

Interview: milieubeschermer John Van Gompel

Vis: best aan de kust

HVB sprak met 't Kliekse

Rode poon: vis van het jaar



ABB
ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

HVB 61 HET VISSERBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels,

Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en (met vetrecht) Marc Loy.

MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Roger Corveleyn, Walter Debrock, Roger Decler, Juul De Vocht,

De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Ingelbrecht, Jef Klausning, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen) Marc

Loy, Daniël Pots, Mong Ruyschaert,

Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter

(De Laatste), Guido Walters en Zee-

dierenjager.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

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

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steenabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Credit Lyonnais Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

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



Boeken

VORIGE MAAND LEEK HVB wel het orgaan van de *Vereniging ter Bevordering van het Vlaamse Boekwezen* te zijn. Er werden boeken van Pierre Hovart, Flor Vandekerckhove, Eddy Serie, Walter Debrock, Leon Inghelbrecht en John Gheeraert in voorgesteld. Elk van die boeken heeft van ver of van dichtbij iets met de visserij te maken.

De tijd dat de publikatie van een boek over de Vlaamse visserij een zeldzaamheid was ligt dus achter ons. De tijd dat elkeen zich 'moreel verplicht'

voelde zo'n boek te kopen, al evenzeer. Ook vissers kunnen zich nu terzake gedragen als normale consumenten en een keuze maken uit hetgeen er aangeboden wordt.

Sommigen bekijken die publikatiestroom uit de hoogte. De visserij heeft niet zozeer behoefte aan nieuwe boeken, dan wel aan nieuwe schepen, zo luidt het in die hoek. Misschien oogsten zij daarmee enig succes aan de tapkast, maar van groot inzicht getuigt de redenering niet. Het is immers duidelijk dat niemand voor de keuze gesteld wordt tussen het uitreden van een schip en het publiceren van een boek, of tussen het schrijven van een boek en het winden van de netten. Ondernemers die schepen willen uitreden moeten dat vooral doen, daarover zijn we het eens. Jonge mensen die voor de keuze mochten komen te staan tussen vissen enerzijds en schrijven anderzijds raden we ongecomplexiseerd aan voor het vissen te kiezen; hoe slecht het in de sector ook gaat, er zal altijd wel meer in de visserij te verdienen zijn dan in de schrijverij erover.

Laat ons dus vooral niet het ene tegen het andere uitspelen. De relatief grote produktie van boeken kan de visserij alleen maar helpen. Zij houdt de aandacht van de bevolking op de vissers gericht. Zij belet ook dat de beleidsverantwoordelijken zich al te gauw van de visserij afmaken en de sector ongestraft links laten liggen. 'Kijk', zo zeggen al die boeken, 'hoe gevoelig het onderwerp visserij blijft!'

En er is meer. Doorheen deze schrijfkactiviteit ontwikkelt zich een cultureel netwerk in de sector. Zodoende kiemt er een culturele tak die voorheen onbestaande was. Cultuur bleef hier beperkt tot het folkloristische aspect van de visserij. In de eigen leefwereld die de visserij toch is, tekent zich nu echter stilaan een culturele sfeer af die aantoonde dat ook de Vlaamse visserij zich geëmancipeerd heeft en zich nergens meer moet schamen.

Het is in dat proces dat ook HVB geplaatst moet worden. De maandelijkse publikatie van dit blad geeft — doorheen de inventarisatie van de gebeurtenissen, de duiding, het 'gemeenschappelijke' publiceren en lezen ervan — de mensen uit de sector het gevoel dat ze tot een groep behoren. Dat is een zeer machtige emotie, een waardevolle ook, vooral in een tijd waarin het 'elk voor zich' — het 'sauve qui peut' zelfs — schering en inslag is.

Uiteraard is onze invloed beperkt. Wil een reder investeren in de bouw van een casino, liever dan in het moderniseren van de vloot, dan zullen wij hem niet kunnen tegenhouden (gesteld dat we dat al zouden willen). Maar we kunnen wel helpen stijl te geven aan het leven van de mensen die wèl nog in de sector geloven. In de eigenlijke culturele sfeer kunnen we zelfs méér doen. Dat wij daar ook in slagen bewijst de opsomming van publicisten vooraan dit editoriaal. Allen hebben zij op een of andere manier meegewerkt aan dit blad. Voor de meerderheid onder hen overigens geldt dat HVB hun aandacht op de visserij gehouden heeft.

Flor Vandekerckhove

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.

Vijftien arrestaties na raid op zee

Vissers verstrikt in drugnet

MEER DAN 10 ton hasj met een straatwaarde van één miljard en vijftien aanhoudingen, het resultaat van een grootscheepse actie tegen een georganizeerde drugsmokkel. De arrestanten komen grotendeels uit het vissersmilieu.

'Operatie Balatum' greep plaats OP zaterdagavond 23 april. De Z.56 Orca en het gewezen vissersvaartuig La Berceuse werden in volle zee overvallen door rijkswachters vanuit een Seakinghelikopter. De acht bemanningsleden van de twee vaartuigen, waaronder het vermoedelijke kopstuk van de bende, werden zonder tegenstand aangehouden. De volgende dagen liep het aantal arrestanten op tot vijftien. De raadkamer heeft intussen de aanhoudingen bevestigd waardoor de verdachten minstens één maand vastzitten. Het gaat om gewezen reders, vissers en enkele mensen uit de transportwereld. Zij worden beschuldigd van betrokkenheid bij een groots opgezette handel in hasj tussen Marokko en ons land.

De vijftien die voorlopig in hechtenis zitten zijn: gewezen visser en uitbater van café De Zeemeermin René Everaert (45), alias Lange Neten, die aangezien wordt als het kopstuk van de organisatie. De andere verdachten zijn: Julien Everaert, broer van de vermoedelijke bendeleider, Robert Dewaele (51), gewezen schipper uit Heist, Freddy Vandieren-donck (37) uit Heist, mede-eigenaar van de Z.56, Stefaan Sorgeloos (24) uit Heist, schipper van de Z.56, Mario De Weerd (21) uit Zeebrugge, matroos op de Z.56 -Rudy Vantuyckom (29) uit Heist, matroos op de Z.56, Peter Van Torre (30), matroos op La Berceuse, Alain Houppeline (29) uit Bredene, motorist op La Berceuse, Georges Vandevannet (26) uit Zeebrugge, visser op de geschrapte Z.573, René Verbouw (48) uit Zeebrugge, schipper op de Z.573, Johan Vlietinck (37), ex-zaakvoerder van de failliete rederij Flamingo (toen eigenaar van de Z.584 Seabird waarop zowel René Everaert als Mario Degroote voeren), Jean Trosch-Schepens, ploegbaas bij P&O, Johan Ysewyn, vrachtrijder en Willy Lazure

Het onderzoek naar de praktijken van beide vaartuigen was al maanden discreet bezig. De raid gebeurde 54 mijl buiten de kust tijdens het overladen van de Marokkaanse hasj van de grotere La Berceuse op de Z.56. Er waren 165 rijkswachters en vijf parketmagistraten bij betrokken. Tel daarbij nog eens 200 militairen van crew van de helikopter, de

bemanning van het fregat Westdiep en van de aanvalsboten, dan komt het totaal op 370 mensen die werden ingezet. Beide vaartuigen werden naar de marinebasis in Zeebrugge opgesleept en aan de ketting gelegd.

Uit Nederland

De Z.56 Orca is eigendom van de BVBA Pater Bil uit de Pannestraat te Heist waarin matroos mede-eigenaar Dirk Vantorre en zaakvoerder Freddy Vandieren-donck de aandelen bezitten. Het vaartuig, de gewezen YE.52 Adriana, werd in Nederland gekocht en in augustus 1984 als nieuw vaartuig in de vaart gebracht (Eurokotter van 23 m. en 299 pk). In '92 kwam er een nieuwe motor aan boord en veranderde de vennootschap van adres. De Z.56 beschikte over een garnaalvergunning maar beoefende ook andere visserijen. Hoge jaarbesommingen werden niet geboekt. In '90 maakte de Orca als 'gullenvanger' 4,3 miljoen frank officiële besomming. Het schip deed het als Eurokotter beter in '89 met 5,7 miljoen en in '88 met 6,8 miljoen als jaaropbrengst. Ook La Berceuse is een omgebouwd vissersvaartuig uit IJmuiden. Na verbouwing werd de treiler omgedoopt, met thuishaven Gent, waar het schip wellicht nooit te zien was. La Berceuse lag wel in Nieuwpoort, waar alle bewegingen van het mooie vaartuig trouwens nauwlettend in het oog werden gehouden.

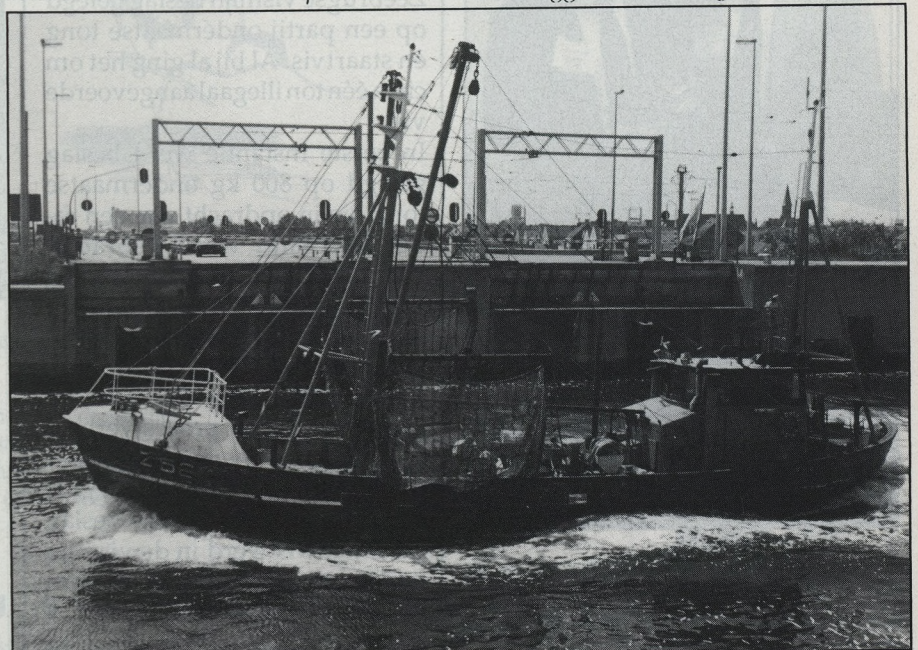
Dixie

Bijna een jaar geleden kwamen twee bendeleden al in het nieuws. Op 15 mei 93

pikte een P&O-ferry ter hoogte van Boulogne twee onderkoelde schipbreukelingen op uit een woelige zee: René Everaert en Mario Deweerdt. De twee vissers, zwalpten na de schipbreuk de hele nacht rond in een zodiac. Het duo was met de Dixie op weg naar Afrika (Gambia of Marokko?) om er het gewezen sportvissersvaartuig Marcella I te verkopen. Afrika was Everaert niet onbekend als gewezen werknemer van de Gambia Fishing Cy. Onderweg kwam het oude schip (bouwjaar 1948) voor de Spaanse kust in de problemen en eigenaar René Everaert maakte rechtsomkeer. Ze slaagden er niet meer in om de thuishaven Oostende te bereiken. De Dixie zonk zes mijl voor de Franse kust. Bij hun terugkeer wilde de Zeevaartpolitie het tweetal, bekend als avonturiers, nog even ondervragen. Het kostte de inspecteurs heel wat tijd om de schipbreukelingen op te sporen. Er waren toen reeds onbevestigde geruchten dat zij een lading drugs gingen ophalen. Mogelijks werd hun doen en laten sinds dat voorval goed in het oog gehouden.

René Everaert, een ervaren zeeman, kwam verder ook reeds in het nieuws toen hij als reder-eigenaar van de Z.69 Isabelle betrokken was bij de bevoorrading van het illegale zendschip Radio Carolina. De rederij ging in 1982 failliet. 'Lange Neten' verdween toen naar de Franse havenstad Marseille en keerde terug met een vriendin waarmee hij een café uitbaatte aan de Vismijnstraat.

Moet het gezegd dat de opgedoekte drugconnection voor heel wat ophef zorgde in Zeebrugge en Heist? (gw)



De Z.56 Orca loopt de binnen in Zeebrugge via de Vandammesluis. (Foto gw)

'Jantje Geirnoazes'

Sinds 1990 kent de Nationale Dienst voor de Afzet van de Land- en de Tuinbouwprodukten elk jaar een 'Jantje Geirnoazes'-trofee toe aan mensen die zich verdienstelijk hebben gemaakt om de Belgische zeevisserij en de kwaliteit van de Belgische vis en visprodukten te verdedigen. De naam van de trofee verwijst naar de volkse roepnaam van de legendarische Oostendse garnaalvisser Frans Janssens (1898-1949).

Tijdens de voorstelling van de 'vis van het jaar' op de Heizel (waar de European Seafood Exposition plaats greep) maakte waarnemend directeur-generaal Van Driessche de vijf laureaten voor 1994 bekend. De trofee met het opschrift 'Bedankt voor de tijd aan onze visserij gewijd!' werd uitgereikt aan André Gryson, bijna veertig jaar in de vishandel, voorzitter van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België, aan Etienne Cocquyt, bekend televisiekok en directeur-hoofdredacteur van het culinaire tijdschrift 'Ambiance', aan Jacques Vandersichel, directeur van Radio Vlaanderen Internationaal, gastronom en gastronomisch columnist (o.m. in Avenue), aan Marie-Jo Denisty, culinair journaliste bij het weekblad Femmes d'Aujourd'hui, verantwoordelijk voor de samenstelling van de Savoie Cuisinerbijlage in het weekblad en tenslotte aan Jean-Pierre Gabriel, freelance-journalist, auteur van talrijke culinaire bijdragen.



Directeur Van Driessche van de NDALTP overhandigt de "Jantje Geirnoazes"-trofee aan de Oostendse groothandelaar André Gryson. (Foto gw)

uit de mijnen

Tongprijs laat het afweten

De gemiddelde tongprijs voor het eerste kwartaal ligt op 226 frank tegenover 282 frank voor dezelfde periode vorig jaar. Een vermindering met 20 procent Omdat het om gemiddelden gaat zeggen deze cijfers ook niet alles. Maar dat er geen hoge vlucht in de tongprijzen zit is in de sektor alom bekend.

De toegenomen aanvoer van tong in eigen land, maar ook in buitenlandse havens, is niet van die aard om de tongprijzen aan te zwengelen. Vandaar dat bijna twintig procent meer aanvoergewicht voor vier procent minder opbrengst zorgden in de periode januari-maart.

GEMIDDELDE TONGPRIJS PER MAAND

	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92	'93	'94
JAN	297	347	355	289	316	236	231	257	296	203
FEB	214	308	335	360	346	292	212	255	271	247
MAA	215	254	361	338	356	258	213	270	283	232
APR	253	293	351	298	337	230	226	276	263	-
MEI	238	290	359	260	317	232	233	275	-	-
JUN	279	328	382	294	417	269	313	297	276	-
JUL	355	395	411	326	393	294	302	280	272	-
AUG	343	396	391	347	341	239	276	301	250	-
SEP	348	399	361	315	342	250	282	266	242	-
OKT	283	368	335	298	268	213	243	247	211	-
NOV	300	384	293	296	255	237	247	245	173	-
DEC	307	425	309	417	304	303	281	268	194	-
JAAR	266	321	347	312	325	253	251	266	240	226

□ BRON: Vergelijkende zeevisserijstatistiek - Dienst voor Zeevisserij, Oostende

Tong en staartvis in beslag genomen in Zeebrugge

In de nacht van zondag 26 april hebben inspecteurs van het ministerie van Landbouw in samenwerking met ambtenaren van de douane en accijnzen in de Zeebrugse vismijn beslag gelegd op een partij ondermaatse tong en staartvis. Al bij al ging het om circa één ton illegaal aangevoerde vis.

In eerste instantie werd beslag gelegd op 800 kg ondermaatse tong die in opdracht van een reder aan land werd gebracht. Daarnaast werd ook nog beslag gelegd op twee bennen tong en twee bakken staartvis bij een vishandelaar.

Tegen de reder en de vishandelaar werd proces-verbaal opgemaakt wegens het aanvoeren en verhandelen van illegaal aangevoerde vis. De in beslag genomen vis werd in de vismijn verkocht en de opbrengst kwam in de consignatiekas terecht.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van de gewezen visser en Fina-arbeider op rust Albert Leon Cogghe, echtgenoot van mevrouw Thérèse Van Berwaer. Wijlen Cogghe werd geboren te Oostende op 27 november 1921 en overleed er op 29 april 1994. De begrafenis greep plaats op 4 mei.



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

Licensed by
 LIPS PROPELLERS

En nu het goede nieuws

Belg eet steeds meer vis

IN ZEVEN JAAR (1985-1992) is de consumptie van vis en visserijproducten toegenomen van 16,2 tot 19,1 kg. Vooral diepgevroren vis, visconserven en kant-en-klare visbereidingen genieten steeds meer waardering. Het verbruik van verse vis stijgt matig, terwijl de vraag naar schaal- en weekdieren vrijwel constant blijft.

Met een consumptie van ruim 19 kg per hoofd is ons land zeker geen koploper in Europa. Portugal (60,2 kg), Spanje (38 kg), Frankrijk (31,1 kg) en Zweden (26,9 kg) doen het stukken beter. Denemarken (21,2 kg), Italië (20,1 kg) en Groot-Brittannië (19,9 kg) komen dichterbij de buurt van ons visverbruik. In landen als Ierland (15,9 kg), Zwitserland (13,3 kg), Polen (12,4 kg), Duitsland (12,2 kg), Nederland (9,8 kg) en Oostenrijk ligt de visconsumptie lager dan bij ons.

Voor de stijging van de visconsumptie in België is een verklaring:

- de grotere aandacht voor gezonde voeding. Vis heeft een uitstekend gezondheidsimago.

- het veel grotere aanbod in de winkels. Het aantal verse soorten dat men in de handel aantreft is duidelijk toegenomen. In dat nieuwe aanbod bevinden zich vooral soorten die voordelig zijn (wijting, koolvis, tongschar ...) of voordelig geworden (zalm). Bovendien is het gamma diepvries-

vis, visconserven en kant-en-klare visbereidingen sterk toegenomen.

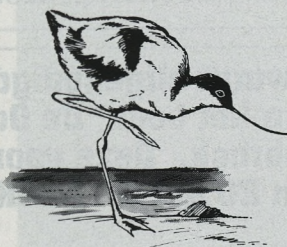
- de doorbraak van vis in de gastronomie. Vis is het troetelkind van de chef-koks geworden. Je vindt tegenwoordig vaak meer vis- dan vleesgerechten op de menukaarten. Hoewel er geen aparte cijfers over de visconsumptie thuis en buitenshuis bestaan, wijst een en ander erop dat de Belg op restaurant of in de bedrijfskantine eerder voor minder bekende vissoorten kiest dan in de viswinkel, omdat hij vaak niet weet hoe hij bepaalde soorten moet bereiden.

De visconsumptie in België (kg per hoofd)

	1985	1990	1991	1992
Verse vis	5,4	5,8	6,1	6,0
Diepvriesvis	3,0	3,5	3,5	3,4
Schaal- en weekdieren	4,9	5,1	4,2 ^(*)	4,9
Visconserven en kant-en-klare visbereidingen	2,6	4,1	4,0	4,4
Bewerkte vis (gedroogd, gerookt, ...)	0,3	0,4	0,4	0,4
Totaal	16,2	18,9	18,2	19,1

^(*) Het jaar van de schaarse en dure mosselen / Bron: NDALTP - 29 oktober 1993

Ook het Krediet aan de Nijverheid is begaan met uw leef- en werkomgeving.



Luisterbereidheid is één van de sterke punten van het Krediet aan de Nijverheid, dat al 75 jaar lang de financiële partner bij uitstek is van het bedrijfsleven.

Als adviesverstrekker is het Krediet aan de Nijverheid sterk betrokken bij de leef- en werkomgeving van zijn klanten.

Begaan zijn met het leven en werken van een onderneming betekent in het algemeen haar helpen om stand te houden bij toenemende concurrentie. Meer specifiek houdt dit in het bedrijf de nodige middelen ter beschikking stellen om zijn werk- en leefomgeving te beveiligen.

Of het nu gaat om het financieren van de behoeften in verband met de exploitatiecyclus van uw onderneming of nog om de meest geschikte formule voor lange-termijninvesteringen: kies met zorg uw financiële partner.

Vertrouw daarom op het Krediet aan de Nijverheid en bouw voor uw bedrijf een harmonieuze leef- en werkereld uit.

Voor meer inlichtingen over de financiële producten van het Krediet aan de Nijverheid: bel 02/214.15.23.

SAMEN MAKEN WIJ UW PROJECTEN WAAR.

Sterrenkundelaan, 14 - 1030 Brussel - Tel.: 02/214. 15. 23 - Fax: 02/218. 04. 78



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 XVIIIe 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, XVIIIe 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 Oostendse 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 fortuintje 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.'

Het boek is er al

Het boek is *gedrukt en wel* toegekomen bij de uitgever, maar wordt in principe niet vrijgegeven voor de publieke voorstelling. Deze gaat door op 13 mei om 20 uur in de ASLK, Kapellestraat te Oostende. De auteur Walter Debrock zal daar aanwezig zijn om het boek te tekenen. Alle mensen die vooringetekend hebben — en dat zijn er meer dan 200! — werden trouwens op deze voorstelling uitgenodigd. Vanaf die dag is het werk ook te koop in de boekhandel.

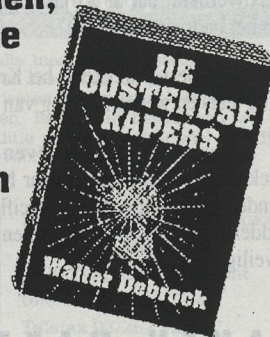
'De Oostendse Kapers' van Walter Debrock, is het ultieme werk over deze bijzondere categorie van zeevaarders die van Oostende een welvarende zeestad gemaakt hebben. Het luxueus uitgegeven boek telt 160 bladzijden en kost 599,- bef.

U kunt het kopen in de boekhandel of via HVB. Wie 559,- overschrijft op rekening 384-0596581-18 van HVB met vermelding 'Kapers', krijgt het boek per kerende (en zonder verzendingskosten) toegestuurd.

U wordt uitgenodigd op de publieke voorstelling van het boek 'De Oostendse kapers' van Walter Debrock. Deze voorstelling gaat door op 13 mei om 20 uur in ASLK, Kapellestraat te Oostende.

Voorintekenaars kunnen er hun boek afhalen (wie niet kan komen, krijgt het in de daaropvolgende week thuisbezorgd).

Wie niet vooringetekend heeft, maar toch bij de eersten wil zijn om het boek te lezen, kan het eveneens, aan 599,- bef, op deze publieke voorstelling kopen.



Groot Groter Grootst

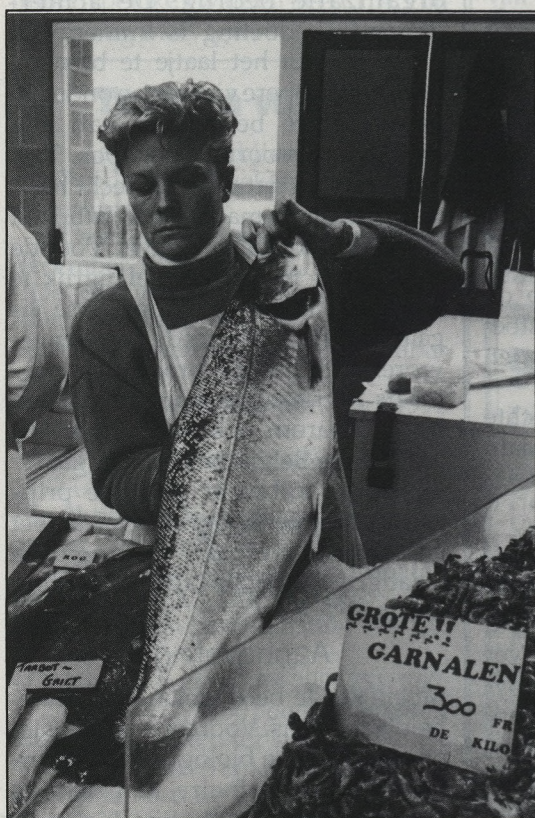
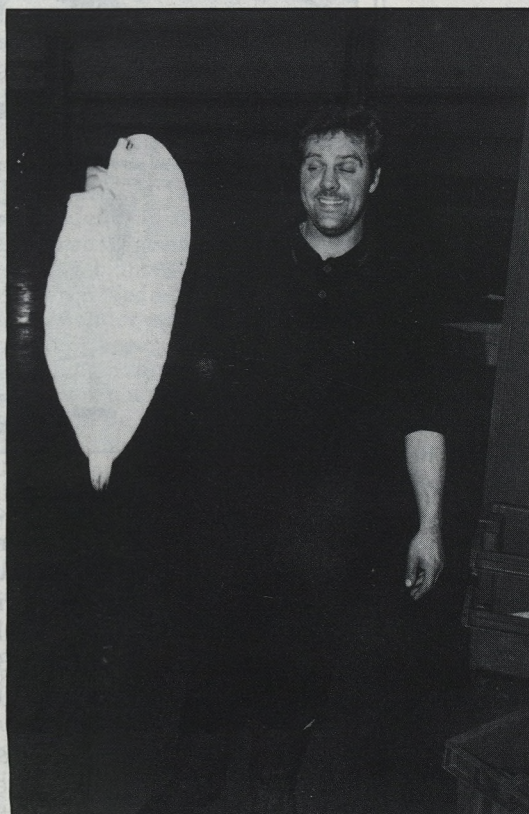
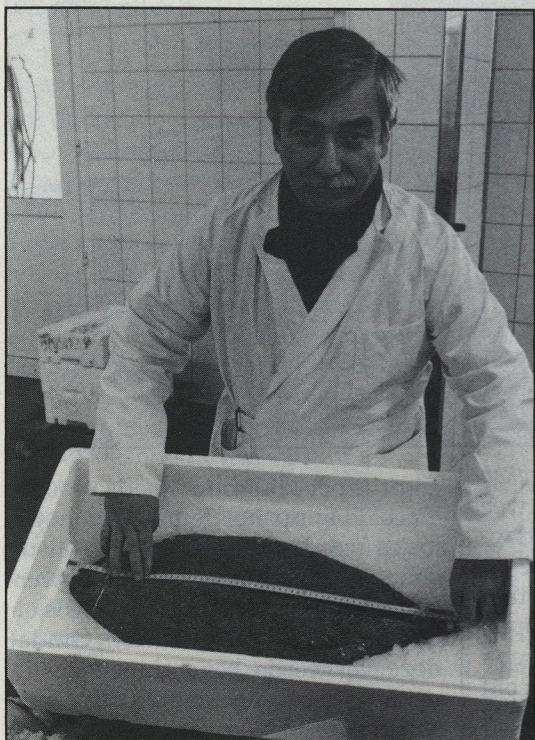
ONS VORIG NUMMER lag reeds op de pers toen de melding binnenliep dat de N.36 *Donia* op komst was met een reuzetong van 64 cm en een gewicht van 3,2 kg, gevangen voor de kust van *Cornwall*. Nader onderzoek van de jaarringen op de *otolith* (het oorsteentje) wees uit dat er voor de edele platvis na zestien jaar een einde was geko-

men aan zijn leven in de vrije natuur. Het was de Oostendse vishandelaar *André Gryson* (foto linksboven) die het uitzonderlijke exemplaar kocht tegen 519 frank het kg.

Enkele weken later liep de N.36 opnieuw binnen met een reuzetong. Schipper *Donald Vantorre* (foto rechtsboven) mat de vangsten kwam uit op een lengte van 65 cm en een gewicht van 2,6 kg.

Vorige week kreeg het kustvaartuig O.62 *Dini* een kanjer van een zalm in het net. Het exemplaar woog 6,3 kilogramen werd door redersvrouw *Christa Bogaert* versneden en verkocht aan de Oostendse vistrap. Merk op dat *Christa* ook grote garnalen verkoopt (foto linksonder).

Het kon nog niet op want donderdagnacht 29 april liep de O.154 *Wilmar* met een haai binnen. Een exemplaar van meer dan vijf meter en een gewicht van ruim 300 kg. Er bestaat geen twijfel over dat het over een (tandloze) reuzehaai ging, duidelijk herkenbaar aan de lange kieuwspleten achter de kop, en niet om de uiterst zeldzame Groenlandse haai of apekalle zoals sommige bronnen beweerden. Voor de aanvoer van een echte Groenlandse haai (ijs-haai) moeten we teruggaan naar de vorige eeuw. (Foto's gw)



HOEDICHTER BIJ de kust, hoe meer kans om verse vis op de kop te tikken. Dat is het besluit van een marktonderzoek dat het verbruikersmagazine Test Aankoop (T.A.) liet uitvoeren. De enquêteurs reden een ronde van België en deden 61 verkooppunten aan waar ze telkens enkele volledige vissen kochten. Ze stelden vast dat de hygiënische omstandigheden in de vishandel duidelijk verbeterden tegenover vroegere steekproeven, maar dat de versheid van de vis en de hygiëne van het personeel in een aantal verkooppunten toch nog voor verbetering vatbaar is.

