en alle dichters, en wij zijn de enige echte miljonairs*".'

En dan is er de oorlog geweest. Gheeraert: 'Toen de nazi's op een meiavond van 1933 voor de Berlijnse opera in een reusachtig vuur een enorme stapel boeken verbrandden die hun hinderlijk leken, verkozen vele kunstenaars de vlucht en het emigrantenleven boven de dwang in de heimat. Velen trokken naar de wereldsteden Wenen, Parijs en Londen maar sommigen sterken neer op de Belgische kust'. Hoe het daarbij met Arthur Koestler, Joseph Roth, Stefan Zweig, Herman Kesten, Irmgard Keun, Hans Eisler, Egon Kisch en de anderen verging kunt u lezen in 'Bericht uit Bredene', het boekje dat John Gheeraert over die immigranten schreef.

Zal de 'chunnel' Oostende uiteindelijk de das omdoen? Wij vragen het de schrijver John Gheeraert in de wetenschap dat hij er evenveel vanaf weet als elke kustbewoner.

Hij antwoordt met een gedicht van Theodore Hook uit 'Bubbles of 1825' (!):



'A tunnel underneath the sea, from Calais straight to Dover, Sir, That qualmish folks may cross by land from shore to shore,

With sluises made to drown the French, if ever they would come over, Sir,

Has long been talked of, till at length, 'tis thought a monstrous "bore".'

En gelukkig geeft hij er zelf de vertaling bij:

'Een tunnel onder de zee, van Calais recht naar Dover, Sir,

Zodat dit misselijk volkje kan reizen van de ene kust naar de andere,

Met sluizen om de Fransen te verdrinken, indien ze ooit zouden komen, Sir,

Over zo'n tunnel is lang gepraat, zo lang dat het een monsterachtig gat van verveling voortgebracht heeft.'

Neen, geef ons dan maar de mailboot!

Flor Vandekerckhove

* De geschiedenis van de Oostendse oesterputten werd in HVB uitvoerig beschreven door Norbert Hostyn (1988 in nrs 3,4,5 & 10 / 1989 in nrs 3 & 8)

Boeken van Gheeraert

* Als d'oude Peperbus vertelt... met een inleiding van Karel Jonckheere (1976)

* Ode aan Oostende (viertalige bloemlezing, 1977)

* Vertellingen uit het Zeepaardje (ingeleid door Marnix Gijsen en met woord vooraf van Georges Simenon, 1978)

* Paardjes uit Polen (novelle, 1981)

* De non (roman, 1983)

* Trekvogels (verhalen [drie van de verhalen uit deze bundel hebben de mailboot als decor] 1984)

* Boogie Woogie (roman, 1986)

* Bericht uit Bredene (literaire kroniek, 1987)

* Sakura (roman, 1988)

* De glazen benen van de generaal (roman, 1991)

* Zolang de duinhelm wuift (bloemlezing, 1991)

Van de meeste van deze boeken zijn nog een beperkt aantal exemplaren beschikbaar bij de auteur: Duinhelmstraat 7 te 8450 Bredene, tel: 059 / 32 02 29.

Plannen van Gheeraert

'Het onderwerp Oostende & schrijvers is bijlange niet uitgeput. Ik ben nu op het spoor gekomen van enkele bekende homofiele auteurs die een pied à terre hadden in Oostende en in Dover. In Dover hadden ze vooral avontuurtjes met politiemannen en militairen... Wat ze te Oostende deden, daarover zal ik het later hebben. Eerst wil ik in elk geval nog een paar romans schrijven en misschien wel één of twee boeken over Vlaanderen als inspiratiebron voor buitenlandse auteurs. Oostende is natuurlijk een interessant gegeven, maar als je eens buiten de stadsmuren kunt kijken krijgt alles toch een beetje meer perspectief. Tenslotte valt het op dat veel van die auteurs toch maar een 'banale stad' aan de zee vinden... en 't is dan ook evident dat die stad gewoon alles aan de zee te danken heeft. Voor de rest hebben kortzichtigheid, vernielzucht, middenstandsmentaliteit (ik mag dat zeggen, want ik ben zelf een middenstandszoon) en financiële belangen het beleid zoveel keer verziekt dat er van het roemrijke Oostende niets meer overgebleven is... behalve die zee! Ik zou zeggen: dat ze er dan ook vanaf blijven!' (fv)

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIUWI**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen 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



De geschiedenis van de lijn Oostende - Dover werd in vier afleveringen (+ de epiloog in dit nummer) in HVB afgedrukt. Volledigheidshalve en speciaal voor de verzamelaars wordt hierbij de chronologische lijst afgedrukt van alle mailboten die voor de overvaarten instonden.

Naam	Bj.	Werf	Uit dienst	Ton	Bijzonderheden
Chemin de Fer (Diamant)	1846	Londen	1872	340	Verkocht Frankrijk, afgebroken in 1900.
Ville d'Ostende (Ruis)	1847	Cockerill	1885	352	Werd trainingsschip te Oostende. Verkocht: 1887. Gezonken: 1895.
Ville de Bruges (Topaze)	1847	Cockerill	1870	352	Verkocht Duitsland 1870. Doorverkocht Rusland. Gezonken aug. 1916.
Emeraude	1859	Londen	1872	360	Omgebouwd tot visserijwachtschip. In 1914 in A'pen tot zinken gebracht.
Belgique	1862	Cockerill	1879	269	Was en werd weer wetenschappelijk vaartuig op Schelde. Gesloopt '23.
La Perle	1859	Londen	1872	390	Ex-John Penn. Verkocht Frankrijk. Gesloopt 1890.
Saphir	1846	Engeland	1885	340	Ex-Queen of the French. Verkocht Noorwegen.
Louise-Marie	1867	Cockerill	1893	520	Afgebroken Oostende.
Leopold I	1868	Cockerill	1894	520	Werd zeeopleidingsschool te Oostende. Gesloopt 1919.
Marie-Henriette	1869	Cockerill	1894	520	Afgebroken Oostende.
Comte de Flandre	1870	Cockerill	1894	520	Afgebroken Nederland.
Comtesse de Flandre	1870	Cockerill	1889	520	Gezonken in 1889 na aanvaring.
Prince Baudouin	1872	Cockerill	1897	520	Afgebroken Nederland.
Parlement Belge	1873	Cockerill	1897	520	Afgebroken in Nederland.
Prince Albert	1887	Cockerill	1911	860	Aangekocht door Turkse staat. Gesloopt in Glasgow (Schotland).
Ville de Douvres	1887	Cockerill	1911	860	Idem.
La Flandre	1888	Cockerill	1914	860	Kwam te Oostende als verperringsvaartuig aan zijn einde in 1918.
Princesse Henriette	1888	Engeland	1920	1098	Afgebroken in Nederland in 1922.
Princesse Josephine	1888	Engeland	1914	1098	Zonk als verperringschip te Brugge in 1918. Verwijderd 1920.
Leopold II	1893	Engeland	1920	1451	Verkocht Engeland 1920. Gesloopt 1923.
Marie-Henriette	1893	Cockerill	1914	1461	Gezonken als troepentransportschip nabij Kaap Barfleur (F) in 1914.
Rapide	1895	Cockerill	1923	1270	Afgebroken in Nederland in 1924.
Princesse Clementine	1897	Cockerill	1928	1474	Afgebroken in Duinkerke in 1928.
Princesse Elisabeth	1905	Cockerill	1931	1747	Werd trainingsschip. Gesloopt in 1933.
Jan Breydel	1909	Cockerill	1931	1767	Verkocht aan Noordafrikaans land als de 'Tourist'.
Pieter de Coninck	1909	Cockerill	1931	1767	Afgebroken in België in 1932.
Stad Antwerpen	1913	Cockerill	1934	1365	Idem in 1935.
Ville de Liège (London - Istanbul)	1913	Cockerill	1950	1365	Na verbouwing tot car-ferry in 1936 tot slechts 849 ton. Gesloopt 1951.
Princesse Marie-Josée	1923	Cockerill	1945	1821	Werkschip te Oostende. Afgebroken in 1947.
Prinses Astrid	1930	Cockerill	1949	2938	Op mijn gelopen en gezonken te Duinkerke in juni 1949.
Prince Léopold	1930	Cockerill	1944	2938	Getorpedeerd nabij Nab Tower juli '44.
Prince Charles	1930	Cockerill	1960	2938	Afgebroken in België in 1960.
Princesse Josephine-Charlotte	1931	Cockerill	1950	2938	Afgebroken in België in 1950.
Prince Baudouin	1934	Cockerill	1963	3120	Werd werkplatform te Zelzate. Afgebroken in 1968.
Prins Albert	1937	Cockerill	1979	2944	Afgebroken in 1970.
Prince Philippe	1939	Cockerill	1941	2938	Getorpedeerd in Het kanaal in juli 1941.
Koning Albert	1947	Cockerill	1973	3710	Afgebroken in 1978.
Prince Philippe	1948	Cockerill	1973	3710	Naar Zweden in 1973 als 'Stromma Rex' Uitgebrand en afgebroken '73.
Car Ferry (Prinses Josephine-Charlotte)	1949	Cockerill	1976	2646	Verkocht Panama '76 als 'Leto'. 'Athene Express'. Gesloopt Griekenl. '84.
IJzer	1954	Béliard & C°	1972	1171	Vrachtschip. Verkocht Nederland '72. Gesloopt in 1988.
Roi Léopold III	1956	Cockerill	1976	3794	Verkocht '78 Panama als 'Njad'. Gesloopt Pakistan in 1987.
Koningin Elisabeth	1957	Cockerill	1977	3794	Verkocht Cyprus 1978 als 'Abha'. Later 'Najd II'. Gesloopt Gr., 1984.
Reine Astrid	1958	Cockerill	1981	3794	Jetfoilterminal Dover, 1982. Nu idem te Ramsgate.
Artevelde	1958	Cockerill	1976	2812	Verkocht Griekenland als 'Algaion'.
Koningin Fabiola	1962	Boel Temse	1983	3057	Na verbouwing 3809 ton. Griekenl. 1985 als 'Olymia'. Later 'Lydia'.
Roi Baudouin	1965	Cockerill	1982	3241	Verkocht Griekenland als 'Georgios Express'.
Princesse Astrid	1968	Boel Temse	1983	3188	Verkocht Griekenland als 'Bari Express'.
Prins Philippe	1973	Boel	1986	5071	Verkocht Italië als 'Moby Love'.
Prince Laurent	1974	Boel	1991	5052	Verkocht, Middellandse Zee, 1992.
Prinses Paola	1966	Boel	1988		Gr., '88 'Tropicana'. Miami (USA), Casino, Fort Lauderdale, 'Sea Palace'. Te koop 'Saint Lucie'.
Prinses Maria-Esmeralda	1975	Cockerill	1992	5635	In 1985 extra autodek, tot 6181 ton. Feb. '94 verkocht, Egeïsche Zee.
princesse Marie-Christine	1976	Cockerill	-	5635	Idem wat tussendek betreft. Reserveschip.
Prins Albert	1978	Cockerill	-	6019	Tussendek bracht het schip op 6112 ton.
Princesse Clementine	1981	Seattle, US	-	289	Jetfoil.
Prinses Stefanie	1981	Seattle, US	-	289	Jetfoil.
Stena Nautica (Reine Astrid)	1975	Bremershaven	-	5443	Gecharterd in 1982. Aangekocht in 1983.
Stena Nordica (Stena Nautica)	1974	Joegoslavië	1986	6528	Gecharterd van 1983 tot '86. Nu tussen Dieppe en Newhaven eerst als 'Versailles' nu als 'Stena Londoner'.
Prins Filip	1992	Boel	-	28833	Vlaggeschip.

150 jaar zeevisserijbeheer 1830-1980

Pierre Hovart graaft in de visserij

'Aldus verloor de visser de heerschappij over de vissen van de zee'

'Zeevisserijbeheer in de vroegere eeuwen', een vroeger werk van Hovart, kreeg vandaag een vervolg met de publicatie van '150 jaar zeevisserijbeheer 1830-1980'. Het derde (laatste?) deel zal zonder twijfel gewijd zijn aan het Europese visserijbeleid. Die geschiedenis beleven we nu.

'In 1291 verbood Filips de Schone het vissen met netten waarvan de mazen kleiner waren dan een groot zilveren muntstuk'. Maatregelen tegen de overbevissing zijn dus helemaal niet nieuw. Pierre Hovart verdiepte zich in het onderwerp, waarmee hij tijdens zijn loopbaan vaak genoeg werd geconfronteerd.

Pierre Hovart (62) is sinds de oprichting (1962) directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij. Inzake publicaties is hij niet aan zijn proefstuk. Zijn hele werk (ook het lezenswaardige boekje 'Volks geloof in de zeevisserij' maakt daar eigenlijk geen uitzondering op) valt onder de noemer *wetenschappelijk*. Wat hij vandaag op tafel legt verdient zonder twijfel het etiket *historisch naslagwerk*.

'De visgronden zijn niet onuitputbaar, vooral niet wanneer zij in bijna ingesloten zeeën liggen, zoals bijvoorbeeld de Noordzee en het Kanaal', schreef hij (samen met gouverneur Olivier Vaneste) in de economische studie 'De

Belgische zeevisserij" (1959). 'De overbevissing is geen recent probleem en vindt zijn oorzaak in het feit dat de visgronden een gemeenschappelijk bezit zijn, waarvan iedereen gebruik kan maken. Een goede halve eeuw geleden stelde het probleem zich echter scherper door het aanbrengen van technische verbeteringen aan vaartuig en vistuig', lezen we verder.

Analyse

Het nieuwe boek start met de periode 1830-1914, een tijd van grote technische ontwikkelingen. De *beun*, een met zeewater gevulde bak in het visruim waarin vis levend werd bewaard, liet reeds langere reizen toe. In 1874 kwam ijs als bewaarmiddel aan boord en maakte het inzouten overbodig. Ook het *guttten* werd een gewoonte. In 1886 kwam de eerste *donkey*, een stoommachine, aan boord van de zeilschepen. Met de stoomvaartuigen kwam ook de overbevissing. Kustvisserers klaagden over de uitputting van de visgronden en de regering vond het nodig om een onderzoekscommissie op te richten.

Vervolgens komt de periode 1914 - 1940 aan bod. De eerste wereldoorlog dunde de visserijvloot uit. Van de 454 overdekte stoom- en zeilvaartuigen waren er in 1919 nog 285 over. Door de snelle heropbouw van de vloot, o.m. door de terugkeer van de naar Engeland, Frankrijk en Nederland uitgeweken vissersfamilies, groeide

het aantal eenheden snel tot meer dan vijfhonderd. Met de groei vermeerderde ook het aantal motorvaartuigen. Ook de visserijdruk nam toe en in 1928 werd opnieuw een technische beschermingsmaatregel ingevoerd om de jonge vis in de kustwateren te beschermen.

Tenslotte wordt de periode 1940 tot 1977 (1980) geanalyseerd. Het probleem van de overbevissing liet na het beëindigen van de tweede wereldoorlog niet lang op zich wachten. Reeds in 1946 greep in Londen de *Internationale Overbevissing Conferentie* plaats waaraan ook een Belgische delegatie meewerkte. De besprekingen draaiden rond minimumaansluitingen, minimummaten, vangstbeperkingen, kontingentering van de vloot, visdagenregelingen en sluiting van visgronden.

Lezing van dit onvangrijke boek leert ons dat het visserijbeheer een complexe zaak is, die zowel biologische en technische, als socio-economische, organisatorische, politieke en volkenrechtelijke facetten omvat. (tekst en foto gw)

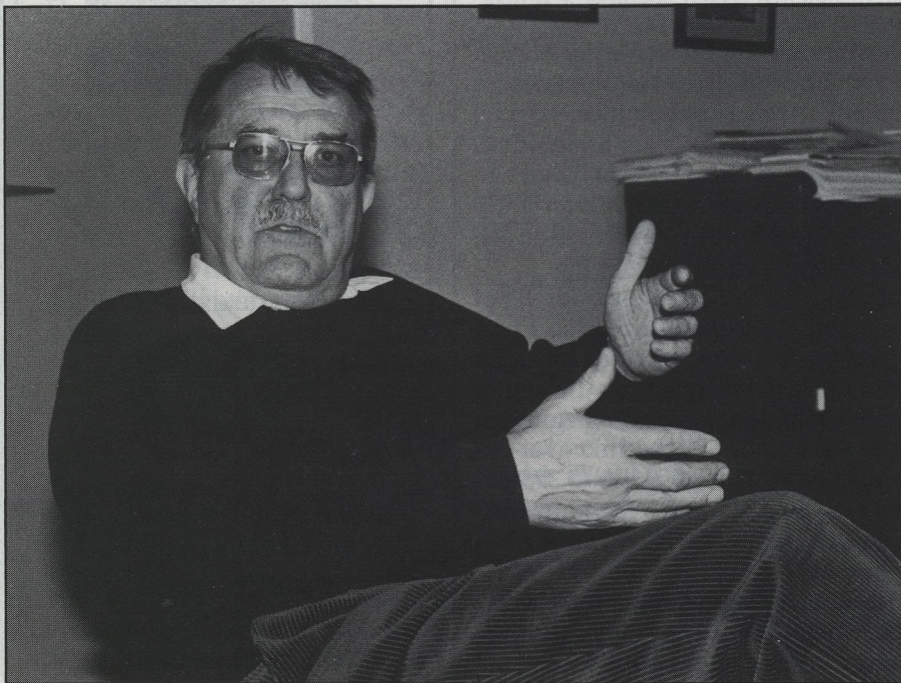
'150 jaar zeevisserijbeheer 1830-1980', een analyse van normatieve Bronnen door Pierre Hovart, 317 blz, A4-formaat. Uitgegeven door het Rijksstation voor Zeevisserij, Ankerstraat 1, 8400 Oostende. Te bekomen door storting van 1.050 fr. op rek. 105-310.54.70-41.

Westhinder naar Zeebrugs vismijnpark?

Tussen Dirk Demaeght, aalmoezenier ter zeevisserijen Freddy Pollet, directeur van de NV Vismijnpark werd een overeenkomst afgesloten betreffende de toekomst voor één van de Westhinder-schepen die momenteel te koop zijn.

Eén en ander heeft te maken met een vroegere eis van de aalmoezenier om het betreffende lichtschip een sociale bestemming te geven. 'Zo verklaarde hij onlangs nog dat er grote behoefte bestaat 'aan een ruimte voor crisisopvang voor jonge vissers en zeelieden (vanaf 18 jaar kunnen ze niet meer in een sociale instelling terecht). Sommigen wetenniet hoe ze de dagen en nachten tussen twee vaarten in, naar "behoren" ... kunnen overbruggen. De Westhinder zou een eigen cachet kunnen geven aan dergelijke opvang.' Nu zegt de aalmoezenier uitdrukkelijk af te zien van deze sociale bestemming.

De N.V. Vismijnpark van haar kant verbindt er zich toe het lichtschip te onderhouden, het open te stellen zonder er commerciële horecafuncties in onder te brengen en het ook ter beschikking te stellen van de visserijscholen voor didactische doeleinden.



Geen bijsturing van het visserijbeleid na ontdekking visfraude in Vlissingen

Minister van landbouw, natuurbeheer en visserij Bukman ziet in de recente ontdekking van een mogelijks grootschalige visfraude in Vlissingen geen aanleiding om zijn visserijbeleid bij te sturen.

Bukman antwoordde op vragen in de Tweede Kamer dat Justitie met het onderzoek van de fraudezaak bezig is. Het is dan ook nog te vroeg om reeds conclusies te trekken. Dat kan pas als het onderzoek is afgesloten. Bukman zei dat het visserijbeleid goed functioneert. Sinds vorig jaar is de controle op de naleving van de visserijbepalingen voor een groot deel in handen van de vissers zelf. De minister liet dan ook verstaan dat zij een zware verantwoordelijkheid dragen als het mis loopt.

De zaak kwam ter sprake in het Nederlandse parlement nadat het Openbaar Ministerie en de Algemene Inspektiedienst (AID) van Bukmans departement vorige maand bij Zeelandse vissers en vishandelaars binnenvielen. Ook op de Gemeentelijke Visafslag en in de kantoren van het stadhuis van Vlissingen werden huiszoekingen verricht. Dit gebeurde omdat er een ernstig vermoeden bestond dat er een georganizeerde ontduiking van de vangstbeperkende maatregelen bestond, waarbij de visafslag en de gemeente betrokken zou zijn. Justitie moet ook uitzoeken in hoeverre de illegaal aangevoerde vis in het zwarte circuit verdween.

Hogere saneringspremie voor kabeljauwvissers

Door een hogere saneringspremie in te stellen denkt het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij de problemen voor de kabeljauwvissers te verlichten. De verhoging van de premie moet uit de staatkas komen. Er is wel een goedkeuring van de Europese Commissie nodig.

De vissers zijn voorstander van een stilligeregeling, waarbij hun vaartuigen tijdens een bepaalde periode niet uitvaren. Het ministerie voelt daar echter niets voor omdat het geen oplossing biedt voor het structureel probleem, met name het wegwerken van een overtollige vangstcapaciteit. De vijftig Nederlandse kotters die zich uitsluitend toeleggen op de visserij op kabeljauw en wijting klagen voortdurend dat zij zwaar lijden onder de invoer van goedkope vis. Ze eisen dan ook overheidsmaatregelen om een faillissement te voorkomen.

