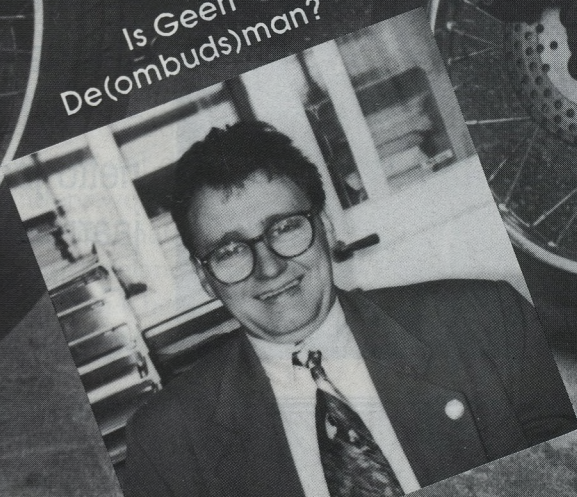


HVB sprak met vissers Verleene en Ulin



Is Geert
De(ombuds)man?



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.

HVB 61 VVB HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels,

Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor

Vandekerckhove en (voor het leven)

Marc Loy.

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock, Roger Decler,

Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert

Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing,

Willem Lanszweert, Mac Floo (tekenin-

gen) Marc Loy, Daniël Pots, Mong

Ruysschaert, Flor Vandekerckhove,

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters en Zeedierenjager.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor

de standpunten of meningen van redac-

teurs die het artikel met hun naam

ondertekenen.

© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen

alleen maar overgenomen worden na

schriftelijke toestemming van de uitgeve-

rij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 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.

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.

Omslagfoto: Guido Walters

Gaat het slecht, ja?!



Een indruk. De visserij blijkt vandaag vooral uit kankeraars te bestaan. Zoals de rest van de bevolking kankert de visser over alles en nog wat. Er wordt wat 'afgeklaagd' in dit land, er wordt 'gesakkerd' en gevloekt. En het weer is ook niet meer wat het geweest is.

Het Visserijblad doet daar flink aan mee. We proberen, onder andere via dit editoriaal, de stemming op de kaaien te verwoorden, we proberen daar ook al eens een klacht aan toe te voegen waaraan nog niemand gedacht heeft en we klagen ook al eens over zaken die het kader van de visserij overstijgen. Dat laatste mag ook wel, zo vinden we, voor een publiek waarvan een groot gedeelte geen ander tijdschrift leest.

Maar dat alles heeft dan weer voor gevolg dat de indruk ontstaat dat het verschikkelijk slecht gaat in de visserij, in dit land, op dit continent. En dat is natuurlijk niet zo.

Bijvoorbeeld. Iedereen heeft het over de 'vervreemding van de politiek'. We moeten de politiek terug bij de burger brengen, zo wordt algemeen aanvaard. Tegelijk merkt blijkbaar niemand op dat er geen enkele beroepsgroep is waarvan de leden zomaar op straat mogen aangeklampt worden, dat er, afgezien van de politicus, niemand is die gratis zijn deuren openstelt voor jan en alleman om even gratis pensioen- en tewerkstellingszaken te komen bespreken. En of de volksvertegenwoordiger er ook eens wil voor zorgen dat die verbouwing van mijn garage door kan gaan?! Verder vinden mensen het heel gewoon om politici ongezoeten hun mening te zeggen, hen zelfs de huid vol te schelden en met alle zonden Israels te overladen. Je zou het met een ondernemer, een accountant, een advocaat, een bakker, of zelfs met een journalist, niet moeten proberen. Met andere woorden: de politiek staat zo dicht bij de burger dat het haast niet mooi meer is.

Bijvoorbeeld. Het gaat hoe langer, hoe slechter met dit land. Ook daarover schijnt iedereen het eens te zijn. Maar volgens een rapport van de Verenigde Naties (VN) is België van de zestiende naar de dertiende plaats opgeschoven op de wereldschaal van landen waar het goed is om leven. Volgens de UNDP, het Ontwikkelingsprogramma van de VN, bekleedt België zelfs de derde plaats op de wereldranglijst wat betreft de inkomensverdeling onder de inwoners van een land (Slechts Japan en Zweden doen het beter, terwijl Duitsland en Nederland achterblijven op België). Gaat het slecht ja?

Bijvoorbeeld. Wanneer we terugkeren naar de visserij, dan komen we tot de algemeen aanvaarde vaststelling dat het er bijna mee afgelopen is. En uitgerekend in dit nummer van Het Visserijblad komen twee jonge vissers aan het woord die wèl nog geloven in de sector. We spraken met een schipper-reder die zich geen ander werk kan voorstellen en die er rotsvast van overtuigd is dat we het diepste dal der moeilijkheden achter ons gelaten hebben. Met andere woorden: er is wel degelijk nog een toekomst weggelegd voor de laatste beroepsjagers die dit welvarende, zelfs rijke, Noordzeelandje kent. Wanneer u nog eens een *politieker* tegenkomt, trek hem dan gerust aan de mouw en zeg het hem vlakaf in het gezicht.

Flor Vandekerckhove

Vissers Verleene en Ulin:

'Het ergste is voorbij!'

DIT BLAD HEEFT zich een stevige reputatie opgebouwd voor wat het interviewen van oud-vissers betreft. Haast maandelijks laten wij een oude zeeman aan het woord die ons vertelt over wonderbare haringvangsten, over oorlogsgeweld van lang voor er sprake was van D-day en over de vluchtweg over zee naar Engeland. Zij halen verhalen boven van legendarische kapiteins die een staal van de zeebodem proefden en op basis daarvan zegden hoever het schip zich nog van de zeegrond bevond... of ze hebben levendige herinneringen aan een grootmoeder die dagelijks het hoogste duin beklom en daar luid riep op haar IJslandvaarder die ginder ver wellicht verdronken was... of misschien wel op IJsland zelf begraven.

Allemaal goed en wel, zo zegde ons iemand, maar waarom wordt er in HVB nooit eens een jonge visser geïnterviewd. En kijk, die woorden waren nog niet koud of daar kwamen schipper-reder Marnix Verleene (°1963) en motorist Eddy Ulin (°1965) het kantoor van HVB-redacteur Vandekerckhove (°1949) binnengestapt. Nadat zij drie thermosflessen koffie gelegeerd hadden, bleken ze ook nog het hetgeen hieronder staat verteld te hebben.

MARNIX VERLEENE IS samen met zijn broer Alain eigenaar van de Oostendse bordenvisser O 369 'Koningin der Engelen'. Samen namen zij een jaar geleden het schip met de maagdelijke naam van vader Lucien Verleene over. Beide broers zijn actieve vissers, Alain als stuurman, Marnix als schipper. En om het beeld van de familiale Vlaamse visserij compleet te maken, moeten we vermelden dat ook machinist Eddy Ulin tot de familie behoort, al was het maar omdat zijn zuster met schipper Marnix trouwde. Naast de visserij en de schoonfamilie hebben Ulin en Verleene de liefde voor motoren gemeen. Verleene rijdt met een 'chopper', Ulin verplaatst zich eveneens op een of ander machtig stalen ros, maar echtgenote Carine van Marnix spant de kroon met een nagelnieuwe, vele honderdduizenden kostende, lowrider van Harley Davidson. Zo mogen wij onze vissers (en visserinnen) kennen!

Voor de rest is Eddy Ulin

een buitenbeentje. Hij komt nu eens niet uit een vissersgezin en geraakte haast toevallig in de visserij verzeild. Sinds hij als metselaarszoon echter in 1980 zijn eerste reis meemaakte, met de O 216 en schipper Marcel Pots richting IJsland nog wel, is hij een doorgewinterde zeeman geworden.

Zo één die sakkert over de slechte tijden en dito verdiensten en die regelmatig overweegt om een job aan wal te zoeken, maar toch telkens weer voor de zee kiest.