De gepubliceerde resultaten in het onafhankelijke maandelijkse magazine *Test Aankoop* (nederlandstalige versie) en *Test Achat* (franstalige versie) halen regelmatig het nieuws en hebben zonder twijfel invloed op het verbruiks- en bestedingspatroon van duizenden gezinnen. Het blad van de verbruikersvereniging komt dan ook bij 320.000 abonnees in de bus. Het is duidelijk dat een magazine met zo'n oplage ook een grote impact heeft op de publieke opinie.

Inspanning nodig

In het even vaak geprezen als verguisde tijdschrift, komt de vishandel al bij al niet slecht uit het onderzoek. Echt bedorven vis troffen de enquêteurs niet aan, maar de temperatuur van de gekochte vis (onmiddellijk na aankoop gemeten) lag (te) vaak boven de 6°C. Dat verontrust T.A., aangezien de aankopen gebeurden tijdens de koudegolf in november vorig jaar. De vishandel mag zich volgens de auteur gelukkig prijzen dat de enquête niet tijdens de zomer plaats vond. De handelaars krijgen dan ook de raad absoluut een inspanning te leveren om de bederfelijke koopwaar te bewaren bij een maximumtemperatuur van 4°C en niet zuinig te zijn op ijs.

Vistrap goedkoop

Van de bezochte verkooppunten was het (kleine) assortiment bij een handelaar aan de Oostendse vistrap het goedkoopst. De temperatuur van de vis kreeg er een onvoldoende door het ontbreken van ijs (n.v.d.r.: *na de recente aanpassingswerken aan de Vistrap beschikken alle kraampjes nu over de mogelijkheid om de vis op een ijsbed uit te*

Test Aankoop bewijst het

Beste vis aan de kust



stallen. Nagenoeg alle handelaars maken daar nu ook gebruik van.). Ook twee vishandelaars op de Gentse Vrijdagmarkt, één in Brussel en twee in Nieuwpoort kregen een gunstige prijsnotering. De duurste aankopen gebeurden in Charleroi, Luik, Bergen en Brussel waar de vis tot 160 procent duurder wordt verkocht dan in de goedkoopste vishandels. De supermarkten hanteren gemiddelde prijzen, maar de onderzoekers stelden vast dat de versheid in meer dan de helft van die verkooppunten te wensen overlaat en stellen dat het dus niet de beste plaatsen zijn om vis te kopen. Anderzijds liggen de prijzen bij de bezochte marktkramers gunstiger dan op veel andere verkooppunten. In de meeste gevallen was de aangeboden vis bovendien vers tot zeer vers. De visverkopers op de markten zijn trouwens vaak kustbewoners die zich aan de bron kunnen bevoorraden.

In de bijdrage worden de bezochte vishandelaars overigens met naam en adres vermeld

Namen noemen

De meeste vishandels lieten een goede indruk na bij de onderzoekers. T.A. voegt er zelfs aan toe dat de netheid er duidelijk op verbeterd is tegenover vroegere steekproeven. Over de hygiëne van het personeel zijn de enquêteurs minder opgetogen. Een ander belangrijk criterium was de informatie over soort, herkomst

en prijs per kilogram. Reeds vroeger wees T.A. op het feit dat er nogal losjes wordt omgesprongen met de benamingen. *Doradefilets* zijn in werkelijkheid *roodbaars* en *zeepaling* is eigenlijk *honds- of doornhaai*. Omdat deze verkeerde benamingen zo ingeburgerd zijn neemt T.A. daar geen aanstoot meer aan. *Heilbot* daarentegen verkopen als *Groenlandse Tarbot* of *koolvis* als *witte zalm* is volgens de organisatie bedrog. De achterliggende bedoeling is immers om meer geld in het laatje te brengen door goedkopere vissoorten onder de misleidende benaming van een duurdere vissoort te verkopen. T.A. vindt terecht dat de klant recht heeft of correcte informatie. Vaak ontbreekt ook de herkomst van de vis. Voor de consument is het ook belangrijk te weten of het werkelijk om verse vis gaat of dat de vis reeds werd ingevroren. Ontdooide produkten nogmaals invriezen is immers uit den boze. Waarom ook niet vermelden dat het om Belgische aanvoer gaat? Tenslotte ontbreekt vaak de prijsaanduiding per kilogram. Ook als het gaat om voorverpakte vis mag deze belangrijke prijsindicatie niet ontbreken stelt T.A.

Aanbevelingen

Moeilijker te beoordelen is de versheid van de vis. Vooreerst werd gelet op de zichtbare biologische kenmerken zoals veterinaire keurders ze hanteren (ogen, huid, slijm, kieuwen)

verkleuring ruggegraat, hechting buikvlies). De versheidstest was gebaseerd op de criteria zoals beschreven in de Europese norm die de kwaliteitscategoriën van vis omschrijft, maar waar de consument geen weet van heeft.

Het onderzoek toonde aan dat er geen rechtstreeks verband is tussen dure vis en versheid.

Eet meer vis

T.A. raadt zijn lezers aan om vaker vis op het menu te plaatsen. Verse vis koop je best bij een visboer met een grote omzet, omdat bij een goede rotatie de kans op zeer verse produkten toeneemt. Vermijd vis te kopen die niet in het ijs zit, behalve op de Vis-trap in Oostende waar de vissersvrouwen de vangst van de dag rechtstreeks aan de consument verkopen. Vis transporteren over een langere afstand gebeurt best in een koelbox. Vraag desnoods wat ijs aan de verkoper.

Wie niet over de mogelijkheid beschikt om verse vis te kopen kan steeds terecht in de diepvriesafdeling. Gespecialiseerde zaken laten de keuze tussen gefileerde vis, moten of zelfs volledige vissen tegen prijzen die nauwelijks hoger liggen dan die in de goedkoopste verkooppunten. De hygiënische kwaliteit van industrieel diepvriesvoedsel is doorgaans van onberispelijke kwaliteit geeft T.A. zijn lezers nog mee. (gw)

Testen à volonté

Test Aankoop publiceerde al verschillende onderzoeken rond vis- en visserijprodukten:

- Vis herkennen, kopen en bereiden: december 1988 (nr. 306).
- De kwaliteit van verse kabeljauwfilets: juni 1991 (nr 334).
- Gerookte zalm en heilbot: december 1991 (nr 339).
- Het dateren van eetwaren: april 1992 (nr 343).
- Tonijn in olie en in eigen nat: juli 1992 (nr 346).
- Luchtledige bereide gerechten: februari 1993 (nr 352).
- Test van garnalen en van tomaten met garnaal: juli 1993 (nr 357).
- Vis kopen en bereiden: mei 199' (nr 366).
- Ook in de oudere nrs 229, 251, 260, 272, 277, 279, 298, 301 en 303 kwamen visserijprodukten ter sprake.
- ▣ INFO: Test Aankoop Magazine, Hollandstraat 13, 1060 Brussel, tel. 02-542.32.11 en 02-542.32.00

Belgische en Nederlandse zeemacht één

DE VOLLEDIGE OPERATIONELE integratie van de Belgische en Nederlandse marinekorpsen is nabij. Beide zeemachten zullen binnenkort op basis van een verregaand samenwerkingsverband worden geleid vanuit het hoofdkwartier in Den Helder. Op termijn behoort ook een uitbreiding met Noorwegen en Denemarken tot de mogelijkheden.

Defensie-minister Leo Delcroix liet zich positief uit over het plan. In het verleden stuitte elke vorm van integratie op Waalse weerstand. Delcroix verklaarde dat detijd niet meer veraf is dat het een utopie zal zijn, zeker voor kleine naties, om een eigen land-, zee- en luchtmacht op de been te houden. Hij is dan ook voorstander van een vergaande internationale taakverdeling binnen de NAVO en de WEU. Ook zijn Nederlandse collega Ter Beek is voorstander van militaire samenwerking. Noorwegen, Denemarken, Nederland en België zouden dan een 'Eurovloot' vormen naar analogie met het 'Eurocorps' bij de landmachten. België heeft zijn landmacht al voor de helft (12.000 manschappen) geïntegreerd in het Frans-Duitse Eurokorps. Ook de Nederlandse krijgsmacht heeft al een divisie geallieerd met twee Duitse divisies in het Duits-Nederlandse korps met basis in Münster.

Den Helder

De fregatten en mijnenjagers van van de Belgische en Nederlandse zeemachten maken in de praktijk nu al deel uit van één grote vloot (het *Geallieerd Commando Atlantische Oceaan*), zij het dat de leiding van de marinekorpsen nog in handen zit van de onderscheiden ministeries van defensie. In de nieuwe organisatie zal dat niet meer het geval zijn. Het commandocentrum voor de gezamenlijke vloot zal op de basis van de *Koninklijke Nederlandse Marine in Den Helder* gevestigd zijn. Officieren van beide korpsen zullen het hoofdkwartier bemannen. De Nederlandse opperbevelhebber van de marine draagt in de nieuwe structuur de hoogste verantwoordelijkheid voor de gezamenlijke zeemacht

Een en ander is de voorbije weken uitgelekt, nadat tijdens de afgelopen maanden in het diepste geheim werd onderhandeld. De besprekingen hebben een principe-akkoord tussen de bevelhebbers van beide marinekorpsen opgeleverd. De respectievelijke parlementen moeten de overeenkomst nog goedkeuren.

Bezuiniging

De bundeling van de zeestrijdkrachten is een gevolg van de grootscheepse herstructurerings- en besparingsoperaties die de zeemachten werden opgelegd. De samenwerking houdt niet op bij de materiële integratie. Ook voor de opleiding van de bemanningen wordt intensief samengewerkt. Dat is niet echt nieuw want er bestaat reeds sinds 1965 een Belgische-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool in Oostende die gezamenlijke opleiding verzorgt. Ook varen Belgische fregatten regelmatig in een Nederlands eskader.

De Belgische zeemacht, 2.250 militairen en burgers, brengt drie fregatten en vijf mijnenjagers in. De Nederlandse marinevloot zal tegen het einde van de jaren negentig over zestien fregatten beschikken. Het zijn vier standaardklasse-vaartuigen, acht multi-purpose schepen, twee luchtverdedigingsfregatten en twee geleidewapenfregatten. Het corps heeft ook vijftien mijnenjagers van de Alkmaar-klasse. De onderzeeboot- en marine-luchtvaartdienst (die beschikt over patrouillevliegtuigen van het Orion-type) van de Nederlandse marine zouden een zelfstandig bestaan blijven leiden. Beide landen hebben nog een aantal kleinere vaartuigen voor diverse doeleinden. De integratie zal voor de Belgische zeemacht niet veel veranderen. Van gemengde bemanningen is geen sprake. Aan Nederlandse kant blijft de operatie niet zonder gevolgen. Het personeelsbestand moet er tegen het jaar 2000 met dertig procent verminderen. Dat betekent een reductie van 5.000 militairen, die 'op een zachte manier zullen afvloeien'. (gw)

9de Festival van het Vlaamse Visserslied

De heemkundige kring Heyst Leeft is op zondag 26 juni aan de negende uitgave van het Festival van het Vlaamse Visserslied, een wedstrijd voor zowel traditionele als nieuwe liederen.

Het eerste Festival van het Volks- en Visserslied dateert ondertussen al van 1985.

Volgend jaar kan de vereniging met een jubileumuitgave uitpakken.

De deelnemers aan de wedstrijd mogen twee traditionele en/of twee nieuwe liedjes met de zee als thema presenteren. De finale krijgt zijn beloop in de feestzaal Ravelingen te Heist.

Het festival mag op de medewerking rekenen van de Belgische Artistieke Promotie van Sabam, de Marnixring van Knokke-Heist, het Cultureel Centrum en de Culturele Raad van Knokke-Heist.

Info bij Heyst Leeft, p.a. voorzitter Fernand De Backer, Hendrik Consciencestraat 14 te Heist, tel. 050-51.20.94. Het wedstrijdreglement wordt op eenvoudig verzoek toegestuurd.

Sinds enkele jaren wordt een bepaalde vissoort in de kijker geplaatst om de consument ertoe te bewegen ook eens een minder populaire vissoort in huis te halen. Na wijting (1989), schol (1990), tong (1991), griet (1992) en rog (1993) heeft de *Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten* (NDALTP) de rode poon gekozen als *Vis van het jaar 1994*.

De Belgische vissers voeren een veertigtal verschillende vissoorten en schaal- en weekdieren aan. Tot voor enkele jaren bleef de keuze van de consument in de viswinkel beperkt tot de soorten waarmee hij min of meer vertrouwd is. Haring, makreel, schol, tarbot, tong, zeeduivel en zalm. De jongste jaren is de vraag naar minder populaire en toch voordelige vissoorten toegenomen. Op het kooplijstje komen nu ook meer griet, koolvis, rog en wijting voor. Het gewijzigde koopgedrag is zeker voor een stuk te danken aan de promotiecampagnes van de NDALTP die onder de slogan *Vis rijk aan variatie* op het ruimer assortiment wezen.

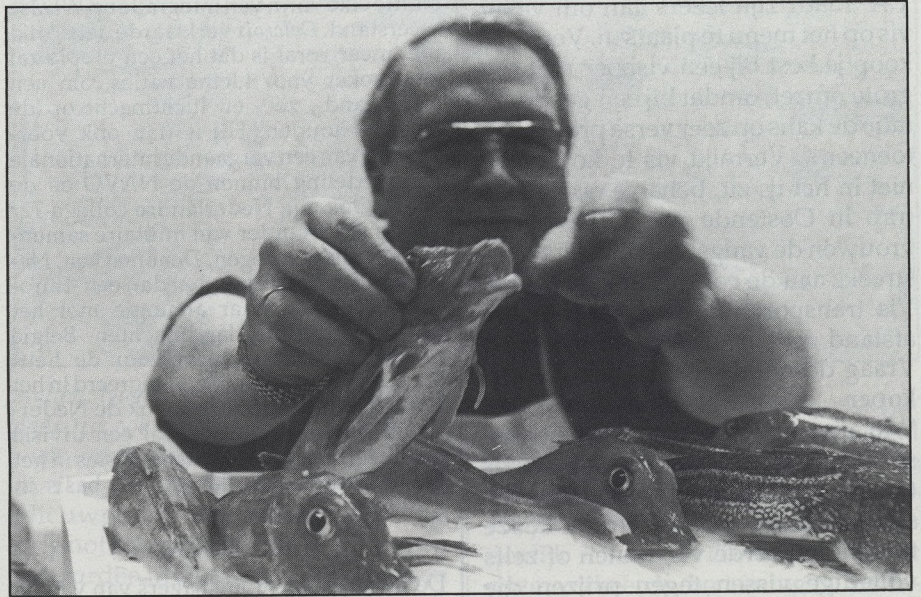
De *Vis-van-het-jaar-acties* hebben hun effect niet gemist. Wijting vindt men tegenwoordig op de meeste visverkooppunten, iets wat zes jaar geleden niet het geval was.

Grote onbekende

Veel mensen aten zelden of nooit rode poon. Nochtans gaat het hier om een opvallende vis. Van alle soorten die onze vissers aanvoeren is het nageen de enige met een oranje-rode kleur (ook de dorade, Noorse schelvis of roodbaars heeft die kleur, maar verschilt sterk van vorm en omvang). De rode poon, slechts een specimen uit de ponenfamilie, is niet groot. Gemiddeld tussen de 30 tot 50 cm en

Rode poon

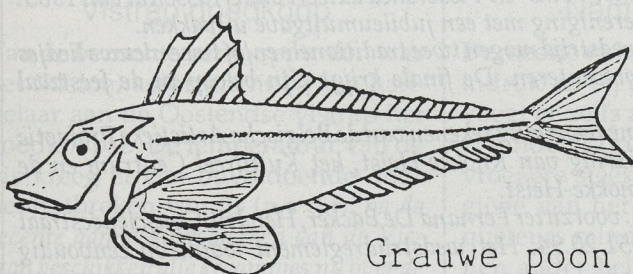
vis van het jaar



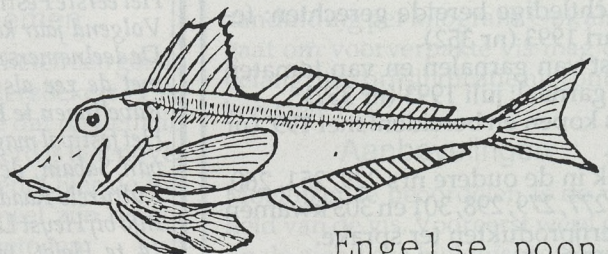
Viskenner Raymond Depoorter gaf tijdens de voorstelling van de "Vis van het jaar" tekst en uitleg over de rode poon. (Foto gw)

500 tot 600 gram zwaar. Grotere exemplaren komen evenwel ook voor. De poon heeft een tamelijk dik en ruw vel, wat goed uitkomt om hem op zijn geheel te roosteren op de barbecue. Onze vloot voert slechts een beperkte hoeveelheid van circa 400 ton ponen aan, waarvan ongeveer de helft daarvan is rode poon. Ook in andere landen is de aanvoer beperkt. De Britten moeten het bijvoorbeeld met 600 ton doen (569 ton in '92, 594 ton in '93). Rode poon is wellicht de enige vissoorten die in de winkel altijd in zijn geheel wordt aangeboden. Poon

wordt niet gegut aan boord omdat het een relatieve kleine vis is en te veel werk vraagt om de vis aan boord van kop en ingewanden te ontdoen. Bovendien valt met de typische kop al een royaal deel van zijn gewicht weg en dat is commercieel niet interessant. Omdat poon volledig blijft kan hij gemakkelijk op versheid worden gekeurd vooraleer de vishandelaar de vis voor u kuist. De poon is vers als hij stijf en slijmerig is, blinkende ogen en rode kieuwen heeft. Men moet er evenwel rekening mee houden dat de vis bij het schoonma-



Grauwe poon



Engelse poon

Soorten ponen (familie:Triglidae)

1. Ponen of knorhanen (onderfamilie: Triglinae)

Rode poon	<i>Trigla lucerna</i>	Poon, roodbaard (robaard), roodbaartje, grote poon, knorhaan, laurens(kop), rozet, zeehaan, zeepest, zeezwaluw, hofdiender
Fr.		Perlon, grondin perlon, rouget trigle
Eng.		Tub gurnard, yellow gurnard, red gurnard
Duits		Roter Knurrhahn, Seeschwalbe
It.		Gallinella, cappone, mazzola
Sp.		Golondria, bejel, rubio
Verwant met	<i>Trigla lyra</i>	-

Engelse poon	<i>Aspitrigla cuculus</i> <i>Aspitrigla gurnardus</i>	Engelse soldaat, koekoek
Fr.		Grondin rouge
Eng.		Red gurnard, cuckoo gurnard
Duits		Roter Knurrhahn, Seekuckuck
It.		Gallinella, capone imperiale, coccio imperiale
Sp.		Arete, cuco

Verwant met:		
Indopacifische poon	<i>Chelidonichthys kumu</i>	
Eng. (Austr.)		Latchett
Jap.		Houbou

Grauwe poon	<i>Eutrigla gurnardus</i>	Kleine poon, knorhaan(tje), stekkertje, kleine zeehaan, grauwe zeehaan, spoon
Fr.		Grondin gris
Eng.		Grey gurnard
Duits		Grauer Knurrhahn
It.		Gallinella, cappone
Sp.		Borracho, perlon

Gestreepte poon	<i>Trigloporus lastovitza</i>	
Fr.		Grondin strié, Rouget camard
Eng.		Streaked gurnard
Duits		Gestreifter Knurrhahn

2. Pantserponen (onderfamilie: Peristediinae)

onderscheiden zich van de ponen doordat ze over hun hele lichaam met doornige beenplaten bedekt zijn.

Pantserpon	<i>Peristedion weberie</i>
Pantservis	<i>Peristedion cataphractus</i>

ken en het fileren de helft aan gewicht verliest. Door de hoeveelheid afval bevindt de rode poon zich eerder in de middenprijsklasse dan bij de goedkope soorten.

Het witroze visvlees is caloriearm (81 kcal per 100 gr. eetbaar vlees) en rijk aan eiwit. Het heeft een diepe smaak en valt niet vlug uit elkaar bij braden (pijpestaartjes genoemd) of koken. De graten mogen niet afschrikken. De ribbenkast bevat inderdaad enkele grote graten die bij het eten gemakkelijk te verwijderen zijn. Omdat de kop en de graten ook veel smaak afgeven is de vis ook aan te bevelen voor het trekken van visbouillon.

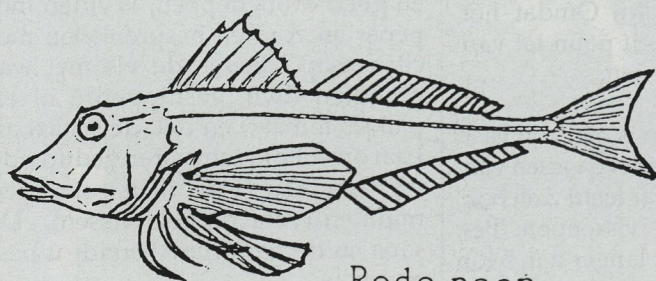
Soorten

Ponen komen in de Noordzee veelvuldig voor in vier variaties, waarbij de grote rode poon of roodbaard de meest voorkomende soort is. Engelse, grauwe en vooral gestreepte ponen komen minder voor. De naam knorhaan danken ze aan de knorrende geluiden die ze met hun zwemblaas produceren. Het geknor speelt een rol bij de voortplanting, om belagers af te schrikken en als herkennings-signaal voor soortgenoten.

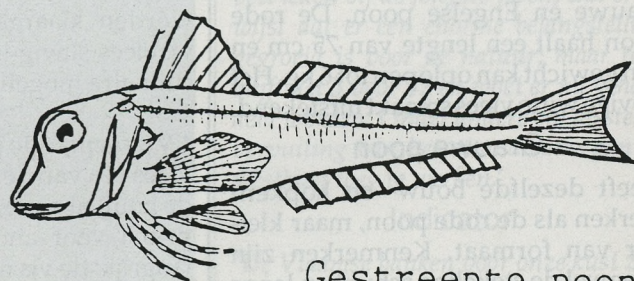
Ponen hebben als gemeenschappelijk kenmerken een gepantserde kop, kleine schubben en vergroeide borstvinnen die los van de vinhuid staan. De tot tastvinger vergroeide voorste stralen zijn de instrumenten waarmee ponen naar voedsel zoeken dat voornamelijk afkomstig is uit schaaldieren en kleine kreeftachtigen en vissen. Met de voorste stralen tast de poon de zandbodem af en kan er ook loopbewegingen mee uitvoeren.

Ponen gelijken nogal op elkaar en kunnen van kleur verschillen naargelang van de bodem waarop ze leefden. De horizontale lijn op de flank maakt de identifikatie mogelijk.

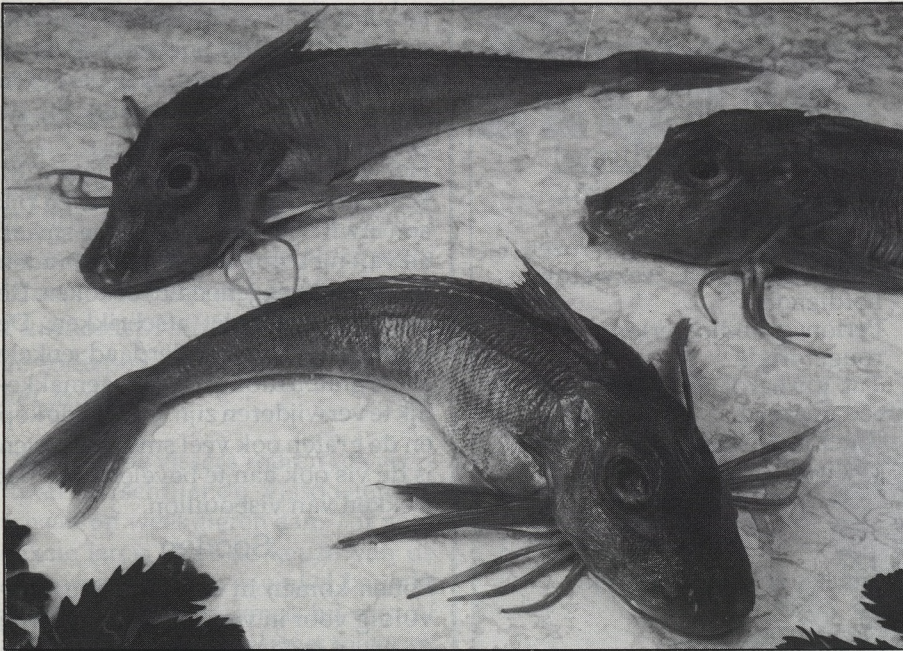
De rode poon is van de grauwe te onderscheiden door zijn gladde zij-



Rode poon



Gestreepte poon



De rode poon

lijn. De zijlijn van de grauwe poon is dan weer stekelachtig. De zijlijn van de Engelse poon verloopt in verticale streepje, vergelijkbaar met een rits-sluiting.

Ponen zijn pantserwandige of stekelvinnige vissen die doorgaans op grotere diepte voorkomen (tot 300 m.) in tal van kustwateren van de Noordzee, het Kanaal, de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. Enkele soorten zijn ook te vinden in de Oostzee en de Zwarte Zee. Hun leefomgeving is koud water, vandaar het stevige visvlees. (gw)

Drie soorten

In onze vismijnen komen een drietal soorten poon voor (zie ook tabel op vorige bladzijde).

Rode poon

Kenmerkend voor de rode poon zijn de kleine beenachtige stekeltjes op de rug en de zee grote diepblauwe borstvinnen met rode randen en groene stippen. Bij de rode poon zijn de flanken glad, dit in tegenstelling met de grauwe en Engelse poon. De rode poon haalt een lengte van 75 cm en zijn gewicht kan oplopen tot 6 kg. Het stevige witte vlees smaakt uitstekend.

Grauwe poon

Heeft dezelfde bouw- en kopkenmerken als de rode poon, maar kleiner van formaat. Kenmerken zijn evenwel de stekelige schubben langs de zijlijn. De grauwe poon komt voor

in het noordoosten van de Atlantische Oceaan, ook in de Noord- en westelijke Oostzee, in de Middellandse en de Zwarte Zee. De grauwe poon staat in bekend voor zijn voortreffelijk vlees. Fijnproevers vinden hem in de herfst, na de paaitijd (april-augustus), op zijn best.

Engelse poon

Deze poon lijkt nog het meest op de rode poon: dezelfde vorm en een roodachtige kleur. Typisch voor de Engelse poon zijn de drie of vier stekeltjes aan beide snuitpunten en de verhoogde beenachtige schubben langs de zijlijn die tot de rugvin doorlopen.

Rode poon in de keuken

Rode poon heeft alle kenmerken van een gezonde vis: degelijk vlees, calorierijk, licht verteerbaar en toch rijk aan eiwit. Hij bevat onverzadigde vetzuren (poly- en mono-) en interessante gehalten aan jodium, kalium, fosfor, calcium en mangaan.

In de keuken kan hij op zijn geheel worden klaargemaakt. Omdat het visvlees stevig is biedt poon tal van culinaire mogelijkheden.

* **Vissoep:** rode poon is met zijn vast vlees één van de klassieke vissen van de bouillabaisse, maar leent zich ook prima voor andere vissoepen. Belangrijk: de vis nooit langer dan 5 tot maximum 10 minuten laten meekoken.

* **Pocheren:** de pocheertijd kort houden (5 minuten). Nog beter is het de vis niet langer dan één minuut te laten pochieren en vervolgens nog 10 minuten van het vuur af in de warme vloeistof laten gaar trekken.

* **Papillotten:** in een oven van 200°C onder de grill. Gaartijd: 20 tot 25 minuten.

* **Garen in de oven:** in een vuurvaste schotel op een bedje van gefruite groenten en ventueel overgoten met witte wijn en/of visbouillon. Houd de gaartijd kort: 4 tot 5 minuten als het gaat om filets, 18 minuten voor hele vissen.

* **Brochetten:** het vaste visvlees leent zich hier uitstekend toe. Snijd de filets in stukjes, rijg ze op spiesjes samen met stukjes groenten, kruiden en besprekelen met olie. Niet langer dan 5 minuten laten roosteren onder de grill of aan de rand van de barbecue-gloed.