Licentie ingetrokken

Bij controle van het motorvermogen van de TX.19 *Elisabeth Christine* uit Texel kwam 2.154 pk aan het licht, terwijl het officiële vermogen van de boomkorteiler 2.000 pk is. Het onderzoek werd verricht door de AID dat vaststelde dat alle door de Scheepvaartinspectie aangebrachte

zegels verdwenen waren en dat de brandstofpomp en de reguleur vervangen waren. De licentie en de vangst werden in beslag genomen. Nederlandse visservaartuigen die na 1 januari 1987 werden gebouwd mogen geen motoren hebben die meer dan 2.000 pk leveren.

Nederland bouwt

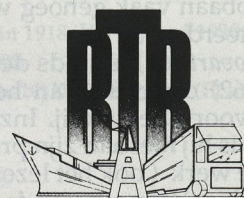
De scheepsbouw in Nederland ligt verre van plat. Tijdens de voorbije weken was dat nog maar eens te merken. In Harlingen werden eind februari de scheepspapieren aan de eigenaars van de LE.63 *Martin Michiel* overhandigd. De 44-meter-lange boomkorteiler uit Lemmer werd bij *Maaskant Shipyards* in Stellendam gebouwd en werd voorzien van een *Deutz/MWM*-hoofdmotor van 1.995 pk en drie *Scania*-hulpmotoren en een *Marelec*-trekkrachtbeveiliging.

Op YVC-werf te Capelle-aan-de-IJssel werd het casco voor de SCH.72 *Frank Bonefaas* te water gelaten. Het gaat hier om een hekreiler van 120 meter voor de Rederij *Jacson* die begin juni klaar is. De SCH.72 beschikt over een hoofdmotor van 3.952 kW (5.373 pk) en vier hulpmotoren. Het schip heeft een vrieskapaciteit van 250 ton vis per dag.

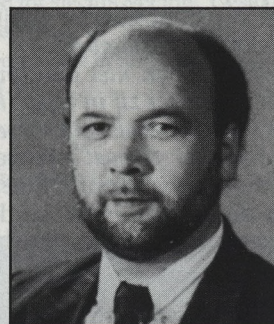
In Harlingen werd een nieuwe UK.243 *Jan van den Berg* opgeleverd door de hoofdaannemer *Machinefabriek A.* en

L. Hoekman uit Urk. De UK.243 is een boomkorteiler van 42 meter, een breedte van 8,5 meter en een bijzonder grote holte van 5,3 meter. Voor de voorstuwing beschikt het vaartuig over een Amerikaanse *Cat 3606* van *Geveke* Motoren met een vermogen van 2.000 pk. Er zijn ook twee sterke hulpmotoren van hetzelfde merk geplaatst. Door de weloverwogen omkasting van de motoren is de UK.243 een geluidsarme fluisterkorteiler.

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



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 staking op APS en... het boek erover

Op 8 oktober 1993 legden negen scheepsbouwers op een Oostendse visserij-scheepswerf het werk neer.

Ze deden dat omdat hun loon al enige tijd niet meer uitbetaald werd, omdat ze een gevecht wilden aangaan om de visserij-scheepsbouw uit het slop te halen, omdat ze ook zelf wilden blijven werken en... omdat het keikoppen waren.

Vijf maanden later waren de negen nog steeds aan het staken en niet alleen dat.

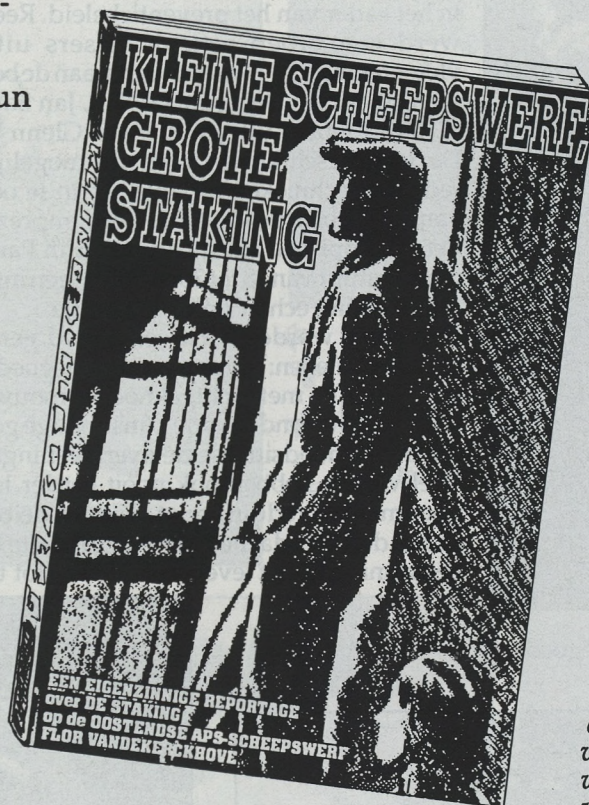
Alle negen posteerden ze ook na meer dan 150 dagen nog dagelijks voor de poorten van hun bedrijf dat ze symbolisch bezet hielden.

Intussen waren er processen gewonnen en verloren, hadden deurwaarders, nieuwe werkwilligen, politieagenten en advocaten 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.

De negen APS-stakers hadden gedurende al die tijd genoeg beleefd, zo vonden ze, om Flor Vandekerckhove, redacteur van Het Visserijblad (en ook de dichtstbijwonende auteur) te vragen een boek over hun belevenissen te schrijven.

Het was het dagblad Het Volk dat als eerste het nieuws bracht. In het artikel dat daarover op 10 februari



verscheen zegde Vandekerckhove dat het project niet zo maar aangenomen had: 'Ik heb het aanvaard onder een aantal belangrijke voorwaarden. Een eerste was dat ik het boek als auteur zou schrijven en niet als propagandist. Ik wil een literair werk maken, eigenzinnig, zeg maar "raar", en geen pamflet. Ten tweede wou ik niet op het tempo van de staking schrijven. Ik wil me niet engageren om een boek af te leveren dat verschijnt de dag dat de staking stopt. Ik eis tijd op om afstand te kunnen nemen van de gebeurtenissen en deze literair te verwerken.' Tegelijk wil Vandekerckhove afrekenen met de tijdgeest die wil dat alles vlug gebeurt, hij wil zich bijvoorbeeld afzetten tegen de trend waarbij schrijvers menen te moeten concurreren met de televisie; een strijd die ze so wie so

verliezen. Vandekerckhove: 'Daarom wil ik bewust niet op tempo van de televisie schrijven: vandaag gebeurt iets en 's avonds is het op het scherm te zien. Je hebt geen enkele kans wanneer je dat medium op zijn eigen terrein aanvalt. Een boek moet een andere waarde hebben. Je kunt het laten rusten, weer ter hand nemen, de teksten laten bezinken. Televisie is direct. Daar is alles een kwestie van seconden. Voor een boek moet je uren, dagen, weken, zelfs maanden uittrekken. Dat geldt zowel voor de schijver als voor de lezer.' Het boek wil ook verder ook de sfeer op een visserswijk schetsen, want de auteur is er rotsvast van overtuigd dat de visserij een zeer zware stempel geslagen heeft op het APS-staking. Vandekerckhove: 'Een markant gegeven is ook de plaats van het gebeuren: ten oosten van Oostende, in een gebied dat van, voor en door de visvangst leeft. Alles is er ter plaatse aanwezig om een eigen(zinnige) wereld te beschrijven: vissers, smeden, rederijen, scheepswerven, een eigen blad en een eigen woonwijk. Ten opzichte van de stad ligt het gebied geïsoleerd, zeg maar gemarginaliseerd, want het ligt "over de brug". Sommige Oostendse gemeenteraadsliden zijn hier waarschijnlijk in geen twintig jaar geweest.' En verder wil hij de klemtoon leggen op de eigen cultuur die op die kaaien heerst, een cultuur die niet deze van de stad is en niet die van het platteland. 'Een cultuur die deze staking mogelijk gemaakt heeft. Daar ben ik heilig van overtuigd!'

VOORINTEKENEN

'Kleine Scheepswerf, Grote Staking' is een eigenzinnige reportage over de staking op de Oostendse APS-werf in 1993-'94. Het boek van 104 pagina's (waaronder tien bladzijden foto's, geschonken door diverse persfotografen) zal meteen ook een geschrift over (dagblad)journalistiek worden, over de verhouding tussen cultuur en economie, over kunst en engagement... over het leven op een kaai ten oosten van Oostende.

Het boek 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 de publieke voorstelling (najaar 1994) kost het 499,-.

Voorintekenprijs slechts 449,-

'Tropische' vlotoefening

De vzw *Studie- en Actiekomitee ter Bevordering van de Veiligheid op Zee en in de Visafslagen (SACV)*, een initiatief van de vakgroep ACV-visserij, namen enkele maanden geleden een concreet initiatief in het kader van het preventiebeleid. Reeds voor de derde keer werd een groep actieve vissers uitgenodigd voor een vlotoefening. Op 16 maart waren aan de beurt: Erwin Deschrijver (O.333), Mario Degroote (Z.470), Jan Savels (Z.63), Luc Savels (Z.470), Stefaan Vileyn (Z.98) en Glenn Vandewalle (Z.14).

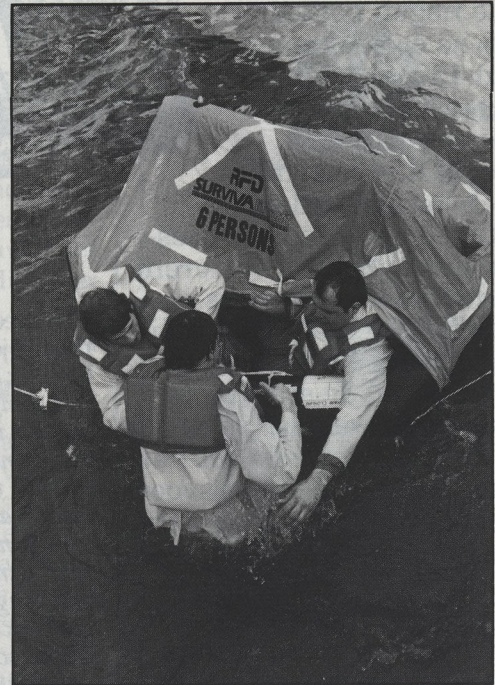
De vzw beschikt niet over de mogelijkheden om bepaalde reddingstechnieken in volle zee in te oefenen. Onder leiding van leraar-instructeur Noël Germonprez gebeurt de training in het subtropische zwembad van Sun Parks in De Haan. Bij een temperatuur van 28 tot 30 graden is een intensieve en uitgebreide vlotoefening echter ook geen pretje.

De vissers worden eerst vertrouwd gemaakt met enkele reddingstechnieken: zwemmen met oliegoed, zwemmend de jekker uittrekken en met dichtgeknoopte mouwen een vlotter maken, samenblijven ondanks de kunstmatige golfslag, allemaal zaken die in een noodsituatie de overlevingskansen vergroten.

Veel vissers hebben ook nooit eerder leren omgaan met een pneumatisch reddingsvlot. Tijdens de oefening ondervonden ze aan den lijve dat het toch enige moeite kost om een zeskoppig bemanning in het levensreddende vlot te krijgen. (foto's gw)



Kennismaking met zwemmen in oliegoed



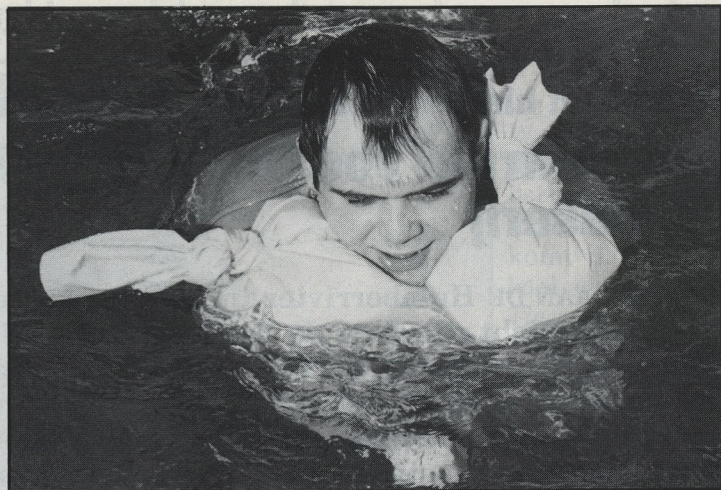
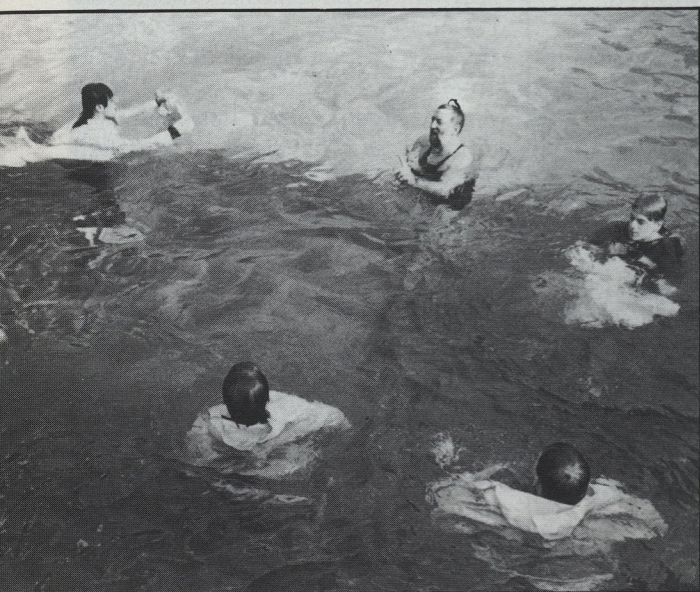
Eén voor één aan boord van het reddingsvlot



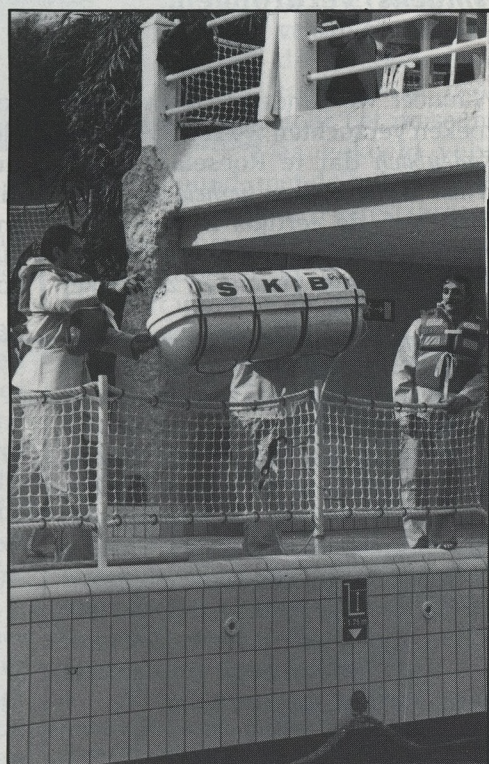
In een noodsituatie is samenblijven de boodschap



en maand in beeld



- ↶ Links: zwemmend de jekker uittrekken
- ↑ Boven: de jekker tot een vlotter knopen
- ↙ Linksonder: instructie over het gebruik van het reddingsvest
- ↘ Rechtsonder: het pneumatisch vlot gaat te water



↘ Afgepeigerd na een intensieve oefening.



Vind je het hier niet, dan vind je het in Grimsby Het centrum voor het erfgoed van de visserij

GRIMSBY AAN DE Humberrivier in Engeland zou volgens de legende gesticht zijn door de Deense Viking *Grim* (vandaar Grimsby), die uitgezonden werd om de jonge Engelse prins *Havelock* te doden. Hij kon dat niet over zijn hart krijgen en toen hij landde in het estuarium van de Humber keerde hij niet meer terug, bouwde er zijn huis en werd er visser. Eeuwen later, in de vijftiger jaren groeide de stad uit tot de grootste vissershaven van de wereld. Maar hetgeen voor Gent en Brugge geldt, geldt ook voor Grimsby: de stad werd niet op ééndag gebouwd. Reeds in 1903 telde Grimsby 476 stoomtrawlers, die er op dat moment de vele zeilvissloepen (*smacks*) verdrongen.

Wanneer we vandaag Grimsby bezoeken verzuchten we zoals *Albrecht Rodenbach* dat te Roeselare deed: 'Waar is der oudren fierheid nu gevaaren?' Van de eertijds zo roemrijke vloot is maar weinig overgebleven. Kilometerlange vismijnen zijn enkel

nog schroothopen. De diepwater-vloot ging ten onder door de kabeljauwoorlog met IJsland, de uitbreiding van de territoriale wateren van andere landen, de overbevissing de quotaregeling... Allemaal zaken die nog niet zolang geleden door Daniël

Pots in HVB uitvoerig opgerakeld werden.

Veel van de havenkroegen zijn verdwenen en de dagelijkse vistreinen dwarsen ook niet meer de Victoria-street.

Maar Grimsby heeft het roemrijke verleden voor het nageslacht willen bewaren.

Alles... mèt smellyphone

Grimsby bouwde met steun van de Europese Unie (EU) 'The National Fishing Heritage Centre', een prestigieus modern gebouw aan de kaai van het Alexanderdok.

Dit museum geeft het vissersleven weer in de hoogdagen van de vijftiger jaren. Alles wat er te beleven viel op in en rond de grote trawlers wordt er getoond; alles: de bewegingen, de geluiden, de geuren, het vissersvolk, tot het bakken van fish and chips.

Het harde leven aan boord van de trawlers die naar de kusten van Groenland en tot de Barentssee voeren kan men er beleven. Je komt er in een authentieke scheepsbrug en door de vensters zie je de nachtelijke zee deinen met lichtjes van boeien en



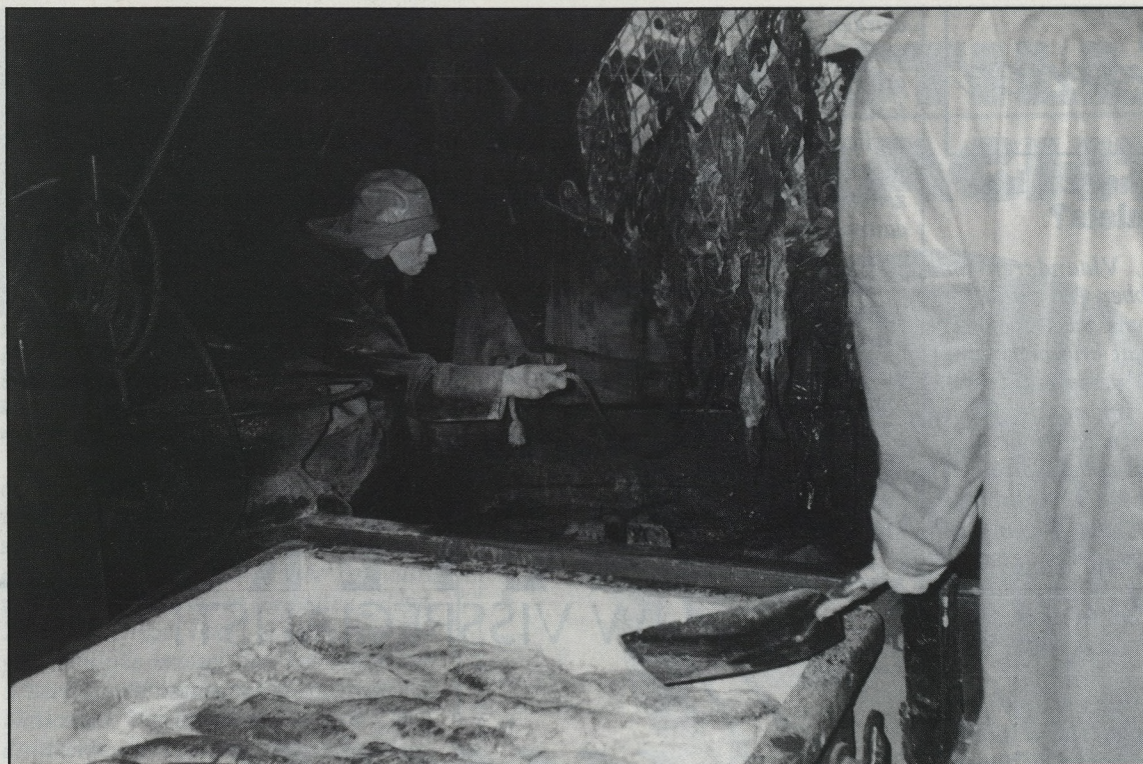
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumproducten

nv. NORTH SEA BUNKERS belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



National Fishing Heritage Centre: alles zien, horen, voelen en... ruiken

voorbijvarende of voor anker liggende schepen. Een complete marconistenhut is er opgesteld en je hoort de scheepsradio en TSF. In de kaartenkamer zie je de zeekaarten van de Noordelijke Noordzee en op de kaart van de *Denmark Street* staan nog de potloodlijnen van de koersen. In het kookhuis is de kok bezig aan de afwas en heeft alle moeite om zijn wiebelende potten bij elkaar te graaien. We komen in het logies waar een matroos zich aan het omkleden is en een andere in zijn kooi een boekje leest. Wat verder moeten we een gesloten deur openen en komen terecht in *'The black frost'*. Het is er erg koud en door de enorme spiegel waan je jezelf in de ijskoude poolnacht terwijl een matroos bezig is de ijskegels met een bijl weg te kappen. Op een binnenpleintje is de GY 411 *Perseverance*, een open zeilgarnaalboot geïnstalleerd; een matroos klimt in het want. Je loopt er ook even binnen in een kleine kroeg waar een *Grimbsby-girl* een pint tapt. Twee matrozen hebben het er waarschijnlijk over op welk paard ze zullen wedden. Eertijds verspeelden vele Grimbsby-vissers hun loon of paaie op de paardenkoersen of ook aan de meisjes die zo graag de vissertjes zagen nadat er uitbetaling was geweest. Ook het leed wordt er getoond. Je komt er in een woonkamer van een vissershuis waar

een vrouw krijt wit achterover leunt in een schamele zetel. Voor haar staat de dominee. Geen verdere uitleg is nodig. Het museum voegt er wel aan toe dat voor iedere omgekomen mijnwerker er acht! vissers op zee bleven. Verderop zien we de vissersvrouw op het koertje van haar woning. Ze breit een net en haar kindje ligt in de kinderwagen, een wastobbe met vuil linnen maakt het tafereel compleet. Sue bakt ook *fish and chips* en werkt in de visrokerij.