Ulin: *'Een visser verdient vandaag een pak minder geld dan tien jaar, of zelfs maar vijf jaar geleden. Misschien is dat nog maar de helft. Misschien komen we nog wel aan een gemiddelde van netto 50 000 frank per maand, wellicht zelfs minder. Velen vinden het de moeite niet om voor dat bedrag op zee te gaan. En geef toe: het is zwaar werk! Wie het uitsluitend voor het geld doet, heeft de visserij inmiddels al verlaten. Tot voor drie jaar nam je regelmatig 100.000 frank mee naar huis, maar dat blijkt voltooïd verleden tijd te zijn. Overigens zal je dat geld aan de wal ook wel niet spelenderwijze verdienen. Ik ken een vrachtwagenbestuurder die na een maand hard labeur — en ook niet aan acht uur par dag, maak je geen illusies — ook maar zoveel binnen haalt... en zelfs minder!'*

De 'Koningin der Engelen' (net als zijn schipper van het bouwjaar 1963) vinden we regelmatig terug op de vigronden West of in het Kanaal. In dat laatste visgebied waarover 'Zeedierenjager' in HVB nr 1, 1994 (pag.39) schreef, vinden we de O 369 (Caterpillar 300 pk, LOA: 27,60 meter) jaarlijks in februari - mei om er op rog en kabeljauw te vissen, van juni tot september is het schip te zien op de visgrond Bullock (tussen Dover en



Calais) waar op kabeljauw en tongschar ('steenschullen') gejaagd wordt, vanaf september gaat het ofwel richting West (voor deze visgrond, zie HVB nr 8, 1993 pag. 33) of Kanaal en in november, december en januari kan je Verleene en de zijnen haast zeker op de West aantreffen waar ze het op kabeljauw en wijting gemunt hebben.

Marnix Verleene, die sinds zijn tiende (!) regelmatig op zee is, beaamt hetgeen Ulin zegt: 'De top-reis die we met de O 369 dit jaar maakten was er één van 1.275.000 frank. We brachten toen, zo denk ik, 560 bennen vis mee naar huis. Tot drie jaar geleden zouden we daarvoor zeker twee miljoen gekregen hebben. In die tijd hadden we pakweg nog zeven à

acht reizen waarbij we meer dan één miljoen besomden, in 1994 hebben we dat nog maar twee keer mogen meemaken.' Een en ander heeft volgens Verleene met de veranderende aankoopgewoonten in de groothandel te maken waarbij meer dan vroeger in Noorwegen en Denemarken gekocht wordt, waardoor de vraag (en de prijs) hier zakt.

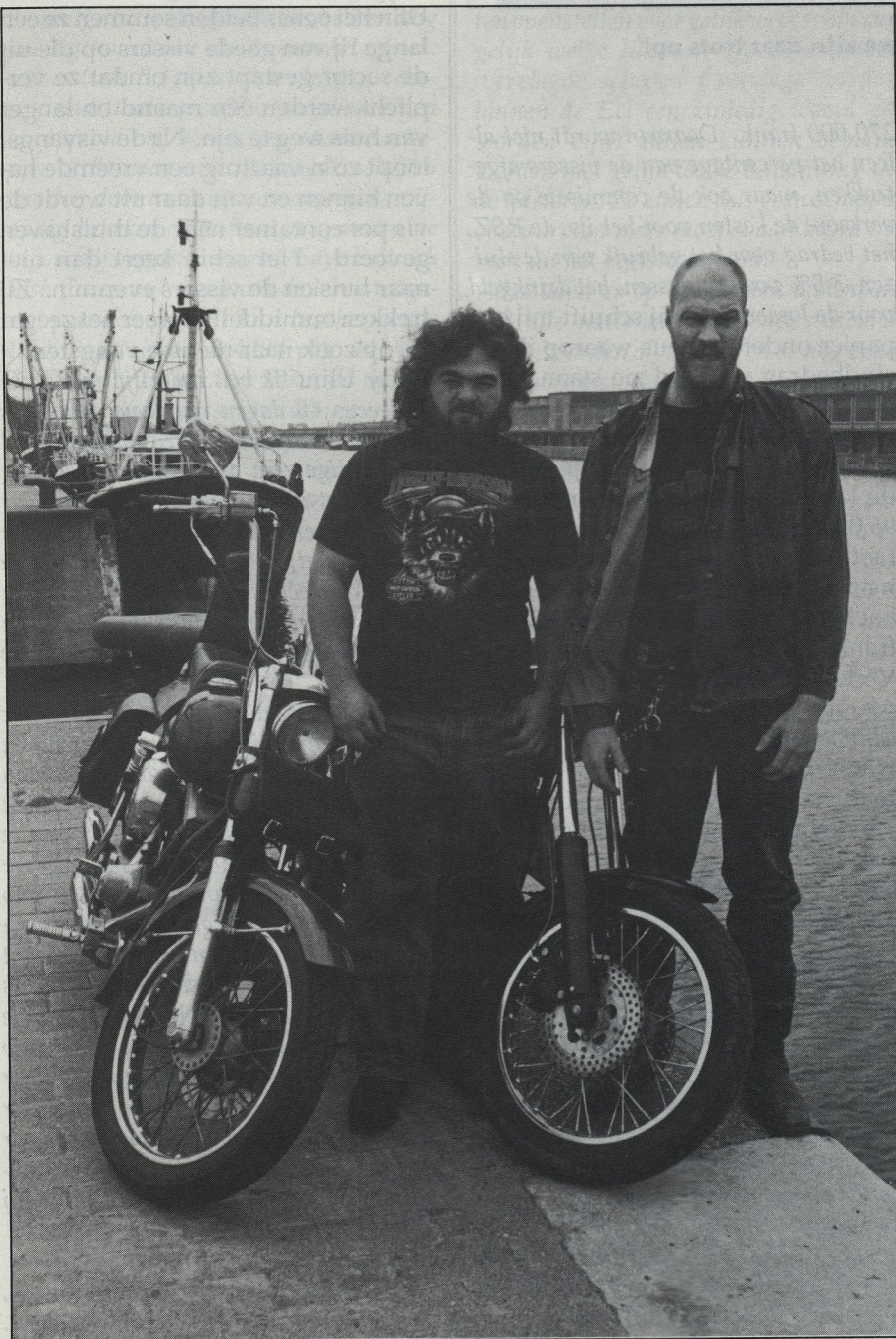
Het loon der vissers

Mensen aan de wal blijken vooral geïnteresseerd te zijn in de bedragen die in de visserij verdiend worden. Er is, zo weet iedereen nu wel, zwart geld, grijze vis, kortom er is het 'blauwen', en naast die veelkleurige inkomsten zijn er dan nog dichter-

lijke termen als deelvis, pooi en drinkgeld die tot de verbeelding van mensen spreken die zelf jaar in, jaar uit maandelijks een vast bedrag ontvangen om bijvoorbeeld achter een loket te zitten.

Eddy Ulin heeft voor wat zijn inkomsten betreft echter geen geheimen. 'Ik ben machinist aan boord en krijg 7,5% van de besomming. Een schipper krijgt dan normaliter 8% en een matroos 6,5%. Dat percentage ligt bij ons hoger dan elders omdat we maar met vier man varen. Vroeger moest er één visser meer aan boord zijn en dan kreeg ik slechts 6,25%. In tegenstelling tot hetgeen sinds enkele jaren de gewoonte is op de boomkortrawlers moeten we aan boord van de O 369 geen bijdrage in de dieselkosten betalen. (Ja, het is juist dat de visserij eigenaardige praktijken kent.) Van die totale besomming wordt wel de "deelvis" (2.500 frank/man) afgetrokken en het "voorschot" (2.000 frank/man). Deelvis en voorschot zijn typische verworvenheden in de visserij. Als die bedragen uitbetaald zijn en van de totale besomming afgetrokken, dan wordt de 7,5% op de rest berekend. Ik herinner me een recente topreis waarbij ik zodoende 94.275 bruto mocht opstrijken... dat bleek iets meer dan 38.000 frank netto te zijn. Als je dat per maand wilt omrekenen dan moet je weten dat we drie reizen in twee maanden maken. Daarbij komt ook nog eens 3.000 frank voor elke visser die helpt bij het lossen van de vangst. En dan is er nog het fenomeen van het "drinkgeld". De opbrengst van inktvis die we vangen wordt onder de bemanning verdeeld, dat geldt ook voor blauwe kreeft die we op Bullock vangen. Zo is het ook in de boomkorvisserij de gewoonte dat de eerste twintig bennen wulken of Sint-Jacobsschelpen als "drinkgeld" gelden. Dat "drinkgeld" kan al gauw enkele duizenden franken per visser zijn.'