* **Bakken in de pan:** neem hiervoor liefst hele vissen die wel werden schoongemaakt en van de kop ontdaan. Omdat het vel van rode poon vrij dik en ruw is, blijft het visvlees onder het bakken mooi heel. Baktijd: 3 à 4 minuten aan elke kant.

* **Op de barbecue:** om dezelfde reden (dik vel) kan rode poon mooi in zijn geheel (schoongemaakt maar met de kop er nog aan) worden geroosterd op de barbecue. Laat de vis eerst marinieren in een mengsel van olijfolie, fijngesneden groenten en kruiden (peper, zout, koriander, tijm, laurier en peterselie). Dep hem droog en leg hem dwars op de barbecuerooster. Draai hem onder het roosteren enkele keren om zodat het vel een decoratief ruitjespatroon krijgt. Niet langer dan 10 minuten laten roosteren.

* **In de microgolfoven:** de vis spoelen en goed droogdeppen, kruiden met peper en zout en besprekelen met citroensap. Bedek de vis met wat groenten (bvb. gesnipperde ui en plakjes tomaat) en dek de schaal af. Laat op volle kracht garen gedurende vijf minuten (voor filets) of negen minuten (voor de hele vissen). De saus en de garnituur bereidt u best apart.

Wie aan de kust bekommert is om milieu- en natuurbehoud, weet zich een boeiend observator van het eeuwig spel van de elementen: wind, water, zand en polder... Hij mag zich de beheerder noemen van een wijde maar erg kwetsbare biotoop waar zowel trekvogel, zeehond als duinendecreet elkaar, op de vloedlijn vinden. Een gesprek over één en ander met dr. John Van Gompel.

John Van Gompel: 'Natuurbewustzijn groeit'

Veearts John Van Gompel (42) zet zich al ruim 30 jaar actief in voor de alsmaar toenemende 'verstedelijkte' natuur aan onze kust. Als 12-jarige ontfermde deze Blankenbergenaar zich al over de vogels-stookolie-slachtoffers die op onze stranden terecht kwamen.

Na z'n studies veerartsenijkunde vestigde hij zich als dierenarts in z'n geboortestad en nam daar de (groene)

draad weer op. Vandaag is John Van Gompel o.a. ondervoorzitter van de erg actieve *vwz Natuurreservaten*, trekt hij zich sterk het lot aan van zeevogels die slachtoffer worden van zeevervuiling, en van zieke en afgedwaalde zeehonden voor ons kust. Hij is ook lid van de *Hoge Raad voor Natuurbehoud* en conservator van de 'Uitkerkse Polders' en de 'Fonteintjes'. We praatten met hem over de zich wijzigende kustmentaliteit inzake natuurbehoud, over zeevogels en zeehonden en de versnipperde bevoegdheid van de controlerende instanties

Gunstige evolutie

John Van Gompel blijft realist als hij de stand van zaken inzake natuurbehoud- en -bescherming aan onze kust inschat.

'Enerzijds is er een duidelijke positieve evolutie waar te nemen. Ik denk hierbij aan het structuurplan voor de kust en de houding van de lokale overheid i.v.m. het Duinendecreet waarbij ik vermoed dat de nieuwe generatie politici toch méér "milieuminded" is dan de vroegere. Maar ook de bevolking zelf krijgt meer aandacht voor onze ruimtelijke ordening en ziet ook wel in dat het zo niet verder kan. Zelfs projectontwikkelaars moeten bekennen dat een volgebouwde kust het einde van het toerisme betekent. Toeristen komen niet om op appartementsgebouwen te kijken maar om te genieten van groen, duin en strand.

*Anderzijds zitten we als milieu-en natuurgroep nog altijd in het defensief en blijven we vechten voor een lange termijnvisie inzake milieubeheer in gemeenten als bijvoorbeeld Koksijde en Knokke waar de betrokken burgemeesters in kortzichtige economische termen denken. De *vwz Natuurreservaten* krijgt erg veel leden bij de jongste jaren, wat er op wijst dat er een enorme belangstelling gegroeid is voor de natuur; maar toch blijft het 5 voor 12 en moet er nu gehandeld worden. Onder andere om de sterke vervuiling van het strandwater aan de westkust weg te werken.'*

Indicator

'De Vlaamse banken vóór onze kust zijn een overwinteringsgebied voor o.a. alken, zeezoeten, futen... die broeden in de noor-



delijke kliffen van Schotland en Scandinavië, 'zo leert Van Gompel ons. 'Omwille van de stijgende zeevervuiling door stookolie telden we tussen '60 en '70 zo'n 1500 à 2000 vogel-slachtoffers per jaar. Vanaf 1970 constateren we een merkelijke verbetering in de toestand dank zij de Noordzeeconferenties die een vermindering van het aantal lozingen oplegden. Het groeiend optimisme krijgt een sterke deuk vanaf de tachtiger jaren als we 's winters weer honderden vogels aantreffen waarvan zo'n 90% stookolieslachtoffer zijn.

Zeevogels zijn een goede indicator inzake de graad van zeevervuiling, als viseters staan ze aan de top van een voedselpiramide.

Een paar maanden geleden stierven overigens nog honderden vogels tengevolge van vergiftiging door pesticiden afkomstig uit een rondrijvende container.

Het werd toen ook alsmat duidelijker dat een doeltreffende aanpak grensoverschrijdend zou moeten gebeuren en uit de vanuit Engeland gecoördineerde onderzoeken werd ons vermoeden bevestigd dat er een duidelijke vogelmigratie was van de Noordelijke Noordzee naar de zuidelijke Noordzee. Oorzaak bleek hier

o.a. de overbevissing op sprout en andere kleinere vissoorten te zijn die een echte ravage teweeg bracht in de visstocks. Ook de vervuiling door booreilanden bleek een determinerende factor bij die migratie te zijn.'

Minieme boetes

'Andere onderzoeken wezen uit dat er in de nabijheid van de grote (kust)havens continu olie geloosd werd na het reinigen van de lege tanks met zeewater. En hoewel er controles worden uitgevoerd door de Zeemacht en ook vanuit de lucht onsnappen 70 à 80% van die vervuilers aan iedere controle. We hebben er alleen een duidelijker beeld op het fenomeen door gekregen. Komt daarbij dat de strafrechtelijke boetes miniem zijn.

Wat ons land betreft beschikt alleen de Antwerpse haven over een reinigingsinstallatie voor de opvang van olie, maar daar wordt weinig gebruik van gemaakt'.

'De echte oplossing is dus dat er voorzieningen in alle havens gebouwd worden om lege scheepstanks te spoelen en dat er b.v. via een internationale Noordzeeconferentie een wettelijke verplichting daartoe komt. Nu is de situatie zo dat de bevoegdheid zodanig versnipperd is dat

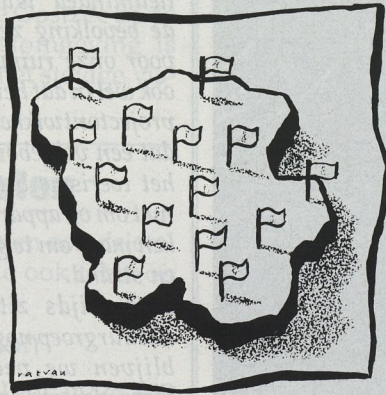
doeltreffend sanctioneren uitgesloten is. Zo had "Natuurreservaten" in Zeebrugge een lozing van een Spaans fruitschip geconstateerd en dat zelfs door een B.R.T.N.-Cameraploeg laten filmen. M.B.Z.-voorzitter Traen ontkende echter de feiten. Wat wil je? In Zeebrugge alleen al zijn er 3 diensten bevoegd die kunnen sanctionerend optreden maar in het geheel niet samenwerken met elkaar. In de voorhaven is dat de zeevaartpolitie, achterhaven: havenpolitie en voor de rede: de Zeemacht. Ander voorbeeld van een versnipperde en dus niet functionerende controle: al onze kusthavens en ook het strand vallen onder de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap, maar de territoriale wateren zijn dan weer federale materie. Als er op onze stranden olie aanspoelt, melden de gemeenten dat veelal niet aan bevoegde instanties maar reinigen ze de smurrie in alle stilte zelf op om hun toeristisch imago niet te schaden. Wij menen dat de provinciale overheid hier als coördinator tussen gemeenten en Vlaamse Gewest zou kunnen optreden'. De internationale samenwerking loopt relatiefolot. Soms rijzen er wel problemen bij het 'vertalen' van wetenschappelijke of ambtenarentaal terzake maar de lokale besturen o.a. de milieugroepen.'

't Is van de zeehond

Als erg ondiepe zandzee van de Atlantische Oceaan is de Noordzee met z'n drukke scheepvaartroutes, z'n dichtbevolkte aanpalende regio's, z'n overbevissing en z'n booreilanden niet direct aantrekkelijk voor zeehondenpopulaties.

Van Gompel is al 15 jaar medewerker aan het zeehondenopvangcentrum in Pieterburen (NL)

'Waar in de jaren zestig de zeehond eerder zeldzaam geworden was aan onze kust, worden deze dieren nu weer vaker opgemerkt. De gewone zeehond verdween uit de Westerschelde door jacht en watervervuiling en in de monding van de Somme (Noord-Frankrijk) door overbevissing. De zeehonden die we aantreffen zijn meestal jonge zwerfende dieren die op zandbanken worden gezoogd en die bijvoorbeeld bij stormweer hun moeder zijn kwijtgeraakt. Niet zelden houden ze zich op in de omgeving van onze kusthavens waar hellingen, droogdokken of pontons als slaappleaats worden gebruikt en ook op de golfbrekers ter hoogte van Koksijde, wellicht omwille van de nabijheid van de Vlaamse Banken, een geschikt voedselgebied voor die dieren. Soms zwemmen ze ook de Westerschelde en haar bijrivieren open in 1987 werd er nog



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



Van Gompel: 'Vogels zeggen ons hoe het met het milieu gesteld is'.

één opgemerkt in de Brugse ringvaart. De grijze en de gewone zeehonden zijn pas sinds 1987 beschermd en werden in de vijftig en zestiger jaren dikwijls als attractie in de viswinkels aan de kust gevangen gehouden.

Zo'n 13 jaar geleden sloten de natuurbeschermers van de kuststreek en het dolfinarium van Brugge met het zeehondenopvangcentrum van Pieterburen (Nederland) een akkoord om alle zieke of verzwakte dieren naar het Nederlandse centrum over te brengen. Gezonde dieren worden door ons gerust gelaten, zieke of verdwaalde worden gevangen en dezelfde dag nog meestal per vliegtuig vanuit Oostende naar Groningen overgevlogen. Alle dieren die daar herstellen worden gemerkt en weer vrijgelaten. Een paar

jaar geleden werd er weer een zeehond uitgezet in de Oosterschelde en één in de Sommemonding. Ze sloten zich aan bij 'wilde' zeehondenconcentraties waar ondertussen al een paar nieuwe dieren geboren zijn. Ook de ringelrob is een dwaalgast uit het hoge Noorden die daar op het pakis leeft en bij ons in de laatste jaren al een 6-tal keer is opgemerkt.

De zadelrob — bekend van de T.V.-beelden waarop je ziet hoe ze door jagers worden doodgeknuppeld — plant zich voort rond de Jan Mayer-eiland en kwam daar door industriële overbevissing in voedselnood. De bijna gehalveerde populatie plantte zich zelfs niet meer voort en een deel van de uitgehongerde dieren ging rondzwerven en kwam bij de Noorse kust terecht waar de vissers een mis-

plaatste campagne opzetten en het lieten uitschijnen dat het ging om een toegenomen populatie die daarom naar de Noorse wateren kwamen afgezakt en waar dus jacht mocht worden op gemaakt.'

En dr. Van Gompel besluit: 'We moeten de kust leren bekijken en evalueren als één eco-gebied. Zo vormen de Westkust, de IJzermondig en de Vlaamse banken aldaar één entiteit inzake milieubeheer.'

Interview: Marc Loy, foto's: gw

Natuurreservaten vzw is de Vlaamse vleugel van de Belgische Natuur- en Vogelsreservaten vzw die meer dan 30 000 leden telt. De Belgische Natuur- en Vogelreservaten beheert meer dan 4 800 ha natuurreservaat en kweekt een natuurbehoudsreflex aan bij bewindslieden en bevolking. Wie lid wil worden kan dit door 500 fr (wie jonger is dan 18 : 400 fr)

oprekening 000-0083431-11 van BNVR. Kon. St. Mariastraat 105 -1030 Brussel

quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIËLE
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

Opgericht door auteur Johan Ballegeer

Museum Sincfala

SINDS ER IN de visserijwereld enige ophef heerst over het verdwijnen van een aantal typische vaartuigen (IJslander, lichtschip, houten vissersvaartuig...) is er in dit blad een beschaafde polemiek losgebarsten. Is er aan de Vlaamse kust nu al dan niet aandacht voor het bewaren van het maritieme erfgoed, zo luidt de vraag.

Neen, zo menen enige briefschrijvers, die hun pennevruchten hierover in HVB gepubliceerd zagen. Neen, zo menen ook enige ondernemende kustbewoners die prompt enige 'comitees ter vrijwaring van...' begonnen op te richten. Ja, zo stellen dan weer de conservators van een aantal musea die vorige maand in dit blad aan het woord kwamen. Ja, zo zeggen deze maand ook de mensen die in Heist het Sincfalamuseum op de been houden.

Wie een schip van de sloper gered wil zien, moet daar eens langslopen.

Het museum, dat ondergebracht is in de oorspronkelijke gemeenteschool te Heist aan Zee, wil het verleden van de streek te onderstrepen en voor het nageslacht te bewaren.

Het is ere-hoofdinspecteur van politie Gilbert Deijgers die er de conservator is. Hij en het toegewijde personeel begeleiden graag de bezoekers om hen wegwijs te maken in het zo rijke verleden.

Der naam 'Sincfala' komt van het oude Vlaamse woord 'Zinkval' wat we lezen voor Zwin. Maar Sincfala verwijst ook naar het stukje Zwin dat nu nog in één adem vernoemd wordt met Knokke-Heist; wetende dat het Zwin ooit liep van Wenduine tot en met Knokke.

Het museum zelf werd in 1970 opgericht door de auteur Johan Ballegeer en was oorspronkelijk ondergebracht te Lissewege, woonplaats van de stichter. Enkele maanden voor de fusie van de gemeenten Knokke - Heist-Westkapelle en Ramskapelle verhuisde alles naar de vissersplaats

Heist aan Zee. Het museum trok in het verleden al duizenden bezoekers, maar de gebouwen verkeerden in zeer slechte staat. In 1990 gingen de deuren voor twee jaar dicht. De voorgevel werd in opdracht van de eigenaar van het gebouw, het gemeentebestuur van Knokke-Heist, opgeknapt.

Overigens heeft de VZW Sincfala grootse plannen.

Zo wordt de bouwvallige schuur en het stempellokaal gesloopt. Op de vrijgekomen plaats wordt de in 1935 gebouwde garnaalvissersboot 'Jessica' ingebed.

De voorbereidende werken zijn thans reeds in uitvoering.

In de toekomst wordt het landbouw-materiaal ondergebracht in een nog te restaureren gebouw.

Oude vuurtoren

Ook werd voor de tweede keer een aanvraag gericht om over de oude vuurtoren het 'hoederecht' te bekomen.

Voor de rest is zijn daar merkbaar-

dige dingen te zien. In de grote zaal staat een kanon uit 1815, dat de kanoniers Deckers en Bourguignon op 5 aug 1831 op het Hazegras gebruikt hebben om het jonge Belgenland te verdedigen tegen de Hollanders.

Op de eerste verdieping kunnen de bezoekers kennis maken met oude agrarische werktuigen, een authentiek schoollokaal van omstreeks de eeuwwisseling en een nieuw ingerichte leeshoek.

Daar wordt ook plaats gemaakt om er een machinekamer van een vissersboot uit te bouwen.

Op de zolder heeft men overigens de visserijafdeling ondergebracht.

Elk voorwerp heeft er zijn eigen verhaal, zoals dit van Victor Depaepe, die een privilege van Karel II ontdekte dat de vrijheid van vissen regelde binnen de Engelse territoriale wateren. Het verhaal van Depaepe is overigens uitgebreid aan bod gekomen in dit blad (HVB 7, 1993 pag. 18).

Wie niet zoveel van heemkunde houdt, komt op de bovenste verdieping toch aan zijn trekken daar zijn nl. de plaatselijke archeologische vondsten ondergebracht. Deze maakten het mogelijk de juiste plaats te bepalen van het oorspronkelijke vissersdorp Heist.

Het museum is eigenaar van ong. 4000 voorwerpen waarvan er thans ongeveer 2500 tentoongesteld worden.

Sincfala is open van Pinksteren tot 15 september, elke dag van 10 tot 12 en van 14 tot 17.30 uur.

Scholen met kinderen onder de twaalf jaar hebben er vrije toegang.

De volwassenen betalen 50 Frank, de groepen met meer dan tien personen 30 Frank per persoon. Andere voorwaarden blijven altijd te bespreken op het secretariaat van het museum gelegen in de Pannestraat 140 te Knokke-Heist - Tel. 050/ 51 49 73.

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

De fotorubriek van HVB

1946: stranding van de O 191

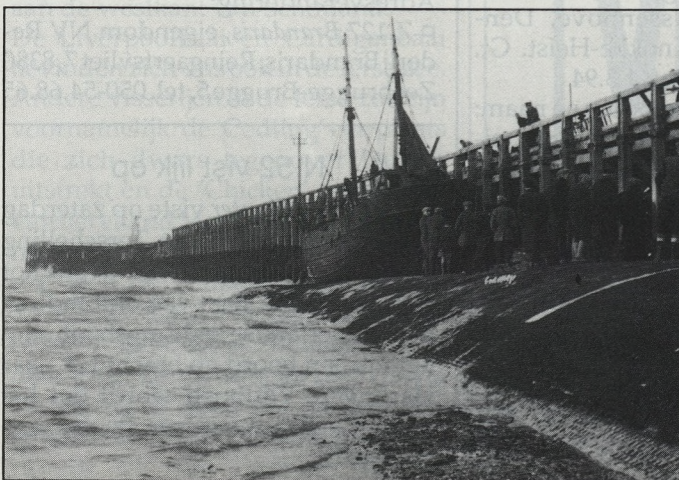


Op vrijdagmorgen 7 december 1946 keerde de O 191 'Angèle Emiel' terug van een geslaagde haringvangst. In hevige stormweer miste het vaartuig de Ostendse havengeul (foto bovenaan) en kwam in een netelige positie terecht tussen het Zeeliedenmonument en de Westerpier. Met het opkomende tij werd het schip naar het 'klein strand' gedreven en bij pogingen om het stranden te vermijden kwam de O 191 tussen de pier en de golfbreker terecht (foto midden). Er werd gevreesd dat het schip zou verloren gaan.

Uiteindelijk slaagde men erin het schip goed en wel aan de pier vast te maken (foto's onderaan).

Het duurde evenwel vier dagen vooraleer de sleepboot 'Zeehond' het schip vlot kon krijgen en naar de Kuishelling slepen. De herstellingswerken werden door de werf 'Beliard Crighton & C°' uitgevoerd. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om het schip een voor die tijd modern voorstev (soft nosed) met een bakdek te geven. Op donderdag 7 augustus 1947 deed het vaartuig daarmee een proefvaart. Vermelden we tenslotte nog dat het schip in 1924 in Vlaardingen-Nederland gebouwd was en tot 1959 eigendom was van Emiel Velge.

foto's Roger Corveleyn



Rederij met Belgisch en Nederlands vissersvaartuig in de maak

Het is nog even wachten op de publikatie van de aangepaste wettekst, nodig na een uitspraak van het Europese Hof van Justitie. Dan staat niets de oprichting van een nieuwe rederij in de weg die een vaartuig onder Belgische en een onder Nederlandse vlag in de vaart brengt. De wijziging is nodig opdat de Belgische wetgeving niet langer strijdig zou zijn met het discriminatieverbod in het verdrag van de Europese Unie. Hierdoor wordt het mogelijk dat een rechtspersoon in een ander EU-land via een nevenvestiging een vissersvaartuig kan exploiteren.

Volgens onze bron zouden twee nieuwe vaartuigen van meer dan 1.200 pk het voorwerp uitmaken van een dergelijke constructie. Dat is mogelijk wanneer een nieuwe regeling met minder zeedagen leidt tot een verhoging van het maximum toegelaten motorvermogen.

De twee nieuwe vissersvaartuigen in kwestie worden gebouwd met casco's die in het Poolse Gdansk in elkaar werden gezet. Het ene schip krijgt een registratienummer in Zeebrugge en het tweede vaartuig zal theoretisch Goedereede als thuishaven hebben. Een Belgische rederij zal een meerderheidsparticipatie bezitten in beide vaartuigen en aldus een Nederlandse vislicentie kunnen verwerven. De vorming van de moeder- en dochtermaatschappij zal gebeuren door kruisparticipaties.

Nederland aangepast

In Nederland werd de *Uitvoeringswet Visserijverdrag 1967* reeds aangepast. De wijziging geraakte zonder problemen door beide kamers. De wijziging bepaalt dat een vissersvaartuig als Nederlands wordt beschouwd als het ten minste voor tweederden eigendom is van een natuurlijke persoon met de Nederlandse nationaliteit. De nieuwe aanpassing, die voor alle lidstaten geldt, bepaalt dat een rechtspersoon met hoofdvestiging in om het even welke lidstaat een nevenvestiging kan oprichten in een ander EU-land en er een bedrijvigheid kan uitoefenen zoals de exploitatie van een vissersvaartuig. (gw)

Z.279 Ramblers wordt vier meter langer

De Oostendse scheepswerf *Industrielle des Pêcheries* zal de gewezen Oostendse plankenvissers *Z.279 Ramblers* verlengen. Het vaartuig van 27,20 meter zal na de operatie vier meter langer geworden zijn.

De *Z.279* werd gebouwd in 1969 op de intussen verdwenen werf van *H. Deweert* in Oostende. Het is een vaartuig uit de reeks plankenvissers die tussen 1964 en 1971 aan de Nieuwe Werfkaai van stapel liepen en waarvan er momenteel nog een achtal in de vaart zijn.

De plankenvisser bleef tot eind 1992 eigendom van *Georges Lepeire* en zijn echtgenote, ouders van *Willy Lepeire*, schipper-eigenaar van de *O.154 Wilmar*. Reder *François Bonny* uit Knokke-Heist nam de *BVBA Ramblers* over en laat de zijtreiler nu ingrijpend verbouwen.

Vorig jaar werd het zusterschip *N.709*

Ster der Zee van reder *Everaert* uit Oostende aangepast voor het bedrijven van de boomkorvisserij.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

MAART 1994

Verandering van tonnemaat:

□ *Z.198 Zeenimf*, eigendom Norbert Degroote-Van Massenhove, Dendendreef 8, 8301 Knokke-Heist. Gt. 158 - Nt. 47. Zeebrief: 1.3.94

Verandering van eigendom en naam: □ *O.152 John* wordt *O.152 Aran*, eigendom Aran BVBA, Langestraat 108, Oostende, tel. 059-51.27.67. Zeebrief: 4.3.94

Verandering van eigendom:

□ *Z.243 Drakkar*, eigendom NV Drakkar, Zeebruggelaan 137, 8380 Zeebrugge-Brugge 5, tel. 050-54.48.33 Zeebrief: 24.3.94

□ *Z.186 Shannon*, eigendom NV Shannon, Zeebruggelaan 137, 8380

FAX - FAX - FAX - FAX -

□ Eind maart kreeg de *N.700 Alex* een oorlogstuig in de netten van hetzelfde type zoals de gloednieuwe *O.154 Wilmar* tijdens zijn proefvaart in juli 1988 opviste. Het ging in beide gevallen om een Duitse magnetische mijn van 2,5 m lengte, geladen met duizend kg springstof. Het oorlogstuig werd door de ontminners op zee tot ontploffing gebracht. □ Enkele weken later overkwam dat ook de *Z.55 Goede Hoop*. De Zeebrugse Eurokotter viste voor de Engelse kust een Duitse bom van 300 kg op waarover de *Thames Coastguard* zich verder ontfermde. □ Bij BSM in Breskens kregen de *Z.90 Oosthinder*, de *Z.321 Westhinder* en de *Z.519 Rachel-Sarah* een onderhoudsbeurt. □ In Oostende werden een aantal vangsten uit de Liverpool Baai verkocht, o.m. afkomstig van de *Z.39 Zuiderzee*, *N.126 Skylight* en *O.431 Judith*. □ De *Z.79 Thorn*, *Z.85 Morgenster* en *Z.548 Flamingo* verkochten begin april in *IJmuiden*. □ De *O.349 Wilma*, de laatste maanden vaste klant in Scheveningen, verkocht maandag 18 maart in Oostende. De 'Belgische' vaartuigen *O.229 Liberty* en *Z.571 Custos Deus* kwamen vorige week naar hun 'thuishaven' Zeebrugge. □ Donderdag 14 april verkochten twee Belgische vaartuigen hun vangsten uit de Golf van Biscaje in Breskens. □

Zeebrugge-Brugge 5, tel. 050-54.48.33
Zeebrief: 29.3.94

Verandering van eigendom, naam en thuishaven: □ *Z.14 Brandon Star* wordt *N.14 Boudewijn*, eigendom NV Beheer Shamrock, Noordstraat 117, 8440 Westende, tel. 058-23.19.39. Zeebrief: 28.3.94

Adresverandering:

□ *Z.127 Brandaris*, eigendom NV Rederij Brandaris, Reingaertsvliet 7, 8380 Zeebrugge-Brugge 5, tel. 050-54.68.65

N.52 vist lijk op

De *N.52 Sea Hunter* viste op zaterdag 9 april in de buurt van Terschelling een lijk op. Het stoffelijk overschot verkeerde al in staat van ontbinding. Een Nederlandse reddingsboot nam het lijk aan boord en bracht het naar Harlingen. Vermoed wordt dat het om het lichaam van een Poolse zee-man gaat.

Visgronden van de Vlaamse vissers (XIII)

De Ierse Zee

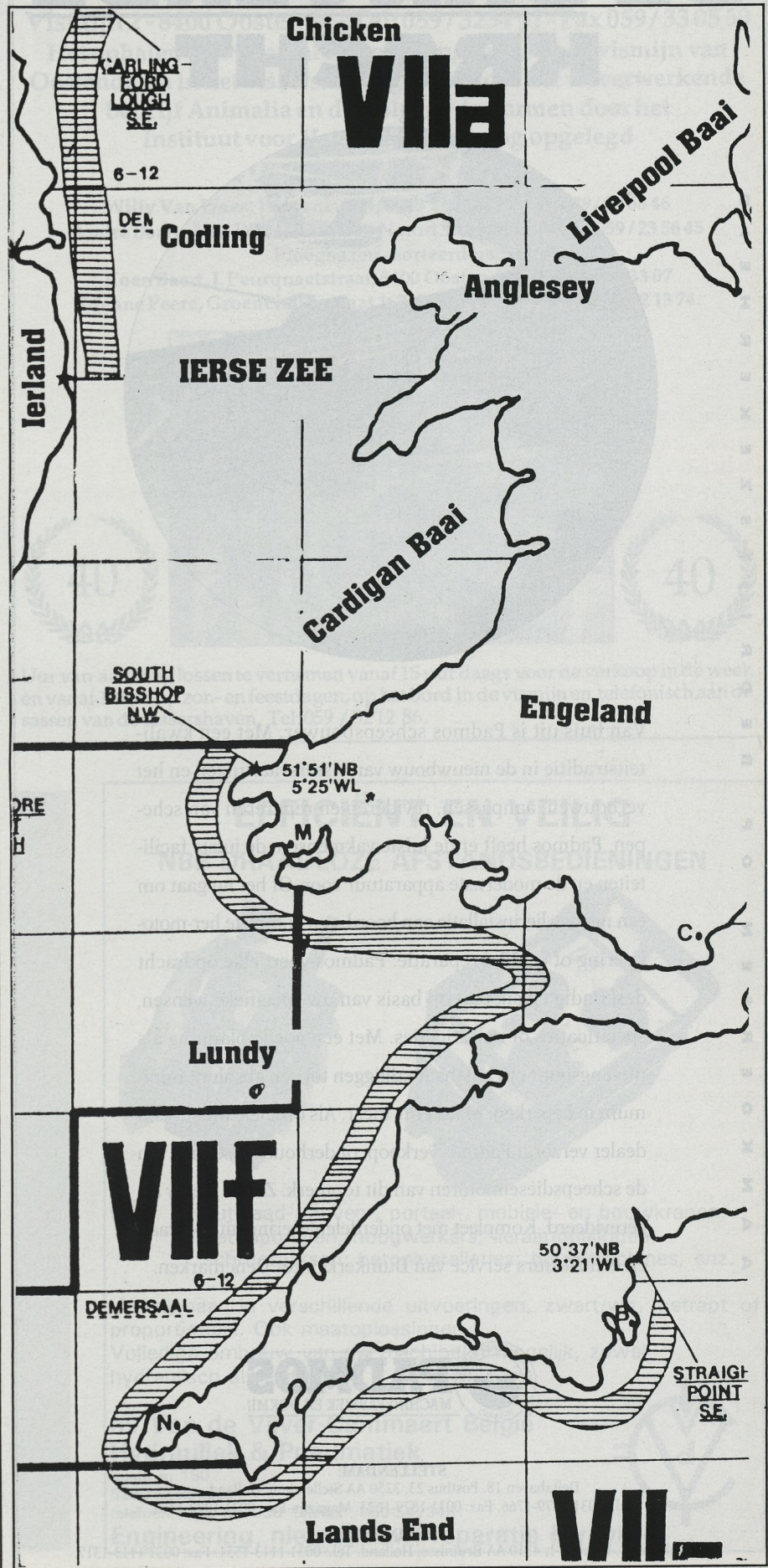
MET EEN BESPREKING van de Ierse Zee sluiten we deze reeks over de visgronden van de Vlaamse vissers af.