Eén van de mooiste evocaties is het bewegende scheepsdek. Je loopt er op een bewegend platform en krijgt de indruk dat je aan boord bent in de ijzige stormnacht terwijl de stuurman het kuiltouw aan het losmaken is en zijn kameraad ijs schept.

Het museum werd geopend op 24 mei 1991 en telde op twee jaar tijd reeds 300 000 bezoekers. Het *National Fishing Heritage Centre* werd overigens door de Engelse Toeristische Dienst uitgeroepen tot het best bezochte museum van 1993. In de nationale wedstrijd kreeg het *'Grimbsby's stinking museum'* de eerste prijs. *Stinking?* Men kan immers in dit museum niet alleen alles zien over de visserij maar ook effectief ruiken. Het was professor *Alexander Graham Schmell* die de *Smellyphone* uitvond, een procédé waarbij geuren in een bepaalde ruimte verspreid worden.

Buiten

Wanneer je het museum verlaat is het bezoek nog niet ten einde want je komt dan op de kaai waar de *Ross Tiger* gemeerd ligt. Deze trawler werd gebouwd in 1987 en is van het type *'Cat boats'*. Meer dan dertig jaar heeft dit vaartuig de visserij bedreven in gebieden rond Noord-Schotland en de Faroër. In de jaren tachtig werd het vaartuig ingezet bij de olieboorplatforms en in 1990 door het museum aangekocht voor

300 000 pound, met de hulp van de EU. Het vaartuig werd gerestaureerd en als museumschip opengesteld. Een schipper doet er nu de rondleiding. Hij geeft uitleg in elk compartiment en met een geluidinstallatie suggereert hij het lawaai van de motoren. Naast de *Ross Tiger* liggen nog enkele vaartuigen die moeten gerestaureerd en later opengesteld worden voor het publiek en op de kaai zien we een oude smack die eveneens aan restauratie toe is. De museumdirectie hoopt daarmee binnen een paar jaar klaar te zijn en zo ook een overzicht te kunnen geven van de evolutie van de vissersvaartuigen te Grimbsby.

Tekst en foto: Robert Coelus

Voor verdere informatie:
Richard Doughty
Heritage Manager
National Fishing Heritage Centre
Alexandra Dock Grimbsby

TE KOOP: VISSERSVAARTUIG

Bouwjaar 1984.

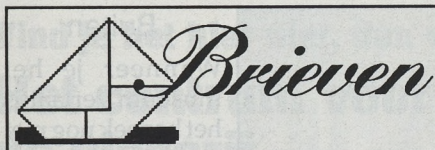
Lengte: 11,890 meter,

breedte: 3,730 meter.

Perkins Scheepsdiesel van 185 pk.

Brutotonnemaat van 17
ennettotonnemaat van 5.

Tel.: 056 / 21 28 01



Patrimonium: hoezo, hier gebeurt niets?

Zeeuws Vlaanderen, Vlaanderen en Frans-Vlaanderen hebben een duidelijk gemeenschappelijk, soms woelig, maritiem verleden. Heel wat bronnen, jammer genoeg her en der verspreid, (ver)bergen een schat aan informatie. Jaren lang bleef het eerder stil rond ons maritiem erfgoed. In ons land was er het Nationaal Scheepvaartmuseum, het Nationaal Visserijmuseum en een aantal heemmusea zoals de 'Ploate', 'Sincfala', het museum te Boekhoute, Baasrode, diverse heemkringen... Rond het behoud van traditionele zeil- en andere schepen bleef het eerder stil.

Zonder in detail te treden kunnen we stellen dat er in onze buurlanden inmiddels wel één en ander op gang is gekomen. Dit is onder meer het geval in Nederland, Frankrijk, Engeland... Nieuwe musea en verenigingen tot het behoud van het varende patrimonium rezen er uit de grond. Het Nationaal Visserijmuseum bood hulp aan een paar Franse initiatieven onder de vorm van het ter beschikking stellen van plannen van tuigage en het verstrekken van inlichtingen nopens vaartuig, touwen en zeilwerk.

Inmiddels zijn ook bij ons enkele initiatieven opgestart en dienen nieuwe geïnteresseerden zich aan. Het is alleen maar toe te juichen dat diverse initiatieven genomen worden en dat een en ander op gang komt. Projecten als de Steenschuit en de Blankenbergse Scute schoten wortel en gedijen. Te Baasrode wordt gewerkt aan het behoud van een authentieke werf voor binnenscheepvaart, in het Nationaal Scheepvaartmuseum wordt de verzameling boten en vaartuigen verder uitgebouwd en bestaan plannen om enkele vaartuigen op hun natuurlijk element te laten bewegen. In het Nationaal Visserijmuseum wordt gewerkt aan een grote maquette van een vissershaven, gekoppeld aan educatieve programma's rond de visserij. Verder is er een stand over de activiteiten vande Vlaamse vissers in het buitenland in de maak.

Elders werd een 'Werkgroep Maritiem Erfgoed' opgericht. De bezorgdheid van een aantal behoudsorganisaties, musea en particulieren ligt aan de basis van de stichting. Om dit erfgoed beter te beschermen en te ontsluiten is een samenwerking tussen particulieren, musea en behoudsverenigingen een absolute noodzaak. Alleen op deze wijze kan gewerkt

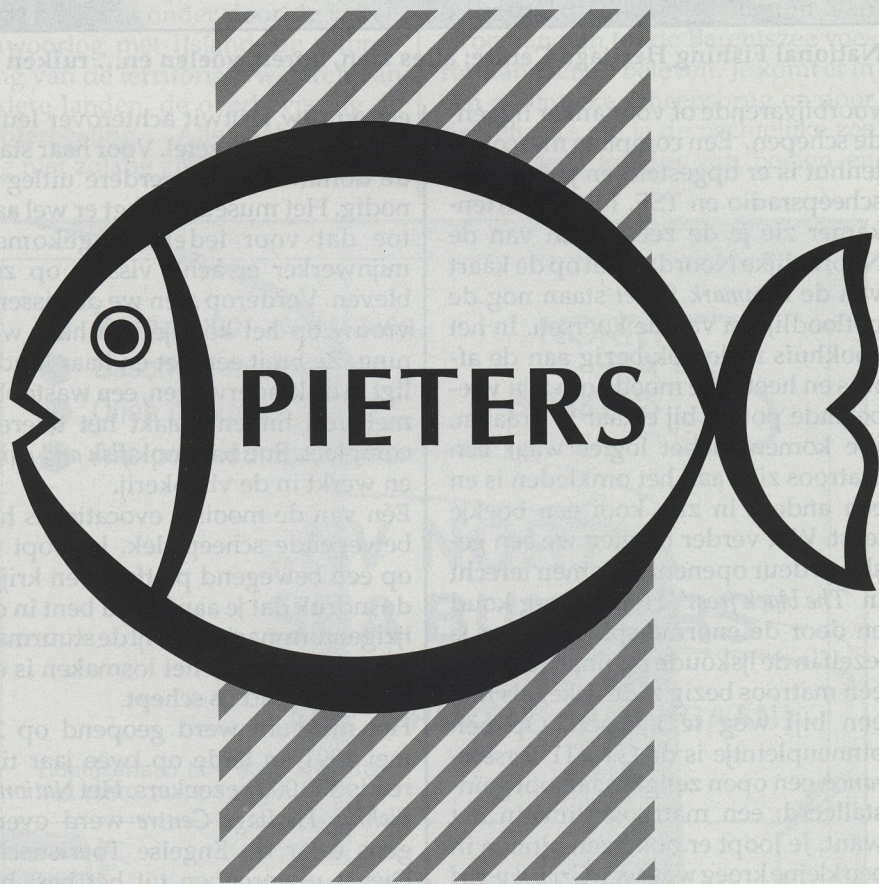
worden aan officiële erkenning en bescherming. Doelstellingen van de werkgroep: opmaken van een scheepsinventaris, studie en veldwerk, stimuleren van replicabouw, kennisoverdracht via organisatie van werkstages, het inrichten van zeilevenementen, hulp bij klasseringsaanvragen en subsidiëring voor restauratie, bepleiten van actieve museumhavens met faciliteiten voor eigenaars van historische scheepstypes. Kortom, elke activiteit die erop gericht is het Vlaams maritiem patrimonium te beschermen, onderhouden, te promoten of uit te brei-

den.

Het is dus verkeerd te stellen dat er bij ons helemaal niets gebeurt. Zowel het Nationaal Scheepvaartmuseum als het Nationaal Visserijmuseum bezitten een schat aan informatie betreffende onze scheepvaart- en visserijgeschiedenis. Beide instellingen beschikken over een degelijke bibliotheek en een rijk documentatiecentrum en in beide musea wordt nog steeds verder gewerkt aan de verzamelingen. In plaats van een 'harde museumconcurrentie' aan te gaan werden de banden tussen beide musea aangehaald en wordt

PIETERS

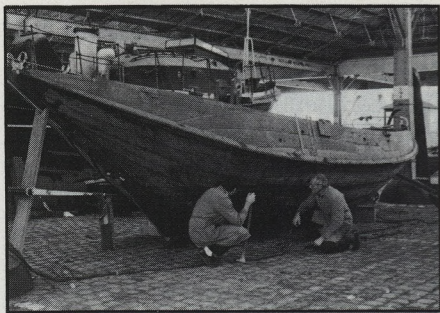
UW VISSPECIALIST!



PIETERS VISBEDRIJF N.V.
 Industrieterrein Blauwe Toren
 Kolvestraat 4, 8000 Brugge
 Tel 050 / 320 510

vind je het niet in grimsby, dan vind je het hier

en de quota?



Hoofdrestaurateur M. Kaak en scheepstimmerman L. Thys van het nationaal Scheepvaartmuseum (Antwerpen) onderzoeken de huidgangen van het hoogaarsjachtje 'Dolfyn'.

er samengewerkt. Deze samenwerkingsvorm bestaat niet alleen tussen beide instellingen maar is zelfs grensoverschrijdend. Met het nieuwe Musée Portuaire van Duinkerke werden contacten gelegd. Zeer binnenkort hoort u meer over een gezamenlijke project van het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen, het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke, de vzw de Scute van Blankenberge en het Musée Portuaire van Duinkerke. Van 12 tot en met 15 mei wordt een Maritiem Festival georganiseerd, achtereenvolgens op de 'Scute-werf', op het binnenplein van het Nationaal Visserijmuseum, op de Quai de la Citadelle nabij het Musée Portuaire te Dunkerque en onder het Scheldeafdak 22 naast het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

De indruk wekken 'als zou er in ons land niets gebeuren' (zie lezersbrief S. François in HVB 3 '94 blz. 41) willen wij dus met klem tegenspreken. Er ligt evenwel nog een 'pak' werk voor de boeg, daar zijn wij het volmondig mee eens. Zoals hoger gesteld is een bewustwording inzake de noodzaak tot het behoud van ons maritiem verleden alleen maar toe te juichen en zijn allerhande initiatieven lovenswaardig.

Ons lijkt evenwel dat alles goed doorzocht én gecoördineerd dient te gebeuren. De krachten moeten gebundeld worden. In een plots groeiend wild enthousiasme kan een wirwar van verenigingen, instellingen en musea ontstaan die stuk voor stuk naast elkaar gaan werken en elkaar gaan 'beconcurreren'. Dit kan leiden tot een versnippering van kennis en gegevens, welke, uit vrees voor concurrentie, angstvallig bewaard worden en niet toegankelijk gemaakt worden voor derden. Dergelijke versnippering is uiteraard uit den boze. Lovenswaardige initiatieven dienen toegejuicht en verdienen hulp op elk vlak, doch niet-gecoördineerde wildgroei dient vermeden.

Willem Lanzsweert conservator
Nationaal Visserijmuseum
Wim Johnson, adj.-conservator Nationaal Scheepvaartmuseum

DE STILLE KRACHT



A
A
N
K
O
E
R
S
E
N
O
P
B
E
D
R
I
J
F
S
Z
E
K
E
R
H
E
I
D

De Mitsubishi scheepsdieselmotoren die Padmos levert vormen de betrouwbare basis voor optimale bedrijfszekerheid. Vooral, omdat Padmos de Mitsubishi topkwaliteit aanult met de stille kracht van een perfecte onderhouds- en reparatieservice. Met aan boord een bemanning van goed opgeleide en getrainde vakmensen. Plus geavanceerde en hoogwaardige test-, meet- en regelapparatuur in het bedrijf om alle motoren nieuw, gerevideerd of gerepareerd startklaar af te leveren. Inbouw kan daardoor tot een minimum in tijd beperkt blijven. Snelheid die Padmos in alles kenmerkt. Zoals de ruim 120.000 direct uit voorraad leverbare - nieuwe of gerevideerde onderdelen. Of de 24-uurs service aan boord uitgevoerd door vakbekwame monteurs. Waar u ook bent tussen Duinkerken en Denemarken, op het Padmos serviceteam kunt u à la minute rekenen.



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLEN-DAM:

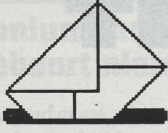
Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellingen, Holland.
Tel.: 0031 1879-1766. Fax: 0031 1879-1623. Magazijn-Fax: 0031 1879-1375.

BRUINISSE:

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

Brieven



Het editoriaal in het vorige nummer van HVB (onder de titel 'interview') heeft mijn bijzondere aandacht genoten. Er is inderdaad een 'scheiding' gekomen tussen de overgrote meerderheid van de Belgische bevolking en de landbouwers, hetzelfde dreigt te gebeuren voor de vissers, en hetgeen misschien nog erger is, hetzelfde probleem bestaat ook voor wat de industriearbeiders betreft.

In sommige gevallen is dat zelfs een cultuurprobleem geworden. In Wallonië bijvoorbeeld verdwijnt de volkscultuur met rasse schreden, men heeft overigens alles gedaan om deze cultuur — die zijn wortels vindt in de arbeidersstrijd van de 19de eeuw — te vergeten. Hetgeen daar nog van rest verdwijnt nu ook.

De fabrieken worden naar industriezones verwezen, een omzeggens verboden terrein voor het publiek... Daardoor ook komt het dat de wereld van de arbeid, voor dat deel van het publiek dat er niet meer mee in aanraking komt, gewoon niet meer bestaat.

Ik heb verschillende keren jonge meisjes gehoord die zegden dat ze niet met een arbeider, een visser, een landbouwer willen trouwen omdat deze vuil naar huis komen en dat een betrekking in de administratie, in Brussel, zoveel beter was. Gaan we dan naar een generatie van pendelaars die leven van geïmporteerde vis, ingevoerde vruchten en van industriële producten die uit de derde wereld komen?

Ik denk dat men te midden van de enorme economische en politieke veranderingen die nu bezig zijn vergeten is dat het geluk van de mens ook afhangt van een levendige cultuur en dat deze ook uit het werk voortkomt, zelfs als dat werk soms een zware aangelegenheid is. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat we terug moeten keren naar een wereld zoals die eruit zag ten tijde van priester Daens.

Raymond Ceuppens, Brussel

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Georges Kimpe (72), oud-leraar van de visserijschool van Nieuwpoort. Georges Kimpe was van 6 oktober 1946 tot 1 september 1983 leraar algemene en technische vakken in de dag- en avondschool aan deze school. Bijna veertig jaar lang heeft hij zodoende een stempje gezet op Nieuwpoortse visserij. Veel oudleerlingen en oud-collega's hadden er dan ook aan gehouden aanwezig te zijn op de afscheidsplichtigheid die doorging op 5 maart ll.

op 19 februari overleed **Micheline Dumarey**, lid van de participatieraad van de stedelijke visserijschool John Bauwens te Oostende en moeder van leerling *David Pascal* aan dezelfde school.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van **Kamilla Calcoen**, weduwe van visser-reder *Louis Decreton*, moeder van *Luc Decretal*, gewezen eigenaar van de O 309 en gewezen zaakvoerster van de rederij *Decretal poba*. Kamilla Calcoen werd geboren te Adinkerke op 31 december 1908 en overleed te Oostende op 4 maart 1994. De begrafenisplechtigheid greep plaats op sonderdag 10 maart op de Opex, Oostende.

Ook meldde men ons het overlijden van **Pierre Wouters**, visser op rust, lid van de Federatie der Belgische Zeelieden, weduwnaar van *Blondina Poppe*. Pierre Wouters werd geboren te Oostende op 13 september 1910 en overleed er op 4 maart 1994. De uitvaartplechtigheid greep plaats op 9 maart op de Opex, Oostende.

Tenslotte werden we ook nog op de hoogte gebracht van het overlijden van **August Dasseville**, oud-visser-reder, weduwnaar van *Maria Hubrouck*. August Dasseville werd geboren te Oostende op 11 november 1897 en overleed te Veurne op 13 maart 1994. De begrafenisplechtigheid greep plaats op 16 maart 1994.

Zeldzame vangst

Op 12 februari 1994 werd door de 0.64 een heilbotje van 1,3 kg gevangen tijdens visserij nabij de *Nieuwpoortbank*. Heilbot komt maar zeer sporadisch voor in onze kustwateren. De witte heilbot (*hypoglossus hypoglossus*) is een bodemvis van de noordelijke Atlantische Oceaan. De jaarlijkse vangst bedraagt nu ongeveer 7000 ton waarvan Canada en IJsland het leeuwenaandeel nemen. Vroeger werd heel wat meer witte heilbot gevangen (tot 17 000 ton per jaar).

Op 14 januari 1977 werd door de 0.142 '*Hermes*' voor onze kust (Goote Bank) een exemplaar van 13 kg gevangen. De witte heilbot groeit snel; opmerkelijk is het dat de mannetjes trager groeien dan de wijfjes. Mannetjes worden geslachtrijp op hun zevende of achtste levensjaar, terwijl de wijfjes wel 10 jaar moeten zijn vooraleer ze kuit schieten, en dan kunnen ze ook al 30 kg wegen.

De heilbotten paaien aan het einde van de winter tot in het begin van de lente en dit in diep water (250-700m) bij een temperatuur van 5-7°C. (Frans: Flétan, Duits: Heilbutt).

De Groenlandse heilbot ook bij ons zwarte heilbot (*Reinhardtius hypoglossoides*) genaamd heeft twee donkere zijden en wordt ook niet zo groot als de witte heilbot. De maximale lengte van de wijfjes is één meter. Het is een meer arctische soort die circumpolair voorkomt maar in de Noordzee niet te zien is. In de jaren '60 werd deze vissoort wel op de Oostendse vismarkt gebracht 'Kasavubu's' naar de naam van de eerste zwarte Zairese president. In 1984 bedroeg de wereldvangst nog 18400 ton, die thans gereduceerd werd naar een goede 7000 ton.

Gezien de trage voortplanting van de witte en de zwarte heilbot is het ook nodig geweest beschermmaatregelen te treffen en werd een minimumaanvoermaat van 50 cm voorzien.

Zwarte heilbot wordt gekweekt door Dennis Gowland, eigenaar van de Benesthercompagnie op de Orkney-eilanden. Ook zijn nog drie andere proefstations op de Orkney-eilanden aan het experimenteren om zwarte heilbot te kweken en hoopt men binnen drie jaar gekweekte zwarte heilbot op de markt te brengen. (Engels: *Greenland halibut*, Frans: *Flétan noir*, Duits: *Schwarzer Heilbutt*) (rc)

Wij hadden het overigens zelf niet beter kunnen zeggen

COELOCANTHE COMORIENSIS

ZELFS ONZE allergeëerde hoofdredacteur weet nog niet alles, zelfs niet als het over een doodgewone 'coelocanthe comoriensis' gaat. Toen ik hem vroeg of hij wist wat dat was, zegde hij *ja* en daarop vroeg hij mij om uit te leggen wat het was, waarschijnlijk om te weten of ik het wel goed wist. Zoals de verstandige lezer het al heeft kunnen opmerken, hoofdredacteurs zijn zoals de vrouwen: doodnieuwsgierig.