Over zwarte vis wordt hier niet gesproken. Er zijn taboes die we hier niet doorbreken. Wanneer we ons oor echter te luisteren leggen bij een bevriende belastingscontroleur (overigens een hele toffe jongen, die dan weer andere taboes heeft die wij ook respecteren) dan zegt de man ervan overtuigd te zijn dat er vandaag wel degelijk minder 'geblauwd' wordt dan vroeger. Hij zegt dat we het 'zwarte' bedrag op zo'n 10% van de besomming mogen schatten. We willen hem graag geloven. Gesteld dat de ambtenaar gelijk heeft dan geeft een besomming van pakweg 1.000.000





Verleene en Ulin: 'Wij zijn vissers en we zijn daar trots op!'

ook nog eens 100.000 frank extra waarop de bemanning ook het hogervermelde percentage krijgt.

Voilà, dat zou het beeld compleet moeten maken. De schoolgaande jeugd heeft nu alle elementen in handen om zelf een berekening te maken en zich al dan niet in één van de visserijscholen in te schrijven. Hij moet er dan wel rekening mee houden dat hij jaarlijks zo'n 280 dagen op zee zit en ongeveer veertien uur per dag zwaar werk verricht. Wanneer hij op een boomkorvaartuig werkt dan verdient hij wellicht meer, maar wanneer het schip dan drie dagen in de haven ligt, wordt hij nog één dag aan boord verwacht om er gratis de nodige werken uit te voeren. Met andere woorden: alleen mensen met een grenzeloze liefde voor de zee, blijken geschikt te zijn.

Het verdriet der reders

Marnix Verleene is zo iemand. Hij heeft de zee met de paplepel ingegoten gekregen. Iemand die op zijn tiende al, tijdens de schoolvakantie uiteraard, op visvangst ging, heeft terzake alles meegemaakt. Marnix Verleene windt er dan ook geen doekjes om: 'Reders ter zeevisserij, die konden vroeger — en dan spreek ik zelfs tot zo'n drie- à viertal jaren geleden — rijk worden, en dat gebeurde dan nog in een korte periode. Elke visser kan reders aanwijzen die jaarlijks 15 miljoen in de mijn maakten en daarbovenop nog eens 3 miljoen. Spijtig genoeg ligt dat allemaal achter ons. De jongste reis bijvoorbeeld maakte ik

270 000 frank. Daarvan wordt niet alleen het percentage van de vissers afgetrokken, maar ook de commissie op de verkoop, de kosten voor het ijs, de RSZ, het bedrag voor het gebruik van de sluisen, 3,5% voor het lossen, het drinkgeld voor de lossers...' Hij schuift mij een papier onder de neus waarop ik het eindbedrag vermeld zie staan. Van de 270 000 frank besomming blijkt nog maar 96 000 frank over te zijn. Verleene zet zich gemakkelijk en somt de kosten op die hij verder van die 96.000 frank moet betalen: diverse facturen, huurgeld instrumenten, mazout, verzekering, olieboer, smid, boekhouder... Hij komt aan 120 000 frank. Dat betekent...

Verleene: 'Juist, dat betekent dat ik er voor wat dit kwartaal betreft nog steeds aan toesteek.'

Uitgerekend op dat moment komt de mare dat de 'twin disc' van de O 369 vervangen dient te worden: 570 000 frank!

Verleene kent echter het slagen van de zweep. Hij verpinkt niet eens. Onverstoorbaar gaat hij verder: 'Volgende maand moet de kwartaalverzekering voor het schip betaald worden (140.000 frank), het huurgeld van de instrumenten (200.000 frank), de bijdrage voor het fonds der arbeidsongevallen (60 000 frank). Met ander woorden: bij de volgende reis moeten we 800.000 frank besomming maken om gewoon rond te draaien.'

Volgend jaar moet de Caterpillar in de O 369 vervangen worden. De nieuwe motor kost 2.650.000 frank.

De scheepswerf die de plaatsing uitvoert legt daar 400.000 frank voor bij, maar die plaatsing kost dan ook 1 miljoen. Verleene: 'Voor de oude motor krijgen we van de fabriek ook nog eens 250.000 frank. Verder proberen we nog via Gimvindus subsidie te krijgen (die subsidiëring kan tot 30% bedragen) maar wellicht is ons vaartuig te oud om daarvoor in aanmerking te komen.'

Maar Verleene heeft geleerd de zaken filosofisch te bekijken: 'De prijzen in de vismijn schijnen weer beter te worden. Ik ben ervan overtuigd dat de slechtste tijden achter ons liggen.'

Respect

Aan de socio-familiale kant van de visserij mag overigens iets gedaan worden, daarover zijn Verleene en Ulin het eens. Beiden sommen ze een lange rij van goede vissers op die uit de sector gestapt zijn omdat ze verplicht werden één maand en langer van huis weg te zijn. Na de visvangst loopt zo'n vaartuig een vreemde haven binnen en van daar uit wordt de vis per container naar de thuishaven gevoerd. Het schip keert dan niet naar huis en de vissers evenmin. Zij trekken onmiddellijk weer het zeegat in, op zoek naar nieuwe vangsten.

Eddy Ulin: 'Ik ben indertijd met de O 124 eens 48 dagen na elkaar van huis geweest. Vroeger bracht zo'n afwezigheid een aardige cent op. Nu wordt er nog steeds met die containers gewerkt maar de inkomsten vallen dan weer tegen. En hoe gaat dat: het ene brengt het andere mee. Wanneer je na zes zo'n maanden moelijkheden in je gezin krijgt — hetgeen eigenlijk maar normaal is — dan haak je toch af.'

Marnix Verleene: 'Die containertrafiek zie ik ook niet zitten. Ik werk graag en hard, maar op die manier zie je er gewoon geen einde aan. Er is ook nog een leven buiten de visserij, weet je. Maar over die lage prijzen wil ik toch nog iets zeggen: Het ergste is dan nog niet dat je zo weinig verdient. Erger is dat men geen respect blijkt te hebben voor het werk dat je geleverd hebt. De visser is terecht trots op zijn prestatie. Je hebt als het ware je leven gewaagd om prachtige kabeljauw op de markt te brengen en je krijgt daar nauwelijks waardering voor. Wanneer diezelfde visser dan met zijn meisje door de stad loopt en daar de consumentenprijs ziet, dan is het toch logisch dat hij uit de visserij vlucht.'

Interview Flor Vanderckhove, tekening Mac Floo, foto's gw.

Glugger dan je denkt

Naar één Europese visserijvloot

VOORALEER SPANJE EN PORTUGAL Noorwegen bij de Europese Gemeenschap (EU) wilden toelaten, moest de Unie heel wat toegevingen doen. Eén ervan is dat Spanje en Portugal vanaf 1 januari 1996 volledig meespelen met de Europese visserijpolitiek, in plaats van het voorziene 2003.

Gevolg is dat de Europese wateren vanaf 1996 overspoeld kunnen worden door de immens grote Spaanse vissersvloot. Bureaucraten weten daar wel iets op te bedenken.