We gingen deze maand op bezoek bij Paul Droissart uit Blankenberge, 28 jaar, schipper van de 0.124, en schipper Marnix Verlene, 30 jaar, bezochten we aan boord van de 0.369.

Als Ierse Zee-deskundigen wisten ze een antwoord te geven op honderd en één vragen. Zoals gewoonlijk, *mixten* we het geheel, hetgeen dan weer het volgende relaas opracht.

Het is ongeveer 46 à 48 u varen, op volle kracht, naar de Ierse Zee. De zeereizen variëren van zestien dagen met de plankenvisserij, zoals de 0.369 die bedrijft, tot dubbele reizen van een maand, zoals dat het geval is met de 0.124 die de bokkenvisserij toepast. Als het schip een maand van de thuishaven weg is wordt er halfweg die maand binnengelopen in de Engelse havens Milford of Hollyhead, de bemanning komt dan naar huis. Na 3-4 dagen thuisrust reist het team terug naar het schip. De 0.369 vaart soms binnen in Milford of Arklow (Ierland) om proviand op te halen, of om er bij krachtige storm te schuilen. De Ierse zee bevindt zich aan de westzijde van het Britse eiland (oostzijde van het Ierse eiland). Ze begint ten zuiden aan de 52° breedtegraad en strekt zich uit ten noorden van het eiland Man aan de westkant van Schotland.

De Liverpoolbaai en Cardiganbaai bevinden zich dus ook in de Ierse zee. Andere visserijen in de Ierse zee zijn voornamelijk: de 'Codling' een plaats die zich dwars tegenover Dublin uitstrekt en de 'Chicken' ten zuiden van het eiland Man. Aan de 'Codling', maar dichterbij Ierland, bevinden o.a. zich de banken 'Kishbank' en 'Whitlow'. 'Onder het land' zijn er de banken 'Arklow' en 'Bennet'. Maar daar gaan de Vlamingen niet vissen. Zij blijven in open zee en daar zijn geen banken, wèl diepten, putten en ravelen. Er zijn enorme diepte-



DE DRIJVENDE KRACHT



Van huis uit is Padmos scheepsbouwer. Met een kwaliteitstraditie in de nieuwbouw van vissersvaartuigen en het verbouwen, aanpassen, revideren en repareren van schepen. Padmos heeft er de juiste vakmensen, de juiste faciliteiten en de modernste apparatuur voor. Of het nu gaat om een nieuwe lierinstallatie aan boord, een complete her-motorisering of een dokreparatie: Padmos voert elke opdracht deskundig en snel uit op basis van uw specifieke wensen, specificaties of modificaties. Met een goede planning als uitgangspunt om kostbaar stilliggen tot een absoluut minimum te beperken. Maar er is meer. Als officiële Mitsubishi dealer verzorgt Padmos verkoop, onderhoud en service van de scheepsdieselmotoren van dit topmerk. Zowel nieuw als gerevideerd. Kompleet met onderdelenlevering uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLEN DAM:

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

BRUINISSE:

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

verschillen; het gaat er van 60 naar 140 meter. Droogten zijn er niet, maar de bodem kan er dus wel van 100 meter tot slechts 50- 60 meter diepte overgaan. Veel wrakken vindt men niet in de Ierse Zee, die zijn wel dicht tegen Engeland, overblijfselen van WO II, voornamelijk rond de grote havens. Vergeleken met de Noordzee is er op de Ierse Zee bijna geen koopvaardijverkeer. Er liggen ook bijna geen boeien in deze zee.

Er loopt veel getij, tot ongeveer 4 mijl per uur tijdens het 'stroomgetij' en toch nog ongeveer 2 mijl bij 'kranktij'. De grond van de Ierse Zee bestaat uit zand, schelpen en over het algemeen zachte gronden. De meeste 'ravels' bevinden zich aan de 'Codling', het zijn zandbergen van 10-15 meter hoog, de meeste roggen vangt men tussen deze heuvels.

Wat de visser best kan missen vangt hij er toch: kooteiers (zeeklitten) en haar (zeeplant gelijkend op het haar van de pruik van een clown).

Soms is het water er troebel bij stroomgetijden tijdens de 'bloei van de zee', maar meestal vindt men er toch helder water. Met de bokkervisserij kan men heel het jaar door met succes de gehele Ierse Zee afkorren. Met de plankervisserij kan men in de zomer met meer kans op bijval droger vissen, dicht naar het land toe, in de winterperiode daarentegen is er meer op diepere gronden te vangen. Over het algemeen moet men in de 'Cardigan Baai' en aan de 'Codling' zijn voor roggen en tongen.

De roggen zijn de zogenaamde 'keels' of 'blonde roggen'. In de Liverpoolbaai vangt men meestal tong en al eens gullen. Zo deed Paul Droissart aan de 'Codling' eens een recordvangst van 200 bennen (10 000 kg) 'keels' in 36 uur vissen en aan de 'Chicken' ving hij eens meer dan 1000 kg tong in 20 uren vissen. Marnix Verleene bracht in maart 1988 eens 460 bennen vis binnen met de 0.369 en besomde daarmee ongeveer 1 miljoen frank; dat is dan ook zijn beste herinnering aan de vangsten in de Ierse Zee. Ook ving hij eens een prachtvangst 'mooie meiden' in een put van 120 meter diep aan de noordkant van de 'Cardigan Baai'. Dit is alweer enkele jaren geleden en dus compleet verleden tijd. De Ierse zee wordt meestal bevist door Engelse 'bokkers' en Ierse 'gatvissers'. De Belgische schippers hebben er

mogen ervaren dat Engelse contro-
leurs mild zijn en dat Ieren zijn
daarentegen streng optreden.

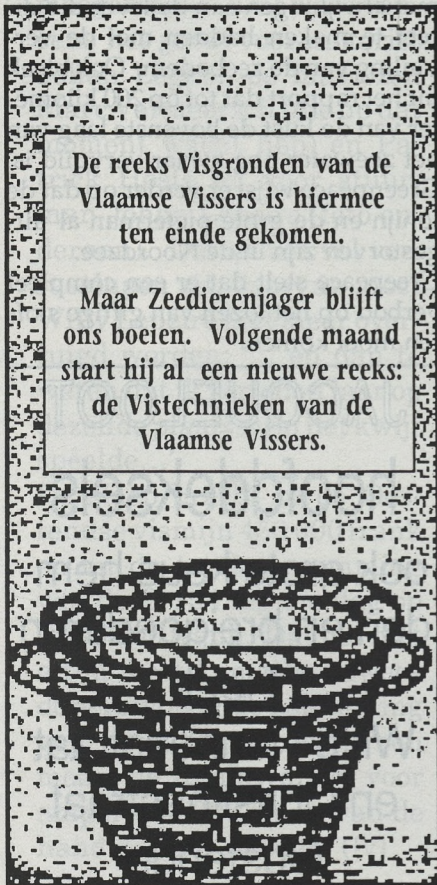
Er staat bij storm veel 'zwel' (hevige
krachtige zware zeegang) in de Ierse
Zee, meer dan bijvoorbeeld in de
Noordzee. Men heeft er bij noorden-
en zuidenwinden het slechtste weer,
bij westen- en oostenwinden heeft
men een 'opper' (bescherming) door
de omliggende eilanden. Als men
noordwaarts vist kan men ook nog
bescherming tegen de storm vinden
onder het eiland Man.

Het is een visserij waar iemand die er
niet mee vertrouwd is het moeilijk
heeft. Men moet dus al een gerouti-
neerde schipper zijn om er met kans
op welslagen te vissen.

Het is overal wel een beetje zo, maar
de Ierse Zee is toch één van de moei-
lijkste visserijgebieden.

Langs deze weg danken wij nogmaals
de ongeveer 35 ondervraagde schip-
pers die een klein deeltje van hun
kennis aan ons overmaakten. Ook
bedanken we het Rijksstation voor de
visserij, de Stedelijke visserijschool
'John Bauwens', de Verzekerings-
maatschappij 'Hulp in Nood' en de
Hydrografische dienst.

Zeedierenjager



De reeks Visgronden van de
Vlaamse vissers is hiermee
ten einde gekomen.

Maar Zeedierenjager blijft
ons boeien. Volgende maand
start hij al een nieuwe reeks:
de Vistechnieken van de
Vlaamse vissers.

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.

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



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

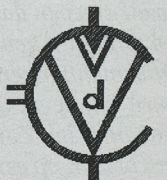
Verkrijgbaar in verschillende uitvoeringen, zwart/wit, getrapt of
proportioneel. Ook maatoplossingen !

Volledige ombouw van uw machine(s) mogelijk, zowel
hydraulisch als elektrisch.

nv Van de Vijver-Cammaert België
Hydrauliek & Pneumatiek

Kustlaan 150
8380 Zeebrugge
telefoon : 050-547338 telefax : 050-547345

Engineering, nieuwbouw, reparatie & revisie.



Het wordt tijd dat we het eens over de 21ste eeuw hebben

De Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Mina-raad) en Agenda 21 in verband met zee en kust

Van 3 tot 14 juni 1992 ging in Rio de Janeiro (Brazilië) een conferentie van de Verenigde Naties (VN) door over milieu en ontwikkeling (UNCED- *United Nations Conference on Environment and Development*). 1992 is alweer enige tijd geleden, zult u zeggen, maar toch zult u er hoe langer hoe meer over horen.

Eén van de belangrijkste resultaten van deze UNCED-Conferentie was de goedkeuring van de zogenaamde 'Agenda 21', een uitgebreid actieprogramma betreffende het milieu- en ontwikkelingsbeleid voor de 21ste eeuw. De rode draad in dit actieprogramma is het begrip 'duurzame ontwikkeling'. Dit is een ontwikkeling die de basisbehoeften van de huidige generaties bevredigt, zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties om hetzelfde te doen aan te tasten. Dit betekent in de eerste plaats dat er grenzen zijn aan het gebruik van het milieu. Maar het milieubeleid mag niet los staan van het algemene ontwikkelingsbeleid: duurzame ontwikkeling betekent ook minder armoede, meer democratie en de beheersing van consumptie en demografie. Het betekent ook het zoeken naar een dynamisch evenwicht tussen het gebruik van natuurlijke hulpbronnen enerzijds en de oriëntatie die wordt gegeven aan economische investeringen en technologische ontwikkelingen anderzijds, en vereist politiek gezien een grote betrokkenheid van alle maatschappelijke groepen.

De zee beschermen

Zeeën en oceanen hebben een enorme invloed op ons bestaan. Zij moeten daarom prioritair beschermd worden tegen de schadelijke effecten van menselijke activiteiten. Bovendien moeten de daarin aanwezige voedselbronnen en grondstoffen voorraden verstandig gebruikt worden. Het beheer van de mariene ecosystemen moet door internationale samenwerking verbeterd worden. Internationale maatregelen hiervoor zijn o.m. vastgelegd in de *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. Het verdrag is echter nog niet in werking getreden. De Belgische overheid moet ernaar streven dat dit snel gebeurt. Ook vraagt Agenda 21 van de lidstaten een samenhangend beheer van de kustzones en de zogenaamde 'Exclusieve Economische Zones'. Dit beheer moet gericht zijn op een duurzaam evenwicht tussen economische produktiviteit en

biologische diversiteit. De meeste acties die op dit vlak in Agenda 21 worden naar voor geschoven, worden in ons land reeds uitgevoerd. Wel moeten al deze activiteiten beter worden gecoördineerd dan nu het geval is. De bevoegdheden terzake zijn immers sterk verdeeld tussen de verschillende beleidsniveaus (van gemeente tot federale staat). De Raad pleit voor een Vlaams kustbestemmingsplan dat deel uitmaakt van het Structuurplan Vlaanderen. In dit plan moeten bedreigde gebieden (erosiezones, aan verzilting of duinaantasting onderhevige zones) uitbreidingszones, gebruikconflicten (toerisme, visserij, industrie, natuurbehoud) en beheersprioriteiten worden aangeduid.

Werk aan de winkel

Over de verontreiniging van de zee vanaf het land komt er, in opvolging van UNCED, een internationale conferentie die moet uitmonden in een wereldwijd verdrag. Prioriteiten daarin zijn de rioolwaterzuivering, de afval en de diffuse bronnen van verontreiniging (voornamelijk landbouw). De Raad is van oordeel dat ook stofstroombeheer (een van 'wiegtot graf' benadering voor stoffen) een prioritair onderdeel moet zijn. De Raad verwacht van de federale overheid dat zij de organisatie van de bedoelde conferentie en de goedkeuring van een internationaal verdrag actief ondersteunt. Deze problematiek wordt ook behandeld in het nieuwe verdrag van Parijs, het PARPOL-verdrag en de Noordzeeconferenties. De meeste uitgangspunten van de Agenda 21 werden in het verdrag van Parijs opgenomen (geïntegreerd karakter, voorzorgsprincipe). De toepassing van dit verdrag houdt voor ons land in dat deze principes worden uitgevoerd. In dit licht heeft de Raad vragen over de mate waarin de reductie-doelstellingen van de Noordzeeconferenties in praktijk worden gerealiseerd. Het Vlaams Gewest moet meer inspanningen leveren om deze concrete engagementen waar te maken. (rc)

Nieuwe boomkorren

Het *Rijksstation voor Zeevisserij* onderzoekt (samen met het *Rijksinstituut voor Visserijonderzoek* uit IJmuiden en de *Sea Fish Industry Authority* uit Hull) hoe ongewenste bijvangsten ('discards') in boomkorren kunnen beperkt worden. Dit onderzoek is erop gericht de bijvangst van jonge rondvis (wijting, schelvis en kabeljauw) te beperken zonder evenwel platvis te verliezen. Het is gericht op de visserij in de Noordzee.

Reders die hierover meer willen weten kunnen contact opnemen met Roland Fonteyne op het *Rijksstation voor Zeevisserij*, Ankerstraat 1 te Oostende (tel.: 059 / 32 08 05).

Greenpeace: Noordzee is er erg aan toe

In Noorwegen vergaderden halverwege april de geleerden die de volgende Noordzeeconferentie (juni 1995) voorbereiden.

Deze kregen vanwege de milieuorganisatie Greenpeace een rapport (de zgn. *Bremer-workshop*) onder de neus geduwd waaruit blijkt dat de toestand van de Noordzee rampzalig is. Zo zijn er, zo stelt Greenpeace, midden op zee platvissen gevonden met afwijkingen aan de lever die direct te maken hadden met de vervuiling van de zeebodem. Ook bleek uit het rapport dat tot op 200 kilometer van de kust de bovenste laag van het zeewater nog zwaar vervuild is. Greenpeace wijst er verder op dat de tonijn en de grote pieterman al uitgestorven zijn in de Noordzee. Greenpeace stelt dat er een compleet verbod op het lozen van giftige stoffen moet komen.

JACQUELOOT

hoofddekseis

ook grote keus hemden en breigoederen

Hoek

Witte Nonnenstraat

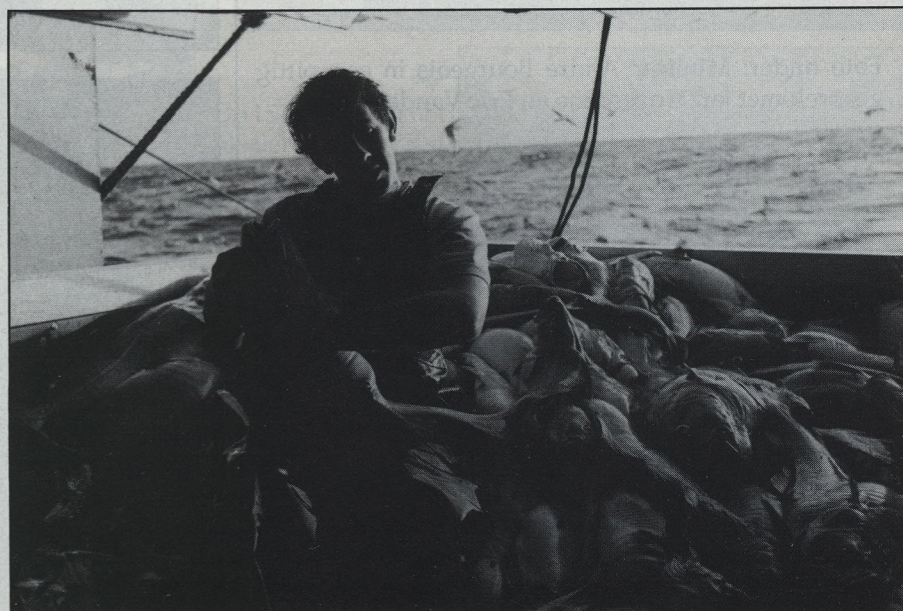
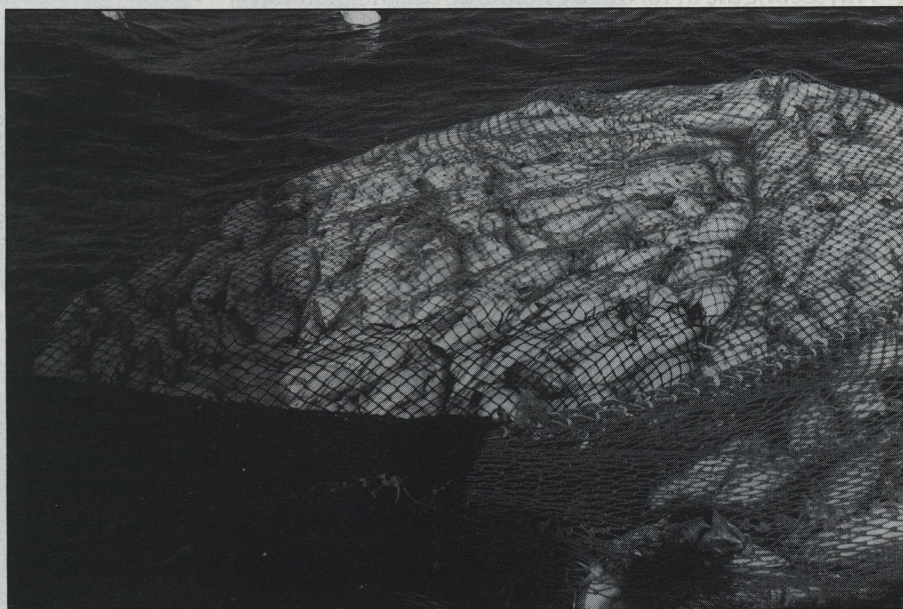
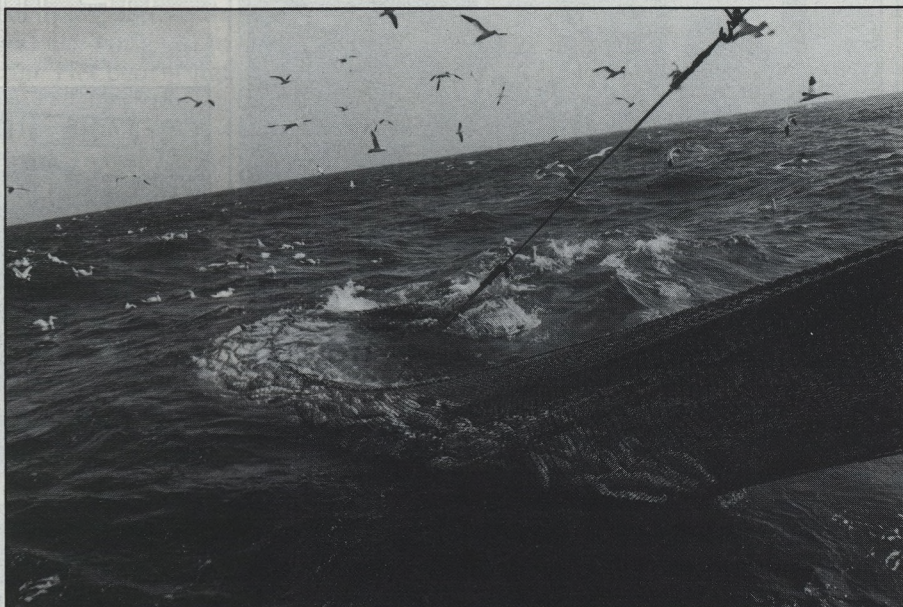
en Christinastraat

Oostende

De wonderbare visvangst van de O 154 'Wilmar'

Op 25 maart was de hektreiler O 154 'Wilmar' aan het werk in 't Kanaal en meer bepaald in het visgebied Lundy (meer over deze visgrond vindt de lezer in HVB 1,1994 - pag. 39). In een 'trek' van drie uur werd toen een uitzonderlijke hoeveelheid rondvis opgehaald (foto bovenaan). Het net stulpte uit van de vlassers, de kabeljauw en de koolvis (foto midden)... Toen het dek vol vis lag en de vangst gemeten kon worden werd duidelijk dat het om een recordvangst ging: 8 ton! Voor schipper-reder Willy Lepeire (48) werd het meteen de vangst van zijn leven. 'In de 33 jaar dat ik op zee ben, heb ik dat nog nooit meegemaakt.' Dat was eveneens het geval voor motorist Johan Legein, de matrozen Marc Vermeersch (die op dat moment wacht liep) en Patrick Hoste en voor stuurman Johan Lepeire (foto onderaan). Dat de zee vol verrassingen zit, daarvan moet Willy Lepeire niet meer overtuigd worden: '... en dan te weten dat ik verleden jaar op dezelfde plaats mijn net kwijt speelde...'

De sleep bracht in de Oostendse vismijn 450 000 frank op en de totale besomming van de O 154 lag die dag op 1 200 000 frank. Dat het niet altijd feest kan zijn, bewees de eerstvolgende besomming van hetzelfde schip. Toen moest de totale vangst voor amper 400 000 frank van de hand gedaan worden. (fv)



de maand in beeld



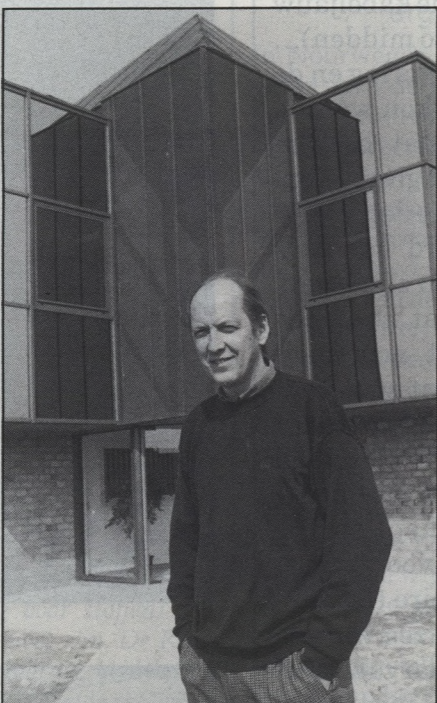
De Zeebrugse Zeevisgroothandel Raphaël Huysseune aan de Vismijnstraat kreeg vorige zaterdag een massa genodigden over de vloer, ondermeer ook landbouwminister André Bourgeois, ter gelegenheid van de vernieuwing en de uitbreiding van het bedrijf. Tijdens de opening voerde René Menu, directeur van de hotelschool in Koksijde en familie van de Huysseunes, het woord. Hij herinnerde aan de stichters Engel en Pieter Huysseune die in 1876 in De Panne de basis legden van het familiebedrijf. In 1921 vestigde Raphael Huysseune, een van de zeven zonen van Pieter, zich in Zeebrugge. Met het oog op de toekomst werd opnieuw fors geïnvesteerd. Uitbreiding aan aanpassing aan de EU-normen eiste een financiële inspanning van 80 miljoen frank. Raf Huysseune, bijgestaan door zijn zonen Jan, Raphaël en schoonzoon Eric Vandelanotte, leidt een bedrijf met een jaaromzet van 750 miljoen en 85 arbeidsplaatsen. Huysseune is de belangrijkste koper in de Zeebrugse vismijn en de vierde belangrijkste klant in Oostende. Het bedrijf koopt circa dertig procent van zijn verse vis in de Belgische afslagen. Huysseune is leverancier aan gespecialiseerde restaurants en viswinkels en wil zich in de toekomst meer en meer richten naar de grootkeukens.

Foto boven: De familie Huysseune en minister Bourgeois luisteren naar de gelegenheidstoespraak van René Menu, schoonbroer van Raphaël Huysseune.

Foto onder: Minister André Bourgeois in een pittig gesprek met Jan Huysseune en Eric Vandelanotte.



Tijdens de jaarlijkse Vissersshulde aan het Monument de Zeelieden op de Zeedijk in Oostende werd hulde gebracht aan de omgekomen zeelieden. De vissersfamilies die een familielid verloren en bloemen wilden neerleggen kregen dit jaar een voorbehouden



plaats en mochten gezamenlijk naar voor treden om hun bloemstukken neer te leggen.

Op zaterdag 8 mei wordt opnieuw een nieuw visbedrijf ingehuldigd in Zeebrugge. Dan is het de beurt aan Daniels' Visbedrijf dat een nieuw bedrijfsgebouw liet optrekken in het European Fish Centre. Het project was goed voor een investering van 30 miljoen frank. Een gedeelte van het pand wordt verhuurd aan Pittman Seafood's, een bedrijf met Daniel Pieters (foto), initiatiefnemer Van de Pitte en Michel Delbaere van Frost Impex.



Een handelsdelegatie uit Taichung (het vroeger Formosa) bracht een tegenbezoek nadat de Oostendse burgemeester en enkele schepenen vorig jaar de Taiwanese havenstad van 300.000 inwoners bezochten. Tijdens een driedaagse rondleiding bezocht het gezelschap, de vismijn en het diepvriesbedrijf Morubel. Het bezoek aan de vismijn viel nergens tegen omdat er maar twee grote vaartuigen (Z.583 en N.52) en enkele kustvaartuigen (O.152, O.536 en O.100) aan de markt waren. Dank zijn een partij van 35 kisten via de luchthaven aangevoerd. De vis was er ook wat rondvis (kabeljauw, zeewolf) op de vloer.



Dirk Demaeght is nu volwaardig visserijalmoezenier. Ter gelegenheid van de Vissersshulde in Oostende verscheen hij voor het eerst in de vestimentaire uitrusting die bij de functie hoort.

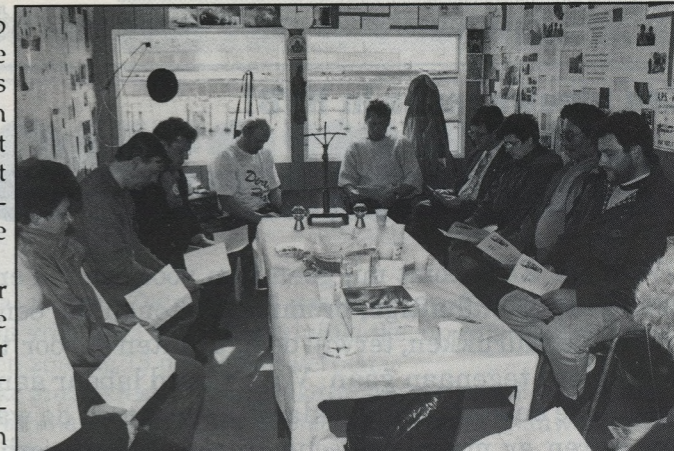
Op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp staat nog steeds een casco voor een Nieuwpoorts vissersvaartuig dat blijkbaar niet afgewerkt geraakt.