Ene Miss Courtenay-Latimer, conservatrice van het Natuurkundig Museum van South London, ergens in Zuid-Afrika, wist ook niet wat een *coelocanthe* was. Toen ze op zekere dag drie meer dan grote haaien in haar laboratorium moest onderzoeken, zag ze iets *raars* liggen tussen al die wilde zeebeesten. Als ze nader toekeek, bleken het stukgebeten resten te zijn van een soort vis, die bijna anderhalvemeter lang was en ietsje meer woog dan 60 kg... Ra ra, wat is dat? dacht ze. Toen ze die stukken aandachtig bekeek bemerkte ze dat die vis grote zware schubben had, een sterke vooruitstekende muil (zeker een mannetje, zo dacht ze) en goed gevulde vinnen. Zoiets had ze in heel haar leven niet gezien, dat mocht ze alleszins niet in de vuilbak gooien. Ze dompelde de stukken in *sterk water* en gaf ze een plaats in haar museum. Terzelfdertijd zocht ze in alle boeken wat voor een soort vis dat wel mocht zijn, maar ze vond niets, *niemendalle!* Dat gebeurde op het einde van 1938.

Professor Smith schrikt zich bijna dood

Omdat ze er verder geen weg mee wist, maakte ze een tekeningetje van die vis en stuurde het op naar Professor J.L.B. Smith te Grahamstown, ook ergens in Zuid-Afrika. Voor wie alles wil weten over vis, in de eerste plaats die van de *Indische Oceaan*, was professor Smith zeker de meest geschikte man, hij had duizenden soorten onderzocht en beschreven en had meer dan honderd onbekende vissen ontdekt en ze allemaal een naam gegeven (zoals Adam in het *Aards Paradijs* toen hij er nog alles te zeggen had). Toen hij de tekening van Miss Latimer zag, schrok de professor zich bijna een bult. *Dat kan niet waar zijn*, murmelde hij, *die vis leefde in de tijd van de*

dinosaurussen en moet normaal al miljoenen jaren uitgestorven zijn. Voor zijn neus lag de tekening van een voorhistorisch schepsel dat nu nog zou bestaan. Hoe is dat mogelijk?

Professor Smith zag onmiddellijk dat hij met een '*coelocanthe*' te doen had omdat de tekening van Miss Latimer overeenkwam met fossiele indrukken in rotsen die tientallen miljoenen jaren oud waren. Hij doopte het dier naar de dame die het beest eerst gezien had en gaf het daarbij nog als familienaam de naam van de rivier, de '*Chalumna*', aan wiens monding men het gevangen had. Het werd dus '*Latimer Calumnae*'.

Niet bij de graten blijven zitten

Professor Smith bleef letterlijk niet bij de graten zitten en besloot op zoek te gaan naar andere, liefst complete en misschien nog levende exemplaren. Hij liet overal langs de kusten van de straat van *Mozambique* foto's uitdelen en de belofte van 400 Pond beloning voor wie zo'n een vis kon bezorgen. (Ook in die streken wordt de vis soms duur betaald!)

Maar het bleef duren tot 1952... De oorlog zat daar ook voor iets tussen want ook in die streken moesten de zwarten onder het bevel van de Franse of Engelse officieren tegen elkaar gaan vechten om hun *vaderland* (waar Fransen of Engelsen de baas speelden) te verdedigen.

Daags voor Kerstmis van dat jaar 1952 ontving Smith, die onder een *ersatzkerstboom* van een *White Christmas* zat te dromen, en van een echte whisky aan het genieten was, een telegram van kapitein-avonturier Eric Hunt die met zijn schoener de Indische Oceaan doorkruiste: '*Ik heb een Coelocanthe stop op de Comoren stop kom hem halen stop*'.

Kon Smith nog mooier kerstkado krijgen? Hij kwam met een speciaal

vliegtuig naar de *Comoren* en ja hoor: het was een *Coelocanthe*. Het beest was negen dagen vroeger gevangen, nabij het eiland *Anjouan*. De vissers wilden het op de lokale markt verkopen aan de prijs van de dag, maar de onderwijze van het dorp herkende het dier van de strooibriefjes, kocht het zelf en liet het per dragers over smalle bergpaden, in de subtropische warmte, 40 km ver brengen naar kapitein Hunt om er de beloofde 400 pond mee te verdienen.

De eerste bladzijde

Dat werd op dat ogenblik wereldnieuws: het stond in alle kranten — ook bij ons — in grote letters: '*Voorhistorische vis gevangen*'. Er was geen ander sensationeel nieuws die dag: geen oorlog, geen tientallen doden, geen stakingen en geen ongevallen en zo kreeg onze *Coelocanthe* overal ter wereld de eerste pagina.

Hiermede weet de lezer meteen dat de *coelocanthe* een eigenaardige vis is. Die van Smith alleszins want hij had zelfs meer dan één staart; er waren er twee: een grote en een kleintje.

Vis met twee staarten

De grote staart kwam uit Parijs van de Franse Minister van Koloniën die de Franse administrateur van de *Comoreneilanden* verweet dat hij lag te slapen op het ogenblik dat de vis gevangen en aan Smith verkocht werd. Dat visje was gevangen in de Franse (koloniale) territoriale wateren en was bijgevolg eigendom van *la douce France*, de Engelsen hadden er niet het minste recht op: en zie dat het niet meer gebeurt. '*Un homme averti en vaut deux*'!

Professor Jacques Millot van het *Museum van Natuurwetenschappen* te Parijs deed er nog een schepje bij: hij stelde de Franse baas van het *Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek van Madagaskar* (in die tijd ook een Franse kolonie) persoonlijk verantwoordelijk voor alle *coelocanthen* die in de Franse (koloniale) territoriale wateren zouden gevangen worden.

Met als prettig gevolg dat de premie van 400 Pound die Smith uitgelooft had, door de Franse regering verdubbeld werd.

De Fransen mochten flink afdokken want voor dat bedrag werden tamelijk veel *coelocanthes* gevangen en binnengebracht. De Fransen hadden zelfs meer geluk dan Professor Smith: er werd op zeker ogenblik een le-

vende *coelocanthe* binnengebracht en het was dan nog een meisje met eieren. *Aha*, zeiden de Franse geleerden (in het Frans), *nu zullen we de grote middelen kunnen gebruiken: die eitjes laten we uitbroeden zodat we zelf kleine coelocanthjes kunnen kweken*. Maar hier was hun geluk ten einde: dat *coelocanthenwijffe* was maagd: hoe is het mogelijk na zoveel miljoenen jaren, maar — zoals gezegd, *coelocanthes* zijn rare vissen en vrouwen onbegrijpelijke wezens! — en er kwam *niets* te voorschijn uit die eitjes.

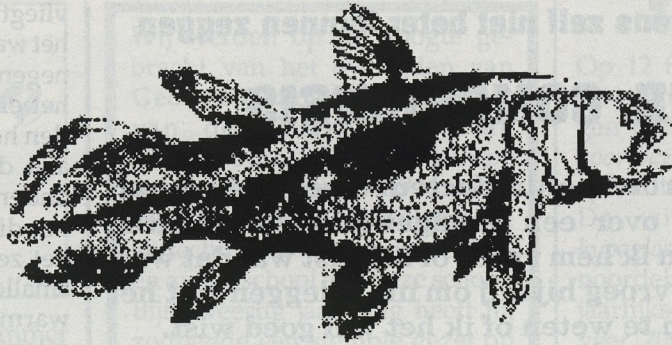
Piscus apriliensis

Tot daar de verwickelingen in de vroegere Franse kolonies. Maar onze voorhistorische *coelocanthe* werd ook bij ons bekend en kreeg zelfs een nieuwe naam in ons duurbaar vaderland.

In het begin van de jaren vijftig was *Hubert Vande Vijvere* uit Lokeren reporter bij het *N.I.R.*, vader van de huidige *B.R.T.* *Hubert* bracht eigenaardige reportages onder de naam: *reporter dertien*.

In de vroege morgen van 1 april van het jaar 1953 - het jaar van de *coelocanthe* zouden de Chinezen zeggen - verzorgde *Hubert* het radio-nieuws en deelde de luisteraars mee dat in de vismijn van Oostende een *coelocanthe* aangevoerd was. Ik zat aan de ontbijttafel en vond het een geslaagde 1-april-grap.

De grap sloeg in want een reporter van het dagblad *Le Soir* belde me op om te vragen wat ervan aan was. Ik zegde dat het geen leugen was en noemde zelfs nummer en naam van het schip, naam van de schipper die de vis had aangevoerd, waar het dier gevangen was, de koper die het gekocht had en aan welke prijs. De man stond met verstomdheid geslagen. *En dat op 1 april, zo wist hij nog te zeggen, dat zal niemand geloven*. En daarom vroeg hij of ik geen foto kon bezorgen voor de voormiddageditie van zijn krant. Tot mijn grote spijt moest ik verstek geven. Maar in het archief van *Le Soir* hadden ze nog een bruikbare photo van de *coelocanthe* van *Smith* en die werd dan maar op de eerste bladzijde afgedrukt met al de uitleg die ik medegedeeld had plus de commentaar van *R.B.* van *Le Soir*. Rond 10 uur lag de voormiddageditie van *Le Soir* in de kiosken, dat was het



goede moment en ik belde *reporter dertien* op.

— *Hubert, gij zijt een rappe gij, hoe zijt gij dat te weten gekomen van die vis?*

— *Maar dat is een eerste april mop die ik zelf gevonden heb!*

— *Dan hebt ge de nagel op de kop geslagen want als ge de Soir van deze voormiddag koopt zult ge zien dat ge niet gelogen hebt.*

— *Wablief? Is dat echt? Zorg alstublieft dat ge weet waar die vis voor het ogenblik te vinden is, ik kom sebiel kijken om er een speciale reportage over te maken en de schipper te ondervragen.*

Kort na de middag stopte de sportwagen van *Hubert* voor mijn kantoor.

hijgend kwam hij de trappen op, met *Le Soir* in zijn hand:

— *waar is die vis te zien en waar kan ik de schipper vinden voor een interview?*

-de vis heeft intussen al een nieuwe naam gekregen en heet nu: *Coelocanthe primus apriliensis*.

Hubert heeft er hard moeten om lachten toen hij het begrepen had. Het

heeft me wel enige pinten bier gekost in de herberg bij *Irma Bubbeline* vooraleer *reporter dertien* van zijn emoties verlost was, en dat was, althans voor mij, niet om mee te lachten!

Adieu reporter dertien

Enkele maanden later las ik in de krant dat *Hubert* met zijn sportwagen de eeuwigheid was ingereden. Hij was er altijd en overal zeer vroeg bij geweest, maar deze keer veel te vroeg. Dit stuk is speciaal voor jouw gedacht en is geschreven *Hubert*.

Jef Klausing

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

Iste Festival van het Zeemanslied

De visserij mag dan vergaan, de liedjes erover blijven bestaan



- Sheffield (Engeland) 1994 -

OPENBARE VERKOPING

wegens sluiting van de voedselproductie activiteiten van

SUTHERLANDS FOOD

35 Handsworth Road, Sheffield (Engeland)

DONDERDAG 14 APRIL 1994

vanaf 10.00 uur, in The Swallow Hotel, Peter Elliot Suite,
West Bawtry Road, Rotherham (SOUTH YORKSHIRE)

Openbaar zal verkocht worden o.a.:

BAKKERIJ INVENTARIS: Z.G.A.N. VOLEDIG GEAUTOMATISEERDE "RHEON" LIJN (1991, 1.800 uren), voor vervaardiging van breakfast rolls, hot dog rolls, french bread, croissants (tot 25.000 p/u) en vele andere soorten broodproducten, etc.;

VLEESVERWERKINGS INVENTARIS: mixers, o.a. "Kramer", "Karl Schnell" en "Butcher"; kookgerei en -pannen; analysatoren; snijders (1989), etc.;

VISVERWERKINGS INVENTARIS: VOL-AUTOMATISCHE ZALM VERWERKINGS-INSTALL. "Maass" voor alle soorten en dikte mooten, v.v. autom. verpakkingsinstall., etc.;

DIVERSE INVENTARIS: koelers en koelkasten; verpakkingsmachines; krimptunnels "Lerner"; div. wasmachines; compressoren; boilers; (band)zagen; div. liften en takels; weegschalen; winkel stellingen, etc.;

BEZICHTIGING: dinsdag 12 en woensdag 13 april 1994, van 9.00 tot 16.00 uur, alsmede op de dag van verkoop van 8.00 tot 9.30 uur, in de fabriek te Sheffield (Engeland).

FOTOFLYER/CATALOGUS verkrijgbaar op aanvraag:

TROOSTWIJK N.V.

makelaars in, en schatters van machines en industriële objecten

Antwerp Tower,
de Keyserlei 5, bus 6, 2018 Antwerpen
☎ 03/234 39 39 - fax: 03/233 64 12

Buro & Design Center,
Heizel Esplanade, bus 89, 1020 Brussel
☎ 02/478 90 50 - fax: 02/478 41 14

TROOSTWIJK

Schattingen en Expertises

Het 1ste 'Festival van het Zeemanslied', een gezamenlijk initiatief van VZW 'Scute', het Nationaal Visserijmuseum, het Musée Portuaire (Dunkerque) en het Nationaal scheepvaartmuseum grijpt plaats op donderdag 12 mei te Blankenberge, op vrijdag 13 mei te Oostduinkerke op zaterdag 14 mei 1994 te Dunkerque (F.) en tenslotte op zondag 15 mei te Antwerpen. Er wordt traditionele volksmuziek in verband met de zee en het scheepsvolk gebracht, anderzijds willen de initiatiefnemers de aandacht vestigen op het maritieme erfgoed. Hoofdactiviteit wordt

uiteraard het optreden van een aantal muzikanten die de oude zeemansliederen doen herleven. Vlaanderen is vertegenwoordigd door 't Kliekske', Frans-Vlaanderen door 'Marieke en Bart et l'ensemble d'het Reuzekoor', uit Dunkerque, terwijl 'Liereliet' afkomstig is uit Friesland. Zodoende is de ganse Noordzeekust vertegenwoordigd. Tussen de verschillende optredens zorgt een draaiorgelman voor de sfeer. Het festival vangt op elke plaats aan om 15 uur. Na afloop vindt telkens een groots 'Bal populaire' plaats met de groep Klakkebusse. Dit hoofdprogramma is gelijk voor de vier lokaliteiten, het festival 'toert' dus eigenlijk langsheen de Noordzeekust naar Antwerpen.

Shanties

Zeemansliederen of 'shanties' werden eertijds aan boord van de grote zeilschepen gezongen om de bewegingen van de zeelui bij gemeenschappelijke, ritmisch verlopende ar-

Foto boven: 'T Kliekske, de groep die een nieuwe CD met zeemansliederen op de markt brengt en centraal staat in het eerste festival van het visserslied.

beid te coördineren. Ze werden dikwijls in beurtzang uitgevoerd, afwisselend door de voorzanger of 'shantyman' en de rest van het scheepsvolk. De melodie is meestal erg eenvoudig van structuur. De teksten verhalen anekdotes over het leven aan boord of in de havensteden. Men onderscheid drie soorten shanties: *haalliedjes* voor het gezamenlijk trekken aan een touw, *gangspilliedjes* bij ononderbroken en langdurig werk zoals het ankerhieven gebruikt, en zeemansballaden waarmee in de vrije tijd gebeurtenissen of personen bezongen werden. Shanties verloren grotendeels hun functie als arbeidslied door de mechanisering van de scheepsvaart. Naast het eigenlijke muziekfestival zorgt elke organisator echter voor een aantrekkelijk nevenprogramma, dat verschilt van plaats en aansluit bij de lokale situatie. Zo valt het festival te Blankenberge samen met de Scutefeesten, die dit jaar reeds voor de tweede maal worden ingericht op de 'Scutewerf' (westkant van de havengeul). Hier bouwt men sinds vorig jaar aan de replica van een oude Blankenbergse 'scute', een traditioneel vissersschip van onze kust dat omstreeks de tweede Wereldoorlog uit het maritieme landschap verdween.

De Scutefeesten bieden de bezoeker een waaier van activiteiten: netten boeten, schiemanswerk, een 'druppelkot', een speelhol, volks- en caféspelen en een maritieme keuken met vissoep, wulken, krabben en kreeften, vispot, droogvis en streekbieren. Oostduinkerke speelt dan weer in op de typische visserijfolklore met een demonstratie van garnalkoken door de garnalvissers, folkloristische dansen, de voorstelling van een aantal typische nevenambachten in verband met de visserij, modelbouw, schelpencollages, karakterpoppen en natuurlijk de visserij-gastronomie van het Nationaal Visserijmuseum. Terzelfdertijd worden in het museum doorlopend videovoorstellingen gegeven in verband met de visserij. In Dunkerque, waar het onlangs volledig vernieuwde Musée Portuaire als centrum voor het festival fungeert, valt het festival samen met de havenfeesten.

In Antwerpen is er een tweedehandsbeurs van maritieme boeken en een demonstratie van een aantal oude ambachten uit de scheepsbouw: touw

slagen, disselwerk, zeilmaken komen aan bod. Omstreeks het middaguur brengen Zeeuwse platbodems haringen naar Antwerpen, waar deze lekernijen aan de kade voor het museum gelost en meteen bereid zullen worden. Je zal er kunnen smullen van vissoep, bollekens, wittekens en een 'oorlam'. Omstreeks 14 uur zal de gerestaureerde Scheldejol van het museum worden voorgesteld, de allereerste realisatie van het pas gestarte atelier gespecialiseerd in scheepsherstellingen. Tijdens deze dag zal in dit zelfde atelier trouwens gewerkt

worden aan de restauratie van het hoogaarsjachtje 'Dolfijn', het toekomstige vlaggeschip van het museum.

Meer inlichtingen bij: VZW 'Scute'
Ringlaan-Zuid 139
8420 De Haan tel (059) 234 633
Nationaal Visserijmuseum
P. Schmitzstraat 4
8670 Koksijde-Oostduinkerke
Musée Portuaire
9, Quai de la Citadelle
59140 Dunkerque
France
tel (0033) 28 63 33 39
fax (0033) 28 65 06 62
Nationaal Scheepvaartmuseum
Steenplein 1
2000 Antwerpen
tel (03) 232 08 50 of 232 38 67
fax (03) 220 86 57

Zeevogelrubriek (II)



We zeggen wel eens van iemand: 'Dat is ook een rare vogel!'. Waarmee we bedoelen dat hij of zij een speciaal iemand is. Eigenlijk is dat een verkeerde uitdrukking, om de eenvoudige reden dat alle vogels speciaal zijn. Om te beginnen worden vogels onderverdeeld in *Orden*, de *Orde dan weer in Families*, de *Familie in Geslachten* en het *Geslacht in Soorten*. Als je wetenschappelijk juist een vogel wil beschrijven moet je dus haast een hele stamboom opgeven, die dan nog doorspekt is met een soort keukenlatijn. Niet te doen dus. Geef mij maar 'de mens': van noordpool tot zuidpool allemaal dezelfde soort. Kleur en grootte kunnen dan wel wat verschillen, maar ze zijn in wezen hetzelfde: als mannetje-noordpool paart met vrouwtje-evenaar heb je kans op nageslacht. Vogels moeten beter uitkijken. Zelfs tussen een mantelmeeuw en een kleine mantelmeeuw lukt het al niet meer.

De (grote) mantelmeeuw is een alomgekende typische zeevogel. Zijn wetenschappelijke naam is trouwens *larus marinus*, wat zeemeeuw betekent. Het is de grootste meeuwensoort. Van puntje snavel tot einde staart meet hij 74 centimeter. Het meest opvallende aan de mantelmeeuw is zijn zwarte 'mantel', zijn zwart verenkleed op de bovenkant van zijn vleugels en rug. Mantelmeeuwen eten vrijwel alle soorten dierlijk voedsel. Levend voedsel, zoals bijvoorbeeld kuikens van eidereenden, maar ook afval, zoals dode vis, aas of gewoon visafval dat over boord wordt gekieperd of

in de havens rondslingert. In hun strijd om de afvalberg worden ze goed gediend door hun enorme gele snavel en hun gewicht.

De dichtsbijgelegen broedplaatsen van mantelmeeuwen zijn de westkust van Engeland en Scandinavië, op de toppen van moeilijk bereikbare steile rotspartijen. De jonge vogels zijn eerst bruin, zoals bij alle meeuwensoorten. Geleidelijk aan, na een paar jaar, nemen ze hun volwassen kleed aan: witte buik, hals en kop, gele snavel met rood puntje onderaan, zwarte rug en bovenkant vleugels, vleeskleurige poten met zwemvliezen.

De mantelmeeuw stelt het goed. Hij neemt zelfs toe in aantal, wat niet verwonderlijk is, gezien het feit dat ook het vreetbaar afval toeneemt. En daar zorgen wij dan weer voor. In die zin wordt ook hij meer en meer een 'cultuurvolger', zoals zijn familiegenoten zilvermeeuw, kleine mantelmeeuw en kokmeeuw. Maar over 'cultuurvolgers' en andere aalschovers een volgende keer meer.