Vandaag wordt het handelen en denken van de vissers uit de verschillende EU-landen nog steeds nationaal bepaald. De voorbeelden liggen voor het grijpen. Sommige vissersorganisaties hebben nog nooit gehoord van een Europees logboek; reders (ook Belgische) verolaggen schepen naar andere landen zodat in eigen land quota vrij komen om nieuwe schepen te bouwen; die verolagde schepen worden door autochtonen overigens vijandig bekeken. De Britten spannen de kroon: zij organiseren een 'Save British Fish Campaign', maar ook de Ieren reageren paniekerig want hun beschermende Irish Box (zie HVB 4, '94 pag. 44) verdwijnt in zijn huidige vorm en de lijst van Spaanse vissersvaartuigen die periodisch mogen vissen op EU-gronden zal worden afgeschaft. Elke lidstaat heeft trouwens nog steeds een eigen systeem om de vislicenties te verdelen...

De goeie oude tijd...

Vissers verlangen terug naar de vroegere tijden. Velen kunnen niet meer tegen de talloze, soms zich tegensprekende, Europese maatregelen. De druk van de talloze controles wordt groot. Velen leggen er dan ook het bijltje bij neer. Wie ooit eens de zeeën voor zich alleen had ziet de vissersstiel vandaag niet meer als een vrij beroep. Ze ervaren tevens alle regelgeving als fnuikend voor het vrij initiatief. Zo vecht iedereen voor zijn stukjes en brokjes op nationaal vlak.

...komt niet meer terug

Omdat er tegen 1 januari 1996 een sluitend systeem moet gevonden worden om enerzijds Spanje en Portugal te integreren en anderzijds de visgronden en plaatselijke visserij enigszins tegen dat zuiderse geweld te beschermen, werken de Europese visserijafgevaardigden sedert eind april in relatief besloten vergaderingen aan een regeling die zal leiden tot het ontstaan van één Europese vloot. Als alle reeds verwoorde intenties omge-

zet zullen worden in wetten en als alle lekken kloppen dan verandert er op 1 januari 1996 heel veel:

De lidstaten zullen hun registratie moeten openstellen voor gelijk welk schip van gelijk welke lidstaat. De zogenaamde 'verolagde' schepen ('vervolagd' zal dan binnen de EU een zinledig woord geworden zijn) zullen kunnen bemand worden met gelijk welke bemanning uit de lidstaten. Ze zullen dus geen schipper of stuurman meer moeten aan boord nemen uit het registratieland.

Alles wijst er op dat binnen afzienbare tijd alle nationale vislicentiesystemen zullen worden afgeschaft en er nog enkel één soort vistorielating, een Europese, zal bestaan.

Per visgrond zal bepaald worden hoeveel Europese vaartuigen, in welke periode van het jaar en met welk soort vistuig aan de visserij zullen mogen deelnemen en hoeveel vis van welke soorten er (per maand of kwartaal) zullen mogen worden aangeland worden in volgens Europese normen ingerichte vismijnen.

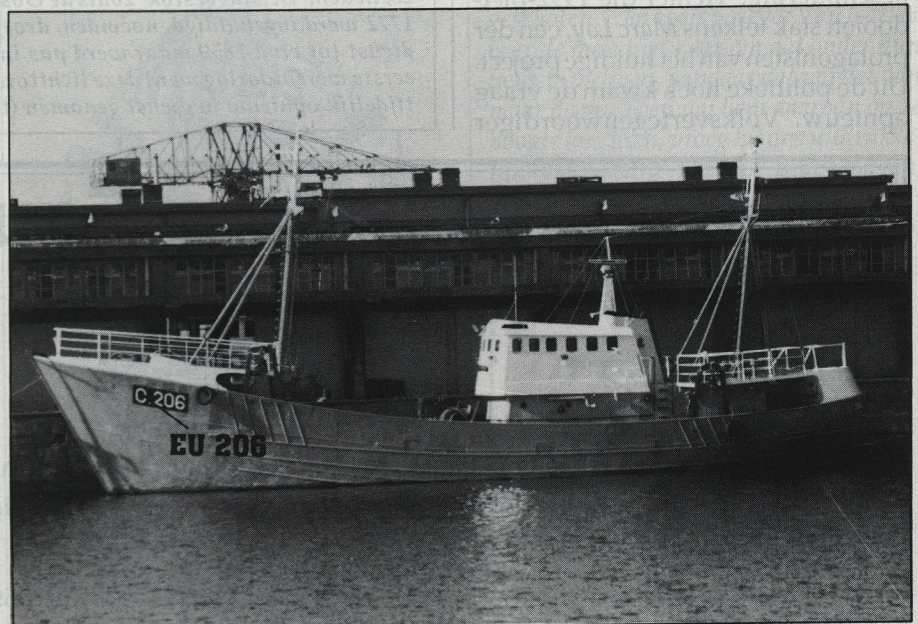
Aangezien de visgronden geen grotere last meer verdragen en de Spanjaarden en Portugezen wél zullen mogen deelnemen, zullen nog meer vissersschepen moeten verdwijnen uit de nationale vloeten van de visstaties. Hoogstwaarschijnlijk zal elke lidstaat slechts een beperkt aantal vaartuigen in aanmerking laten komen om een Europese vistorielating te bekomen.

De Europese afgevaardigden werken tevens aan een streng strafsysteem. Overtredingen zullen worden bestraft met het ogenblikkelijk opschorten van de vistorielatingen voor periodes afhankelijk van de ernst van de (of het aantal) overtredingen.

Sire, er zijn geen Belgen

Ook wij zullen moeten leren afstand nemen van onze nationale kijk op onze vissersschepen en -havens. De tijd dat neerbuigend gereageerd werd op verolagde schepen zal dan achter ons liggen. 'Nederlandse schepen die vissen op Belgische quota?!' So what? De verolaggers van vandaag zullen pioniers geweest blijken te zijn. Ze zullen vooruitgelopen zijn op de Europese ontwikkeling. De door-deweekse-visser zal het er waarschijnlijk moeilijk mee blijven hebben. Volgende generaties (die niets anders zullen hebben gekend hebben dan het nieuwe Europese systeem) zullen er wellicht op vertrouwde voet mee omgaan.

Daniël Pots



Wijkraad tien jaar geleden al gewonnen voor beschildering van de Oostendse vuurtoren

Vuurtoren komt goed uit de verf

WANNEER DE nieuw-beschilderde Oostendse vuurtoren op 1 juli, onder ministeriële aandacht, ingehuldigd wordt, zullen niet weinigen de pluim op hun hoed willen steken en de eer opeisen als eerste op het idee gekomen te zijn. HVB dook in de archieven en vond daar zwart op wit: 'De wijkraad van de Vuurtorenwijk wil de Oostendse vuurtoren in een kleurtje steken'. Het staat in een krantenknipsel van vrijdag 27 januari 1984. 'Lange Nelle zou dan een rood-wit streepjespak krijgen, zoals ook de vorige vuurtoren er een had. Het schepkollege heeft op de idee ingepikt, maar wil aan de realisatie van het voorstel geen geld spenderen', zo gaat de tien jaar oude tekst door. Het voorstel werd trouwens niet doorgespeeld naar de Dienst der Kust, verantwoordelijk voor het onderhoud van de, tot verleden week nog, grauwe betonmassa.

In 'De Zeewacht' van 28 februari 1992 werd de vraag opnieuw gesteld of de Oostendse vuurtoren toch niet beter uit de verf zou komen. Het ontwerp van de maritiem geörienteerde Knokse kunstenaar Ignace Van Isacker (zie hiernaast) stond toen wellicht voor het eerst afgedrukt: een witte romp waarop twee horizontaal golvende zwart-blauwe banden. Een gelijkaardige bijdrage verscheen in HVB van 3 juli 1992. Ook de Oostendse Gidsenkring 'Lange Nelle' sprak zich ook al uit voor een frisse beschildering. Achter die 1992-pleidooien stak telkens Marc Loy, een der protagonisten van het huidige project. Uit de politieke hoek kwam de vraag opnieuw. Volksvertegenwoordiger

Fernand Ghesquière vroeg Gemeenschapsminister Theo Kelchtermans of er bezwaren waren tegen een beschildering van de vuurtoren. Hij vroeg ook naar de mogelijkheid om de toren onder bepaalde voorwaarden open te stellen voor het publiek. Antwoord van de minister (februari '93): 'Het toekennen van een attractieve rol als toeristische trekpleister aan de vuurtoren van Oostende is niet alleen niet gewenst, maar zelfs niet te realiseren. De constructie leent zich immers, vanwege de nauwe en oncomfortabele doorgangen, wenteltrap en trapzaal, niet voor bezoeken van

derden. De afwezigheid van extra ontsnappingsmogelijkheden maakt dit bovendien praktisch onmogelijk. De internationale reglementering en de kostprijzen vormen twee substantiële bezwaren tegen het beschilderen in kleuren van de vuurtoren.'