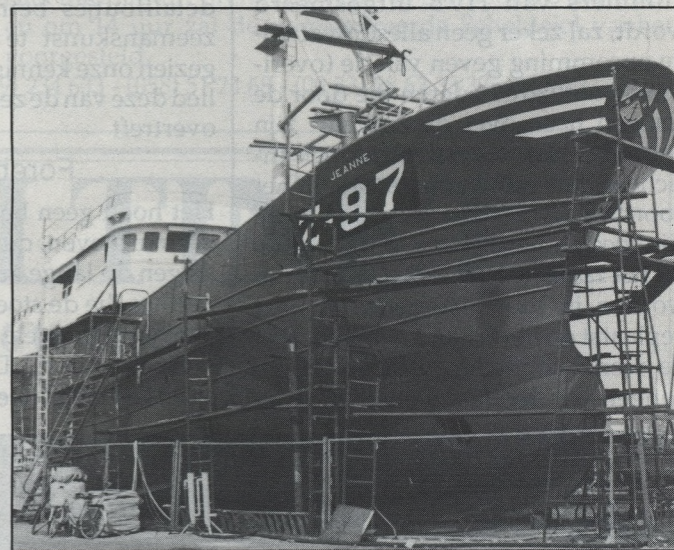
De APS-stakers hielden op Goede Vrijdag een Paaswake in de keet waar zijn reeds sinds 11 oktober vorig jaar in staking zijn. Het bedrijf ligt reeds dertig weken stil. Tot op heden is er nog geen oplossing voor het aanslepende conflict. Donderdag 21 april was er opnieuw beweging op de werf. Gerechtsdeurwaarder Alex Wynen kwam er kantoormeubelen in beslag nemen met het oog op een



De brug staat erop en de nieuwe Z.97 Jeanne zit reeds in de verf. De 38 meter lange boomkorteiler wordt gebouwd voor de BVBA Jakoba van scheepsbouwer Roger De Graeve, ter vervanging van de oude Z.97 Cleopatra die als LT.197 vervlucht wordt naar Lowestoft.



openbare gerechtelijke verkoop. Ook een achtergebleven defecte personenwagen en een bestelwagen werden gevorderd op last van een of meer schuldeisers van het bedrijf. Omdat te elfer ure de betreffende schuldeisers toch vergoed werden, werd uiteindelijk niet tot een verkoop overgegaan.



Op 15 april zonkt het pleziervaartuig Red Baron in het Oostendse Vuurtorendok. Met een kraan en de assistentie van duiker Leslie Baré kon het vaartuig worden gelicht. Na een eerste onderzoek bleek dat er kostbare apparatuur, o.m. de autopilot, werd ontvreemd. De dader(s) zetten vervolgens de zeekraan open waardoor het schip zonk.



Een nieuwe reeks in HVB!

Zeemansliederen (I)

OVER DE ZEE komt mij geen film voor ogen of er weerklinkt een deuntje in. Heldhaftige, brommende tonen die een mannelijke activiteit benadrukken, terwijl de figuranten er voor 't gezicht van u en ik gespieerd tegenaan gaan. Voor 't hard labeur aan boord waren er specifieke en kortademige klankzangen; voor de wachtloze momenten waren er melancholische rijmen... Het verhaal van de sea-shanties en forebitters.

De auteur van deze reeks over het zeemanslied is René Van Mol. In het dagelijks leven is hij arts. Voor en nadat hij mensen geneest is hij een zoeker naar de bronnen van de volksmuziek. Tot een paar jaar geleden maakte René Van Mol in die zoektocht geen keuze. Met de folkgroep *Leprechaun* kwam de ontdekking dat zijn muzikale zoektocht naar het zeemanslied, meer specifiek naar de gezangen tijdens de zeilvaart, geleid had. Dit is het gedocumenteerde verhaal van zijn vondsten.

Redactie: André Baert

Deze reeks, die over verschillende nummers van HVB uitgesmeerd wordt, zal zeker geen allesomvattende opsomming geven van de (overigens) ontelbare liederen die door de eeuwen heen over de zeevaart zijn gemaakt. Het doel is eerder een inzicht te geven in het ontstaan en het voortbestaan van het zeemanslied en zijn speciale nevenvorm, de *sea-shanty* (of het *zeemans-werklied*). De liederen worden in hun historische context geplaatst en in verband gebracht met de werkzaamheden waarbij ze gezongen werden. De welwillende le-

zer wordt hierbij verzocht eventuele detailfoutjes betreffende de echte zeemanskunst te willen vergeven, gezien onze kennis van het zeemanslied deze van de zeevaarttechniek ver overtreft.

Forebitters

Het hoeft geen betoog dat het ruige zeemansleven, de gevaren en ontberingen op lange zee-reizen en de vele mythes die de stoere zeebonk omgaven, even zovele dankbare onderwerpen waren. Denk maar aan de vele verhalen over meerminnen en

sirenen, over de Betoverde Eilanden der Lotuseters, de Kraken in de Maalstroom... Het ligt dus voor de hand dat liederen geïnspireerd op de zee legio zijn. Tevens was het onvermijdelijk dat muziek ook binnen het zeemansleven zelf een gewaardeerde vorm van ontspanning werd, hetzij aan wal, hetzij op die ogenblikken dat er aan boord zelf tijd voor was. Op die momenten zouden de zeeluzingen en spelen in de *Fo'c'sle* (van *forecastle*, het vooronder), waar de zeemansverblijven ondergebracht waren, of in warmere streken ook wel op de *Fo'c'slehead*. Hierbij nam de zanger vaak plaats op de ijzeren 'bitts', (ijzeren gestel voor het vastleggen van de trossen), zodat deze verhalende zeemansliederen en ballades vaak 'Forebitters' werden genoemd. In wezen zijn al deze liedvormen echter niet verschillend van andere *folksongs*, tenzij in het onderwerp dat ze behandelen.

Sea-shanties

Heel anders is het gesteld met de echte *sea-shanties*. Dit zijn specifieke werklieder, niet bedoeld als ontspanning, maar integendeel om spierarbeid te stimuleren. 'Working songs' vertegenwoordigen in 't algemeen, samen met oude rituele gezangen, de meest primitieve zangvormen. Ze verdwenen met de technologische vooruitgang, omdat ze handwerk, en dan nog voornamelijk groepswork, moesten begeleiden.

Zo zijn er lang geleden vermoedelijk talloze zeer elementaire liederen geweest ter begeleiding van het werk op het land, in steengroeven... De meerderheid ervan is echter verloren gegaan. Hiernaast ontwikkelden zich in latere tijden ook collectieve liederen bij eenvoudig machinewerk; bijvoorbeeld aan het spinnewiel of aan het weefgetouw. Lieder die, eerder dan spierarbeid te bundelen, de geest van het wel zéér eentonige werk moesten afleiden.

Ditzelfde onderscheid vindt men binnen de *sea-shanties* terug. Zo kent men enerzijds de *Hauling-songs* (waaronder de *Haylard-shanties*) die dienden om zware fysieke inspanningen te coördineren. De inhoud ervan was dientengevolge duidelijk ondergeschikt aan het ritme. Anderzijds zijn er de *Heaving-songs* (waaronder de *capstan-shanties*) met een continu ritme en een meer gevarieerde, verhalende tekst om de ver-



Foto: Driemasterbark Tovaritsh (USSR), Foto Mike Louagie.

veling bij het monotone windas- of kaapstanderwerk te verdrijven.

Forebitters en *shanties...* beide onverbreekelijk verbonden met het leven en werk van de zeeman. Toch ligt er een wereld van verschil tussen beide. De eerste groep verhaalt over de zee en toont ons een beeld van de vroegere zeeman: wie hij was, hoe hij leefde, wat zijn diepste verlangens, hoop of vrees waren. De tweede is als niets anders verweven met het dagelijks labuur aan boord van de grote zeilschepen.

Daarom zal deze reeks *grosso modo* onderverdeeld worden in twee grote delen. Op de *forebitters*, de verhalende liederen, komen we later terug. In het eerste deel zullen we ons concentreren op de *sea-shanties* in de strikte betekenis. Hoe ontstonden deze werkliederden? Waarvoor werden ze gebruikt? Waarom kenden ze een ongekende bloei in, pakweg, de tweede helft van de 19de eeuw? Op al deze vragen hopelijk een bevredigend antwoord vanaf het volgende artikel in het eerstvolgende nummer van HVB

(Vervolgt)
René Van Mol

Programma

Het Eerste Festival van het Zeemanslied gaat door op donderdag 12 mei (Blankenberge), op vrijdag 13 mei te Oostduinkerke, op zaterdag 14 mei te Dunkerque (Fr.) en zondag 15 mei te Antwerpen.

Naast het eigenlijke muziekfestival zorgt elke organisator voor een aantrekkelijk nevenprogramma dat verschilt van plaats tot plaats en nauw aansluit bij de plaatselijke situatie.

* Zo valt het festival te Blankenberge samen met de 'scutefeesten' (westkant havengeul) ten voordele van de bouw van een replica van een oude Blankenbergse 'scute', een traditioneel vissersschip van onze kust dat omstreeks de tweede wereldoorlog uit het maritieme landschap verdween.

* In Oostduinkerke gaat het festival door op het binnenplein van het visserijmuseum. Vanaf 14 uur wordt daargarnaal gekocht, om 15 uur is er het festival zelf en daarna om 19 uur wordt Mieke Garnaal '94 gekozen. Het gebeuren sluit om 20 uur af met een 'Bal Populaire' met de groep 'Klakkebusse'.

* In Dunkerque gaat het festival door in het hernieuwde 'Musée Portuaire'. Het valt er samen met de havenfeesten.

* In Antwerpen start men al om 10 uur met een tweedehandsbeurs van maritieme boeken endemonstraties van oude ambachten uit de scheepsbouw. Omstreeks het middaguur brengen Zeeuwse platbodems haringen naar Antwerpen en om 14 uur zal de gerestaureerde Scheldejol van het museum worden voorgesteld.

Meer info: (059) 234 633 - (058) 51 24 68 - (00 33) 28 63 33 39 en (03) 232 08 50

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

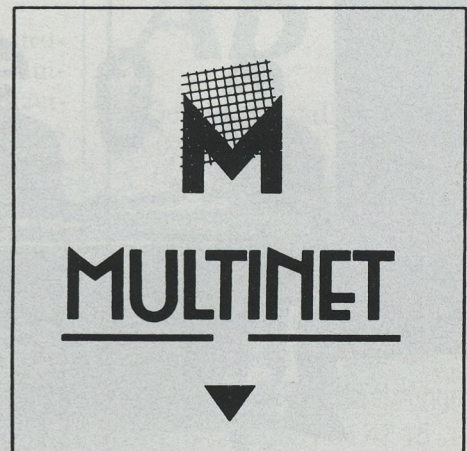
Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

- * **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ**
(BOKKENVISSERIJ - GULLEN -
HARINGVANGST - EUROKOTTERS -
GARNAALVISSERIJ)
- * **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN**
(kwaliteit MONOFIL ORANJE 0,50 mm)
- * **KORRETUW EN STALEN KABELS**
- * **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Vlaamse zeemansmuziek op CD vastgelegd

't Kliekske kiest zee

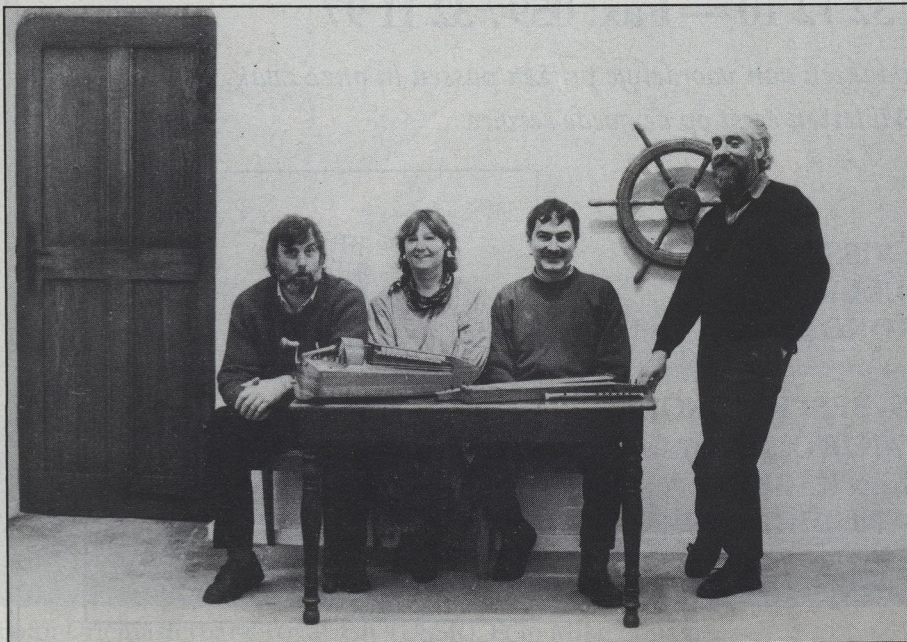
SINDS HET MEMORABELE jaar 1968 is 't Kliekske geïnteresseerd door en geïnteresseerd in oude liederen en dansen van onze voorouders. Honderden bezoeken legden Herman Dewit, Rosita en Oswald Tahou en Wilfried Moonen daarvoor af bij oudere mensen. Dat resulteerde in een grote verzameling volksliederen, melodieën, dansen en instrumenten. Maar er werd vooral veel opgetreden: van schouwburg tot straatanimatie. Ondertussen hield Herman Dewit zich ook bezig met het bestuderen en nabouwen van gevonden instrumenten zoals draailier, hommel, doedelzak, rommelpot, blazevere, bultkarkas, klompviool, vlierefluit, rietpijp, snarentrom, cister... De groep is voorts initiatiefnemer van de jaarlijkse volksmuziekstages en internationale reünies in het Pajottenlandse Gooik waar Herman Dewit ook een atelier voor volksinstrumentenbouw leidt.

De imposante verzameling van volksinstrumenten, café- en volksspelen krijgt eerstdaags onderdak in het gemeentelijk ontmoeting-scentrum 'De Cam' in Gooik.

Op 't Kliekske wordt ook regelmatig een beroep gedaan voor radio- en TV-optredens in binnen- en buitenland en voor muzikale illustratie van film en toneel.

Ter gelegenheid van hun 25-jarig bestaan bracht deze volkszanggroep onlangs een CD met Zeemansliederen uit. 'Schipper, ik wil varen', bevat 21 liederen die het wel en wee bezingen van het zeemansbestaan. Waar 't Kliekske tot nu toe haar reperotium tot de 'landelijke' volksmuziek beperkte, met uitzondering van een relatief klein gamma shanties die ze ten gehore bracht op de buitenlandse druk bijgewoonde festivals van zeemansliederen, zette het kwartet net deze jubileum-CD voor het eerst ook een avondvullende theaterproductie van zeemansliederen op.

HVB sprak over één en ander met Herman Dewit (links op de foto hieronder), boegbeeld van 't Kliekske. (foto Fred Deryckere)



HVB: Vanwaar uw interesse, als volbloed Pajottenlander, voor zeemansliederen?

H.D.: Toen ik klein was en het stormde aan de kust dan vroeg m'n vader meer dan eens of ik geen zin had om naar de zee te rijden. Hij was daar echt door gefascineerd en had er de lange autorit vanuit Brabant voor over. Wellicht heb ik daar iets van overgehouden wat m'n ontzag voor de zee betreft en voor alles wat er mee samenhangt. Komt daarbij dat ik als verzamelaar en zanger van volksliederen ook erg geboeid ben door de typische sfeer die van die zeemansliederen uitgaat.

HVB: Wie met een halfoor luistert naar shanties vindt ze nog wel eens saai klinken, qua melodie en inhoud!

HD: Bij het opsporen van onze bronnen is het ons opgevallen dat er toch heel wat variatie in steekt en ook heel wat thema's aan bod komen. Zo zijn er de erg functionele liederen die gezongen werden bij het laden en lossen van een schip en zgn. ballastliederen. Of neem de gangspiliedjes die bij het wegvaren weerklonken als het anker werd gelicht. Dan waren er ook nog de pompliederden als er een lek was of de haalliedjes bij het hijsen van het zeil. Kenmerkend is hier dat het allemaal erg ritmische liedjes betrof met een voorzanger en meegezongen door de matrozen. Het ritme diende het werk enerzijds lichter te maken en anderzijds sterk gecoördineerd te laten verlopen. We noemen ze kringliederen omdat ze eindeloos, of toch zolang het werk duurde konden gezongen worden.

Maar je hebt ook de meer romantische liedjes over het lief dat achterbleef, een onverwachte ontmoeting met kapers of een zeemeermin of een memorabele storm...

In de beiaardboeken vonden we ook veel 'Matelottes' of matrozenliederen uit de 18de eeuw.

Maar niet alleen zeelui, ook landrotten maakten zeemansliederen: denken we maar aan de markt- of straatzangers die het hadden over scheepsrampen of een zeeman die — als vermist opgegeven — zoveel jaar later weer in de thuishaven arriveert. En dan zijn er ook de kinderliedjes als: 'Daar vaart een man op zee'.

HVB: Op jullie CD komen niet alleen oude shanties voor maar zelf creëren jullie ook nieuwe!

HD: Ja, maar dan wel in de traditie



't Kliekske: v.l.n.r. Rosita Tahon, Herman Dewit, Wilfried Moonen, Oswald Tahon. (foto Tet Lagemaat)

van wat al bestaat. De laatste tienjaar maken we ook in ons overige repertoire meer en meer eigen nummers omdat het als maar moeilijker wordt om nog voldoende materiaal te vinden. Daarbij maken we er een punt van om originele nummers te brengen. Je zult ons niet zo direct het overbekende 'Al die willen ter kap' ren varen...' horen vertolken.

We werden bij ons opzoekingswerk wel erg goed geholpen door mensen als Jef Klausning.

Voor onze festivaloptredens in het buitenland hadden we ongeveer stof voor zo'n 50-liedjes en daaruit is een volwaardig theaterprogramma gegroeid van 2x50 minuten waarbij nog eens andere accenten worden gelegd met soms erg visueel getinte nummers en ook heel wat gepraat tussen de liedjes door, zodat je een sfeer schept die niet op een CD kan weergegeven worden.

HVB: De buitenlandse shantiesfestivals, o.a. in Bretagne, trekken honderdduizenden bezoekers. Bij ons is er omzeggens, het initiatief van medio mei buiten beschouwing gelaten, geen traditie ter zake.

HD: Klopt. En als de mensen naar onze theaterproductie 'Schipper, ik wil varen' komen, is het dan nog omdat ze ons kennen van de andere volksliederen. In het buitenland gaat zo'n festival ook altijd gepaard met een grandioze reünie van houten zeil-

schepen. Een uniek decor waarin die shanties natuurlijk nog beter tot hun recht komen.

Maar zeg nu zelf, hoeveel houten vaartuigen telt ons land nog? Twintig, dertig? Wat Scheldejollen en een aantal garnaalschuiten... maar voor de rest?! Ik denk hier bv. aan de scholwers van weleer: prachtige houten boten met een mooie lijn. In onze buurlanden is er wel respect blijven bestaan voor wat de Nederlanders hun 'bruine vloot' noemen. Ook in Bretagne leeft nog een echte maritieme cultuur en worden de tradities daarrond ook langer levendig gehouden. Dat missen we bij ons wel. Een zeeman is bij ons altijd eerder een outlaw dan een held geweest!

HVB: U bent één van de initiatiefnemers van het Scuteproject in Blankenberge.

HD: Naast zanger ben ik ook instrumentenbouwer: doedelzakken, fluiten, draailieren en ik houd ontzettend veel van houten constructies zoals je die vindt in zoldergebintes van eeuwenoude kerken, schuren, stadhuizen... vandaar dat ook het bouwkundig aspect van de romp van houten vaartuigen — een gelijkwaardige constructie overigens — mij direct kon bekoren. Via een festival in Frankrijk kwam ik in contact met Luc Asaer die op amper 20 km van mij af woont en in Frankrijk een prijs had gekregen voor de bouw van een

houten zeil- en roeiboort. We hebben nadien samen nog zo'n scheepje bij mij thuis gebouwd. En zo is toen ook stilaan de idee van het Scuteproject bij een aantal gelijkgestemde zielen gegroeid.

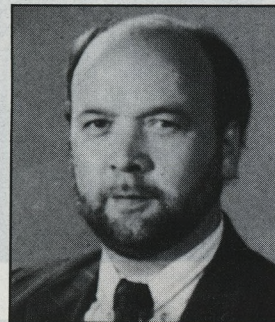
'Schipper; ik wil varen' duurt 67 minuten en bevat 21 liedjes met vocale en instrumentale traditionals en nieuwe eigen creaties. Prijs 725 fr. Er is een inlegboekje met teksten en partituren. De opname is ook verkrijgbaar op muziekcassette: 495fr. Uitgever is Davidsfonds/Eufoda, Blijde Inkomstraat 79-81 3000 Leuven. Tel 016/22.18.01 of fax 016/22.25.32

Marc Loy

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



Sekretaris
Ivan VICTOR



ABVV

Gemeenteraadslid Oostende

SP

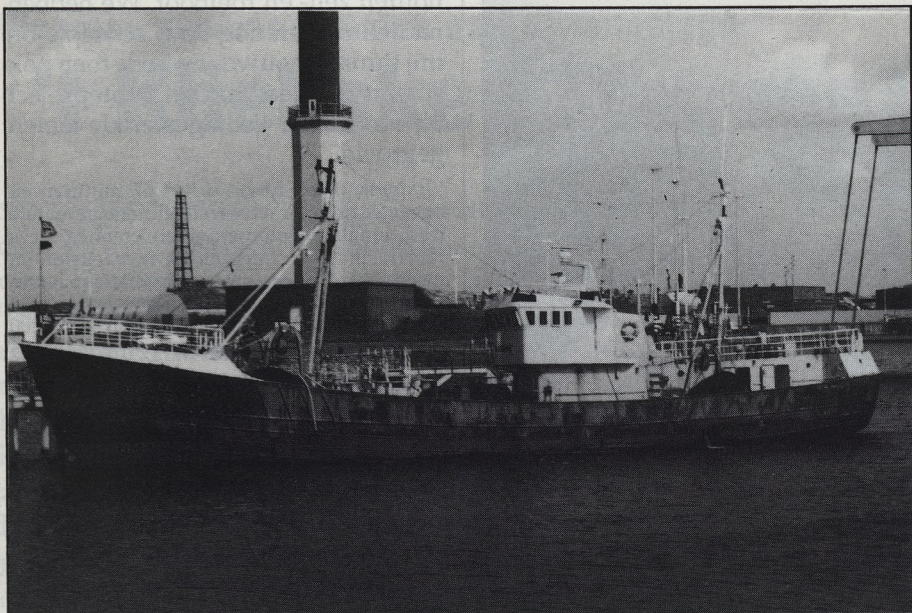
Jules Pourquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Kustlaan 176 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

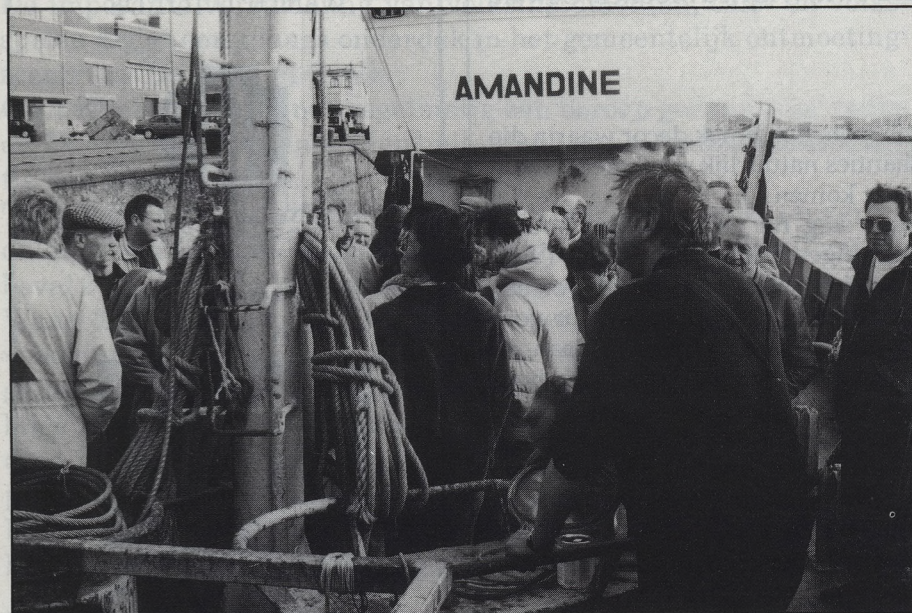
Fax: 050 / 54 42 53



Volkshogeschool Bredene bezocht laatste IJslandvaarder

Ronald De Troyer, drijvende kracht achter de volkshogeschool van Bredene, bezocht met zijn groep op 30 maart de laatste varende IJslandtreiler 0.129 'Amandine'. Aan boord kregen zij uitleg van walkapitein Roger Savels (op de rug gefotografeerd, vooraan op foto midden) en reder Willy Versluys (centraal op foto onderaan).

Ongeveer een dertigtal bezoekers konden zien in welke omstandigheden op het schip wordt gewerkt en geleefd door de 7 bemanningsleden. (foto's dp)



De treiler O 129 is een zijdwinder die gebouwd werd op de werf Parnesi te Oostende in 1961, 36 meter lang is, een tonnage kent van om en bij de 197 brt en een Industriemotor heeft van 510 PK. Ze werd gebouwd in opdracht van de families Engel Verhaeghe- Amandine Danneel en Pieter Vincent- Denise Verhaeghe, maar is momenteel eigendom van reder Willy Versluys uit Bredene.

De 0.129 legt 1 005 zeemijl (1 861 km) af om tot aan de zuidkust van IJsland te geraken. Bij mooi weer bebeurt dat aan 10 zeemijl of 18,5 km per uur. De afstand van Oostende naar Duncansby Head (de noordkaap van Schotland: 1 vuurtoren, 7 huizen en 1 pub) is 490 zeemijl of 908 km of 49 uren varen. Daarna moet de treiler door Het Gat of de Pentland Firth (tussen Schotland en de Orkaden): 14 zeemijl (26 km) of 1u30 varen bij mooi weer; maar wat bij slecht weer een ongelooflijke klus is om doorheen te komen. Van Torness op de Orkaden (hoofdstad Kirkwall) tot aan de zuidkust van IJsland ('t Lèg Land of de Vestmanneyaereilanden) bedraagt de afstand over de Färoërbank 500 zeemijl (926 km) of 50 uur varen.

De treiler kan 50 000 liter mazout aan boord nemen, verbruikt op de traverse 1800 liter per 24 uur, op de visserij ongeveer 1500 liter per 24 uur en een reis van 18 dagen slorpt ongeveer 31.000 liter op. (dp)

IN DE VORIGE bijdrage had ik het erover dat de mantelmeeuw stilaan ook een 'cultuurvolger' wordt. Cultuurvolgers volgen de mens. Met andere woorden: ze passen zich gedeeltelijk of geheel aan de mens aan. Eigenlijk is elke vorm van leven een vorm van veranderen, van zich aanpassen. Vogels die dat niet doen, belanden als rariteit in de dierentuin of sterven gewoon uit. Of we dat nu leuk vinden of niet. Wie zeker nog niet onmiddellijk gaat uitsterven is de 'aalschover'. Een aalschover is een grote (90cm), zwarte watervogel, met witte kin en wangen, lange hals en forse aan de punt gekromde snavel. Vraatzuchtig als hij is, kan hij per dag zijn eigen gewicht aan vis naar binnen werken. Aalschovers hebben hun naam dan ook niet gestolen, zoals dat heet. Hij zwemt perfect onder water om daar zijn krop vol te proppen met lekkere verse vis. Laag boven het water vliegt hij vervolgens terug naar zijn nest met jongen. Die jongen steken dan hun snavel in zijn slokdarm om het voedsel te bemachtigen. Aalschovers scheren graag in formatie laag over het water, net straaljagers. Een prachtig gezicht. Die aalschovers wel te verstaan. Maar aalschovers zijn niet alleen sierlijke

Vogelrubriek III



vliegers en behendige duikers, ze zijn ook niet achterlijk en dat komt hen goed uit. Waar ze in België grotendeels verdwenen zijn (geen broedparen meer), verkeren die 'zwarte krengen' in



Nederland in volle revival. Op een stuk drooggelegd IJsselmeer, Flevoland, heeft men namelijk wat plaats als natuurgebied gereserveerd: de Oostvaardersplassen, ideaal voor de aalschover. Maar helemaal mooi werd het voor hen als vlak daarnaast, bij Lelystad, ook viskweekvijvers werden aangelegd voor de hengelsport. Een self-service om de hoek. Met karpers op grootte gesorteerd, nét ondermaats, dat slikt lekker door. De aalschovers sloegen dan ook onbarmhartig toe. Wat ontkwam in het riet werd een prooi voor de reigers. De rest pikten de meeuwen in. Bulderende kannonnetjes om ze af te schrikken, hielpen niet. Na een paar dagen gingen ze er gewoon bovenop zitten en scheten ze onder. De woede van de Sportvisserfederaties was, vanuit hun standpunt gezien, begrijpelijk: karpers horen te sterven aan een vishaakje, niet in de slokdarm van een vogel. Maar de aalschover zette zich op zijn paaltje, hing zijn vlerken te drogen en 'bulderde' van het lachten... Van 'aanpassing' gesproken! Volgens het volksgeloof van de visserij brengen zwarte vogels ongeluk. Vraag het maar aan de Nederlandse hengelsporters.