Mong Ruyschaert



Mantelmeeuw

De HVB-kalender voor Vissers

APRIL 94

- 3 Gratis visbedeling door *De Nieuwpoortse Visbakkers* op de Zeedijk in Nieuwpoort (vanaf 15 u. 30)
- 4 Vissershulde en *Dag der Zeelieden* in Oostende.
- 8 20ste Frans-Vlaamse veertien daagse in Nieuwpoort (feestzaal vismijn, 20 u.)
- 12 Bijeenkomst Europese raad van Visserijministers
- 16-30 Tentoonstelling *Een schip vol schatten*, museum Scheveningen (tot 30 oktober)
- 18-19 *European Seafood Conference* in Brussel
- 19-21 *2de European Seafood Exposition* in Brussel
- 19-23 *4de Salon International de la Pêche et de l'Aquaculture* in Sfax (Tunesië)
- 28 Voordracht *De Oostendse handel en scheepvaart op China 1715-1735* door Karel Degryse (Heemkundige Kring De Plate, Dr. Colenstraat, Oostende, 20 u. 30)

MEI

- 1-31 Tentoonstelling *Een schip vol schatten*, museum Scheveningen (tot 30 oktober)
- 3-6 *Equiport 94* in Le Havre (Fr.)
- 7-8 Europees kampioenschap Jetsport in Oostende
- 8-11 *Fishery China '94* in Shenzhen (China)
- 13 Om 20 uur in ASLK, Kapellestraat Oostende. Publieke voorstelling van het boek 'De Oostendse Kapers' van Walter Debrock.
- 12-15 *Maritiem Festival*: Blankenberge (Scutefeesten 12 mei); Oostduinkerke (Visserijmuseum 13 mei); Duinkerke (Musée Portuaire 14 mei) en Antwerpen (Scheepvaartmuseum 15 mei)
- 12-15 *54ste International Fishing Fair* in Ancona (It.)
- 14 Watersportdag in Oostende
- 14 Nationale Dag voor de Zeevisserij in Urk (Ned.)
- 19 Openingzitting *Weekend van de Landbouw en de Visserij* in Nieuwpoort (20 u.)
- 20-23 *Weekend Landbouw en Visserij* in Nieuwpoort
- 21 Veertiendaagse D-Day Memorial in Oostende (tot 4 juni)

- 21-23 *23ste Palingfestival* in Mariekerke (Bornem)
- 23 Zegening vissersvloot en vissershulde in Nieuwpoort
- 28 Voordracht *De Belgische zeilopleidingsschepen L'Avenir en Mercator* door Freddy Philips (Heemkundige Kring De Plate, Dr. Colenstraat, Oostende, 20 u. 30)

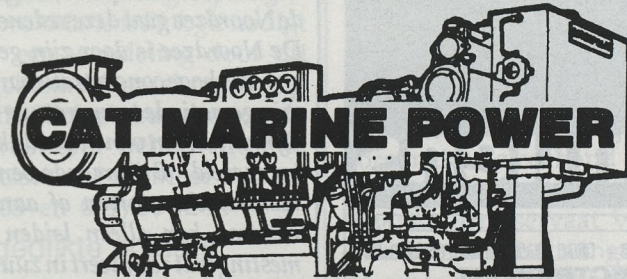
JUNI

- 1-4 Slotdagen *Veertiendaagse D-Day Memorial* in Oostende
- 1-30 Tentoonstelling *Een schip vol schatten*, museum Scheveningen (tot 30 oktober)
- 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)
- 21-23 *Tokyo International Seafood Show* in Tokio (Japan)
- 26 Zeewijding en Ommeganck in Oostende

Wisseltrofee Erevoorzitter Vrije Noordzee Zeilers Blankenberge 'Mammoth Tand' 1993

Schipper Willy Lapeire O 154 'Wilmar' werd voordragen voor de wisseltrofee 'Mammoth Tand', ingesteld door de Vrije Noordzeezeilers van Blankenberge die uitgereikt werd op zondag 27 maart door de plaatselijke burgemeester. In zijn argumentatie zegt jachtsman De Meere hierover: 'Op 25 september 1993 omstreeks 5 uur s' morgens, zag schipper Lapeire noodsein bij een woelige zee wind 5NE en goed zicht. Om 5.45 uur bevond hij zich bij het noodseinend jacht 'Charming Chloe' van Allen Lesley, met twee personen aan boord: de ene ziek en de andere zeer verward.

De schipper riep Radio Oostende op en om 6 uur was een helikopter ter plaatse die de beide mannen aan boord nam, waarop de Wilmar het jacht richting Ramsgate heeft gesleept waar de sleep werd overgenomen door de reddingsboot der R.N.L.I. van Ramsgate.'



HET VERMOGEN ZONDER COMPROMIS



VERDELER IN BELGIË

TRECO
ENERGY SYSTEMS

(02) 689 24 66

Fax (02) 687 87 63

STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

AUTHORIZED MARINE DEALERS

ARCRET
ANTWERPEN
TEL 03 / 225 28 12
FAX 03 / 225 01 78

F.S.E.
GENT
TEL 09 / 251 25 81
FAX 09 / 251 39 61

I.D.P.
OOSTENDE
TEL 059 / 32 18 64
FAX 059 / 32 08 13

CHANTIERS NAVALS
NAMECHE-SEILLES
TEL 085 / 82 69 10
FAX 085 / 82 73 60

Groepsreizen van de Vrienden van het Noordzee-aquarium

Op zaterdag 30 april 1994 tekt de actieve vriendenkring van het Noordzeeaquarium op reis naar Nederland. Te Valkenburg wordt het grottenaquarium in de mergelgroeve van de Cauberg bezocht en daarna gaat het richting Maastricht. Meer info op nummer 059/500876 of 050/236237. In samenwerking met de vereniging De Dissel modelbouwclub en de Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum-Oostduinkerke gaat dezelfde vereniging tijdens het week-end van 7 en 8 mei 1994 naar Portsmouth. Daar wordt o.m. het Sea-Lifecentre bezocht, ook 'The Historic Ship Tour' staat op het programma, een bezoek aan HMS Victory, het vlaggeschip van Nelson, aan HMS Warrior, een oorlogsschip van de vloot van Koningin Victoria (1860), aan de Mary Rose, gereserveerd oorlogsschip van de vloot van Hendrik VIII en aan the Royal Naval Museum

Er zijn diverse mogelijkheden voor eetgelegenheden in het grote museumcomplex. Meer info bij Robert Coelus (059/236237).

Vragen & Antwoorden

Mest in zee

Er werd op Europees niveau gedebatteerd in de Oostendse gemeenteraad toen raadslid Victor melding maakte van een studie van het 'Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee' waarin zou staan dat het dumpen van 1,3 miljoen ton mestoverschotten in zee best kon overwogen worden. Ook het bestuurlijke antwoord was grensoverschrijdend. Het maakte melding van het Verdrag van Parijs en stelde dat de landen die dat verdrag tekenden (o.m. België en Nederland) zich verbonden tot het nemen van alle mogelijke maatregelen ter voorkoming van het verontreinigen van de zee door het lozen van verontreinigde stoffen in het mariene milieu die het leven van de ecosystemen in zee kunnen schaden.

Desalniettemin is er hier en daar al aangedacht om de zee te gaan 'bemesten', in de hoop deze produktiever te maken. 'Maar', zo stelt het Oostendse schepencollege, 'juist voor de Noordzee gaat deze redenering niet op. De Noordzee is door zijn geringe diepte en reeds hoge concentratie aan nutriënten, zijn gematigde temperatuur en zijn grote dynamiek, één van de produktiefste zeeën ter wereld. Bijkomende bemesting door rechtstreeks storten of aanvoer via de rivieren kan alleen leiden tot overbemesting wat resulteert in zuurstofloosheid van de zeebodem. De zeebodem met de hierin levende organismen zoals wormen, schelpdieren en kreeftachtigen vormt de voedselbron van heel wat vissoorten en speelt ook een cruciale rol als broedkamer voor heel wat vissoorten. Het instorten van de populaties van de Noorse Kreeft in de Baltische Zee enkele jaren geleden was het gevolg van een overmatige toevoer van organisch materiaal, met zuurstofloosheid van de zeebodem als gevolg.'

Besluit: 'Het College van Burgemeester en Schepenen zal zich verzetten tegen een mogelijk dergelijk alternatief bij de Beheerseenheid van het Mathematisch Model Noordzee en Schelde Estuarium van het Ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu'.

Senator Maertens merkt evenwel op dat de studie waarnaar raadslid Victor verwijst ('Mest in Zee? Effect op het mariene milieu: een verkenning') zich radikaal uitspreekt tégen het dum-

pen van mest in zee en daar dus geen voorstander van is zoals Victor schijnt te denken. De nota, zo stelt Maertens, eindigt dan ook met de woorden: 'Het lozen van mest in zee is in strijd met het voorgestane politieke beleid.' De Rederscentrale van haar kant wijst er dan weer op dat het rapport dan wel acht negatieve conclusies formuleert ten aanzien van het dumpen van mest in zee, maar dat daar toch ook staat dat: 'alvorens te besluiten tot het lozen van mest in zee op grotere schaal, er een proef-dumpings-project moet worden uitgevoerd, waarbij ter plaatse concentraties en korte-termijn effecten dienen te worden onderzocht' waaruit volgens deze organisatie toch blijkt dat enige waakzaamheid geboden is.

Polyship

De Oostendse volksvertegenwoordiger Vande Lanotte liet ons in een persmededeling weten dat hij pal achter de bezetters van de Oostendse scheepswerf Polyship staat. Hij benadrukte het belang van het bedrijf voor de streek en zegde energie te willen steken in het organiseren van een rondetafel van alle betrokkenen om tot een bevredigende oplossing te komen voor de problemen die zich stellen door het faillissement van het bedrijf.

Nausikaa

Maken wij tenslotte nog melding van een vraag van het Oostendse raadslid Laridon betreffende de beslissing van het luxe-zeilschip Nausikaa uit Oostende. Het vaartuig, dat dagtrips voor toeristen organiseert, verkoos na twee jaar verblijf te Oostende naar Antwerpen te trekken omdat het te Oostende geen commercieel gunstige ligging kon krijgen.

In het antwoord wees de stad erop dat het vertrek van de Nausikaa niet aan haar ligt, dat de stad al het mogelijke gedaan heeft om een betere ligplaats te vinden, dat de reder de stad overigens bedankt heeft voor de goede samenwerking en dat hij beloofd heeft ook in de toekomst verscheidene tochten naar Oostende te organiseren. Overigens zegt het schepencollege 'ook nu nog te zoeken naar een oplossing die de Nausikaa in Oostende kan terugbrengen'.

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

Onderzoeksraad voor de Zeevaart**Z 200**

Op 11 februari '92 werd door de bevoegde Nederlandse overheid vastgesteld dat de Z 200 'Wagram' tegen de algemene verkeersstroom van het verkeersscheidingsstelsel in voer. Schipper Mario Decock die de feiten bekende werd daarvoor 5 dagen geschorst.

Z 576

Op 16 juli 1992 verliet de Z 576 'Ostara' de thuishaven om onder leiding van schipper Marc D. op visvangst te gaan. Op 25 juli komt het echter tot een handgemeen tussen de dronken schipper D. en matroos Decloedt. Motorist Mussche neemt radiocontact op met de reder die opdracht geeft de schipper uit de brug te verwijderen en koers naar Oostende te zetten. De onderzoeksraad bestraft Marc D. wegens dronkenschap tijdens de wacht, vernielen van materieel, verlaten van de brug zonder afgelost te zijn, slaan van een bemanningslid en om gedurende vijftien uur het feitelijk bevel niet te hebben uitgevoerd tot twee maanden schorsing. Marc Decloedt krijgt een vermaning omdat hij de schipper geslaan heeft, de raad heeft dus wat hem betreft duidelijk rekening gehouden met de omstandigheden waarin dit gebeurde.

O 275

Matroos Francis Wimpe werd bestraft met vier dagen schorsing omdat hij, ondanks herhaald aandringen van schipper Jean Sel en reder Van Troyen niet aan boord wilde komen van de O 275 'Deo Volente'. Daardoor kon het vaartuig niet op 5 april '92 uitvaren, mlaar slechts op 7 april. (rc)

Dag van de aarde

In meer dan 100 Vlaamse gemeenten. worden op zondag 24 april '94 activiteiten georganiseerd naar aanleiding van de 'Dag van de Aarde'.

Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de fauna en flora van het Vlaamse kustgebied.

Zwinbosjes te Knokke

De zwinbosjes zijn één van de grootste duingebieden. Door de opeenvolging van een groot aantal biotopen kent dit gebied een zeer rijke flora. Tijdens een wandeling wijst *Natuur en Milieu Oostkust* op de mogelijkheden voor natuurontwikkeling. Afspraak op de dag van de aarde, op 24 april dus, op het Oosthoekplein in Knokke 14u30. Meer info op tel. 050/513890

Westelijk strand Heist aan Zee

Op het meest westelijk strand van Knokke-Heist is een unieke natuurontwikkeling aan de gang. Waar op andere kustplaatsen de duinen en het strand aangevreten worden door de zee, treedt er hier duinvorming op. Bovendien ontstaat er naast de oostelijke havendam van Zeebrugge een nieuw slik. *De Strandwerkgroep België-Vereniging voor Mariene Biologie* nodigt je uit voor een wandeling door dit boeiende gebied. Afspraak op de dag van de aarde: kleine vuurtoren op de zeedijk (westrand bebouwing) te Knokke-Heist om 14u. Meer info op 09/374 39 68 en 059/50 72 94

Ingedijkte polders

Na de indijking van onze polders speelden de monniken van Ter Doest een belangrijke rol in de ontginning van de zilte schorre. Het lekken van het brakke Boudewijnkanaal levert vandaag een gelijkaardig beeld op. Aldus ontstaat een paradijs voor de

zoutliefhebber onder de steltlopers: de tureluur. Afspraak: Herdersbrug Dudzele om 14u00 (Max.50 deelnemers). Meer info op nummer 050/51 53 89

Oostends strand

Een laagtijwandeling van 15u tot 17u toont ons waar zeepieren te vinden zijn, hoe krabben lopen, hoe mosselen zeewater filteren. Kortom, een boeiende ontleding van het gevoelige ecosysteem dat ons Noordzee-strand is. Afspraak : Langestraat 73, 8400 Oostende om 15u info: 059/80 67 66

Noordzee-Aquarium

Een flink deel van de rijkdom van de Noordzee kan worden bewonderd in het Noordzee-Aquarium te Oostende. Afspraak: *Vrienden van het Noordzee-Aquarium* Visserskaai, 8400 Oostende 059/50 08 76 van 10u tot 12u en van 14u tot 18u toegang 25 fr (volwassenen), kinderen tot 12 jaar gratis. Inschrijvingen voor groepen: Havenkapitein R. Ghys, Sluis Demey, Oostende 059/32 16 69

IJzermonding

Afgelopen winter lanceerde *Natuurreservaten vzw* het *Plan Zeehond*, een actieprogramma voor de IJzermonding: betere waterkwaliteit, aanpakken van het zwerfvuil in de schorren... doelstellingen die ervoor zorgen dat de zeehond opnieuw zijn intrede kan doen. De uitbreiding van het natuurrreservaat van de IJzermonding met het aangrenzende 145 ha grote militaire domein van Lombardsijde schept nieuwe levenskansen voor de zeehond. Afspraak : einde Halvemaanstraat, Nieuwpoort-Bad (richting Oostende, voorbij het Albert I-monument om 10u00). Info op nummer 051/54 52 44. (rc)

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluikaai 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 - stakelichten - 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



NNAAM VAN de 'Vereniging van Laatste Vuurtorenwachters' V.L.V. (afdeling kust) wil ik me

hier uitspreken tégen het casino-project dat architect Van Reeth voor Oostende ontworpen heeft. Voor de lezers uit Urk en uit Zeebrugge zeg ik hier rap waarover het gaat. Oostende is een Vlaamse stad — ooit een bloeiende visserijstad — die *op zijn gat* zit; compleet op zijn gat! Niets draait daar nog of het zou vierkant moeten zijn. De visserij, de mailboten, de zin voor humor, het toerisme, de roulettes, Het Visserijblad — en dan vooral de lonen en weddes van de medewerkers, het weer, de scheepsbouw (het weze in polyester of in staal), het kerkbezoek, de handel & nijverheid, de cabarets... het is er allemaal om zeep. En het ziet er niet naar uit dat enige weken goed weer daar verbetering in zullen brengen. In het Oostendse casino hoor je dan ook regelmatig zeggen: rien ne va plus! En ze hebben gelijk.

Er moet dus iets gebeuren, daarover is iedereen het eens (behalve ikzelf, want soms denk ik wel eens dat er juist *niets* moet gebeuren, als ze nu eens alles lieten verzanden, zo denk ik wel eens, er een soort Damme-aan-de-zee van maken, en dan krijg ik daar weer mijn twijfels over, maar dat ga ik hier niet uitlegen want dat zou ons weer eens

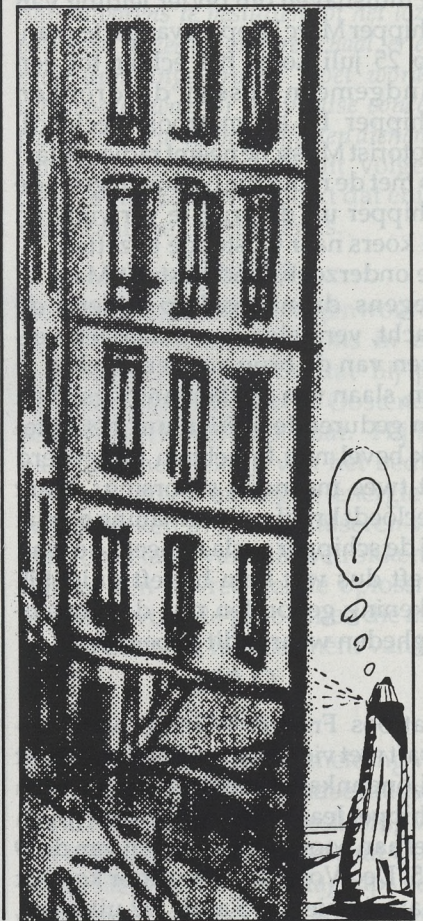
te ver leiden, kijk alleen nog maar naar deze zin die hier tussen haakjes staat!).

Daarom moet er een nieuw casino-kursaal komen en de bekende architect Van Reeth uit de metropool aan de Schelde tekende een ontwerp dat, gesteld dat het van hem zou afhangen, gerealiseerd moet worden op een platform dat uiteindelijk wel driehonderd meter in zee zal uitsteken en daar op het einde van dat platform zal hij een torengedouw van een onbetamelijke hoogte neerpoten waarin 800 appartementen voorzien worden; appartementen van het soort waarvoor vele D-marken moeten neergeteld worden.

Van Reeth had echter zonder de V.L.V. gerekend. Onmiddellijk gingen wij in de tegenaanval. Wij belden onze advocaat De Meere op die, desnoods met de hulp van de veelbelovende jongere Mr. Crabeels, voor het gerecht zal aantonen dat er op de Oostendse zeedijk al reeds een gedouw staat dat de stralen van het licht van de aldaar staande vuurtoren breekt. Op de zeekaarten staat dat trouwens aangeduid. Ergens omtrent de 200° staat op die kaarten een vierletterwoord dat zegt dat daar géén vuurtorenlicht te zien is. Bon, tant pis! Maar wanneer daar nu wéér een gedouw neergepoot wordt dat wéér eens enige graden vuurtorenlicht wegneemt dan wordt die Oostendse vuurtoren geen bakemier, maar een grap. Het is nu al zo ingewikkeld — soms zie je hem wel en soms zie je hem niet — maar dan wordt het totaal onoverzichtelijk. Menig zeeman zal zich afvragen:

zien we hem nu niet omdat zijn licht in de andere richting schijnt, zien we hem nu niet omdat er een torengedouw voor staat of zien we hem niet omdat we er bovenop gevaren zijn? En dat kunnen wij, V.L.V.-ers, natuurlijk niet hebben.

Dat ze hun casino onder de grond bouwen! Dat ze daar een kelder bouwen van wel dertig verdiepingen, met uitzicht op de hel, waar ze uiteindelijk tòch in terecht zullen komen, die gokkers!



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

Wij schrijven: elf december 1975

De slag van Seydisfjord

11.12.1975. We zitten midden in de derde kabeljauwoorlog rond IJsland en volgen de door de Britse regering gecharterde sleepboot 'Lloydsman' in een wild avontuur. De illegale (!) gebeurtenis is bij de Britse vissers bekend gebleven is als 'the battle of Seydisfjord'.

Geen drinkwater

Een vergissing in de motorkamer van de 'Lloydsman' zorgt ervoor dat de tank met drinkwater leegloopt. Na telefonisch contact met de Britse bevoorradingstanker vaart de kapitein er heen om water aan boord te halen. Slecht weer en een gevaarlijke zeegang beletten het overbrengen van de hopen. Het oliebevoorradingsschip 'Star Aquarius' uit Aberdeen biedt de 'Lloydsman' 100 ton water aan, maar ook hij kan de sleepboot niet dicht genoeg naderen. Beide gezagvoerders besluiten vervolgens de navy niet op de hoogte te brengen van hun intenties, de verboden 12-mijlsgrens te overschrijden en, omdat de radars geen vreemde scheepvaart noteren, ergens dicht onder de kust, op een beschutte plaats, het water over te tanken.