Lang bleef het echter niet stil rond het project. Wat volgens minister Kelchtermans niet kon, kan nu, o.a. via bemiddeling van D. Vervaecke, wel dank zij de royale sponsoring van ruim twee miljoen frank door een verzekeringsmaatschappij die een... vuurtoren in haar logo voert. (gw)

De vier Oostendse vuurtorens

□ De huidige vuurtoren (68 m hoog, 65 m boven de zeespiegel, 324 treden), de vierde in de loop van de Oostendse geschiedenis, kwam er in 1947-'48 nadat de vorige tijdens de aftocht van de Duitsers in '44 werd neergehaald. De 'Lange Nelle' brandde voor het eerst op 1 november 1949. Het ontsteken en doven van het licht is volledig geautomatiseerd.

Tussen juli 1945 en november 1949 nam een metalen mast van 31 m. tijdelijk de taak van de vernielde vuurtoren over.

□ De derde 'viertorre', hoogte 62 meter (295 treden), was er een in rood-witte banden. In gebruik genomen in 1926 kwam de beschildering er pas in 1938. Tijdens de bezetting schilderden de Duitsers het lichtbaken in camouflagekleuren. Net voor hun aftocht lieten zij op 3 september 1944 de toren springen.

Tussen 1920 en 1926 deed een houten constructie aan de 'Halve Maan' dienst als lichtbaken voor de scheepvaart.

□ Nummer twee, de eerste 'aan de overkant', was een bemande vuurtoren (53 m., 273 treden) die op 1 januari 1860 in gebruik kwam. Hij werd in 1915 eveneens door de Duitsers neergehaald. De vernieling was dus niet het werk van de Engelse beschieting vanuit zee zoals lange tijd werd gedacht.

□ Tenslotte was er de eerste, aanvankelijk op kolen en later op olie gestookte, stenen vuurtoren die op de zeedijk stond, op de plaats van het monument der zeelieden. 'De vlaggestok' zoals de Oostendenaars de vuurtoren, die op 10 oktober 1772 werd ingehuldigd, noemden, droeg ook de storm- en tijvlaggen. Hij bleef in dienst tot eind 1859 maar werd pas in 1943 door de Duitsers afgebroken. Na de eerste wereldoorlog werd deze lichttoren, toen reeds voorzien van Fresnel-lenzen, tijdelijk opnieuw in dienst genomen (tot 1920).

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 - reddingsvloten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten .

— Erkend servicestation —

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

Een kunstenaar aan zee

Ignace Van Isacker

MET AL DE drukte die ontstaat bij de inhuldiging van de nieuw-geschilderde Oostendse vuurtoren zou je haast vergeten dat het idee, het ontwerp en de tekeningen van dat kleurenspeel uit de verbeelding van de 54-jarige Knokse kunstenaar Ignace Van Isacker komen: 'Mijn roots liggen aan de oostkust, maar mijn hart ligt in Oostende', zo zegt hij aan het begin van ons gesprek en ik weet niet of ik hem moet geloven, want in het dagelijkse leven is Van Isacker een wijnhandelaar. Deze uitspraak kan dus onderdeel vormen van een gewiekst verkoopsgesprek.



Waarom zou Van Isacker trouwens vergeten worden? Kan gebeuren, zo blijkt, want de kunstenaar heeft al dergelijke ervaring achter de rug liggen. Bij de bouw van de nieuwe Zeebrugse zeesluis deed hij indertijd ook zijn artistiek ding: een betonblokkenconstructie die daar (1984) à la Van Isacker op het strand gelegd werd. Hij gebruikte daarvoor overschotten van de funderingsblokken van de sluis. Toen die sluis uiteindelijk ingehuldigd werd, kwam de naam Van Isacker niet eens voor op de lijst van de genodigden: vergeten!

Zo er zal het op 1 juli in Oostende wel niet zijn, maar sponsors, politici, handelaars & neringhouders en de mannen die ervoor gezorgd hebben dat het project ook daadwerkelijk uitgevoerd werd, zullen vanzelf wel in het zonnetje komen te staan. En, eerlijk gezegd, Ignace Van Isacker lijkt ons geen opvolger te zijn van de vrijpostige Griek Diogenes die van de machtige Alexander de Grote een wens mocht doen en die — tot vertwijfeling van deze laatste — dan maar vraagt dat hij uit zijn zon zou gaan. Van Isacker is al blij dat zijn werk uitgevoerd wordt.

We laten onze achterdocht dan ook maar varen en geloven hem verder op zijn woord. (Overigens weet hij inmiddels dat ik geheelonthouder ben en dat hij zijn wijn in geen geval aan mij zal slijten.) Naast de landschapsprojecten (die bij Van Isacker al heel gauw zeeschapsprojecten worden) maakt deze kunstenaar ook tekeningen en schilderijen die je wél boven je kast kan hangen, tenminste als je ze kan betalen, want 'mijn schilderijen worden niet overnacht geschilderd. Het vraagt allemaal veel tijd. Over één doek doe ik minstens een maand'. En Van Isacker vindt niet dat hij per uur minder moet verdienen dan pakweg een gevelschilder. En wat zie je dan op die schilderijen: je ziet lijnen, verticale vooral, en kleuren die gedeeltelijk overschilderd werden door weer andere. Half-abstracte werken zijn het, want de aandachtige kijker herkent uiteindelijk wel degelijk hem bekend voorkomende constructies: hij ziet boeien, bakens en staketsels. Op die schilderijen steken die boeien weer andere boeien weg die op hun beurt... En zo ontstaat een lijnenspel dat alsmar verder gaat en uiteindelijk naar abstractie neigt. Meteen wordt een feit uit de kunstgeschiede-



nis geïllustreerd: zelfs de meest abstracte schilderijen vinden hun oorsprong in figuratieve beelden die de kunstenaar geraakt hebben.

En Ignace Van Isacker wordt vooral geraakt door het niemandsland tussen zee en land. Het gebied waar staketsels de verbinding tussen de twee maken, waar lichtboeien en andere bakens de zeeman verwittigen voor onderzees onheil, waar vuurtorens de mensen een gevoel van veiligheid en geborgenheid geven.

Werk van Ignace Van Isacker wordt regelmatig in binnen- en buitenland tentoongesteld... alhoewel. Zoals hij het ons zegde: zijn schilderijen komen maar traag tot stand. Ignace Van Isacker is (zoals elke kunstenaar, Andy Warhol & Co° niet te na gesproken) iemand die het helse ritme van de moderne tijd niet volgt, iemand die tergend langzaam — dus haast onzichtbaar — een levenswerk opbouwt. Van Isacker vindt het allemaal niet zo erg. Toch moest er, volgens ons, tegelijk met de 'inhuldiging' van de geschilderde Oostendse vuurtoren een Van Isackertentoonstelling te Oostende plaatsgegrepen hebben. De galerijen, de bedrijfsadviseurs, de stedelijke managers, de promotoren hebben daar uiteraard niet eens aan gedacht, wellicht wegens niet spectaculair genoeg.