Mong Ruyschaert
(Vervolgt)

Faillissement van Polyship kost Mercantile-Béliard 300 miljoen

Mercantile-Béliard NV sloot het boekjaar 1993 af met verlies van 319 miljoen frank. De faling van dochter NV Scheepswerf Béliard-Polyship woog voor ruim 300 miljoen op het resultaat. Voor de holding, sinds vorig jaar in handen van Gimvindus, is het verlies een aanzienlijke verbetering van het resultaat van het jaar 1992 dat met een negatief resultaat van 832 miljoen afsloot.

Met een eigen vermogen van 7,9 miljard na de laatste kapitaalverhoging komt de beursgenoteerde holding nog

niet direct in gevaar.

Kapitaal... voor Polyship

De buitengewone algemene aandeelhoudersvergadering van de Scheepswerf Béliard Polyship NV heeft een merkwaardige kapitaalverhoging doorgevoerd. De eerste stap was het kapitaal van 125 miljoen frank tot nul herleiden. Vervolgens werd het kapitaal met 146 miljoen frank verhoogd tot ... 146 miljoen frank door uitgifte van 14.600 nieuwe aandelen. De derde stap was een nieuwe kapitaalverhoging tot 250 miljoen frank door

de creatie van nog eens 10.400 nieuwe kapitaalaandelen. De aanbrengrer van het kapitaal is de holding Mercantile-Béliard.

Overnamegesprekken

Er zijn ernstige overnamenkandidaten voor de failliete Scheepswerf Polyship. Volgens curator Peter Vanhoorne zal het nog enkele weken vergen om tot een regeling te komen met mogelijke overnemers die zich zowel in binnen- als buitenland situeren. (gw)

1939: De 'Aragonite' zinkt

DIT JAAR IS het vijftig jaar geleden dat de landing op Normandië plaatsvond. 6 juni 1944 zal weer uitgebreid besproken worden in de magazines. HVB mag hierbij niet ontbreken. In de eerstkomende edities wijden we aandacht aan de Tweede Wereldoorlog (WO II).

De zeemijn is een Britse uitvinding die tijdens WO I veel schade toebracht aan de vijand. De Duitsers hebben dan het wapen geperfectioneerd zodat het op zijn beurt werd gebruikt tegen de Britten en in de eerste fase van WO II veel schade toebracht. Het leek een beetje op 'door eigen zwaard vergaan'.

Het gebeuren waarover we het vandaag hebben speelde zich af voor de kust van Deal (UK), tussen twee kapen, waar een brede geul tussen de kuststrook en de zandbanken *Goodwin Sands* beschutting biedt aan de scheepvaart tijdens zwaar weer. Vroeger was het een druk bezochte ankerplaats. Kenners vragen zich zelfs af waarom men geen ferriehaven bouwde tussen *Deal* en *Walmer* in plaats van in de nabijheid van de winderige kapen *North-Foreland* (*Ramsgate*) en *South-Foreland* (*Dover*).

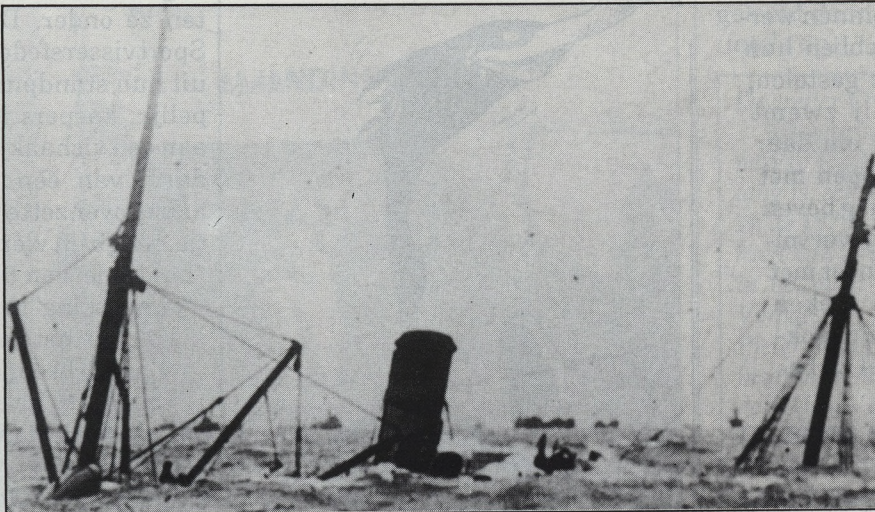
Toen de oorlog tussen Duitsland en Groot-Brittannië in september 1939 uitbrak, werd *Deal* gebruikt om konvooien samen te stellen. Alle neutrale schepen die Britse havens wilden aandoen moesten er eerst voor anker gaan. De 'Naval Contraband Control' inspecteerde de schepen grondig op verboden materiaal en op spionnen. Britse torpedoboten en *destroyers* hielden een oogje in het zeil terwijl opgeëiste vissersschepen als bezige bijen in het gebied mijnen veegden, duikboten opspoorden en versperingen (*barrages*) aanbrachten.

Begin oktober 1939 keek de bemanning van de H.79 'Aragonite' (gebouwd in 1934 te *Beverley* voor de *Kingston Steam Trawlers* uit *Hull*) raar op toen hun treiler bij het binnenkomen in het droogdok verdween, in het grijs werd geschilderd, en alles aan boord kreeg om een oorlogsschip te worden. Ze keken nog meer op toen hun beste schipper werd vervangen door een stuurs kijkende, volgens oude Britse normen opgeleide officier die hun vissersdialect niet verstond. Voor ze het goed beseften zaten ze op een oorlogstreiler die een opdracht kreeg voor de kust van *Deal*, in een gebied dat bekend staat

zeemijnen. Via een stel kabels en gewichten dat achter het schip werd getrokken werden de (onderzeese) mijnen van hun kettingen losgesneden waardoor ze aan de oppervlakte kwamen drijven. Gericht geveervuur bracht ze vervolgens tot ontploffing.

Elk van de zeventien bemanningsleden had een opdracht: koers houden, de uitkijk verzorgen, de hemel afspeuren naar vijandelijke vliegtuigen, het veegmateriaal hanteren, thee maken... Het werk werd enkel onderbroken om snel naar *Dover* te varen om er te bunkeren.

Tijdens de terugtocht naar het veeggebied ontplofte onder het vaartuig een magnetische mijn. De treiler werd uit het water gelicht, kwam met een smak terug neer terwijl de opstomende waterkracht het dek *schoon veegde* en de treiler in een rookwolk werd omzwachteld. Het was meteen voor iedereen duidelijk dat de treiler niet te redden viel. Twee (altijd in de buurt aanwezige) sleepboten stoomden



als de *Downs*.

De Duitsers wisten maar al te goed waar er veel scheepvaart was en waar de konvooien werden samengesteld. Tijdens de koude mistige nacht van 12 november 1939 verschenen een aantal Duitse *destroyers* in de Theemsestuarium en begonnen in een cirkel (dat de *Downs* omvatte) 288 magnetische mijnen te leggen. Opgeschrikt door de komst van Britse slagschepen ontstond een strijd waarbij de Britse 'HMS *Blanche*' tot zinken werd gebracht en de kruiser 'HMS *Adventure*' werd beschadigd. Tijdens de nacht van 18 november dropten nog een aantal Duitse schepen een dodelijke lading mijnen.

De eerste slachtoffers liepen beschadigingen op en een resem oorlogstreilers kwam naar het gebied om een vaargeul *schoon te veegen*.

De H.79 'Aragonite', nu 'HMS *Aragonite*', veegde op 22 november

naar de getroffen treiler en pikten de bemanning (waarvan vier met gebroken benen) aan boord. De 'Aragonite' dreef zinkend landwaarts en kwam op de zeebodem te zitten ongeveer 950 meter van het strand, ter hoogte van *Sandown Castle*. De masten, de schouw en de bovenkant van de stuurhut bleven de hele oorlog zichtbaar.

Menig kustvaarder die een nachtelijke ankerplaats zocht is er aan blijven haperen. Na de oorlog werd de bovenbouw van het schip verwijderd en werd een groene wrakboei aan de romp bevestigd. Toen de romp, op het einde van de zestiger jaren, volledig door het zand en de keien was ingenomen werd de boei verwijderd.

Foto: De 'HMS *Aragonite*' net gezonken in de *Downs*. Op de achtergrond een vloot voor anker liggende vaartuigen in november 1939.

Daniël Pots

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Kapseizen O 82 was werkongeval

Op 28 juli 1992 waren schipper Freddy Deley, de matrozen Alain Ryckman en Werner Santens en lichtmatroos Antony Pauwaert aan boord van de O 82 'St.-Anthoine' uit de thuishaven Oostende vertrokken om te vissen tussen de Middelkerke N-boei en de loodskruispost op ongeveer 12 mijl van de kust. Op 29 juli om 3,30 uur 's nachts werden daar de netten gewonden en stelde men vast dat deze verzwaard waren met zeesterren en zand.

Beide bokken waren 45° getopt. Het stuurboordnet bleek zwaarder te zijn dan deze aan bakboord zodat de schipper besloot eerst het stuurboordnet binnen te zetten.

Het schip is daarbij zwaar over stuurboord beginnen hellen, zelfs tot de verschansing in het water zat. Het water is het schip binnen gelopen en op een bepaald moment is de bakboordbok naar stuurboord over geslagen. Het koppel van deze krachten was er oorzaak van dat het schip kapseizde.

De drie bemanningsleden die op dek stonden konden zich al zwemmend van het schip verwijderen. Toen ze zagen dat het gekapseizde schip bleef drijven, zijn ze op de kiel van het schip geklommen. Uiteindelijk werden ze daar door de loodsboot afgehaald. Schipper Freddy Deley, die op het ogenblik van het kapseizen in de brug stond heeft zich niet kunnen redden. Zijn lichaam werd 16 dagen later ter hoogte van Nieuwpoort gevonden.

De onderzoeksraad oordeelde dat het hier om een werkongeval ging. Tegelijk wijst de raad er de vissers op dat het naleven van de veiligheidsmaatregelen geen overbodige luxe is.

N 427 Marjon en O 135 Maria Duine

Bemanningslid Peter Quintens zag het op 23 augustus 1992 opeens niet meer zitten om aan boord van de N 427 op visvangst te gaan. Vlak voor de afvaart verliet hij het schip. Daarvoor werd hij nu zeven dagen geschorst.

Zeven dagen schorsing kreeg ook Glenn Christiaen die op 8 september '92 de reder van de O 135 te laat verwittigde dat hij elders vaart gevonden had. Geldig zou deze verwittiging geweest zijn indien hij de reder minstens 48 uur voor de afvaart zou verwittigd hebben.

B 601

De Nederlandse schipper Johannes Van Belzen van de B 601 voer in augustus - september 1992 met een vervallen monsterrol. Ter zijner verdediging had hij aangevoerd dat hij de mening toegedaan was dat zaakvoerder Balbaert voor alle formaliteiten zou instaan. Daar had de onderzoeksraad geen oren naar. De aanmonstering dient gebeuren door de kapitein, zo zegt de wet. Van Belzen kreeg dan ook zeven dagen schorsing.

Z 48 Wodan

Schipper Luc Demey werd door een vliegtuig van de Nederlandse kustwacht betrapd toen hij op 18 mei 1992



de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel niet onder een zoveel mogelijk als rechte hoek kruiste. Hij kreeg hiervoor vijf dagen schorsing.

Z 483 Carolina

Tijdens een reis met de Z 483 liep matroos Henri Goosens (op 14 mei 1992) een arbeidsongeval op en werd in Lowestoft ontscheept. Reder René Vlietinck werd hiervan op de hoogte gebracht, maar gaf opdracht aan de schipper om met vier man (dus met een man tekort) af te varen. Voor de schipper gelden dus verzachtende omstandigheden, maar hij blijft desalniettemin verantwoordelijk: 5 dagen schorsing.

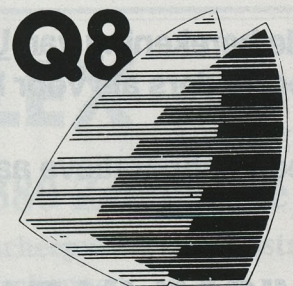
Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van **Arthur Demesmaecker**, visser op rust, lid van de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden van de oorlog 1940 - '45 en lid van de oud-leerlingenbond Vriendenkring van het Koninklijk Werk Ibis te Bredene. Arthur Demesmaecker werd geboren te Oostende op 20 juli 1914 en overleed er op 14 april 1994. De begrafenis greep plaats te Bredene op 18 april II.

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



Noorwegen in Europese Unie

Niet zomaar een lidstaat

De Noorse toetreding tot de EU is rond. De laatste moeilijkheden die overwonnen dienden te worden betroffen de visserij. Voor een land met zo'n lange kust en zo'n uitgestrekt visgebied hoeft ons dit niet te verwonderen.

Tenzij de Noren tijdens een referendum 'nee' zeggen tegen Europa, ziet de visserij-overeenkomst er als volgt uit:

1. Spanje, Portugal, Ierland en Griekenland mogen samen 11.000 ton kabeljauw extra vangen in de Noorse zone van de Barentssee vanaf 1 januari 1995. (Normaal was dat 8.500 ton en pas vanaf 1 januari 1977 11.000 ton, een Noorse toegeving dus.)

Deze extra viscontingenten moeten verdeeld worden onder deze EU-landen naargelang hun (vis)noden. De koek zal hoogstwaarschijnlijk als volgt verdeeld worden: Spanje 45%, Portugal 45%, Ierland 5%, en Griekenland 5%.

Hoogstwaarschijnlijk zal Griekenland

zijn deel onder bepaalde voorwaarden afstaan aan Ierland.

2. De EU zal tegen 2002 nog 8.000 ton kabeljauw ter beschikking stellen in de Barentssee. Deze licenties zullen worden gekocht van Rusland.

3. Noorwegen ziet af van zijn 1.018 ton kabeljauwquota op de visgronden van *Flemisch Cape* (Noordwest-atlantische Oceaan) ten voordele van Spanje. (Dit quotum zal echter met de jaren snel teruglopen.)

4. De nieuwe overeenkomsten voor het verdere toegang verlenen van Spanje en Portugal tot de EU-viswaters (details ontbreken nog) zijn van toepassing vanaf 1 januari 1996 (en niet vanaf 1 januari 2003 zoals werd gevraagd).

5. Van alle Europese landen wordt flexibiliteit verwacht om de hun toegekende quota evenredig te spreiden in de 3 grote gebieden in het westen van de Europese economische zone (waar makreel en horsmakreel wordt bovengehaald). Deze visgebieden

liggen: (a.) ten westen van de 4de graadslijn oosterlengte (b.) ten oosten van de 4de graadslijn oosterlengte (c.) ten noorden van de meridiaan die nu de scheiding vormt tussen de Noorse en de Europese Economische Zone.

6. Tot eind 1998 heeft Noorwegen het recht om door rechtstreekse onderhandelingen met Rusland, nationale vislicenties te verkrijgen. Na 1998 neemt de EU deze rol over.

7. De reeds bestaande overeenkomsten tussen Noorwegen en de EU, waarbij de eerste beperkte toegang krijgt tot de Noordzee en het Skagerrak en de EU-staten beperkte en toegang krijgen tot de Noorse wateren (bijv. door Ierland en Engeland) blijven bestaan.

8. Noorwegen behoudt een fluctuerend recht om tot juli 1998 te bepalen wat er in zijn viswaters mag worden gevestigd. Intussen zullen werkgroepen op Europees niveau formuleren wat er in de toekomst als bijvangst mag worden opgehaald, wat de netmaaswijdten zijn, de minimum lengten van de vissen die mogen worden opgehaald, wat de netmaaswijdten zullen zijn, de minimumlengten van de te vangen vis... om tot een algemene Europese politiek te komen na juli 1998. Hierbij blijft het visgebied boven de 62ste breedtegraad een typisch Noorse materie.

9. De toegang van Noorwegen tot de EU-markten (invoer van zalm, haring, makreel, alle soorten garnalen, Sint-Jacobsschelpen, roodbaars [rode poon] en forel komt na een vierjaarlijkse aanpassingsperiode vrij. (Voor Noorse reacties zie rubriek Internationale visserijnieuwsjes.)

Daniël Pots

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

Belgische vloot

27 gaan vreemd

In het editoriaal van het informatieblad van de Rederscentrale zegt voorzitter Jef Deroose: 'Men zegt dat reeds 27 eenheden van onze vloot een buitenlandse eigenaar hebben gekregen, dat 27 vaartuigen onder Belgische vlag door Nederlanders worden beheerd en bemonsterd zijn met een Nederlandse bemanning.' Indien de cijfers van Deroose correct zijn, betekent het dan 16% van de zgn. Belgische vloot in buitenlandse handen is (en in onze eigen vismijnen nog nauwelijks te zien is).

Bijnamen van vissers

In de Heist is het vandaag nog steeds gebruikelijk dat vissers bijnamen hebben. In andere vissersgemeenschappen is het gebruik nagenoeg verdwenen. GD wijst er in het blad van de Bredense heemkring 'Ter Cuere' echter op dat ook op de oude vuurtorenwijk van Oostende 'vissers-lapnamen' schering en inslag waren. Zo noemt hij: Zwarte Miette, Klaai van Kliette, Miette Smoutgat, De Bitteren; Knips, Zotte Pecker, Biesten, Knulle Miette, Cutte, Klisse Mussels, De Leugenoare, Turrut, Miette van de Zwartten, Den Dierel, Kloeftje, Den Arlekin, De Blekken...

Opening krui seizoen

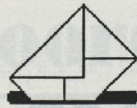
De 'Garnaalkruisers Oostende - Vuurtorenwijk' openden het krui seizoen met een koud buffet, gevolgd door een danspartij. Op 11 juni vanaf 7.30 u wordt het serieus. Dan wordt de eerste kruiwedstrijd voor het clubkampioenschap georganiseerd. Op zondag 12 juni vanaf 15 uur volgt een garnaalpelwedstrijd. Wie meer wil weten over de 'Garnaalkruisers Oostende - Vuurtoren' neemt contact op met Staf Rau: (059) 32 28 95.

Landmijnen op zee

Op 28 wilde het Britse leger op zee een aantal anti-personenmijnen vernietigen. Negentig daarvan dreven af en werden dus niet tot ontploffing gebracht. De zeer kleine mijnen (5,8 centimeter in diameter en nauwelijks 3,8 cm hoog) zijn waarschijnlijk gezonken. Mochten ze tegen alle verwachtingen toch aanspoelen vormen ze niet onmiddellijk een gevaar omdat het ontstekingsmechanisme ontbreekt. Er is dus alleen gevaar wanneer iemand de gevonden mijnen in het vuur zou gooien.

Motorsloep met zeil

Lezer Verleene is modelbootbouwer en zoekt technische gegevens, foto's en plannen van de motor-visserssloepen met zeil die in de Belgische visserij tussen 1925 en 1932 gebruikt werden. Wie inlichtingenheft kan contact opnemen met Georges Verleene, Duivenhokstraat 39 te 8400 Oostende (tel.: 51.01.14, na de werkuren).



Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3). Anonieme brieven worden evenwel niet gepubliceerd.

De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

Dokters

Een aantal reders hebben er bij mij op aangedrongen tussen te komen naar aanleiding van de diverse berichten in de pers inzake het wegvallen van dokters (dienstplichtigen) bij de vluchten en reddingsoperaties van de heli-diensten te Koksijde.

Volgens mij duidt deze beslissing op het feit dat een mensenleven op zee minder waard is dan aan land. Het vervangen van dokters door verplegers is echter geen uitkomst, zonder daarbij afbreuk te doen aan de kwaliteit van de betrokken verplegers.

Bij arbeidsongevallen (of andere) op zee, kan een verpleger deontologisch niet overgaan tot bijvoorbeeld het geven van een injectie of het amputeren van een ledemaat. Met alle gevolgen van dien. Zelfs in het geval van bijvoorbeeld een hartstilstand kan een verpleger volgens de wet geen 'dood' vast stellen. Enkel een dokter kan een juiste diagnose stellen. Tevens verplicht men bij het wegvallen van de dokters een kapitein of reder van een zeeschip een haven binnen te varen, wat praktisch en ook economisch niet altijd mogelijk is.

En dan praat ik hier nog niet over het slachtoffer zelf, dat in het kader van de rechten van de mens ook recht moet hebben op verzorging.

Met deze tussenkomst hoop ik dat men de beslissing wil herzien, zodat elk schip dat onze wateren aandoet kan blijven rekenen op de steun van een dokter in elke noodsituatie, zoals dit ook het geval is aan land.

Geert Deman St. Michiels Brugge

Reddingsoefeningen

Vorige maand bracht HVB op de middenbladzijden verslag uit over de activiteiten van de vzw SACV.

Een aantal maanden geleden organiseerde deze vereniging een oefening met het befaamde heliot-vlot voor de bemanning van de Z 98. Deze oefening was een succes en in de ogen van de bemanningsleden zeker voor herhaling vatbaar naar andere vaartuigen.

Deze oefeningen gaan door in het Sun-park van De Haan. Terwijl de bemanning de oefeningen voorbereidt en uitvoert kunnen de gezinsleden genieten van de attracties in het park ofwel de oefening gadeslaan. De vzw betaalt de kosten voor de bemanningsleden integraal, voor de gezinsleden wordt een bijdrage van 150 frank gevraagd. Alle materiaal wordt ter beschikking gesteld, enkel de laarzen en kledij om te werken in een temperatuur -20° dient de bemanning mee te brengen.

Dit initiatief kadert in een actie om de rederijen ervan te overtuigen dat een georganiseerd preventiebeleid ter voorkoming van de arbeidsongevallen best wordt aangepakt aan de basis, namelijk bij de bemanningen zelf.

Indien u als schipper, samen met de bemanningsleden geïnteresseerd bent om deze oefening te volgen, vragen wij u om met ons contact op te nemen. 050 / 51 39 17.

Leon Compennolle

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie

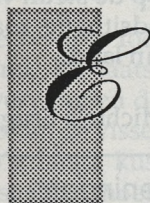
Facom kwaliteitsgereedschappen

SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-AFDICHTINGEN

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

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

van schepen



R ZIJN ZOVEEL
schone kansen in
een mensenleven
die verloren gaan
omdat er geen
toeval is dat ze
waar kan maken.

Een mens kan er wel op zitten wachten, op het toeval, je krijgt er een broertje van dood. Loewie onze oude, wijze collega die ook heel zijn leven met de voeten in 't zeewater gestaan heeft, maar al een hele tijd geleden overstag gegaan is en nu de eeuwigheid, een oceaan zonder boeien en lichtscheppen, bevaart zei altijd: *'dat een vliegende kraai meer vangt dan een zittende kraai'*. Waarmee hij naar wij aannemen, bedoelde dat de willekeur van het toeval vleugels krijgt als je flaneert zoals een leegloper, een zwervend bestaan leidt, of doolt als een ridder. Het hele bestaan hangt toch van toevalligheden aan mekaar? We waren met onze stemmingen aan 't worstelen toen we langs de Baelskaai doolden — kwestie van de tijd nuttig door te brengen — en de bemanning van de *Sint Antonius* zagen sjouwen met breed uitstaande bokken en staaldraden de dikte van een kinderarmpje. We waren 's mensen lot aan 't bepeinen, onder het gewicht van de opgestapelde jaren, toendat dunne meisje dat we vijftig jaar geleden in de onschuldige ovalen, blauwe meren van haar ogen, bescheiden neergeslagen over haar vrouwelijke zachtheid, gekeken hadden, ons voor de geest kwam. Hadden we ons toen niet van ons stuk laten brengen, nu vijftig jaar geleden,

Van mensen & van de zee

daar aan de hoek van de Jakob Besage-ende Sint Antoniusstraat op de Opex, ons leven zou helemaal anders zijn verlopen. Telkens als we de naam *Sint Antonius*, de heilige van de verloren voorwerpen, horen of het schip dat die naam draagt zien, worden emoties opgeroepen: een hupse engel met parelmoeren perspectieven, dat wel.

Er waren toen nooit wandelaars op de kaai die nabij de vuurtoren doodloopt in de oostelijke pier die leiding geeft naar de achterhaven. Daar zijn we sedert een tijdje achter gekomen. Niemand anders dan afgetobde scheepelingen had ooit genoten van de grijze kasseien. Sombertrekt de muur onder de laaghangende wolkenmassa. Het gebeurt zelden of nooit dat het weer lekker genoeg is om er een leuke wandeling te maken. De ouwelijke, kwabbelige reder van de vervallen zijtrawler *'Help je Zelve'*, met de bruine levertvlekken op het gegroefde gelaat, in de schemerjaren van zijn leven, staat met de handen in de zakken op de boordsteen. Naar wij aannemen worstelt de man met zijn stemmingen. De kantoren van de oliefirma en de verzekeringsmaatschappij zijn gesloten. Als we daar voorbijwandlen denken we steevast aan die *curieuze* ontmoeting nu zovele jaren geleden. Wat kan er eigenlijk gebeurd zijn dat wij die ene dag toch die bepaalde richting uitgewandeld zijn, was dit dan toeval of een glimlach

van de hemel?
Wie zal het zeg-
gen?

Wellicht was het de in sluiers gehulde noodzakelijkheid. Alles kan: Als grootvader niet ten onder gegaan was met de Pionier aan de Wandelaar dan zou pa nooit als weeskind van de zee in de kwekelingschool voor de visserij zijn terechtgekomen, daar aan 't Sas. Had vader Godschalck zijn geliefde niet ontmoet hij zou geen dochters gehad hebben en zou het zeemanshuis nooit bestaan hebben. Was Pros klerk geworden aan de Stad zouden de reders zich nu niet verzekeren bij *Hulp in Nood* en wanneer wij op verzoek van onze schoonvader, bij leven ontvanger van douane en accijnzen aan de schapenbrug ginds aan de grens, geen stukje hadden ingestuurd aan Het Visserijblad omtrent Hollandse en Belgische garnalen, dan zou u beslist niet zitten lezen wat u nu zit te lezen. Misschien waren we nu Nobelprijswinnaar voor letterkunde. Directeur-Generaal van de *Booker Prize* of eindredacteur bij *Pulitzer*. Je kunt het zo stellen: 't hangt allemaal van ogenschijnlijk onbelangrijke dingen af, of van een seintje uit de sferen.'



lin

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

Vragen & Antwoorden

In deze rubriek belicht HVB de politieke tussenkomsten over onderwerpen die met de zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder te maken hebben. Politici sturen hun stukken op naar HVB, Hendrik Baelskaai 2 te 8400 Oostende. Hun interventies worden dan medegedeeld, zoals dat hieronder het geval is voor...

Onderwijs

Eindelijk kunnen we eens een nieuwe naam toevoegen aan de lijst van politici die zich over de visserij en aanverwante buiten. De Roeselaarse Hostekint vroeg in de Vlaamse Raad welke plannen de Vlaamse regering voor het visserijonderwijs had.

Luc Van den Bossche legde uit dat scholen die secundair visserijonderwijs organiseren in de eerste graad minstens 37 leerlingen moeten hebben en in de tweede minstens 30. Deze normen zijn evenwel niet vereist 'indien de onderwijsinstelling enig is in het net of per net enig wat het karakter van het verstrekte onderwijs betreft.' Omdat de vier bestaande visserij-scholen alle tot een verschillend net behoren zijn ze bijgevolg niet onderworpen aan de rationalisatienorm. Een eventuele fusie van de scholen kan dus niet door de minister opgelegd worden.

Machtigingen

Uit het antwoord op een schriftelijke vraag van senator Maertens blijkt dat het huidige machtigingsstelsel (zonder 'machtiging' of 'vergunning' is het niet mogelijk een vissersvaartuig uit te reden) behouden blijft. Het stelsel zal echter aangepast worden aan een Europese verordening van 20 december 1993 waarbij alle Belgische schepen ook ingeschreven worden in



een register van de Europese Unie.

RMT

Volksvertegenwoordiger Didier Ramoudt hield op 30 maart '94 een interpellatie over de RMT. Hij stelt daarbij aan de kaak dat de RMT in

tegenstelling tot o.a. Sabena en Belgacom stiefmoederlijk behandeld werd. Hij protesteert eveneens tegen het voornemen van de regio om 16 nieuwe kaders te benoemen op het moment dat men spreekt over een teveel aan personeel. Ook wijst hij erop dat het de RMT is die integraal de nieuwe haveninstallatie in Ramsgate (425 miljoen bef!) betaalt.