Beide schepen varen behoedzaam *Seydisfjord* (Oost-IJsland) in. Bij een afsplitsing ziet de kapitein van de sleepboot op zijn zeekaart dat halweg het linkergedeelte een dorp ligt. Ze varen de rechtergeul binnen. De fjord is omgeven door hoge rotspieken die de wind tegenhouden. Er staat toch nog een klinke *zweel* in het water en naast elkaar liggen zou schade veroorzaken. Vanuit hun sleepervaring besluiten beide schippers dat de 'Star Aquarius' de 'Lloydsman' zal slepen met zeer korte sleepkabels, zodat beide tanks kunnen verbonden worden met waterslangen en het overhevelen kan beginnen. De 'Lloydsman' zegt 50 ton te zullen overpompen en dan de plaat te poetsen. Tijdens het pompen trekt de 'Star Aquarius' zijn compaan vooruit met de snelheid van een halve knoop. De kapiteins slaan intussen een praatje over de korte afstands-zender. Na de wekenlange spanning van het kat en muis spel met de IJslandse visserijwachtschepen komen beide bemanningen wat tot rust in de relatief stille fjord. Na het overpompen van de afgesproken 50 ton besluit de kapitein van de 'Lloydsman' trouwens er nog maar 50 ton bij te nemen.

Opgejaagd

Plots cirkelt echter een IJslands verkenningsvliegtuig boven de plek. De kapiteins beseffen dat ze zich 9 mijl binnen het IJslands vasteland bevinden en als ratten in de (fjord) val zitten. Het vliegtuig is voor hen het teken om op te krassen. Toch nog verder pompend trekt de 'Star Aquarius' zijn sleep aan een hogere snelheid richting zee.

Zenuwachtig worden de mannen pas goed wanneer de uitkijk wijst op naderende masten: de IJslandse 'Thor'! Het schip rondt met hoge snelheid een rotspunt en hijst de internationale seinvlaggen die aanmanen snelheid te minderen en te stoppen. Het enige wat de Britse kapiteins evenwel interesseert is zo snel mogelijk weg te komen. De verbindingkabels worden gelost en de waterslangen aan boord gewonden.

Ofwel ziet de 'Thor' de 'Lloydsman' niet ofwel denkt hij dat het schip defect is want hij stuift recht op de 'Star Aquarius' af. Het bevoorradingsschip zit vlug aan zijn maximum van 14 knopen. Beide schepen zijn slechts 100 meter van elkaar af, wanneer de IJslander roept over de radio: 'Stop your ship. I want to board you, You are in Icelandic territorial waters'

De 'Star Aquarius' gaat evenwel niet uit de weg en slaat tegen de 'Thor' zodat de bemanning die op dek staat om de tegenstander te enteren op de knieën valt. De 'Thor' draait bij om achter het schip aan te gaan maar draait plots richting 'Lloydsman'. Ook de sleepboot neemt snel vaarten richt zijn steven naar 't midden van de vaargeul. De kustwachter ervaart dat de Britten doen hetzelfde doen als ratten die in het nauw gedreven zijn: naar de keel vliegen! De Britten laten inderdaad alle procedureregels vallen. De 'Thor' vuurt waarschuwingsschoten af. tevergeefs.

De 'Thor' verdwijnt achter de hoge voorsteven van de sleper. Men hoort de romp van de IJslander schuren tegen een zijflank van de Brit. Deze duwt de brug en het gedeelte van het bootdek van de IJslander opzij. Het krassen van ijzer op ijzer gaat door merg en been.

Als de 'Thor' vrijkomt gaat hij achter het tweede schip aan, schiet nog drie schoten af maar stopt uiteindelijk de strijd. Is de schade te groot of maakt het schip water? De IJslandse kommandant roept nog over de radio: 'Ik krijg je nog wel!'

Waarop de Brit antwoordt: 'Je weet waar ik ben. Ik ga nergens heen!'

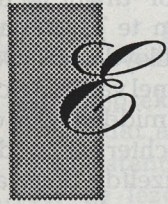
De 'Lloydsman' houdt er een gat van 12 cm aan over, 25 voet boven de waterlijn, enkele schrammen aan de boeg en een gat van 15 cm van een obus in één van zijn schouwen. De 'Thor' blijft vele weken inactief.

Daniël Pots

Foto: De 'Star Aquarius' afgemeerd in Aberdeen, Schotland (foto D. Pots)



van schepen & van mensen & van de zee



R ZITTEN ALTIJD wel enkele mensen die nog het zeegeruis in 't hoofd hebben in een *Onderzoeksraad voor de*

Scheepvaart en die er geen moeite mee hebben te aanvaarden dat tijdens de wacht op de brug gepoogd wordt een kaartje te verbeteren of een nieuwe module in de radar te pluggen. Zij weten uit ervaring dat er altijd wat te doen valt aan boord, vaneenschip, de duivel slaapt nooit. Toch blijft het hen moeilijk water inde wijn te doen wanneer als puntje bij paaltje komt, openlijk een uitspraak dient gedaan! Het blijft duidelijk dat, wat ook de aard van het werk mag zijn, de nodige voorzorgsmaatregelen moeten getroffen worden. Hoe dan ook op zee mag de waakzaamheid nimmer verslapen. Goede uitkijk blijft zoals het voorschrift het stelt, een eerste vereiste waarbij men rekening moet houden met de zichtbaarheid, de dichtheid van de scheepvaart en de plaats waar men zich bevindt. Als tijdens de wacht-op-zee men om bijzondere redenen toch in beslag genomen wordt moet er tenminste een uitkijk gezet worden, wat het hoofd van wacht nog niet ontslaat zelf 'zijn ogen uit te kijken', hij moet loeren op schepen als een kater op vogels. Dit is een stelling die van belang is voor alle vaartuigen. Met een minimale bemanning moet al dikwijls eens nagedacht worden over de manier waarop bepaalde

werkzaamheden kunnen uitgevoerd worden, er is veelal geen tijd om alles te klaren, er zijn minder mensen maar de werkdruk is gelijk gebleven. Toch zal de keuze nooit ten nadele van de veiligheid mogen uitvallen. En ge zit toch wel even met de handen in 't haar als ge denkt aan 't werk aan boord van treilers waar door dringende en onvoorziene omstandigheden 't vistuig moet worden hersteld en het geen zeldzaamheid is dat eens niemand in de brug vertoefd en de *automatic pilot* ingeschakeld is. Vissers hebben een open oog voor vis 'zou moeilijk anders kunnen: *'erst kommt das fressen...'*. Elk z'n job. Naar plicht en geweten stellen ze zich wel eens tevreden met een zeemans blik over de scheepszijde 'om te zien of alles veilig is'... Er is bovendien geen sprake van vaste rust of even op adem komen, rond-de-klok korren, dat wel!

Hij die de wacht moet verzekeren terwijl 't schip aan de korre ligt verkeert dan naar alle waarschijnlijk ook niet in een conditie om snelle manoeuvres, dikwijls nodig om aanvaring te voorkomen, uit te voeren. Er bestaan geen mirakels op gebied van recupereren. Sturen en uitwijken *thats the question*. Er is een redelijk wachstelsel nodig waar zowel het nautisch als het technisch werk voldoende aan de orde komen. Tevens

zou het zodanig moeten ingesteld zijn dat het rekening houdt met het levensritme. Maar dat blijft *wishfull thinking*. Tussen theorie en praktijk staan wetten in de weg en praktisch bezwaren, en de verborgenheden des harten. Het is beslist een levensgroot vraagstuk als men met veiligheid verband houdende werkzaamheden niet kan uitvoeren omdat men voorrang moet geven aan andere belangrijke taken die eveneens verband houden met veiligheid. Keus baart angst: uitkijk verzekeren of korreboel klaren? *Pilotbooks* verbeteren of uitkijken? Een mens zit altijd op de grens van goed en kwaad. Maar de mannen van de raad zullen altijd luidop verklaren dat veiligheid voorrang heeft. Een dilemma dat zich voordoet in meer situaties als gevolg van de besparingen met de bemanningen en andere beperkingen, die een zegen zijn voor de balans van de rederij, dat wel. Maar de vloek die altijd bij de zegen hoort, is voor het schip, zoveel is duidelijk.



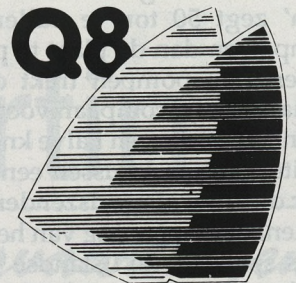
lin

Kuwait Petroleum (Belgium)

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



Visgronden van de Vlaamse vissers (XII)

De Nederlandse kust

O OK vóór Nederland werken Vlaamse vissers. Dat gebeurt langs de Nederlandse kust richting noord naar de 'Duitse Bocht' toe.

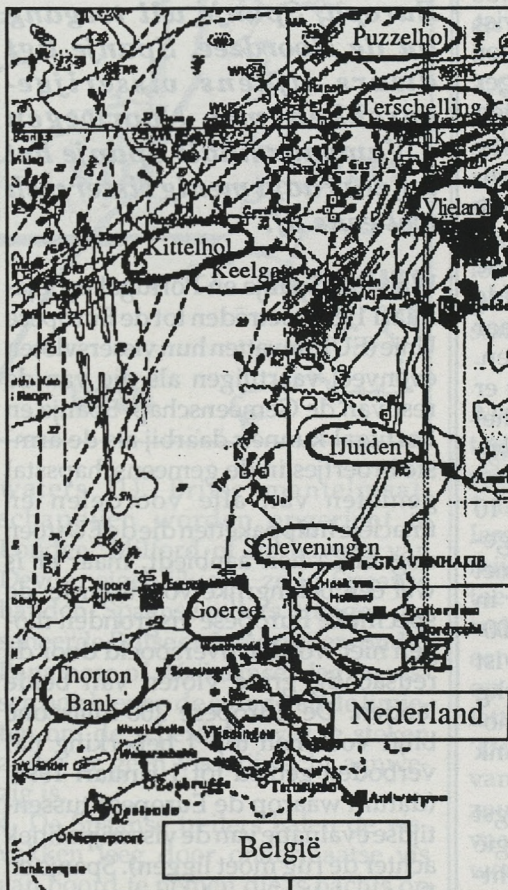
We vroegen het aan *Henri Tourlousse* uit Bredene, 62 jaar, reder van de 0.181, die er 26 jaar als schipper op zitten heeft, aan H.M. uit Zeebrugge, 54 jaar, met een schipperservaring die zich over 23 jaren uitstrekt, o.a. met de Z.564 (planken) Z.418 en 0.174 (bokken) en D.D. uit Heist, 37 jaar, en ook al goed voor 14 jaar schippersverantwoordelijkheid.

Soms worden de netten uitgewooid buiten de 'Thornton Bank', gelegen voor Zeebrugge, vist men noordwaarts tot aan de *Goeree*. Dan gaat het naar de kust voor IJmuiden, in de omgeving van de bank 'Brown Ridge' en visplaatsen met leuke Hollandse namen als 'Kittelhol', 'Puzzelhol', en 'Keelgat'.

Dan wordt er verder gekord langs *Texel* en *Vlieland* tot aan *Terschelling Bank* en *Ameland*. Als men verder oostwaarts vist komt men aan de 'Piet boeien' (zie daarvoor ook visgrond *Witte Bank - Duitse Bocht* in HVB 12, 1993 pag. 24) en bevindt men zich in de 'Duitse Bocht'. Bij het bevissen van deze plaatsen en banken blijft men zo'n 15 à 20 mijl van het land verwijderd.

Kort na WO II waren aan *Terschelling* nog veel gebieden met mijnevelden. Men kon korrenboelen verliezen in de mijnen, zodat men enkele de 'brackets' van de visplanken terug boven haalde (visplanken = scheerboren). In 1953 zijn er zelfs twee

Texelse scheepjes (70 BRT) ontploft door het opvissen van oorlogsmunitie. Zo ontplofte er ook een mijn in het net van de 0.181 van *Frans VanderVeen*. Door deze gevaarlijke



situatie hield men aan *Terschelling* de 21 vadem dieptelijne. Ging men droger vissen dan kwam men in de mijnevelden terecht. Toch bleven de schepen op de Hollandse kust vissen als de vangst er goed uit zag, bij mindere buit dorde men door naar de 'Witte

Bank'. Nu vist men er over het algemeen op de 15 à 30 vademlijnen. Vroeger (met de planken) lag men er 3 uur aan het net, toen men met de 'bokken' begon te vissen waren de sleepen nog korter: één uur of iets langer.

Vroeger en nu

In de pioniersjaren van de 'bokkenvisserij' heeft men er 'een zak geschud' met het ophalen van stenen, zand en vuil. Men was die vistechiek niet zo gewoon. Tijdens die eerste jaren liet men het schip zelfs overdag drijven en werd er uitsluitend 's nachts gevist. De Vlamingen vingen er toen tong en... kisten munitie. Men ving er ook nog pladijs, wijting, tarbot, grieten, schar en aan de 'Piet boeien' kabeljauw inde maanden januari en februari. Verhoudingsgewijze (ermee rekening houdend dat de vaartuigen nu over een veel groter motorvermogen beschikken) ving men er vroeger meer tong dan vandaag, zei H.M. uit Zeebrugge. D.D. uit Heist was dan weer de mening toegedaan dat de tongstand erop vooruit gegaan was, maar dat men ze door de quotabeperkingen niet mag gebruiken.

Haar, koopteiers, slijk

Tijdens het vissen moet men er steeds vele wrakken en andere obstakels uit de weg gaan, zonniet 'slaat men vast', kort na de oorlog werd daardoor tijdens bijna elke reis een boel verloren.

Voor succesvolle tongvangsten moet men van september tot januari-februari aan *Terschelling* zijn. In september is het er ook goed aan het 'Puzzelhol'. Op de Nederlandse kust krijgt men westelijk met zandgronden en ooste-

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

lijk met slijkgronden te maken, alhoewel de grond er, zoals op de Belgische kust trouwens, in de winter hard bij ligt. De overlast bestaat uit zeesterren, zand, haar (een zeeplant) schelpen soms stenen, kooiteers (zeeklitten= donker gekleurde bruin-grijze organismen met dun schelpenomhulsel, ter grootte van een kippeï; wanneer ze breken geven ze een rotte geur af, vandaar: kooitei).

De Nederlandse kust wordt bevestigd door Belgen en natuurlijk ook door Nederlanders. H.M. heeft er vroeger twee schepen uit Duinkerke weten vissen, vaartuigen waarvan de schippers overigens nog Vlaams spraken. Na de oorlog liep men tijdens storm binnen in de havens van *IJmuiden* en *Scheveningen*. Daar lagen dan ook de Nederlanders die ongeveer dezelfde schepen hadden als de Belgen, maar ook toen al met zwaardere motoren. Nu blijft men bij storm vissen tot er niets meer in het net zit, wanneer het weer te slecht wordt gaat men 'bijliggen'.

In de zeventiger jaren ving men in 10 dagen, met een 400-p.k.-motor, gemiddeld 4.000 kg tong. In 1993 met een 1000-p.k.-motor viste men er in 12 dagen over het algemeen 7.000-8.000 kg tong bij elkaar. Toch wist H.M. er in 1952 toch een 10.600 kg tong te vangen met een 240-p.k.-motor; reis die toen amper 166.000 frank opbracht.

D.D. deed er onlangs nog een vangst van 16.000kg die men hem in België afpakte; dat was dan ook zijn slechtste herinnering van de visvangst op de Nederlandse kust. Alle andere ervaringen zijn goeie; men moet het leven aan de zonnige kant bekijken, zo voegt D.D. er aan toe. 'We kunnen nu ook meer tongen vangen dan vroeger omdat we slimmer geworden zijn', zei D.D. nog, 'en we zijn slimmer geworden omdat we meer mogelijkheden hebben met onze nieuwe instrumenten.'

Volgens H.M. had men vroeger een mooier leven dan nu. Men verdient vandaag wel meer, maar moet men er ook drie maal meer voor doen. En *Henri Tourlousse* heeft nog een anecdoten in petto. Hij dacht er eens een haai aan het zeeoppervlak te zien zwemmen. Men haalde het beest aan boord met een groot schepnet. Het bleek een grote blinde kabeljauw te zijn van anderhalve meter lengte.

Vervolgt
Zeedierenjager

Krijgen Spanje en Portugal ongeremd toegang tot de gemeenschapswaters van de Europese Unie?

(JA, ZIE BLADZIJDE 47)

Spanje wil toegang tot de westelijke visgronden van Europa, Spanje wil toegang tot de Noordzee, Spanje ligt dwars tijdens visserijgesprekken met Noorwegen ... Vanwaar haalt Spanje het lef, zo vraagt menig visser zich wel eens af.


Wanneer Spanje en Portugal op 1 januari 1986, toetreden tot de Europese Unie (EU) omvatten hun vissersvloten evenveel vaartuigen als die van de rest van de Gemeenschap. Spanje en Portugal kunnen daarbij als de armste broertjes in de gemeenschapsstal genieten van alle voordelen en financiële hulppakketten die de EU (toen nog EEG) hen aanbiedt, maar er is wel één belangrijke voorwaarde: de specifieke Europese visgronden mogen niet worden overspoeld door de reusachtig grote vloten van beide landen. De Europese 200-mijlszone blijft voor hen (op 1 beperking na) verboden gebied tot 1 januari 1996. (datum waarop de Europese tussentijdse evaluatie van de visserijpolitiek achter de rug moet liggen). Spanje en Portugal dienen zich intussen te gedragen naar de EU-bepalingen dat betekent dat de vloot ook daar drastisch beperkt en gesaneerd moet worden. In ruil blijven de Europeanen weg uit de specifieke Spaanse en Portugese visgronden, zowel voor hun kusten als rond de eilanden in de Atlantische Oceaan.

Moeilijk

Hierbij rijst een moeilijkheid. De Europese visgronden ten westen en ten zuiden van Ierland (de 'Western Approaches') zijn ook traditionele Spaanse en Portugese viswaters. Er wordt een compromis uitgewerkt: In een aantal ICES-visvakken (zie kaartje) mogen 300 geregistreerde vaartuigen vissen waarvan er per visdag slechts 150 in de betrokken visvakken aanwezig mogen zijn: in visvak VI 23 vaartuigen, in visvak VII 57 vaartuigen en in visvak VIII

70 vaartuigen. Om de Ierse kust- en middenslagvisserij te beschermen wordt er rond het land een vierkant getrokken waar Spaanse en Portugese vaartuigen geen toegang krijgen (= de 'Irish Box').

Tot zover zijn er geen problemen. Vanaf dit punt in het verhaal speelt de artisanale visserij van Portugal trouwens niet meer mee. Het visserijakkoord is voor Spanje evenwel een ontgoocheling. Ze krijgen in ruil veel financiële steun en het land kijkt uit waar er elders in de wereld nog iets te vissen valt. Met honderden grote hekreilers verhoogt Spanje de druk op de Oostcanadese visgronden (*Labrador, Newfoundland, Flemish Cape*), de Afrikaanse visgronden (hoofdzakelijk profiterend van de wanorde in Namibië) en de zuidelijke Atlantische Oceaan. De druk op de Canadese kabeljauwgronden wordt echter zo groot dat Canada er de visserij verbiedt voor zowel de Europese als de eigen treilers. Anderzijds wordt Namibië onafhankelijk, brengt orde op zaken in zijn economische zone en verbiedt er de toegang voor het grootste deel van de Spaanse vloot. Namibië roept Britse hulp in om de visserijwacht te organiseren en om te tonen dat het menens is confiskeert Namibië drie grote treilers en ver-



uw scheepsschroef weer als nieuw!

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**

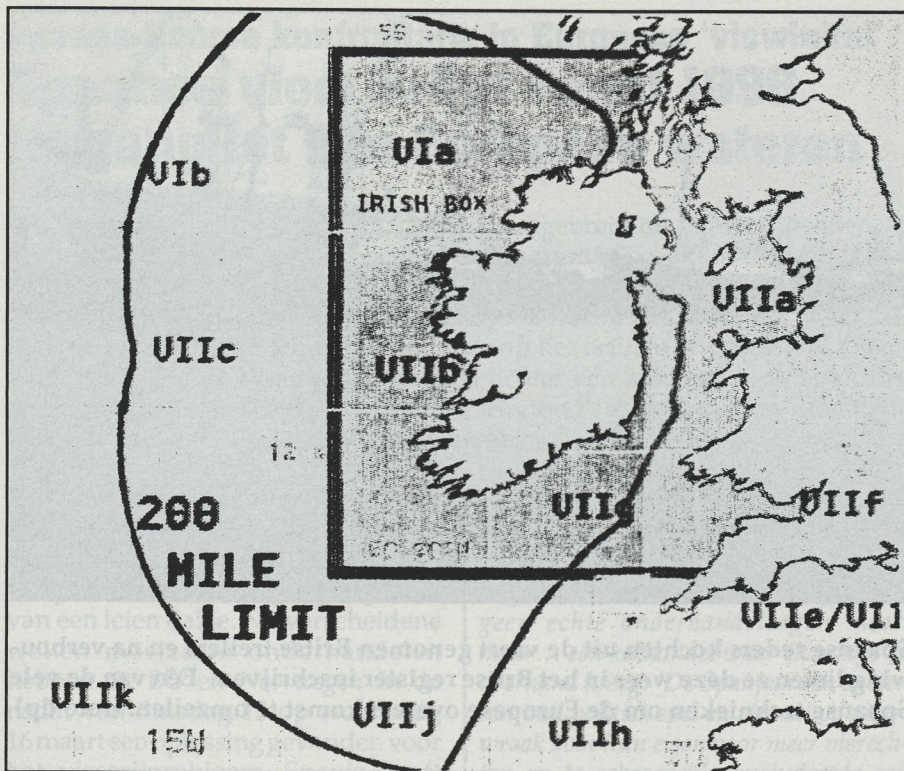


Antwerp Propeller Service n.v.
Kerkstraat 46
2070 Zwijndrecht/Burcht
telefoon 03/252 73 42
Telefax 03/252 92 12

Licensed by



**LIPS
PROPELLERS**



koopst ze openbaar.