Spectakel geeft wel zo'n beschilderde vuurtoren en dat past in de trend om van het Oostendse vissershavengebied tot een toeristische zone om te toveren. Een tentoonstelling daarentegen is voer voor enkele tientallen liefhebbers die er in alle stilte van willen genieten. Wat dat laatste betreft zijn de young urban professionals uit Oostende weer — maar wel volgens alle verwachtingen — eens tekort geschoten... en zoals gezegd: Van Isacker is er de man niet naar om dat onder hun neus te wrijven, vandaar dat wij dat dan maar doen. Toen wij hem daarvoor op de hoogte brachten, vroeg hij ons uitdrukkelijk 'niet te hard' te zijn. Brave jongen, die Van Isacker.

Flor Vandekerckhove, foto's gw.

De bewakers van de zee

Tentoonstelling over
vuurtorens en lichtbakens
in het visserijmuseum te
Oostduinkerke,
van 2 juli t/m 30 november
1994

Een samenwerking tussen Unesco-Vormings-
centrum vzw en Nationaal Visserijmuseum

**Veranderingen in de
"Officiële Lijst der
Belgische
Vissersvaartuigen"
MEI 1994**

Adresverandering:

□ Z.53 VAN EYCK, eigendom Rederij Depaepe BVBA, Sakramentstraat 81, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-62.54.08
Adresverandering en verandering tonnemaat:

□ O.101 BENNY, eigendom Gilbert Viaene-Vyvey, Kraanvogelstraat 22, 8400 Oostende, tel. 059-50.44.32

Bt.: 33 - Nt.: 9

Zeebrief: 5.5.94

Verandering van pk:

□ O.229 LIBERTY, eigendom Lasat-Corveleyn BVBA, Fruithoflaan 124, bus 14, 2600 Antwerpen. 300 pk - 221 kW. Zeebrief: 3.5.94

Verandering van PK en tonnemaat:

□ O.705 MORNING STAR, eigendom BVBA Morning Star, Eeuwfeestlaan 46, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-37.27.72 Bt.: 101 - Nt.: 30. 300 pk - 221 kW. Zeebrief: 11.5.94

**Hier had uw advertentie
kunnen staan**

**Vraag onze tarieven:
HVB, H. Baelskaai 2,
8400 Oostende.
Tel.: 059 / 32 55 59**

O 82 naar Friesland

De O 82 *St.-Antoine* wordt weldra 3,5 m langer en zal nadien varen als WL.18 met de registratieletters van het Friese *West-Dongeradeel*. Na het ongeval op 28 juli 1992, waarbij de Oostendse schipper *Freddy Deley* het leven liet, kwam het kleine vaartuig (14,5 m) in handen van een Urker scheepsbemiddelaar. Het hekreilertje zal de plaats innemen van de WL.18 *Vrijheid* (1978) van reder *J. Post* uit Anjum. Vooraleer het vaartuig opnieuw in bedrijf komt zal het door de

Scheepswerf *Poppen* in *Lemmer* worden verbouwd.

O 154 vangt bom

De O 154 *Wilmar* kreeg op zaterdag 18 juni voor de Engelse zuidkust een oorlogstuig in het net. De hekreiler bedreef op dat ogenblik de tongvisserij — bij gebrek aan rondvis — ter hoogte van *Long's End*. De ontmijningsdienst van *Plymouth* kwam ter plaatse om de Duitse bom met een gewicht van twee ton over te nemen en onschadelijk te maken.



Scheepsdiesel

RENAUD

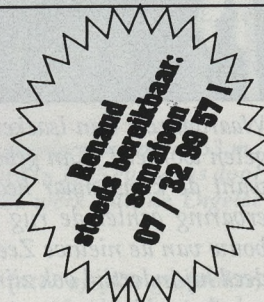
BVBA Vantorre-Devinck

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



Maritieme ombudsdienst vraagt (en krijgt) rechtzetting

Heeft Geert Deman zichzelf tot ombudsman uitgeroepen?

IN DE POLITIEKE rubriek van HVB 6,1994 meldden we dat Geert Deman er bij de minister-president Vanden Brande op aangedrongen had een ministerie van visserij op te richten. We hadden het verkeerd voor. Het was Deman om een 'departement' te doen en dat is, zo liet hij ons weten, een deel van een ministerie. Dit berichtje kwam bij de zgn. 'maritieme Ombudsdienst F.V.' overigens ook nog om andere redenen in het verkeerde keelgat terecht. Deze vereniging stuurde ons dan ook een 'vraag tot rechtzetting' toe die wij hierbij graag publiceren.

'Mevrouw, mijnheer,

BETREFT: De vraag tot rechtzetting. In uw jongste blad verwijst U naar de heer Deman met de woorden "de zelfbenoemde visserij-ombudsman".

Dergelijke tekst is om diverse redenen totaal misplaatst.

A. De heer Deman is door de feitelijke vereniging aangesteld voor 3 jaar als coördinator van de MARITIEME OMBUDSDIENST, en is in die functie ook onze woordvoerder.

B. Wij zijn geen visserij-ombudsdienst maar een MARITIEME. Graag verwijs ik bij deze naar onze tussenkomst bij het nieuwe haven-decreet.

U trekt door dergelijke tekst de geloofwaardigheid van onze dienst, en het werk van vier jonge mensen die zich "gratis" willen inzetten voor de sector in het bespottelijke.

Het is U allicht ontgaan dat de MARITIEME OMBUDSDIENST enkel werkt op vraag en/of om de werk-omstandigheden van bedrijven & personeel uit de betreffende sector te optimaliseren.

En we hebben reeds een aantal dingen kunnen bereiken, in Oostende Bv. is het idee om de Zeevaartschool een andere bestemming te geven (maritiem-gebonden-bedrijvencentrum) een idee van de heer Deman. De op gang zijnde gesprekken tot de oplossing van de problemen inzake de helidienst (voor zeelieden) van Koksijde en daarbij de parlementaire tussenkomsten zijn de verdienste van onze ombudsdienst en dit NAAST een aantal vertrouwelijke dossiers en projecten m.b.t. de visserij.

Hierbij hoop ik dat U de ernst van onze "MARITIEME OMBUDSDIENST" kan inschatten, en rekenen hierbij op een degelijke rechtzetting in het belang van de sector.

*Hoogachtend,
C. Casier*

Tot daar dus deze rechtzetting. De hiernaast afgedrukte brief overtuigde er ons inderdaad van dat het de ombudsdienst ernst is. Wij hebben dan ook getelefoneerd naar het nummer dat boven deze brief van Casier stond en kwamen (na eerst geconfronteerd te zijn met een antwoordapparaat waarop klaarblijkelijk een *deejee* aan het werk was) uiteindelijk in contact met coördinator Deman zelf. Deze 29-jarige visserstelg (vader Huibrecht Deman is reder van de Z 55 'Goede Hoop', broers Marc en Kurt zijn beide schippers en zuster Katrien is onlangs gehuwd met Jan Vandierendonck van de Z 79) blijkt inderdaad door de zgn. Maritieme Ombudsdienst (bestaande uit Chris Casier, Geert Deman, Frank Thiel en Kurt Andries) als coördinator aangesteld te zijn. De groep werd op 4 januari ll. gevormd na — hoe kan het anders? — een partijtje tennis op de sportvelden van MBZ. Zodoende wordt nog maar eens bewezen dat wanneer ergens vier Vlamingen samenkomen er een nieuwe vereniging opgericht wordt.

In deze korte periode heeft de zgn. Maritieme Ombudsdienst F.V. onbetwistbaar een groot activisme aan de dag gelegd. Daarvan werd overigens regelmatig gewag gemaakt in dit blad. Deman en de zijnen verwijten HVB nu dat we 'het werk van vier jonge mensen die zich "gratis" willen inzetten voor de sector in het bespottelijke' trekken. We bekennen schuld. Tot onze eigen verwondering blijkt deze redactie zich uiterst gereserveerd op te stellen tegen 'nieuwkomers' in de sector. We hebben dus blijkbaar een (en het weze gezegd: slechte) gewoonte van de visserij overgenomen. Al hetgeen zijn deugdelijkheid niet sedert jaren bewezen heeft wordt (regelmatig ten onrechte) op de kaaien



met een scheef oog bekeken. Zodoende worden nieuwe initiatieven al de grond ingeboord vooraleer ze zich kunnen ontplooiën. Blijkt dus dat ook wij die toe opgaan. Dat komt wellicht doordat we nu ook al een hele tijd in het circuit meedraaien en het spreekwoord zegt terecht: wie bij de hond slaapt, vangt zijn luizen (of vlooiën). Goed dat Casier ons daar op wijst. We beloven onszelf in de hand te houden.