Ramoudt pleit voor een overheidsinjectie van 4 à 6 miljard bef, voor een herstructurering, voor een afslanking van het loodzware kader en voor maatregelen die ook gelden voor de koopvaardij en die de RMT moeten toelaten de concurrentie beter te beantwoorden.

Pensioen

Uit een antwoord op een vraag van senator Michiel Maertens blijkt dat de pensioenen van de vissers vóór 1 oktober 1986 in 40sten gebeurde en de visser in kwestie op 60-jarige leeftijd gepensioneerd werd.

Vanaf 1 oktober werden de pensioenrechten van de zeevissers zowel qua leeftijd als qua berekening afgestemd op die van de werknemers, dat wil zeggen: 65 jaar voor de mannen met een berekening in 45sten.

Voor de pensioenen die daadwerkelijk en voor de eerst keer ingaan vanaf 1 januari 1991, geldt als leeftijdsgrens 60 jaar voor de mannen, met een berekening in 45sten.

Polyship

De CVP-Oostende zegt in een persnota n.a.v. de faling van Polyship dat de overheid haar verplichtingen t.a.v. de werknemers niet heeft ingelost. Zij pleit dan ook bij de Vlaamse minister-president Vandenbrande voor

N.V. HOSTYIN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

een sociale enveloppe van 30 miljoen om de werknemers over een periode van 10 jaar te begeleiden: *'Deze begeleiding is nodig voor het behoud van een arbeidsreserve met scheepsbouwwerfing om wanneer men de bestelde kustmijnenvegers zal bouwen, over een voldoende aantal vakbekwame werknemers te kunnen beschikken'*.

Departijfdeling pleit voor hegeen genoemd wordt: *'het absolute behoud van de scheepswerven in Oostende'* en zegt te zullen: *'alles in het werk stellen om de bestaande scheepswerven in Oostende te behouden.'*

Controle op lozingen

In 1992 werden 106 controlevluchten over de Noordzee uitgevoerd waarbij 58 illegale lozingen vastgesteld werden en drie vervuilers geïdentificeerd werden.

Senator Manu Desutter wilde weten hoeveel controles er in 1993 uitgevoerd werden en wat daarvan de resultaten waren.

De minister van leefmilieu antwoordde dat er in totaal 53 lozingen vastgesteld werden. Negen maal werd daarbij een verdacht schip geïdentificeerd. Slechts één van deze lozingen werd evenwel vastgesteld in Belgische territoriale wateren waarover de kuststaat jurisdictie heeft. Voor wat betreft dit laatste geval werd het dossier overgemaakt aan de gerechtelijke autoriteiten te Brugge. De Procureur des Konings onderzoekt de zaak. Dat betekent overigens niet dat de andere gevallen zonder gevolg geklasseerd werden: een aantal dossiers werden overgemaakt aan de thuislanden van de schepen. Zo is de minister een geval bekend van administratieve sancties die door de Bahama's getroffen werden tegen een schip dat onder die vlag voer. Ook werden op dat betreffende schip technische aanpassingen uitgevoerd.

Vlaams visserijcomité

Luc Van den Brande, de minister-president van de Vlaamse regering zal een Vlaams Visserijcomité oprichten. Aan de *Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij (Centrale Raad voor het Bedrijfsleven)* werd gevraagd een vertegenwoordiger voor te dragen voor de sector van de vishandel en een van de vis-

verwerkende nijverheid. Over de preciese taken van het Visserijcomité bstond nog enige onduidelijkheid. Wellicht is het de bedoeling dat het nieuwe orgaan de initiatieven bundelt die vanuit de sector vertrekken m.b.t. subsidieerbare projecten en dat in het kader van de EU-steun (5a, 5b, Pesca...).

Fraude

Senator Michiel Maertens is bezorgd over de bijna 1 miljard frank vis die door Belgische vaartuigen in het buitenland wordt aangeland. *'Deze verschuiving naar Nederland, een logisch gevolg van Nederlandse investeringen in de Belgische vloot, stemt tot nadenken...'*, zo meent de senator, *'temeer daar de mogelijkheid bestaat om... aan de Belgische fiscale wetgeving te ontsnappen.'* Vandaar dat hij ook interesse toont in de grensoverschrijdende samenwerking tussen de Nederlandse AID en de Belgische visserij-inspectie, zoals bijvoorbeeld tijdens de inval van de Nederlandse justitie in Zeeland en de daaraan gekoppelde controles in

Zelzate en Zeebrugge.

Uit het antwoord van de regering bleek dat het geval van 14 april een gerechtelijke zaak was waarbij noch de Dienst voor de zeevisserij noch de Belgische douane betrokken waren. In hetzelfde antwoord wijst de minister erop dat sinds 1 januari 1993 de aanvoer van vis niet meer aan de binnengrenzen van België gebeurt, maar in de haven van aanvoer. M.a.w. quotacontrole, controle op ondermaatse vis, fiscale verplichtingen... het gebeurt allemaal in de haven van aanvoer. wanneer Belgische schepen bijvoorbeeld in Vlissingen lossen dan gebeurt de controle dáár en niet meer aan de grens, wanneer die vis desgevallend België binnenkomt. En de minister besluit: *'De voorbije jaren werden geen vermeldenswaardige vaststellingen gedaan in verband met via Nederland in de handel gebrachte vis. De talrijke vaststellingen van de Belgische douane haddens teeds betrekking op vis die aangevoerd werd in de Belgische vissershavens waarvoor de formaliteiten niet werden vervuld.'*

CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

Vragen & Antwoorden



Polyship

Johan Vande Lanotte ondervroeg de bevoegde ministers Luc Vanden Brande (Vlaamse regering) en Miet Smet (federale regering) over de situatie van de failliete Oostendse scheepswerf Polyship. Vooral het antwoord van Miet Smet was verhelderend. Volgens deze minister bevat het sociale luik twee belangrijke onderdelen: hoogstwaarschijnlijk brugpensioen voor 14 mensen vanaf 50 jaar en sociale toelagen voor degenen die werkloos worden en blijven. In totaal kan het om 50 miljoen gaan. In het sociaal fonds voor de scheeps-

bouw is zo'n 20 miljoen aanwezig, voor de overige dertig miljoen zal — als deze verder noodzakelijk blijken te zijn — een dossier op de minister-raad voorgelegd worden.

Ongevallen

De Europese Commissie gaf onlangs een dossier uit waaruit weer eens bleek dat van alle risicoberoepen de visserij de hoogste ongevallencijfers kent. Op 100 Europese vissers zijn er statistisch gezien 3 die een dodelijk ongeval oplopen, de helft zal een ernstig werkongeval oplopen. Ook blijkt dat vissers minder lang leven dan de rest van de bevolking en dat door de voortdurende fysieke en psychische overbelasting waarmee vissers af te rekenen hebben.

Senator Michiel Maertens wilde wel eens weten hoe het daarmee in België gesteld was en hij kreeg volgende cijfers voor het jaar 1991.

In dat jaar waren er volgens het ministerie van sociale zaken 838 vissers tewerkgesteld. Die kwamen 233 (27%) ongevallen tegen. 10 van deze ongevallen hadden een blijvende arbeidsongeschiktheid voor gevolg en

in dat jaar waren er eveneens 6 overlijdens te betreuren.

De senator merkt daarbij op dat België blijkbaar — en terecht — veel doet om de ongevallen in de bouwsector te verminderen. De resultaten zijn er dan ook naar: een Belgische bouwvakker heeft drie maal minder risico als zijn 'gemiddelde' Europese collega. De Belgische visser daarentegen heeft evenveel risico om er het bijltje bij neer te leggen dan de vissers uit andere EU-landen. Hij vraagt zich dan ook af hoe het komt dat dit land niet kan doen voor zijn vissers wat het wél kan doen voor zijn bouwvakkers.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Gregoor Bob Vanhoorne, visser-matroos bij de RMT op rust, weduwnaar van Denise Beirens. De overledene werd te Oostende geboren op 28 oktober 1926 en overleed er op 23 april 1994. De begrafenisplechtigheid greep plaats op de Oostendse wijk Opex.

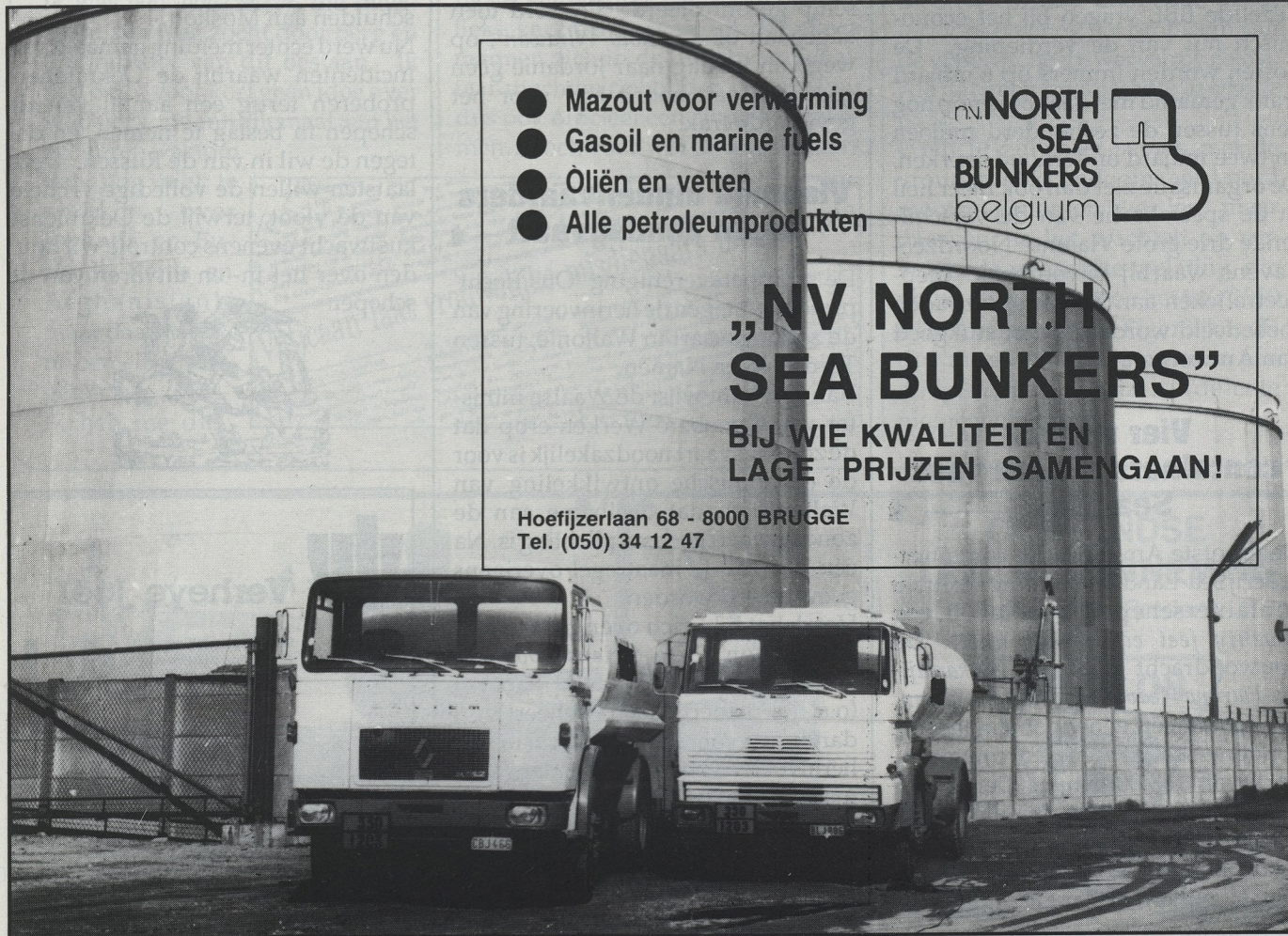
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumproducten

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



Vanaf mei vrachttreinen door Kanaaltunnel —

Volgens de directie van *Le Shuttle* zullen er vanaf mei vrachtwagens door de kanaaltunnel getransporteerd worden. In de beginfase zal de pendeldienst voor het vrachtvervoer nog maar 16 uur op 24 kunnen verzekerd worden. De echte commerciële start wordt daarom voorzien voor begin juni. De treinen voor het autotransport zullen pas in september of oktober door de tunnel kunnen rijden.

Bond Beter leefmilieu tegen diepere Schelde

Na eindeloze onderhandelingen tussen Nederlandse en Vlaamse delegaties werd beslist de Schelde te verdiepen. Eén en ander zou de haven van Antwerpen ten goede komen. De werken zouden ten vroegste in 1995 van start gaan.

De Bond Beter Leefmilieu (BBL) vreest nu dat de geplande baggerwerken in de Schelde de nu nog bestaande schorren en slikken zullen vernietigen. Ook zou de oeverserosie daardoor toenemen. Overigens plaatst dezelfde BBL vragen bij het economisch nut van de verdieping. De kosten worden immers op 6 miljard frank geraamd met daarbovenop nog eens tussen de zeshonderd miljoen en twee miljard onderhoudswerken. De organisatie ziet dan ook meer heil in de specialisatie van de verschillende drie grote Vlaamse Noordzeehavens waarbij bijvoorbeeld diepzee-trafielen aan Zeebrugge zouden toebedeeld worden en het stukgoed aan Antwerpen.

Vier nieuwe containerschepen voor Sea-Land

De grootste Amerikaanse containerrederij Sea-Land bestelde vier nieuwe containerschepen van 4.000 teu (*twenty feet equivalent unit*). De bouwopdracht ging naar *Ishikawajima-Harima Heavy Industries* uit Japan. Sea-Land heeft een vloot van tachtig containerschepen en een containerpark van 158.000 stuks. De Amerikaanse rederij vaart op meer dan honderd havens in zeventig verschillende landen. Sea-Land haalde vorig jaar 3,2 miljard dollar (112 miljard B.

fr.) ontvangsten uit zijn transportactiviteiten.

Zeevaartschool werkt samen met industriële hogeschool

In Antwerpen hebben de Stedelijke Industriële Hogeschool Antwerpen (IHAM) en de Hogere Zeevaartschool Antwerpen (HZSA) besloten samen te werken. Zij zullen docenten uitwisselen en elkaar gebruik latenmaken van de eigen infrastructuur en het technisch materieel.

De zeevaartschool zegt in de toekomst op dezelfde manier ook te willen samenwerken met de Katholieke Industriële Hogeschool Antwerpen.

Irak blijft onder embargo

Voor de Irakese bevolking blijven de gevolgen van de Golfoorlog tot vandaag voelbaar. Veertien westerse landen nemen samen met Saoedi-Arabië deel aan de controle van een boycot die in augustus 1990, na de invasie van Koeweit door Irak, begon. Begin april werd daarbij het 20.000ste schip gecontroleerd. Er werd toen nagegaan of de *'Koto Wirawan'*, op weg van Jeddag naar Jordanië geen goederen aan boord had voor het geveerde Irak.

Vlaamse binnenvaarders tegen zondagsvaart

De schippersvereniging 'Ons Recht' protesteert tegen de herinvoering van de zondagsvaart in Wallonië, tussen Ternaaien en Namen.

Van zijn kant wijst de Waalse minister van Openbare Werken erop dat de zondagsvaart noodzakelijk is voor de economische ontwikkeling van Wallonië en dat deelname aan de zondagsvaart geen verplichting is. Na één jaar zal de maatregel overigens geëvalueerd worden.

Het debat lijkt zich overigens te veralgemenen. De *'Dienst voor de Scheepvaart'* die een aantal kanalen (o.a. het Albertkanaal) beheert zou dan weer voorstander zijn van het herinvoeren van de vrije zondagsvaart, maar er bestaat daarvoor bijvoorbeeld voor wat het Albertkanaal betreft maar een zeer matige belangstelling, zodat het probleem daar nog niet ter sprake komt.

Olie drijft boven

In de Golf van Oman veroorzaakte een lek in de Panamese supertanker *'Seki'* een olievlek van 32 kilometer lang. De kusten van de Verenigde Arabische Emiraten (VAR) werden daardoor vervuild. De *'Seki'* had 270.000 ton ruwe olie aan boord waarvan er na een aanvaring wellicht 16.000 ton verloren gingen. De VAR kreeg hulp van Iran bij het bestrijden van de olievlek.

Zwarte Zee-vloot blijft voor spanning zorgen

Na de ontbinding van de Soviët-Unie kwamen Rusland en Oekraïne overeen de militaire vloot die zich in de Zwarte Zee ophoudt onder elkaar te verdelen. In dat akkoord (Jalta, 1992) werd gestipuleerd dat de vloot tot 1995 onder het gezag van de twee presidenten zou vallen. In 1993 bereikten de Russische president Jeltsin en zijn Oekraïense collega Kravtjoek in Massandra evenwel een akkoord dat bepaalt dat Oekraïne zijn deel afstaat aan Rusland in ruil voor kwijtschelding van de Oekraïense schulden aan Moskou.

Nu werd echter melding gemaakt van incidenten waarbij de Oekraïeners proberen terug een aantal van de schepen in beslag te nemen, en dat tegen de wil in van de Russen. Deze laatste willen de volledige vrijheid van de vloot, terwijl de Oekraïense kustwacht eveneens controle wil houden over het in- en uitvaren van de schepen



Verheye Joël
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk

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



De Laatste Vuurtorenwachter



OE LANGER HOE meer beschikken politici, ondernemers en andere grootwarenmensen over 'interessante denkpistes'. Ik kom wel vier keer per dag iemand tegen die zegt zijn eigen *denkpiste* interessanter te vinden dan die van zijn buurman; zodat we ervan uit mogen gaan dat ook al die buurmannen (buurlieden, buurlui) over eigen *denkpistes* beschikken. Iedereen dus! Elkeen mag zich vandaag dan ook terecht een *denkpistier* noemen. Het is zo'n beetje als met de fax. Tien jaar geleden wist niemand wat het was en vandaag heeft iedereen er een. Zo is het nu ook met de denkpistes. Verleden jaar wist niemand wat er aan het gebeuren was, maar dit jaar heeft iedereen er één of meer *denkpistes* over. Alleen ikzelf had weer eens niets. Ik was een *denkcrosser*, die moeizaam zijn weg zocht door berg en (vooral) dal van dit bestaan. Ik had er tot voor kort geen idee over wat hier rond mij allemaal aan het gebeuren was (om dan nog niet te spreken over Rwanda en Burundi, Kenia en Afghanistan), maar daar heb ik nu een einde aan gemaakt. Ik heb me dus

een fiks aantal *denkpistes* aangeschaft en sindsdien sprint ik enthousiast mee over het reilen en zeilen van deze planeet in het algemeen en de visserijsector in het bijzonder. Het *bemanningsprobleem* houdt nu bijvoorbeeld ook mijn bijzondere en onverdeelde aandacht vast. Voortdurend dokter ik nieuwe interessante *denkpistes* uit om de Belgische vissersvloot (nu ja, laat ons zeggen het Belgische *vlootje*) van de nodige mankracht te voorzien. Men sluite bijvoorbeeld een aantal visserij scholen en stuurt die onderwijzers de zee op, da's één. Men sluite een aantal scheepswerven en stuurt die lassers de zee op, da's twee. Men neme een aantal vislossers de deelvis af en zegt hen de vis te halen waar hij zit, op zee dus, da's drie. Een geheel en gans nieuwe *denkpiste* wordt mij daarbij geleverd door de paus van Rome zelve die sinds midden april 1994 officieel toegelaten heeft dat ook vrouwen misdienaar zijn. Tot ver in de twintigste eeuw ging het rooms-katholieke kerkrecht ervan uit dat alleen mannen zich in de buurt van het altaar mochten ophouden. Daar is nu dus ook officieel een einde aangekomen... toch voor wat de misdienaars

betreft. Voor de vrouwenbeweging betekent dit voorwaar een stap voorwaarts in de richting van het allerheiligste. Daarmee opent zich ook voor mij evenwel onverwacht een *denkpiste* van hier tot ginder. Zoals de kerk zijn *bemanningsprobleem* oplost door *vrouwen* in te schakelen, zo moet ook de visserij dat doen. En dan vragen wij ons af waarom de Rederscentrale nog steeds niet toelaat dat meisjes scheepsjongens worden! Zoals er nu *misdienaresen* zijn, zo moeten er ook *scheepsmeisjongens* komen. De mankracht zal van de vrouwen komen of hij zal niet komen, zo hoort men nu al zeggen in menig... euch, in menig... Soit! Uiteraard zal de accomodatie aan boord van de schepen aangepast moeten worden: aparte slaapvertrekken, douches, en laat ons zeggen, een ruimere keuze aan videofilms... zodat alle vaartuigen meteen een stuk verlengd zullen moeten worden. Zodoende wordt terloops ook nog het probleem van de visserijscheepswerven opgelost. Als dat geen interessante *denkpiste* is! Wellicht zullen er samen met de vrouwen ook condooms aan boord moeten genomen worden, maar daarvoor is het wachten op een volgende pauselijke toelating, die we zo ongeveer tegen het jaar 2050 à 2070 verwachten. Eigenlijk is dit dus meer een *denkbergrit* dan een *denkpiste*, maar ook dat kan de lente niet tegenhouden.



het taxibedrijf voor de visserij

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

Sea Life Center in Blankenberge

De Britse groep *Sea Life Center* gaat 200 miljoen frank investeren in een recreatief en educatief 'seacenter' in Blankenberge. De GOM en de stad zullen 250 miljoen bijdragen in het project op de terreinen van het *Noordzeebad* en op de *Pier*. Het *Sea Life Center* zal drie reusachtige aquaria, een duikbootsimulatie, een driedimensionele bioscoop en een spooktheater omvatten. Het project wordt opgezet in samenwerking met de *NV Creaton* van *Roger Florizoone*, de onderneming die op de pier in Blankenberge het *Meli-Aquarama* in handen heeft en wil tegen Pasen '95 de deuren openen. De Britse groep heeft in Groot-Brittannië al veertien dergelijke *all-weather* attractieparken en opende vorig jaar in Scheveningen zijn eerste buitenlandse vestiging. De aangekondigde projecten moeten eerstdaags het fiat krijgen van de Blankenbergse gemeenteraad.

Onderhoudswerkzaamheden aan Noordzeeaquarium

De Oostendse gemeenteraad keurde de kosten voor onderhoudswerkzaamheden aan het Noordzeeaquarium goed. Het gaat om de vernieuwing van de bevoering en enkele andere opschikwerken. De kosten worden geraamd op 290.000 frank exclusief btw.

Ook de wateraansluiting van het aquarium wordt vernieuwd samen met de aansluiting van de nieuwe standplaats voor de viskramen aan de *Visserskaai*. Deze werken kosten 91.000 frank.

Oostende huurt leegstaand gebouw Zeevaartschool

Het stadsbestuur mag een huurovereenkomst afsluiten met de *Regie der Gebouwen* voor het gebruik van de leegstaande gebouwen van de *Zeevaartschool* aan de *Slijkensesteenweg*. De overeenkomst loopt over negen jaar. De stad moet een maandelijks huurprijs van 50.000 frank betalen. Het zou de bedoeling zijn om er de

nieuwe havenmanager en zijn administratie in onder te brengen. Het leegstaande internaat van de Hogere Zeevaartschool op de *Linkeroever* in Antwerpen kreeg intussen ook een nieuwe bestemming. De provincie zal het gebouw inrichten als *Huis van de sport*, waar sportfederaties een onderkomen krijgen. De provincie huurt het complex van het Vlaamse Gewest en zal 20 miljoen spenderen aan de herinrichting.

Brand bij IdP

Dinsdagmorgen 19 april brak een brand uit bij laswerken aan het benedendek van de *Z.279 Ramblers*. De Oostendse brandweer kwam snel ter plaatse en kon het smeulende isolatiemateriaal zonder problemen blussen. De *Z.279* lag afgemeerd nabij de scheepswerf *IdP* waar de voorbereidende werkzaamheden voor de verlenging van de plankenvissers reeds zijn aangevat.



Scheepsdiesel

RENAUD

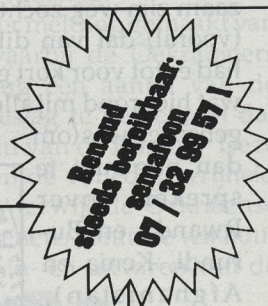
BVBA Vantorre-Devinck

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



De HVB-kalender voor Vissers

MEI

- 1-31 Tentoonstelling 'Een schip vol schatten', museum Scheveningen (tot 30 oktober).
 3-6 'Equiport 94', Le Havre (Fr.)
 7 Verkiezing 'Ambassadrice van de Zeebrugse Vis' in Zeebrugge (Gemeenschapshuis, 20 u.)
 7-8 Europees kampioenschap Jetsport in Oostende
 7-8 Groepsreis naar Portsmouth (Modelbouwkлуб De Dissel/Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke)
 8-11 'Fishery China '94' in Shenzhen (China)
 12-15 Festival van het Zeemanslied', 1ste dag: Blankenberge (Scutefeesten)
 12-15 54ste 'International Fishing Fair' in Ancona (It.)
 13 Publieke voorstelling boek 'De Oostendse Kapers' van Walter Debrock om 20 uur in ASLK, Kapellestraat te Oostende.
 13 'Festival van het Visserslied', 2de dag in Oostduinkerke (Visserijmuseum)
 14 'Festival van het Visserslied', 3de dag Duinkerke (Musée Portuaire)
 14 Watersportdag in Oostende
 14 Nationale Dag voor de Zeevisserij in Urk (Ned.)
 15 'Festival van het Visserslied', 4de dag in Antwerpen (Scheepvaartmuseum)
 15 Meibedevaart naar Visserskapel Bredene
 17 Bredense heemkring 'Ter Cuere' bezoekt om 14.30 de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool. Meer inlichtingen (en inschrijven vóór 10 mei) bij Roland Vansteenkiste, tel.: 059 / 32 31 40.
 19 Openingzitting 'Weekend van de Landbouw en de Visserij' in Nieuwpoort (zie elders in dit blad).
 21 Opendeurdag Stedelijke visserijschool John Bauwens Oostende. 11,30 uur bloemenhulde, 12,30 koud visfestijn, 14 tot 17 uur school open voor bezoek, doorlopend tentoonstellingen.
 21 Veertiendaagse D-Day Me-

- morial in Oostende (tot 4 juni)
 21-23 23ste 'Palingfestival' in Marrikerke (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)
 29 Snelheidswedstrijd motoren op de H. Baelskaai, Oostende.

JUNI

- 1-4 Slotdagen 'Veertiendaagse D-Day Memorial' in Oostende
 8-12 'Pesca '94', international commercial fishing and seafood exhibition in Veracruz (Mexico)
 10-13 'Fisch '94' in Bremen (Duitsland)
 11 vanaf 7.30 u : eerste kruiwedstrijd voor het clubkampioenschap 'Garnaalkruiers Oostende - Vuurtoren'. Op zondag 12 juni vanaf 15 uur volgt een garnaalpelwedstrijd. Meer info op (059) 32 28 95.
 11-12 'Marexpo', contact-, vak- en jobbeurs in Heist (Visserijschool De Golfbreker)
 13 Verkiezing 'Mieke Garnaal 94' in Visserijmuseum, Oostduinkerke (19 uur)
 21-23 'Tokyo International Seafood Show' in Tokio (Japan)
 id. Bedevaart naar Meetkerke
 26 Zeewijding en Ommeganck in Oostende
 26 'Festival van het Vlaamse Visserslied' in Heist (feestzaal Ravelingen)
 29 om 11 uur: receptie naar aanleiding van het einde van het schooljaar in de Oostendse stedelijke visserijschool John Bauwens.

JULI

- 2 3de Klank- en lichtspel 'Duynewake' in Bredene met herdenking van op zee gebleven Bredenaars (strandpost 3, 21 uur)
 7-9 'Ireland's Fisheries Exhibition '94' in Killybegs (Ierland)

Kwaliteitsmanager van het jaar bij Pieters Visbedrijf

Landbouwkundig ingenieur *Peter Maes* (28) werd door het *Vlaamse Centrum voor Kwaliteitszorg* uitgeroepen tot kwaliteitsmanager van het jaar. De jonge ingenieur is bij *Pieters Visbedrijf* in Brugge verantwoordelijk voor het kwaliteitsbeheer. Hij ontwikkelde een preventief kwaliteits- en produktbeveiligingssysteem dat bescherming biedt tegen vroegtijdig bederf.