De inktvisserij in de zuidelijke Atlantische Oceaan valt ook al tegen, de aan te kopen (Britse) vislicenties rond de Falkland- en Sandwicheilanden worden ontzaglijk duur en de Britse visserijwacht treedt zo streng op dat het voor de Spanjaarden ook dáár niet meer lonend is. In vele Spaanse havens liggen dan ook tientallen Spaanse hekreilers te rotten.

Vrijbuiters

Noodgedwongen verhogen de Spaanse reders hun druk op de visgronden rond Ierland en Zuid-Engeland. Ze gaan steeds driester te werk, ontzien niets of niemand, maken handig gebruik van achterpoortjes in de wetgeving en gedragen zich hoe langer hoe meer als echte vrijbuiters.

1 De Spaanse vloot wordt, met 1 januari 1996 in het gezicht, nauwelijks nog gesaneerd.

2. Spaanse treilers vissen zonder naam en registratienummer op de rand van de toegestane visvakken en trekken verboden gebied in van zodra de Ierse visserijwacht uit het zicht verdwijnt. In feite is er daar reeds jarenlang een soort kabeljauwoorlog aan de gang.

3. De Spanjaarden hebben oude (dikwijls uit de vaart genomen) Britse en Ierse treilers opgekocht en ze (na verbouwing) terug onder de betrokken registers geplaatst, zodat ze als Brit of Ier kunnen vissen in beschermde

waters (1). Britse mantelmaatschappijen worden opgericht te Londen, Milford of de havens van Devon, eigenlijk zijn ze in Spaanse handen. Spaanse reders brengen gesaneerde Britse en Ierse treilers onder Panamese of Afrikaanse vlag en vissen ook hier op de strand van de limieten om de scheiding over te steken zodra er geen visserijwacht aanwezig is.

4. De Spaanse treilers halen de visvakken leeg door ondermaatse vis aan boord te nemen die 's nachts op snelle motorschepen wordt overgeladen om ze over te brengen naar Spaanse markten waar de vis zijn weg vindt naar de consument. Deze motorschepen zijn in Panama geregistreerd en zien er uit als de *Turner* (oude Spaanse treiler) en de *Tais* die momenteel te Oostende zijn aangemeerd. Zo wordt er weinig ondermaatse (illegale) vis gevonden bij de opgebrachte Spaanse schepen. Toen de BBC in Spanje één en ander wou filmen kreeg de ploeg een pak slaag en werd hun materiaal vernietigd.

5. De Spanjaarden hebben dikwijls valse ruimen. Ze schrikken overigens ook niet terug van duistere zaken zoals drug- en wapensmokkel. Opleidingen en arrestaties hebben dat bewezen.

6. Verder *lappen* Spaanse vissers vele reglementeringen *aan hun laars* en hebben ze geen respect voor de ver-

eisten van de plaatselijke (Ierse) visserij: staande netten, krabbenpotten, treilertjes... In Ierland zijn er havens die functioneren met nog enkel vervlagde schepen. Om ongecontroleerd te kunnen vissen varen ze enkel uit bij slecht weer. De visserijwacht zoekt dan zelf beschutting of kan de treiers door de hoge zeegang niet naderen. De Ierse reddingsdienst ziet zich dan ook overstelpd door noodoproepen en reddingsituaties normaliter die te vermijden zijn.

7. Om de vervlagde Britse schepen te voorzien van de verplichte Britse schippers en stuurman (die beide overigens alleen maar *in naam* hun functie uitoefenen) kunnen de Spanjaarden putten uit de reserve aan werkloze diepzeevissers die in de tachtiger jaren zonder schepen kwamen te staan.

Strijd

Als voorbeeld van dagelijkse strijd tegen de Spaanse aanwezigheid schetsen we twee gebeurtenissen:

1. In november van vorig jaar was de Ierse 'Dee-Marie' aan 't vissen op 14 mijlen van *Mizen Head*. Naar de Ier toe kwam een vissende grote stalen treiler, door de schipper herkend als een Anglo/Spaans vaartuig, maar die op dat moment noch naam noch kenletters voerde. De schipper van de 'Dee-Marie' probeerde de treiler ervan te verwittigen dat hun netten zouden verstrikt geraken als hij geen vaart minderde. Er kwam geen antwoord. De schipper probeerde contact te krijgen via 7 verschillende kanalen. Zonder gevolg. Omdat de Ierse schipper geen Spaans kon riep hij het Spaanse kuststation *Radio Valentia* op. Deze probeerde zowel in het Spaans als in het Engels de treiler aan te sporen om de nodige aandacht te besteden aan zijn situatie. Geen respons. Beide netten raakten uiteindelijk in wel degelijk elkaar verward en de 'Dee-Marie' werd 20 minuten lang meegetrokken. De treiler stopte, de Spanjaarden sneden het net los, gooiden het in zee en stoomden verder in zuidelijke richting.

2. Op 22 augustus 1993 werd de M. 321 'Slebech II' (een Anglo/Spaanse treiler geregistreerd te *Milford*) in de fout bevonden door het Britse visserijwachtschip de 'Anglesay'. De Spaanse bemanning deed alsof hun neus bloedde en luisterde zelfs niet naar de bevelen van hun Britse (stro)schipper uit *Cleethorpes*. De

agenten klauterden aan boord van het schip en werden ontvangen door een vijandige bemanning die deed alsof de Britten er niet waren. De treiler bleek met veel zaken niet in orde. De 'Anglesay' nam de 'Slebech II' mee naar Plymouth. De situatie aan boord van de treiler werd er grondig onderzocht. Naast een vals ruim werden nog 20 andere inbreuken genoteerd. De treiler kwam aan de ketting te liggen. Achtentachtig dagen lag het vaartuig te verkommeren aan de kade van Plymouth, tot de rechter uitspraak deed: 102.000 pond (6 miljoen BEF) boete voor de rederij en twee jaar visverbod in Europese wateren voor de treier. Na betaling van de boetes is het schip vertrokken. Getuigenissen beweren dat het vaartuig nu als piraat vist.

Kwaad bloed

Al deze zaken zetten kwaad bloed bij de Ierse en Britse vissers. Omdat de Spaanse vloot nauwelijks wordt gereduceerd en omdat de Spaanse visser zich absoluut niet houden aan enige regel wordt in het Europees Parlement de discussie op gang gebracht of het wel opportuüm is de Spaanse vissers op 1 januari 1996 toe te laten tot de EU-gronden. Vooral ook omdat de meeste visgronden geen grotere druk meer verdragen. Eind 1993 zijn alle EU-visnaties het er over eens geraakt dat de Spanjaarden niet worden toegelaten tot de Noordzee. Ook de 'Irish Box' zou moeten blijven bestaan. De Britten en de Ieren zien het liefst dat alle huidige afspraken blijven bestaan tot 2002, het jaar waarin de volledige EU-visserijpolitiek grondig wordt herdacht.

De Ieren en Britten blijven dus een status quo eisen op de westelijke en zuidelijke visgronden, maar worden hierbij niet krachtig genoeg gesteund door de andere (Noordzee)landen: ze zijn er niet rechtstreeks bij betrokken, ze willen wel toegevingen doen zolang de Noordzee maar gevrijwaard blijft. De Spanjaarden blijven eisen, de Britten en Ieren houden het been stijf. De gesprekken staan momenteel op een laag pitje. Na april zullen ze echter weer opklaaien.

Spaans Oostende

Hierboven vermeldden we reeds dat Spaanse schepen hele havens in Ierland heeft ingepalmd met vervlagde vaartuigen. Mocht Spanje ooit toegang krijgen tot de Noordzee is het



Spaanse reders kochten uit de vaart genomen Britse treilers en na verbouwing lieten ze deze weer in het Britse register inschrijven. Eén van de vele Spaanse technieken om de Europese overeenkomst te omzeilen. (foto dp)

niet ondenkbaar dat Oostende, met zijn snel terugvallende plaatselijke en door zijn ligging aan het begin van de Noordzee (en beschikkend over een uitgebreid transportnet) rijp is om ook overgenomen te worden door Spaanse reders.

Noorwegen en IJsland

Tijdens de besprekingen over de toetreding van Noorwegen tot de EU blijkt dat Noorwegen een apart statuut voor zijn visserij wil bewaren zeker boven de 60ste breedtegraad. Alle EU-lidstaten hebben hier enig begrip voor, uitgezonderd Spanje! De vismogelijkheden voor de Noorse kusten zijn enorm, maar zeer belangrijk voor de plaatselijke bevolking. Daarom werd Spanje in 1981 al elke toegang tot de Noorse vis-

gronden ontzegd. Alhoewel het er eerst op leek dat Noorwegen het been zou stijf houden, heeft het nu toch de Spaanse vissers (zij het dan symbolisch en zeer beperkt) tot de visgronden toegelaten. Via een referendum moeten de Noren wél nog hun instemming verlenen.

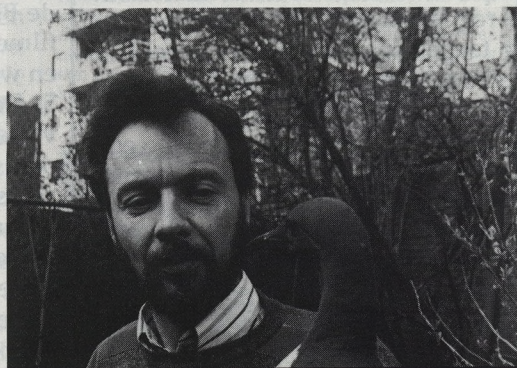
Ook IJsland heeft een aanvraag ingediend om tot de EU te behoren. IJsland eist natuurlijk ook een speciaal visserijstatuut omdat het voor zijn welvaart te afhankelijk is van de zee. De discussies daarover zullen wel vele jaren in beslag nemen.

Daniël Pots

(1) Vandaar dat nu elke gesaneerde treiler moet worden afgebroken vooraleer de financiële tegemoetkoming wordt uitbetaald.

Volgende maand in HVB

John Van Gompel (42) zet zich al 30 jaar actief in voor de alsmaar toenemende 'verstedelijkte' natuur aan onze kust. Een interview.



Spaans-Noorse konfrontatie in Europese 'viswinkel' Spaanse vloot krijgt vanaf 1996 toegang tot àlle Europese wateren

Het Europa van de Twaalf wordt eerlang uitgebreid tot vijftien lidstaten. In Brussel werd tijdens de voorbije weken een principiële akkoord bereikt met Oostenrijk, Zweden en Finland. Het breekpunt tijdens de onderhandelingen over de toetreding van Noorwegen als zestiende lid van de Europese Unie (EU) draaide rond visserijrechten. Spanje eiste op het brutale af vergaande toegevingen van Noorwegen vooraleer zich achter een akkoord te scharen. De Spaanse weigering* om het Noorse 'eindbod' te aanvaarden bracht de Europese ministerraad in een crisissituatie.

In 1962, 1963 en 1973 had Noorwegen al kunnen toetreden tot de EEG, maar het lidmaatschap werd telkens verworpen. De vierde poging liep niet van een leien dakje. Na verscheidene weken moeizaam onderhandelen hebben de EU en Noorwegen in de nacht van dinsdag 15 op woensdag 16 maarteen oplossing gevonden voor het visserijprobleem. Spanje heeft weliswaar zijn claim op historische visrechten in de Noorse viswateren gedeeltelijk moeten opgeven. Maar het akkoord betekent alvast dat de Spaanse vissersvloot vanaf 1996 toegang krijgt tot de Europese wateren. De EU is verder bereid extra visvergunningen in derde landen, vooral in Rusland, te kopen voor de Spaanse vissers. Ook de Portugese vissers profiteren mee van het moeizaam beklonken visakkoord met Noorwegen.

De ministers van Buitenlandse Zaken moesten vorige maand de laatste knopen over de uitbreiding van de Europese Unie doorhakken. De onderhandelingen over de toetreding van Noorwegen tot de Europese Unie geraakten net voor de finale in een zware impasse. De Spanjaarden wilden Noorwegen duidelijk op de knieën krijgen omdat Oslo hen in het begin van de jaren tachtig uit de Noorse viswateren had verdreven. Noorwegen hield echter hardnekkig voet bij stuk. Ondanks zware druk op diplomatiek niveau kwam er geen uitweg voor de vier splijtproblemen. Deze waren (afgezien van de discussie over de blokkeringsminderheid waarover verder meer): de toegang tot de Noorse viswaters, de Spaanse eis om opnieuw kabeljauw te mogen vangen in de Noorse zone, de toegang tot de Europese markt en het beheer van de zones boven de 62ste breedtegraad. 'Sommige lidstaten hebben de neiging de Europese Unie te degraderen tot een

viswinkel', sneerde onze minister van buitenlandse zaken Willy Claes na de zoveelste verdaging van de onderhandelingen. Enkele commentatoren zagen zelfs geen echte onderhandelingen meer, maar... een koehandel waar chantage de overhand kreeg. 'De Spanjaarden spelen een vuil politiek spel en zinnen op weerwraak door hun eisen voor meer visrechten op te schroeven' concludeerde een topambtenaar van de Eurocommissie na honderden uren besprekingen rond de toetreding van vier nieuwe leden. De Spaanse onderhandelaars speelden hoog spel. Ze wilden kost wat kost hun historische visserijrechten in de Noorse wateren terug, nadat zij ruim tien jaar geleden in hun nationale trots werden gekrenkt.

De toetredingsonderhandelingen zijn uitgedraaid op een harde Spaanse-Noorse confrontatie waarbij de hoeveelheid vis die Oslo aan Madrid moet toestaan de inzet was.

Het geschil draait uiteindelijk nog over 8.000 ton vis, nadat Noorwegen eerder al een aantal belangrijke toegevingen had gedaan.

Blokkeringsminderheid

In de aangelegenheid over het aantal stemmen nodig om een beslissing in de ministerraad tegen te houden zette Spanje, hierbij gesteund door Groot-Brittannië, zich eveneens schrap. Momenteel volstaan 23 stemmen op een totaal van 76 om een beslissing tegen te houden. Tijdens het Belgisch voorzitterschap vorig jaar werd voorgesteld om de blokkeringsminderheid na de toetreding van de vier nieuwe leden op 27 van de 90 stemmen te brengen. Spanje vindt dat het huidige aantal, indien het door drie lidstaten wordt geleverd, moet volstaan. Op die manier wil Spanje een 'mediterrane tegengewicht' opbouwen tegen de noordelijke uitbreiding van de EU. Ook de Britten, ooit de pleitbezorgers voor een zo groot

mogelijk Europa, verzetten zich hardnekkig tegen een aanpassing van de besluitvorming waarin de kleine landen de grote kunnen wegstemmen. 'Wij zijn echt voorstander van de uitbreiding', verklaarde de Britse minister Douglas Hurd, 'maar we kunnen niet aanvaarden dat daardoor de positie van de minderheden, waartoe Groot-Brittannië vaak behoort, wordt verzwakt'.

Het Europees Parlement heeft altijd geëist dat het uiterlijk in de tweede week van maart de toetredingsakkoorden in bezit moest hebben om daarover nog voor de Europese verkiezingen (op 12 juni '94) te kunnen stemmen. Met veel moeite werd het pad geëffend voor de toetreding van Noorwegen. De nieuwe lidstaten zullen nog wel een tijdje in de wachtkamer moeten vertoeven. De Twaalf moet het eerst nog onderling eens worden over de stemverhouding binnen de Europese Ministerraad en de blokkeringsminderheid in het Europa van de zestien. Het toetredingsakkoord moet dan achtereenvolgens worden goedgekeurd door het Europees Parlement, de nationale parlementen en de bevolking in de nieuwe lidstaten. Een en ander kan de officiële toetredingsdatum van 1 januari 1995 ernstig in gevaar brengen. (gw)

* Waarom Spanje zo moeilijk doet kunt u lezen in een bijdrage van Daniël Pots, elders in dit blad

Minimumprijzen ingevoerde vis behouden

Onder Franse druk handhaaft de Europese Commissie de minimumprijzen voor zeven vissoorten uit derde landen. De regeling wordt verlengd tot 17 mei. Aanvankelijk had de Commissie niet de intentie om de regeling te verlengen. De Franse regering zou zeer zware druk hebben uitgeoefend.

Groot-Brittannië en Nederland gaven ook al hun onrust te kennen over de invoer van goedkope visserijproducten uit Oosteuropese landen. De Commissie beschikte intussen ook over de jongste gegevens over de evolutie van de visprijzen. Hieruit blijkt dat de kabeljauwprijzen in de meeste lidstaten omlaag doken. De Eurocommissie ging echter pas door de knieën nadat de Franse minister voor Europese zaken de goedkeuring van het visserij-akkoord met Noorwegen op het spel zette. Alain Lamassoure maakte voorzitter Delors duidelijk dat de verlenging van de minimumprijzenregeling voor Frankrijk een voorwaarde was om het visserij-akkoord te stemmen. Tijdens hun bijeenkomst op 12 april zullen de Europese visserijministers de toestand op de markt en de structurele problemen van de Europese visserij verder onderzoeken.

Eindbalans Oostende-Doverlijn in het rood — 1

Het laatste exploitatiejaar van de Oostende-Doverlijn en tevens het laatste van een acht jaar lange samenwerking met P&O ferries waaraan op 31 december 1993 een einde kwam was beslist slecht te noemen. Dat geldt alvast voor de toeristische trafiek. Ruim 301 000 passagiers zegden dat jaar de Oostende-Doverlijn vaarwel en kozen voor een snelle Kanaalovertocht, hoofdzakelijk vanuit Calais. Met moet al teruggaan tot 1991 om dergelijk laag cijfer te zien (1 868 244 passagiers) dat schril afsteekt tegenover de 2,5 miljoen die de RMT in haar topjaren boekte.

Uit de terugval kunnen aan aantal conclusies getrokken worden. Vooreerst blijkt dat de ingebruikneming van de jumboferrie niet de verhoopte resultaten opleverde. Uit de cijfers blijkt verder dat ook het succes van de jetfoils achteruit gaat. Net als de vorige jaren waren het ook vooral de voet- en treinpassagiers die de RMT vaarwel zegden.

De scheepvaartkrant De LLOYD stelt dan ook dat de RMT in de toekomst meer aandacht aan de internationale treinverbindingen van en naar Oostende moest schenken. Daarom dient werk gemaakt worden van een directe aansluiting op het Europese TGV-net. Maar ook de commerciële ro/rotrafiek gaf zware verliescijfers te zien. Oorzaak dient wellicht gezocht te worden in de pogingen die partner P&O ondernam om met het einde van het RMT-contract de vrachtkliënten naar Zeebrugge en Calais te lokken. Dit resulteerde in een verlies van 12,7% voor de Oostende-Doverlijn.

De voorbije acht jaar lange samenwerking met P&O zal trouwens niet als voorbeeld dienen om te tonen hoe het moet. In de jaren 1986/93 slonk de passagierstrafiek immers globaal met 23%, terwijl het ro/ro-verkeer met 42 verminderde.

Oostendse haven heeft nieuwe dynamiek nodig — 1

Uit een analyse van het economische belang van de *maritime industrial development-area* Oostende blijkt dat, ondanks de vertraagde groei van de Belgische economie, de Oostendse haven- en industriezone in 1992 een betere prestatie neerzette dan in 1991.

Dat stelt de Oostendse prof. Georges Allaert, docent aan de Gentse Universiteit.

De in het Oostendse haven- en industriegebied geproduceerde omzet groeide in 92 tot bijna 37 miljard frank, een stijging van 17 procent ten opzichte van 91, toen een globale omzet van 31,4 miljard werd geboekt. De toegevoegde waarde klom van 8,6 naar 9,2 miljard frank, een stijging met 7 procent. Volgens professor Allaert is er geen reden tot euforie omdat de dynamiek van de havengebonden ondernemingen globaal genomen sinds 1989 stilviel. Bovenvermelde cijfers kunnen niet tot de conclusie leiden dat de haven van Oostende in de lift zit, stelt de econoom. De toegenomen omzet en toegevoegde waarde zijn vrijwel uitsluitend afkomstig van bedrijven zonder rechtstreekse band met de Oostendse haven. In de transportsector, de voornaamste economische poot van de Oostendse havenactiviteit, daalde de omzet met 2 procent en de toegevoegde waarde met 15 procent. Ondanks alles blijft de RMT nog steeds de sterkste regionaal-economische motor van de Oostendse regio.

Einde van gesubsidieerde scheepsbouw? — 1

De Eurocommissie besliste om het plafond voor de steun aan de scheepsbouw in 1994 niet te verlagen. Voor de bouw van grote zeeschepen mag maximaal negen procent subsidies worden verleend. Voor kleinere schepen met een contractwaarde van minder dan tien miljoen Ecu (430 miljoen fr.) mag de subsidie 4,5 procent bedragen. De Europese Unie is bereid alle steun aan de scheepsbouw af te zweren tegen begin 1995, op voorwaarde dat Rusland, Japan en Korea de markt niet langer verstoren met dumpingprijzen. De Europese Unie houdt vast aan een toegelaten subsidieniveau tot er binnen de OESO overeenstemming wordt bereikt over de steun aan de scheepsbouw.