Toch gaat ook Geert Deman niet vrijuit. Enige tijd geleden kregen wij immers een pseudo-interview toegestuurd waarin hij de balans opmaakte van een tienpuntenplan dat hij in 1992 (Deman voelde zich blijkbaar al ombudsdienst vooraleer deze opgericht werd) ter-redding-van-de-visserij opgesteld had. Hij steekt daarbij nogal wat pluimen op zijn hoed. Zo had hij er de patroonsorganisatie *Rederscentrale* op gewezen dat zij zich dringend moest *verjongen* en een *echte drukkingsgroep* moest worden. Dat is inmiddels ook gebeurd, zo stelde Deman het in dat zogenaamde interview. Was daar immers niet de *Vlaamse Redersvereniging (VRV)* ontstaan die als het ware de uitdrukking is van hetgeen Deman voor ogen had! Daar zullen ze, zo denk ik, in de *Rederscentrale* niet om gelachen hebben. Ook reder *Bart Schiltz*, stimulator van de VRV, zal raar opgekeken hebben toen hij daar zag staan dat hij het plan Deman aan het uitvoeren was. Overigens zag Deman nog een aantal van zijn ideeën in vervulling gaan: de oprichting van een quotacommissie en een verbetering in de situatie van de scheepskredieten. Dus, zo antwoordde Deman op de vragen van zijn huisjournalist: Ruim 80% van het plan is in werking! Overigens volhardt de Ombudsdienst ook vandaag

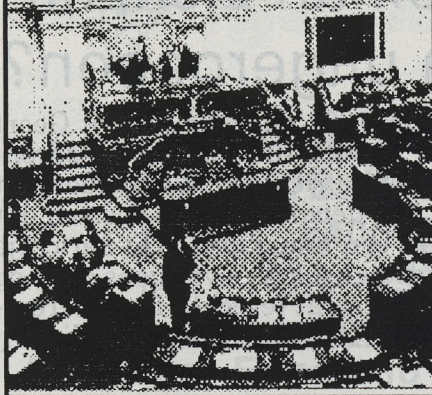
nog in de boosheid. Uit het hierboven afgedrukte Recht van Antwoord blijkt dat de Oostendenaars maar wat blij mogen zijn dat Geert & C° op het idee gekomen zijn om de zeevaartschool een andere bestemming te geven.

Wil Geert Deman ernstig genomen worden dan zal hij toch ook zichzelf moeten leren relativeren. HVB van zijn kant zegt bijvoorbeeld regelmatig dat de Vlaamse vissersvloot aan vernieuwing toe is, maar je zal ons bij de eerstkomende tewaterlating niet horen zeggen dat het dank zij ons is dat het schip er gekomen is.

Ook wat betreft de eerlijkheid van mensen die zich 'gratis' voor de visserij willen inzetten, hadden wij zo onze twijfels. Weer verwijzen wij terzake naar hetzelfde 'interview'. Is het niet zo, zo vroeg de reporter die duidelijk getipt was, dat u in de maand oktober kandidaat zal zijn voor een zetel in de provincie en aan de verkiezingen zal deelnemen via de partij VLD? Deman antwoordde gans eerlijk dat hij van partij (voorheen SP) veranderd was om des te harder toe te slaan: *'Ik zal niet ontkennen dat daar momenteel over wordt gepraat ... Ik zou het dus wel zien zitten, een mandaat op provinciaal vlak, ja... maar er zal eerst nog gepraat moeten worden vooraleer het zover is.'* Zoiets. Uit dat interview kwam dus niet het beeld naar voor van een idealistische jongeman die zich volledig belangeloos en met hart en ziel aan de sector zou geven, maar van een gehaaide jonge politicus, van het soort van de palingen (dus toch visserij: grapje) dan nog, die van ver de sprint naar de eindmeet van een mandaat had ingezet. (fv)

Vragen & Antwoorden

de politieke rubriek van HVB



Geert Deman und kein Ende

In HVB van juni 11. meldden we ten onrechte dat de vereniging van o.a. Geert Deman een visserijombudsdienst is. Het is, zo bewijst ene Casier in de lezersrubriek van dit blad, niet minder dan een Maritieme Ombudsdienst F.V.

Ook meldden we ten onrechte dat deze ombudsdienst er bij de Vlaamse minister-president Vanden Brande op aangedrongen had een ministerie van visserij op te richten. Weer mis! Deman had het over een 'departement' en wist redacteur Vandekerckhove er telefonisch van te overtuigen dat een departement slechts een onderdeel van een ministerie is. Om één en ander te verduidelijken doken wij de Dikke Vandaele in en lazen onder 'departement': *3. tak van dienst van het uitvoerend gezag, afdeling van algemeen bestuur, ministerie.* Met andere woorden, een departement is wel degelijk een ministerie, maar 'tak van dienst van

het uitvoerend gezag' kan natuurlijk ook wel een deel van een ministerie zijn. We geven Deman dus gelijk, al was het maar om tactische redenen, want wij zijn minder gemakkelijk te overtuigen dan Vandekerckhove. Overigens kreeg Deman ook gelijk van senator Michiel Maertens die de coördinator van de maritieme ombudsdienst schreef: *'Wat de centralisatie van alle visserijdiensten in één departement betreft, meen ik te kunnen stellen dat onze partij daar zonder meer 100% vóór is, en dit standpunt zelfs in de laatste grondwetsonderhandelingen naar voor schoof, maar er geen meerderheid voor kon vinden.'* Volksvertegenwoordiger Patrick Dewael had het ook al goed begrepen, maar hij vond het dan weer niet zo'n goed idee: *'Uw voorstel om een centralisatie van die diensten door te voeren die iets te maken hebben met de visserijproblematiek, is op het eerste zicht interessant. Nochtans is een administratie, ingedeeld volgens diverse sectoren, niet aangewezen omdat de VLD-voorstellen zich vertalen op het vlak van de fiscaliteit en parafiscaliteit. M.a.w. maatregelen over de verschillende sectoren heen. Ik ben wel van mening dat de visserijsector haar administratieve contacten moet kunnen kanaliseren naar één welbepaalde dienst die fungeert als een soort opvangnet voor de sector.'* Misschien bedoelt Dewael wel een ombudsdienst, maar we durven terzake natuurlijk geen uitspraken meer te doen.

Deman kreeg niet alleen brieven toegestuurd van volksvertegenwoordigers en senatoren, ook generaal-majoor De Brouwer kroop achter zijn schrijfmachine en liet de Maritieme Ombudsdienst F.V. weten dat de afwezigheid van een (dienstplichtige) geneesheer aan boord van de helikopters die instaan voor de hulp aan slachtoffers op zee, geen drama hoeft te zijn. De gewone bemanningsleden dienen over bijzondere vaardigheden te beschikken in het domein van de overleving op zee, de aanwezigheid van technisch degelijk opgeleide onderofficieren-ambulanciers is al even goed als een dokter, zo zegt de legerleider. Voor wat betreft de zeldzame keren dat er echt een dokter nodig is kan die taak ook door een goed opgeleide ambulancier uitgevoerd worden. Dat is althans te verkiezen boven de aanwezigheid van een niet-getrainde burgergeneesheer, aldus de generaal-majoor.



Exit Victor

Het ziet ernaar uit dat een regelmatig terugkomende naam binnen afzienbare tijd uit deze rubriek zal verdwijnen. Het Oostendse raadslid Ivan Victor is immers niet meer terug te vinden op de SP-lijst voor de Oostendse gemeenteraadsverkiezingen. Het raadslid komt in de Oostendse gemeenteraad regelmatig tussen over punten die de visserij en de haven aanbelangen.