Verkiezing "Ambassadrice van de Zeebrugse vis"

Zaterdag 7 mei grijpt de tweejaarlijkse verkiezing van de 'Ambassadrice van de Zeebrugse vis' plaats in het Zeebrugse Gemeenschapshuis. Het is reeds de derde keer dat het Feestcomité Zeebrugge de verkiezing organiseert. De opvolgster van Vanessa De Valck mag de titel twee jaar dragen en moet de visserijsector vertegenwoordigen op diverse manifestaties en feestelijkheden in Zeebrugge. De feestavond wordt gepresenteerd door Rudy Meyns. Toegangskarten 150 frank.

Onderzoeksraad voor de zeevaart

O 129

Alhoewel schipper Marcel Pots de bemanning van de O 129 'Amandine' ervan verwittigd had dat het schip op 25 november 1991 zou vertrekken, kwam matroos Kenneth Hallemeersch niet opdagen. Daardoor kon het schip pas op 26 november afvaren. Hallemeersch, die zegde over een doktersbewijs te beschikken dat hij op de bewuste dag ziek was en voor veertien dagen werkkombekwaam, werd door de onderzoeksraad bedacht met twee maanden schorsing omdat hij de schipper daarvan niet op de hoogte gebracht had.

N 36

Zes weken schorsing kreeg schipper DV omdat hij dronken was toen hij de N 36 'Donia' op 29 december 1991 bij de Oostendse sluisen aanbood. Daarboven gedroeg hij agressief tegenover de zeevaartpolitie.



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 konsumenten (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

Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort

Donderdag 19 mei wordt het *Weekend van de Landbouw en de Visserij* in Nieuwpoort ingezet met een hulde aan *De Nieuwpoortse Visbakkers* in de feestzaal boven de vismijn.

Het Sinksenweekend staat groten-deels in het teken van de visserij met een tentoonstelling met videoprojecties in de stadsfeestzaal, toeristische rondritten met bezoek aan de vismijn en tot slot de jaarlijkse hulde aan omgekomen vissers.

Programma

Donderdag 19 mei:

20 uur: Officiële opening.

Vrijdag 20 mei:

8.30-18 uur: Tentoonstelling in de stadsfeestzaal — Rondritten met toeristisch treintje: vismijn, kinderboerderij (via havengeul), 30 fr./rit

Zaterdag 21 mei:

Tentoonstelling in de stadsfeestzaal 14-18 uur: Rondritten toeristisch treintje (30 fr./rit) — 14.30 uur Garnaalpelwedstrijd in de vismijn — 15 uur: Visbakbeurt door 'De Nieuwpoortse Visbakkers' op het Kaaipelein — 15.30-17 uur: Optreden Koninklijke Philharmonie van Nieuwpoort op het Kaaipelein — 15-16 u: Havenrondvaart met de Seastar (200 fr./pers.)

Zondag 22 mei:

Tentoonstelling in de stadsfeestzaal — 14-18 uur: Rondritten met toeristisch treintje (30 fr./rit) — 14.30 Demonstratie nettenbreien en bouwen modelboten — 14.30-18: Optreden van de blaaskapelle "Oud Ruytingen" uit Koksijde — 15.30 uur Optreden van de "Zeebonkjes" uit Nieuwpoort — 15-16 uur Havenrondvaart met de Seastar (200 fr./pers.)

Maandag 23 mei:

Tentoonstelling in de stadsfeestzaal — 10 uur: Vissersmis in de verkoop-hal van de vismijn — 10.45 uur Zegening van de vissersvloot — 11 uur: Jaarlijkse bloemenhulde aan alle op zee omgekomen vissers — 11.45 uur: Hulde aan de verdienstelijkste reders in de stadsfeestzaal — 15-16: Havenrondvaart met de Seastar (200 fr./pers.)

Nieuw boek over vroegste geschiedenis Nieuwpoort

'De vroegste geschiedenis van Nieuwpoort, een havenstad en omgeving in Westelijk Vlaanderen tot 1386' is de titel van een nieuw boek van R. Degryse dat eind oktober verschijnt. De auteur zorgt voor een verhelderend beeld van de belangrijkste havenstad in het Graafschap Vlaanderen. Het boek beschrijft de evolutie van Nieuwpoort en de nabijgelegen steden Brugge, Duinkerke, Diksmuide, Ieperen Veurne. Het besteedt uitgebreid aandacht aan de eerste keure, aan het ontstaan van de havenstad, de Vlaamse zeevisserij en de zeehandel in de Middeleeuwen.

Voorintekenen kan door storting van 995 frank op rek. 750-9081274-01 van 'De Rode Bles', Louisweg 43, 8620 Nieuwpoort (voor 15 september).

Maritieme Ombudsman luidt de noodklok over de visserij

Volgens de 'Maritieme Ombudsman', waarachter Geert Deman uit St.-Michiels Brugge schuil gaat, staat de visserij op de rand van de afgrond. Althans volgens een door het agentschap Belga verspreid persbericht. Onder het titeltje 'Vissers luiden noodklok' kregen we volgende tekst onder ogen: 'De Maritieme Ombudsdienst heeft minister-president Luc Van den Brande schriftelijk om dringende maatregelen gevraagd om de visserij-sector van een "ramp" te behoeden. In eerste instantie eist de Maritieme Ombudsman een financiële interventie zoals de Franse overheid voor haar vissers. Ten tweede zouden alle voor de visserij bevoegde diensten moeten worden gecentraliseerd in een Vlaams Departement van de Visserij. Tenslotte dient het gemeenschapskapitaal dat via Fish Link in handen van een twintigtal Nederlandse reders is gevallen' terug te worden geoordeerd.'

Failliet

- De Kustvisser BVBA, Azorenstraat 27, 8380 Zeebrugge, handel in eetwaren en vis. Failliet op bekenenis 30 maart 1994.
- Vishandel Geldhof, Astridlaan 18, 8310 Asebroek-Brugge. Failliet op bekenenis 24 maart 1994.
- Groothandel in vis en visprodukten BVBA Quick, Vismijn 20, Oostende. Failliet op bekenenis 11 maart 1994.

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

— Erkend servicestation —

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

De 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.

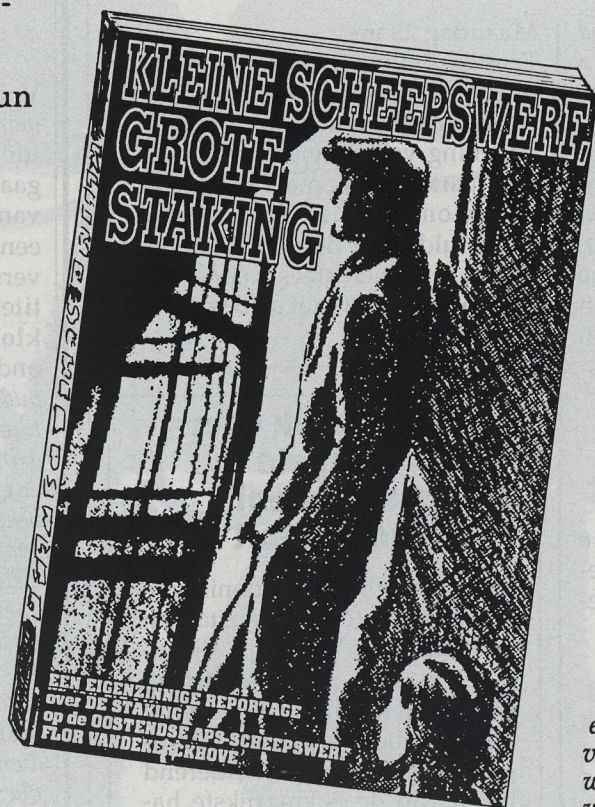
Vijf maanden later waren de negen nog steeds aan het staken en niet alleen dat. Alle negen posteerden ze ook na meer dan 150 dagen nog dagelijks voor de poorten van hun bedrijf dat ze symbolisch bezet hielden.

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 dichtsbijwonende 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 visserijwijk 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 gemeenteraadsleden 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,-**

Scheepsramp brengt vuurtorenwachters in actualiteit

Descheepsramp met het Nederlandse vissersvaartuig OL 26 'Anne Jenny', waarbij de drie opvarenden om het leven kwamen, heeft de permanente bemanning van de vuurtoren van Schier terug op de agenda geplaatst. De doorgang van de Noordzee naar de vissershaven van Lauwersoog heet bijzonder gevaarlijk te zijn. Dit wordt door de scheepsramp van donderdag 14 april nog maar eens bevestigd. De vissers zijn daarom voorstander van de permanente bezetting van de vuurtoren van Schiermonnikoog. Om besparingsredenen wordt deze nu nog slechts van 8 tot 24 uur bemand. Eén van de vuurtorenwachters verwoordde het als volgt: 'Vissers melden zich zeer vaak bij ons, vooral bij slecht weer, voor begeleiding en advies. We hebben uitzicht op het Westgat en we hadden de OL 26 bij kunnen staan als we die nacht de post hadden bemand.'

Cocaïne in gedroogde vis

Een Nederlandse politiespeurhond ontdekte op 23 maart dat er aan de uit Suriname ingevoerde zoute vis een reukje zat. De hond, gespecialiseerd in het opsporen van drugs, legde daarmee de basis voor de ontdekking van 15 kilo cocaïne, die in de dubbele bodem van de dozen verstopt was. Begin april had de douane weer prijs. Toen werd in een koelcontainer die van Paramaribo naar Vlissingen verscheppt werd opnieuw negen kilo cocaïne gevonden tussen, jawel, een partij gedroogde vis. Na het grijze en zwarte viscircuit te Vlissingen krijgt men daar blijkbaar ook af te rekenen met het verschijnsel van de drugvis! Overigens niet alleen te Vlissingen, zoals u elders in dit blad kunt lezen.

Dick Langstraat 25 jaar in visserij

De Nederlandse voorzitter van het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten (PVV) werd begin april gevierd voor de 25 jaar dat hij zich ingezet heeft voor de Nederlandse visserij. Een kwarteeuw geleden trad hij in dienst van het toenmalige Visserijchap. Sinds september 1986 is hij voorzitter van het hogere

vermelde PVV en daarnaast heeft hij zowel in Nederland (Stichting Nederlandse visserij, Redersvereniging van de Nederlandse Zeevisserij, Producentenorganisatie West) als internationaal (voorzitterschap van het Raadgevend Comité voor de Visserij van de Europese Unie) verschillende functies bekleed.

Grijze zeehonden

De grijze zeehond, een soort die groter en forser gebouwd is dan de gewone zeehond, behoorde oorspronkelijk tot de Nederlandse kustfauna, maar in de middeleeuwen werd hij daar verdreven. Toen de grijze zeehond in 1980 een betere bescherming begon te krijgen, kwam de soort terug. In 1992 werden

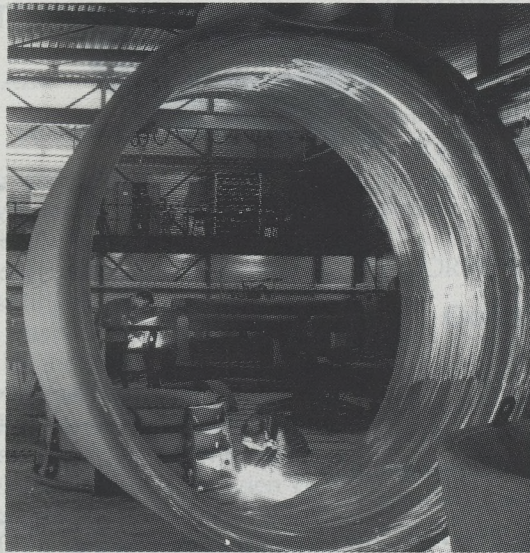
er in de waddenzee 150 stuks geteld, vandaag leven daar al 220 exemplaren.

Schelde vervuild

Een woordvoerder van de Zeeuwse Milieufederatie maakte op een persconferentie van de Belgische Bond Beter Leefmilieu onrustbarende cijfers bekend over de toenemende vervuiling van de Schelde. Tussen 1990 en 1991 zou de emissie van koper en chroom met 250% zijn gestegen, die van zink met 350%, van cadmium met 150% en van fosfaat met 120%. Deze (haast ongelooflijke) cijfers zouden afkomstig zijn van de Nederlandse overheid (Rijkswaterstaat), aldus meldde de Vlaamse transportkrant 'De Lloyd'.



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



VAN VOORDEN GIETRIJ BV
SCHEEPSSCHROEVEN - STRAALBUIZEN
INDUSTRIEL GIETWERK - MACHINEFABRIEK
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

VAN VOORDEN REPARATIE BV
SCHEEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL -
WERKENDAM - ALBLASSERDAM - BOLNES - IJMUIDEN - LEMMER -
DELFT - RUPELMONDE (BELGIË) - GUSTAVSBURG (DUITSLAND)
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

PROMAC BV
HYDRAULISCHE STUURMACHINES - ROEREN - WATERJETS -
VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN - BOEGSCHROEVEN -
KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJSINSTALLATIES -
WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES
Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

HODI ZALTBOMMEL BV
STRAALBUIZEN
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

**Inderdaad, want u
kiest voor de
gebundelde kennis,
ervaring en
serviceverlening van
de 4 gespecialiseerde
bedrijven, met ruim
200 medewerkers, van
de van Voorden Groep.**

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GROEP:
VAN VOORDEN GIETRIJ BV
VAN VOORDEN REPARATIE BV
PROMAC BV
HODI-ZALTBOMMEL BV

Niet enkel Spanjaarden zijn vrijbuiters

Is de kabeljauwoorlog om Rockall begonnen?

REEDS VROEGER (HVB 9/93 pag. 36) stelden we de vraag of er ooit een kabeljauwoorlog komt met de visgronden van Rockall als inzet. Zowel Ierland, Groot-Brittannië, en de Färoëreilanden 'claimen' Rockall via het continentaal plat als zijnde het hunne en dan is er nog IJsland dat hetzelfde beweert via de ondergrondse bergketen Reyckjanes Ridge.

Context

1. Groot-Brittannië heeft Rockall momenteel in handen, maar liet tot nog toe de Färoërse treilers ongemoeid.
2. De inwoners van de Fär Oër hebben veel meer sympathie voor de IJslanders dan voor Denemarken (van wie ze, weliswaar in los verband, afhangen) en de rest van Europa.
3. De visstocks in de IJslandse economische zone vallen zo snel terug dat de IJslanders wel verplicht zijn andere visgronden (terug) op te zoeken. Daarom vissen ze nu ook regelmatig in de Straat

van Denemarken (waar ze de Britten weg willen), voor de Noorse kust en in sommige visputten van de Barents Zee.

4. Als IJsland in conflict wil gaan met een Europese staat kan ze dit niet openlijk doen want IJsland heeft een aanvraag ingediend om tot de Europese Unie toe te treden.

5. Door het stilaan droogvallen van de visstocks in de Noordzee gaan meer en meer Britse middenslagtreilers op Rockall vissen.

Sedert een goed jaar ondervinden de Britten een grote druk van buitenlandse vissersvaartuigen die o.a. van Panama en Cyprus afkomstig zijn. Deze schepen hebben geen visrechten in het gebied en steken massaal de door de Britten geclaimde viszones over wanneer er geen visserijwachtschepen in de omgeving zijn. In plaats van spontaan te reageren brachten de Britten eerst in kaart wat er werkelijk aan de hand is: welke treilers zijn hierbij betrokken, waar zijn ze geregistreerd, wie is de werkelijke eigenaar, welke bemanningen, waar wordt er gevestigd, waar

en hoeveel wordt er aangeland.

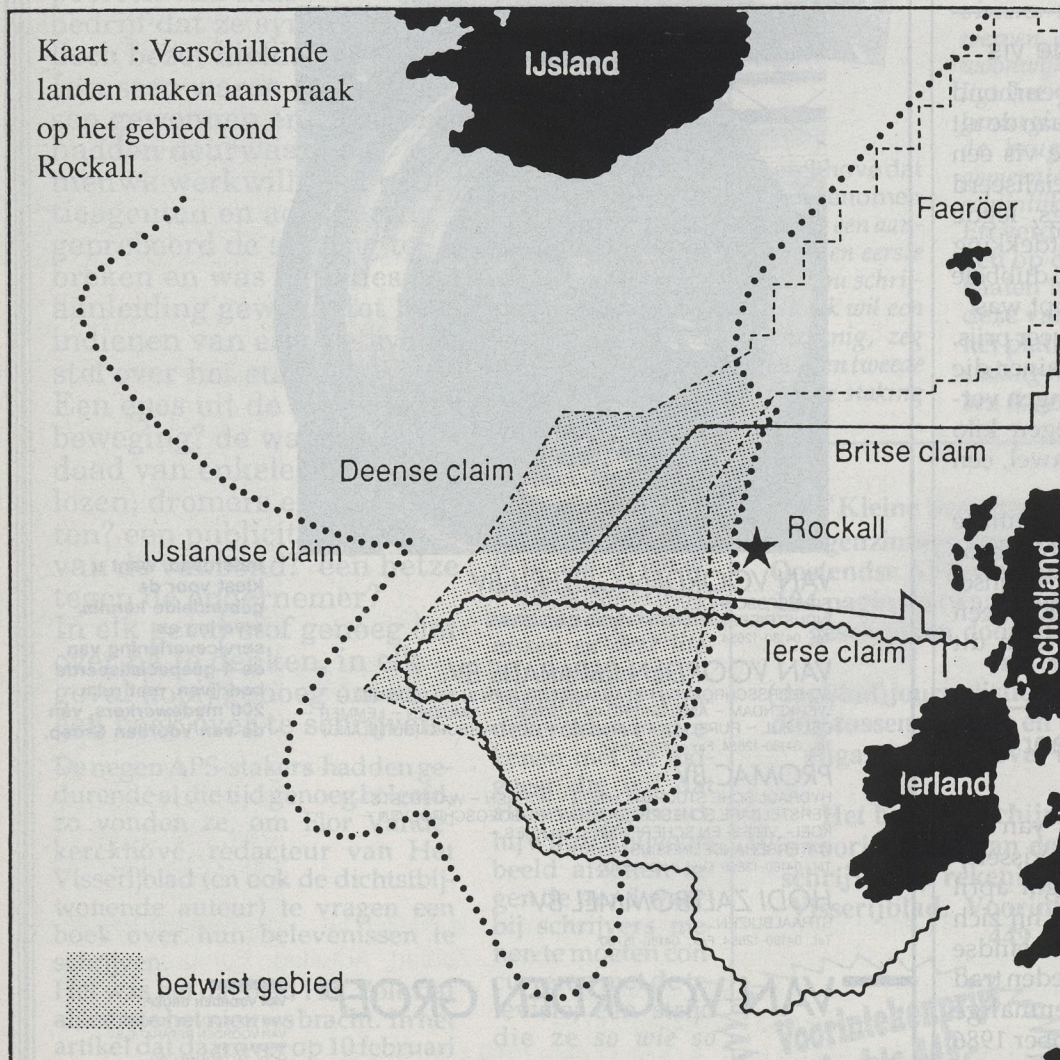
Zo kwamen ze bijvoorbeeld te weten dat de te Cyprus geregistreerde hektreiler 'Rex' een in Japan gebouwde gedecommissioneerde IJslandse treiler (ex 'Arnar') is die... nog steeds in IJslands bezit is. In IJsland werd het schip evenwel vervaangen door een nieuwe 'Arnar'. De oude 'Arnar' vaart nu met een gemengde IJslandse-Färoërse bemanning met Färoërse schipper en verkoopt regelmatig vis in Ierland. Die vis heeft het gevangen op visgronden waar het niet mag vissen. Een tweede voorbeeld is de Färoërse treiler 'Ljósafell' die 2090 ton vis aanlandde vanuit de Rockall-Hatton Bank zonder er visrechten te hebben. Een derde voorbeeld gaat over twee IJslandse treilers die te Panama zijn geregistreerd en die samen 4000 ton vis aanlandden in IJsland vanop visgronden die door Groot-Brittannië worden geclaimd.

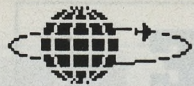
Actie

Begin april startte Groot-Brittannië dan een campagne tegen de overtreders. De visserijwachtschepen 'Norna' en 'Sullisker' en het zeemachtschip 'HMS Orkney' kregen opdracht om overtreders op te brengen. De 'Norna' joeg de 47 meter lange 'Rex' op en de 'Sullisker' kon hem pakken, en bracht hem op naar Stornoway op de Hebriden (Boete 12.500 pond). De 'HMS Orkney' joeg op de te Canada geregistreerde, maar door IJslandse en Färoërse vissers bemande 'Atlantic Beatrice'. Deze treiler kon evenwel ontsnappen. Verleden maand ging de te Panama geregistreerde maar door een IJslandse maatschappij uitgebatede treiler 'Ottar Birting' (de ex-Britse hektreiler 'Safco Endeavor') met IJslandse bemanning en schipper op demonsterrol, zo uitdagend te werk tegenover de Britse visserijwacht dat het IJslandse Ministerie voor Visserij de reder ervan verwittigde dat het niets kon ondernemen indien de treiler zou worden opgebracht. De reder trok daarop de treiler weg uit de betwiste waters. In het gebied wordt een nieuwe, maar vooraansnog beperkte kabeljauwoorlog beslecht. Naast de gequoteerde klassieke soorten vist men er (afhankelijk van het seizoen) op inktvis, oceaambaars, grenadier en black-scabbard.

Daniël Pots

Kaart : Verschillende landen maken aanspraak op het gebied rond Rockall.





DENEMARKEN →

Protest voor meer kabeljauw in de Oostzee

Deense vissers uit Bornholm hielden in de haven van de Kopenhagen een demonstratie voor een groter kabeljauw-quotum in de Oostzee. Ze vinden dat het kabeljauwstand er beter voorstaat dan het vroeger het geval was. Omdat dit inderdaad ook zo is kregen zij dit jaar een groter quotum, maar de kistenregeling werd teruggeschroefd van 140 tot 90 bakken per week. De Bornholmers zijn het daar niet mee eens en trokken met tachtig vaartuigen naar de Deense hoofdstad waar ze uit protest dertig ton vis uitdeelden.

NOORWEGEN →

Alles heeft met alles te maken

Naar aanleiding van de internationale visserijbeurs Nor-Fishing '94 gaat op 11 augustus in het Noorse Trondheim een seminarie door. Daarop delen Noorse onderzoekers hun bevindingen mee in verband met ontwikkeling van de visstand. De meeste visserijnaties zijn nu immers tot de bevinding gekomen dat de visstand alleen maar op peil gehouden kan worden wanneer men gaat beseffen dat alle vissoorten (en zeezoogdieren) van elkaar afhankelijk zijn. De aparte benadering die nu nog steeds in voege is heeft te maken met het gebrek aan onderbouwde wetenschappelijke argumenten ten voordele van de 'globale' benadering. De Noorse onderzoekers hebben echter ter zake een pioniersrol vervuld. Zij onderzochten o.a. de wederzijdse relatie tussen vissen enerzijds en zee-zoogdieren anderzijds. De resultaten van dat onderzoek zullen uitvoerig besproken worden op het bewuste seminarie van 11 augustus.

DUITSLAND →

Aquacultuur te Bremen

Op 10 en 11 juni gaat tijdens 'Fisch '94' te Bremen (Duitsland) een symposium door waarop de verschillende mogelijkheden met betrekking tot het winstgevend verkopen van gekweekte visserijproducten worden besproken. De wereldproductie van gekweekte vis, schaal- en schelpdieren overschreidt immers al de 16 miljoen ton, hetgeen overeen komt met 16% van de totale visserijproductie. Aangezien dat aandeel nog steeds uitbreidt verwacht men dat tegen het jaar 2000 een kwart van de visserijproducten gekweekt zal worden. Mede door de aquacultuur worden vandaag heel het jaar door seizoensgebonden vis als forel en zalm aangeboden. Heilbot, baars, zalm, paling, brasem, tarbot, meerval, zeebrasem... het komt nu gedeeltelijk van bij de boer! De verkoop blijkt echter niet steeds van een leien dakje te lopen, zodat velen zich de vraag stellen hoelang de aquacultuurbedrijven het nog kunnen bolwerken. Mede daarom wordt dit symposium georganiseerd.

SENEGAL →

Nieuw complex

In Dakar wordt door 'Allied Continental Shipping Senegal SA' binnenkort gestart met de bouw van een nieuw complex voor visverwerking. De Afrikaanse ontwikkelingsbank werd bereid gevonden daarvoor 120 miljoen bef op tafel te leggen. Het complex zal een visverwerkend bedrijf huisvesten met een volledige verpakkingafdeling, koelings- en diepvriesruimten en een ijsfabriek. Ook is geld voorzien voor een cargoschip dat het vervoer van de gekoelde en diepgevroren producten

moet verzekeren.

DUITSLAND →

Moeilijke tijden

De minister van landbouw van de Duitse deelstaat Sleeswijk-Holstein heeft kritiek op het visserijbeleid van de Europese Unie. Volgens hem zou de EU vooral oog hebben voor de visverwerkende industrie met goedkope vis uit derde landen en niet op het in stand houden van een gezonde Duitse vloot. Een en ander is te verklaren door de moeilijkheden waarmee ook de Duitse visserij af te rekenen heeft. De voor Duitsland belangrijke visbestanden (koolvis en kabeljauw) verkeren in een lamentabele toestand.

VAR →

Oud vissersdorp opgegraven

Archeologen hebben op het eiland *Delma* in de Verenigde Arabische Emiraten onder een speelplein overblijfselen gevonden van een 7000 jaar oud vissersdorp. Nadat daar in 1992 potscherven gevonden werden besloten Londense archeologen verder te zoeken. De oorspronkelijke bewoners bleken van de handel en de visvangst te leven, overigens ook vandaag nog de belangrijkste economische activiteiten in de streek.

NOORWEGEN →

Goed akkoord, slecht akkoord

Alleen een referendum onder de Noorse bevolking kan een lidmaatschap nog tegenhouden. Indien de Noren ja zeggen dan krijgt de EU er op 1 januari 1995 een lidstaat bij. Terwijl de Noorse vissers niet te spreken zijn over de toegevingen die hun regering moest maken om tot de EU toe te treden, verdedigt de Noorse visserijminister de akkoorden. De Noorse minister Jan Olsen voert aan dat de vissers uit andere landen — met uitzondering van makreel (Spanjaarden!) — niet méér toegang krijgen tot de Noorse vis dan nu het geval is. 'Wij hebben bovendien op bevestigende wijze de verzekering gekregen dat visserij binnen de twaalfmijlszone ook in de toekomst aan Noorse vissers voorbehouden is', zegt minister Olsen. Dit is belangrijk omdat de Noorse vloot voornamelijk bestaat uit kleine vissersvaartuigen die uitsluitend onder de kust hun werkterrein hebben.

REDERS en VISSERS,**voor uw****SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING****wendt U in volle vertrouwen tot de****BEROEPSVERENIGING****HAND IN HAND****VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01**

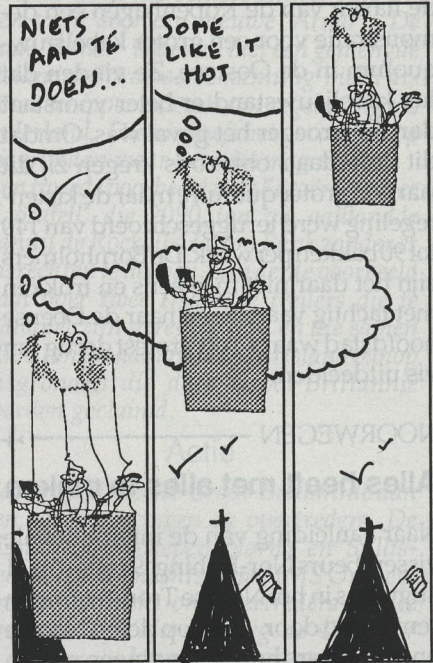
HET GEHEIM VAN GEEWEE

(een stripverhaal dat eindelijk gedaan is)

Door *Marc Speen*

Deel X: het geheim blijft een geheim

Wat voorafging: door het opduiken van de vrouwen verloor de bemanning het hoofd en klom aan boord van het luchtschip. Omwille van dezelfde oorzaak verhitte ook het afgerukte Knakenhoofd; de lucht die dat hoofd gevuld houdt zette uit, waardoor het luchtschip zich in beweging zette en lucht koos. Het Knakenhoofd bevindt zich nu hoog in de wolken.



KEERDE NOOIT MEER TERUG!!

Vijf jaar later, in de redaktielokalen van HVB, heeft het gewone leven zijn gangetje hervat



Heeft het luchtschip ooit het geheim van Geewee ontwaard? Is het Knakenhoofd van een kale reis teruggekeerd? En vooral, de vraag der vragen: hoe oud is GeeWee? Wij zullen het nooit weten, want de lezers waren dit verhaal (en terecht!) meer dan beu... en ik verhoop van u hetzelfde. Volgende maand kan uw advertentie hier staan!

Hoogachtend,

Marc Speen

EINDE