Veiliger scheepvaart — 1

De Europese Commissie wil hard optreden tegen onveilige zeeschepen en schepen die milieugevaar met zich meedragen. Het is dan ook nodig dat strikt de hand wordt gehouden aan de basisregels van de IMO voor een

veiliger scheepvaartverkeer. Eigenaars moeten ertoe gedwongen worden gebreken aan hun schepen te herstellen, anders moet hen de toegang tot de Europese havens worden ontzegd. Desnoods wil de Europese Unie rechtbanken inschakelen om de schepen aan de ketting te laten leggen, een maatregel die de rederijen financieel pijn zal doen.

Kapitein Braer nalatig — 1

De kapitein van de Braer, de tanker die vorig jaar 85.000 lietr ruwe olie verloor bij de Shetland-eilanden, is door een Britse onderzoekskommissie beschuldigd van ernstige nalatigheid. De Griekse kapitein zou in de uren voordat de Braer stuurloos geraakte, ernstige misrekeningen hebben gemaakt.

Strengere winter — 1

Het uitzonderlijk strenge winterweer gedurende de maanden januari en februari in Noord-Amerika heeft ook gevolgen voor de scheepvaart gehad. In januari werden strenge verbeteringen ingevoerd voor het verkeer van en naar de door een koudegolf geteisterde V.S.-oostkusthavens. Er was zelfs één haven die volledig gesloten werd.

Alle havens aan de Noord-Amerikaanse oostkust ondervonden hinder van het strenge winterweer. Ijsbrekers hadden moeite om het ijs te breken. De aan de Delaware rivier gelegen haven van Philadelphia was immers nog slechts te bereiken nadat ijsbrekers de vaarweg hadden vrijgemaakt voor in konvooi varende schepen. Voor deze haven (en ook voor de aan de Chesapeake Bay gelegen havens van Norfolk, Yorktown en Baltimore) gelden diepgangs- en in sommige gevallen tonnagebeperkingen. Ook in New York verliep het scheepvaartverkeer trager.

Nederland-Roemenië — 1

Nederland heeft Roemenië bijstand beloofd bij de ontwikkeling van de haven van Constantza aan de Zwarte Zee. Een studie zou hebben aangetoond dat Constantza goede mogelijkheden heeft om weer uit te groeien tot één van de belangrijkste havencentra in Europa. De regio werd daar trouwens aangeduid als speerpuntgebied voor het aantrekken van buitenlandse investeerders.

Flug vastleggen voor het te laat is: DE NIEUWE FOTORUBRIEK VAN HVB

Zo nu en dan worden wij aangenaam verrast door lezers die zich spontaan komen aanbieden om de medewerkersploeg van HVB te versterken. Deze week kregen we Roger Corveleyn over de vloer die sinds kindsbeen al foto's verzamelt over de visserij. Vanaf nu wil hij regelmatig een foto leveren aan dit blad... met commentaar.

Maar over de foto van deze maand wilde lezer Goes wel een en ander kwijt:

'In de jaren dertig was er te Oostende een vrijwillige zeereddersdienst. Die was samengesteld uit vissers die op de Oostendse Visserkaai woonden. Tijdens stormweer moesten ze zich ter beschikking houden om, in geval van moeilijkheden, te kunnen uitrukken. Ze bleven 'stand by' in 'de permanence' zolang de storm duurde en keken aan de oude vuurtoren (daar waar in Oost-

ende nu het zeeliedenponument staat) om beurt uit over zee, op zoek naar schipbreukelingen. Aangezien ze vrijwilligers waren moesten ze zelf instaan voor hun voeding. Familieleden brachten dus regelmatig voedsel naar de redders. Zelf heb ik dat meer dan eenkeer gedaan omdat ook mijn vader deel uitmaakte van de reddingsdienst.'

'De foto van Corveleyn is recenter van datum want bij schipbreuk moesten die mannen waarover ik het heb met een grote wit-blauwe roeiboot uitrukken.

Deze roeiboot, waarop tien man konden plaats nemen, stond in een gebouw (de bewuste 'permanence' dus, gebouw dat nu verdwenen is) aan het begin van de Oostendse zeedijk. Paarden trokken de kar met de boot erop van de helling tot op het klein strand. Het paard werd later vervangen door een tractor.'

Wedstrijden

'Boven de zalen van de redders waren de kantoren van het Zeewezen. In de kleine kaai (daar waar nu de Noordzeejachtclub is) lag nog een reserveboot. Elk jaar, rond Pasen, waren er roeiwedstrijden tussen de verschillende kustreddingsdiensten. De boten stonden dan op hun kar op het strand opgesteld en moesten door de redders in zee gelopen worden. Om het vlugst moesten ze tot bij een boot in zee roeien, er een drenkeling ophalen, die naar het strand brengen en hem op een draagberrie naar de hulppost brengen.'

Motorboot

'Het is pas later, na 1932, dat de roeiboten vervangen werden door de reddingsboot waarvan hiernaast een foto afgedrukt staat. Die boot werd 'Minister Anseele' gedoopt.'



*Lezer Roger Corveleyn is bereid foto's te verwisselen met andere lezers. Hij vraagt wel uitdrukkelijk om schriftelijk contact op te nemen. Met andere woorden: hang daar niet te pas en ten onpas aan de bel!
Roger Corveleyn, Buitenpad 2 te 8400 Oostende.*

**REDERS en VISSERS,
voor uw**

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

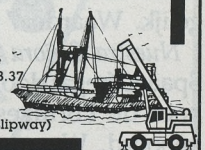
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

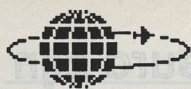


Verheye Joël
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaatwerk

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





ONDER DE WATERLIJN →

Schatten op de zeebodem

In 'Winden', het driemaandelijks tijdschrift van de Oostendse stedelijke visserijschool John Bauwens, stond een lijst afgedrukt van de plaatsen op zee waar beroemde wrakken liggen. De herscholing richting 'schattenjacht' is hierbij open verklaard. Allen daarheen:

* *Titanic*, een Britse pakketboot botste in 1912 op een ijsberg en zank 640 kilometer van de kust in Newfoundland. Ontdekt in 1985, waarde: onbekend.

* *SS Central America*, een Amerikaans stoomschip zank in 1875 voor Zuid Carolina. Ontdekt in 1988, geschatte waarde: 35 miljard frank.

* *De zilvervloot*, vertrok uit Havana naar Spanje. Een orkaan joeg elf van de twaalf galjoenen de diepte in. In juli 1993 werd een deel van de juwelen ontdekt, ter waarde van meer dan 70 miljoen frank. Totale waarde: niet te schatten.

* *Nuestra Señora de Atocha*, een Spaans galjoen zank in 1622 te midden van een orkaan. Gevonden in 1985. Geschatte waarde: meer dan 10 miljard.

* *Vera Cruzkontwooi*, 16 Spaanse galjoenen zanken in 1533 voor het Padre Eiland (Texas). Twee werden gevonden, waarde: 63 miljard.

* *Nuestra Señora de las Maravillas*, Spaans schip gezonken in 1656 bij de Bahama's. Geschatte waarde: 35 miljard.

* *Santissima Trinidad*, een Spaans galjoen in 1711 gezonken op 24 km voor Cuba. Nooit gevonden. Waarde: 14 miljard frank.

* *Mendoza vloot*, Spaanse galjoenen in 1614 gezonken voor het schiereiland Yucatan. Waarde: 32 miljard frank.

* *Spaanse armada*, de onoverwinnelijk geachte Spaanse vloot werd uiteengeslagen door een storm en verdween in 1588 tussen de Hebriden en de Zuidwestkust van Ierland. Waarde: niet te schatten.

* *Santa Cruz*, Spaans galjoen, voor Wales gezonken in 1679. De lading bestond uit kisten vol goud en zilver. Geschatte waarde: 2 miljard frank.

* *HMS Lutine*, een Brits fregat zank in 1799 voor de Nederlandse kust. De ligging van het wrak is bekend, maar de sterke stroming maakt berging onmogelijk. Waarde: 7 miljard frank.

* *Nuestra Señora de las Mercedes*, een Spaans fregat door de Engelsen in 1804 voor de Portugese kust in de grond geboord. Waarde: 7 miljard.

* *SS John Barry*, Amerikaans vracht-

Nieuwe garnaalnetten te koop. 8 en 9 meter. Tel Nederland 01182-3438.
Van uit België: 00 31 1182 3438

schip in 1944 door een onderzeeër gekelderd, 200 km voor Oman. Waarde: 175 miljoen tot 7 miljard frank.

* *Flor de la Mar*, een Portugese kraak zank in de Straat van Malakka in 1512. Geschatte waarde: tussen 35 en 300 miljard frank.

* *De Geldermarsen*, een Oost-Indiëvaarder, zank in 1752 in de Zuidchinese Zee. Gevonden in 1985. Waarde bij verkoop: meer dan 500 miljoen.

* *San Diego*, een Spaans galjoen in 1600 door de Nederlanders gekelderd voor de Filippijse kust. Gevonden in 1991. Waarde: onbekend.

RUSLAND →

Walvissen systematisch uitgerooid

Het Sovjet-ministerie voor visvangst verstrekke veertig jaar lang foutieve gegevens over het aantal gevangen walvissen. Voor de Sovjetunie leverde de uitvoer van walvisvlees, vooral naar Japan, een pak harde valuta op. De Sovjet-vloot stoorde zich niet aan beschermde soorten en zette de slachting ongeremd door op verboden tijdstippen en in verboden gebieden, waarbij hele populaties nagenoeg werden uitgerooid.

Uit archiefstukken die jarenlang ontoegankelijk waren blijkt nu dat de voormalige Sovjetunie de internationale akkoorden over de beschermde walvissoorten niet respecteerde. Nu blijkt dat de Sovjet-vloot de beschermde populatie walvissen systematisch uitroeide en de *Internationale Walvisvaart Commissie (IWC)* valse gegevens verstrekke. De omvang van de misleiding was groot. In het jachtseizoen 61-62 werden volgens de officiële mededeling 270 met uitroeiing bedreigde en dus beschermde bultruggen (*Megaptera novaeangliae*, max. 14 m.) gedood door de vier Antarctische vloten. Uit verslagen van wetenschappelijke medewerkers aan boord van de walvisschepen blijkt nu dat één vloot alleen in staat was om 1.568 walvissen te vangen. Deze intensieve jacht op bultwalvissen rond Nieuw-Zeeland en Australië leidde tot de uitroeiing van deze soort tegen 1966. Enkele jaren later onderging de bult-

walvispopulatie in de Indische Oceaan hetzelfde lot.

De vangstcijfers die de ICW jaarlijks verspreidde zijn dus zwaar onderschat. Alle wetenschappelijke berekeningen over het herstel van de populaties zijn dan ook aan herziening toen.

Het *Verdrag tot Regeling van de Walvisvaart* dateert van 1946. De IWC kon pas in 1982 een verbod op de commerciële walvisvangst afkondigen. Het duurde echter tot in 1987 vooraleer de Sovjetunie bereid was de winstgevende walvisvangst te staken.

FRANKRIJK →

Spanjaarden kopen vloot

De *Pescanova* groep uit Vigo in Spanje heeft Frankrijks grootste trawlerbedrijf — goed voor zeventien diepzeetrawlers — overgenomen. Het Franse bedrijf *Jégo-Quééré* had zijn hoofdkwartier in Lorient en de 17 trawlers beschikten over quota van 20 000 ton.

De investeringen van *Pescanova* gaan van Australië tot Mozambique, van Namibië tot Ierland. De vloot van het bedrijf had zich halverwege 1993 al uitgebreid van 80 tot 145 vaartuigen. De overname van de Franse rederij past in de visie van *Alfonzo Paz-Andrade*, grote baas van *Pescanova* die ervan overtuigd is dat de toekomst van de visserij in open zee ligt, buiten de 200-mijlsgrenzen, en dit type van visserij was nu juist de specialiteit van het overgenomen *Jégo-Quééré*.

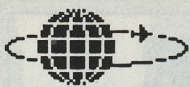
GROOT-BRITANNIE →

Scheepswerven naar dieptepunt

Groot-Britannië (GB) verliest zijn capaciteiten om vissersvaartuigbouw te herstellen, zo waarschuwt de Vereniging van Britse botenbouwers (*British Boatbuilders' Association, BBA*) de regering. 'Dit land heeft geen politiek voor wat het bouwen van vissersvaartuigen betreft' zo heet het in een rapport van de BBA.

In de periode tussen 1987 en 1992 is het aantal gebouwde vissersvaartuigen met haast 50% gezakt, zo kunnen we in het rapport lezen. Dit wijst op een veroudering van de Britse vloot, maar er is meer: 'De tijd heeft inmiddels niet stilgestaan,' zo zegt de BBA, 'en intussen is de toestand er nog op verslechterd'.

'Er zijn maar weinig werven meer in Groot-Britannië die in staat zijn een houten schip te bouwen,' zo meent de BBA. Op het



eerste gezicht lijkt dat een eigenaardige opmerking, maar wanneer we weten dat 45% van de Britse vissersvaartuigen nog uit hout gemaakt is, dan wordt het meteen duidelijk dat het herstellen van deze vaartuigen een probleem begint te worden. Overigens is de bouw van houten vissersvaartuigen in GB ook nu nog schering en inslag want de helft van de grotere vaartuigen die de jongste twintig jaar gebouwd werden zijn uit hout gemaakt. Overigens beperkt deslechte toestand van de orderboeken van de scheepswerven zich niet tot de houten vaartuigen. In 1992 waren er in Groot-Brittannië maar 37 werven die nieuwe vissersvaartuigen bouwden, daar waar dat er in voorgaande jaren nog 68 waren. Het aantal mensen dat op de visserijscheepswerven tewerkgesteld was viel dan ook met 40% van 3 889 naar 2 461.

Wil GB echter zijn vloot op het huidige peil handhaven dan moeten daar 76 boten van meer dan 10 meter lengte per jaar gebouwd worden. Dit is drie keer zoveel als dat in 1992 het geval was. Tegelijk zouden dan 190 andere boten uit de vaart genomen moeten worden. Zodoende zou de GB voldoen aan de voorwaardendie de Europese Unie in haar Meerjarig Oriëntatieplan vooropstelt.

Tenslotte rukt deze toestand ook het traditionele gemeenschapsleven in GB uit elkaar. De meeste scheepswerven zijn immers een onderdeel van lokale gemeenschappen waar, afgezien van de visserijactiviteit, maar weinig andere tewerkstelling is.

Wie meer wil weten over de toestand van de Britse scheepswerven kan het rapport 'A Review of UK Fishing Boat Building 1987-1992' van Chris Tucker en Stewart Martin lezen. Te bestellen bij 'The Sea Fish Industry Authority's Policy en Economics Unit. Tel: (0)31-558 3331 en Fax: (0)31-558 1442.

DUITSLAND →

Zand of garnaal

In de kustplaats *Hüsum* worden een tiental garnaalvissers in hun broodwinning bedreigd door overheidsplannen om zand te winnen in de rivier *Heverstrom*. De vaargeul is evenwel rijk aan garnaal en platvis, zodat de vissers vrezen dat de zandwinning meteen het einde van hun beroepsbezigheid meebrengt.

RUSLAND →

1000 miljoen dollar

De Russische rederij *Sevryba*, met basis in *Moermansk* wil dat in de komende vijftien jaar 1000 miljoen dollar geïnvesteerd wordt in de modernisering van de Russische vissersvloot die in de noordelijke wateren actief is.

Er zijn 540 Russische vaartuigen van allerhande groottes en types die in de noordelijke wateren vissen, 190 daarvan zijn liggen evenwel aan de kant. Van de 297 vissersvaartuigen die daar momenteel in werking zijn, moeten er tegen 1995 nog 122 afgeschreven worden. Hetzelfde geldt voor een aantal moeder-fabrieksschepen waarop de vangst verwerkt wordt.

De neerwaartse trend valt evenzeer af te lezen uit de aanvoercijfers die in één jaar van 1,2 miljoen ton (1992) terugvielen op 800 000 ton (1993). Het geld zou moeten komen van de overheid, van buitenlandse banken en uit eigen middelen.

NEDERLAND →

Kabeljauwvissersprotest

Evenmin als hun Franse collega's zijn de Nederlandse kabeljauwvissers te spreken over de import van goekope vis van buiten de Europese Unie (EU),

zo blijkt uit een stuk dat *Hoek* publiceerde in het Nederlandse blad *Stuurboord*. *Jaap Tuip*, voorzitter van de Rondvissektie van de Nederlandse Vissersbond, zegt over deze invoer: 'De ruilhandel van vis tussen de EG en derde landen is ons een doren in het oog. Ook de douane geeft toe dat er bijna geen controle op deze transakties mogelijk is. Het kan zo niet blijven. Er moet iets gebeuren voor de "blijvende" kabeljauwvissers, naast het feit dat vermoedelijk wel een stuk of tien collega's willen saneren.' en dan is er visserijvoorman *Nooitgedacht* die zegt: 'Voor de consument is het grote goederaanbod tegen de algere prijzen (ooit teverwachten) positief, vanwege de verhoogde mededinging tussen de internationale visserijbedrijven. Maar de "spelregels" voor de visserij zijn niet overal gelijk, wat de betreffende vissers in een achtergestelde positie brengt en ze werkeloos maakt. Dat is de prijs die we ervoor betalen en dat doet heel veel pijn' aldus de voorzitter die zegt met zijn collega's uit Denemarken, Engeland en Ierland contact opgenomen te hebben die met dezelfde importproblemen worstelen.

De Nederlandse visserijminister *Bukman* had op de klachten van de in moeilijkheden verkerende vissers reeds gereageerd door een verhoogde saneringspremie te beloven. Mede daardoor bleven bij onze noorderburen geplande acties, zoals de blokkade van de sluisen van IJmuiden, achterwege.

MEXICO →

Forum

In 1993 werd door de EG en Mexico een gemeenschappelijk forum georganiseerd. Met succes, want niet minder dan 110 Europese en 240 Mexicaanse bedrijven hebben voor meer dan 150 miljoen dollar samenwerkingsakkoorden gesloten.



hét taxibedrijf voor de visserij
Bredene

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Oostende

HET GEHEIM VAN GEEWEE

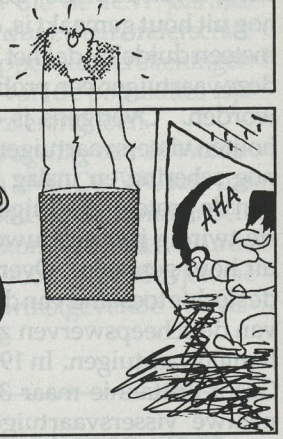
(een stripverhaal dat zich naar het einde toe afspeelt)

Door *Marco Sleen*
Deel IX: under the vulcano

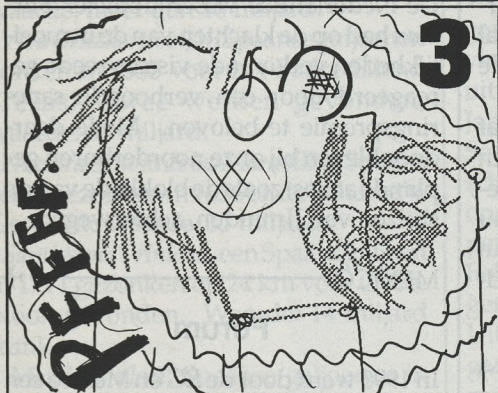
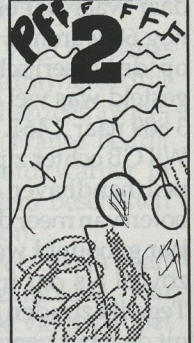
Wat voorafging: Mede door de kritiek van vele lezers deden nu ook vrouwen hun intrede in dit stripverhaal. Dat zo'n ingreep niet zonder gevolgen kan blijven is zelfs vissers duidelijk. Het is niet voor niets dat er geen vrouwen aan boord mogen!



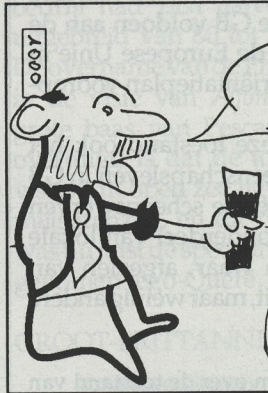
De aanwezigheid van die madammen had de vreemde gevolgen. Niet alleen haastte de complete bemanning zich om aan boord van het...



luchtschip te zijn dat zich vlak bij de HVB-redactie bevond, maar ook het Knakenhoofd werd bij het zien van al dat moois helemaal heet. (Hoe zou je zelf zijn)



De druk steeg, het volume en de hitte ook en daardoor begon het hoofd te stijgen... en natuurlijk ook...



de mand. De raider riep dan ook vlug: ALLE HENS AAN DEK!

Zo gezegd, zo gedaan. In minder dan geen tijd was de bemanning aan boord, maar in de realiteit gebeurt dat uiteraard allemaal zo rap niet... Ze waren nog maar aan boord of het Knaken-

hoofd... begon te zweven en het luchtschip kwam los van de grond.

OH LA

MERDE

OH LA

Wat heeft dat hier nog met de visserij te maken?

Volgende maand: laatste aflevering!!! (VERVOLGT)