Een departement is een departement is een departement

Ene ons totaal onbekend kamerlid, genaamd Pierco, vroeg aan minister van Landbouw (en visserij) Bourgeois (en wij citeren letterlijk): 'Welke adviesraden of commissies, opgericht als overleg- of inspraakorgaan, zijn afhankelijk van uw departement?' U leest wel degelijk 'departement'. We veronderstellen dat de vragensteller met departement ook ministerie bedoelt en wanneer Bourgeois in zijn antwoord zegt: 'Per bestuur of dienst afhankelijk

van mijn departement wordt vermeld...' dat hij het eveneens over zijn ministerie heeft. In dat antwoord vermeldt hij overigens 'de Overlegcommissie visserijbeleid' dat in 1992 vijf keer samen kwam. Die overlegcommissie zou wel eens het departement kunnen zijn waarop Deman aanstuurt. Maar heel zeker weten we dat natuurlijk niet.

Dienst, administratie, departement, bestuur, ministerie, ombudsdienst...



Mosselen na pasen

Verder willen we ook nog de vraag van Michiel Maertens over de kwaliteit van de wilde mosselen voor de Belgische kust en van het mosselzaad dat zich daar bevindt. De senator

Het museum 'Sincfala' voor visserij vzw zoekt voor haar documentatie alle nummers van HVB van vóór het jaar 1988 alsook de nummers 4/'93, 5/'93, 11/'93, 01/'92, 03/'92, 03/'91, 10/'91, 02/'89, 09/'88 en 10/'88. Ook zijn wij geïnteresseerd in zeemansalmanakken en andere documenten betreffende de visserij.

Museum Sincfala, Pannestraat 140 te 8301 Knokke-Heist, tel: 050 / 51 49 73.

meende te weten dat Nederlandse handelaars jaarlijks op onze kust mosselzaad weghalen, onder meer te Blankenberge, op basis van een mondelinge gemeentelijke concessie. Uit het ministeriële antwoord blijkt dat sinds meer dan tien jaar geen toelating meer verleend werd voor het trekken van mosselen of mosselzaad op de werken van de kust (bijvoorbeeld golfbrekers) en van de kusthavens.

- 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!

Peraltastraat 9 — 8000 Brugge
Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax: 32 12 98



Onderzoeksraad voor de zeevaart

De onderzoeksraad voor de zeevaart heeft de afgelopen maand een drukke agenda afgewerkt met niet minder dan drie vergaderingen.

N 73

Schipper Franky Locqueneux van de N73 'Kotje' werd drie dagen geschorst omdat hij op 31 oktober 1992 tegen de algemene stroom van de SW-lane ingevaren was... en zodoende door een Brits vliegtuig betraapt.

N 126

Dezelfde schorsing (3 dagen) kreeg schipper Achiel Huygebaert van de N 126 'Skylight' om soortgelijke redenen. Het waren de Fransen die de overtreding vastlegden op 15 december 1992.

Z 34

De Z 34 'Northern Sky' ondernam tussen 30 oktober '92 en 11 november 1992, onder het bevel van de Nederlandse schipper Laurens Van Dam, twee reizen zonder geldige monsterrol aan boord. De monsterrol is een uitermate belangrijk document omdat het het enige bewijs van arbeidsovereenkomst is tussen reder en bemanningsleden. Schipper Van Dam kreeg een verbod om gedurende een periode van tien dagen op Belgische schepen te varen.

Z 573

Het invullen van valse gegevens in een EEG-logboek, daarmee wordt in de onderzoeksraad niet gelachen. Dat ondervond François Vander Schraeghe die officieel als schipper fungeerde toen de Z573 op 16 september '92 de thuishaven verliet om in de omgeving van de Kreefteput de visserij te bedrijven. Uit het logboek bleken bladzijden gescheurd te zijn, en andere niet ingevuld. Daarenboven werd het tijdens het onderzoek duidelijk dat Vander Schraeghe alleen maar *in naam* schipper was en dat het feitelijke bevel aan boord uitgeoefend werd door motorist Alain Houpeylyne. Deze laatste werd vier weken geschorst, de eerste werd bedacht met een schorsing van niet minder dan vijf weken.

Z 72

Schipper Roger Sel werd voor drie dagen geschorst omdat de Z72 Aquarius in de overgang tussen 1992 en 1993 onder zijn bevel 23 dagen zonder geldige monsterrol gevaren had. De raad wijst erop dat, zelfs wanneer het de reder is die zich gewoonlijk van dergelijke taak kwijt, de schipper niet ontslagen wordt van deze wettelijke verplichtingen. Bovendien werd erop gewezen dat in het waterschoutskantoor, op een speciaal daartoe bestemd bord, drie maanden vooraf aangegeven wordt welke monsterrollen van vaartuigen vervallen. (rc)

5de Tuinfeest zeemanshuis Godschalck

Het personeel van Godschalck nodigt familieleden, vrienden en sympathisanten van het zeemanshuis uit op het 5de Zomers Tuinfeest met barbecue op zaterdag 9 juli. De animatie start om 14 uur met volksspelen, voorstelling van knutselwerk vervaardigd door de bewoners, tombola, verkoop van pannekoenen en ijs. Aanschuiven voor de barbecue kan vanaf 17 u. 30. Vooraf inschrijven voor deze barbecue is noodzakelijk, uiterlijk op 4 juli. Info: Zeemanshuis, Dr. E. Moreauxlaan 322, Oostende, tel. 059-32.26.04.

Dag van de Zeebrugse Vis

Zondag 3 juli is de "Dag van de Zeelieden van de Oostkust" en de "Dag van de Zeebrugse vis". De dag wordt ingezet met de openluchtmiss (bij slecht weer in de Sint-Donaaskerk) en de traditionele vissershulde aan de oude vismijn (11 uur)

Het Feestkomitee Zeebrugge patroneert het gebeuren en geeft er de nodige toeristische uitstraling aan. 's Middags zijn er garnaalkruiersdemonstraties op het strand, optredens van folkloristische groepen en kinderanimatie. De nieuwe visambassadrice en haar eredames zorgen voor gratis proevertjes, terwijl de Heistse Visbakkers gebakken pladijs aan de man brengen.

De uitbaters van 32 plaatselijke hercazaken pakken uit met een vismenu tegen gunstprijs.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Rachel Vandenberghe (78). Wijlen mevrouw Vandenberghe was de echtgenote van August Vyvey, moeder van mevrouw Yvette Viaene-Vyvey en schoonmoeder van Gilbert Viaene, eigenaars van de O 101 'Benny'. Rachel Vandenberghe werd geboren te Ernegem op 15 juni 1915 en overleed te Oostende op 8 juni 1994. De begrafenis greep plaats op dinsdag 14 juni ll.

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



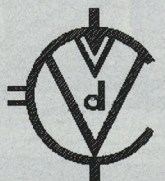
t.b.v. : autolaad-, haven-, portaal-, mobiele- en bouwkransen; betonpompen; hoogwerkers; lieraandrijvingen; schrootpersen; betoninstallaties; bouwmachines, enz.

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.



Verkoop Z.37 en Z.38 op tweede zitdag

De verkoop van de zusterschepen Z.37 *Orka* en Z.38 *Manta* door de Brugse gerechtsdeurwaarder Jan Van den Meersschart werd verwezen naar een tweede zitdag op zaterdag 30 juli. Er was wel enige belangstelling voor de twee Eurokotters, maar volgens de gerechtsdeurwaarder ontbrak een ernstig bod, waardoor hij niet tot een voorlopige toewijzing kon overgaan. Het hoogste bod voor de Z.37 bedroeg 3,5 miljoen frank en voor de Z.38 was de beste bieding 'één ton' (100.000 gulden of 1,9 miljoen frank). Dat zou niet in verhouding staan tot het passief van het faillissement (50 miljoen). Tijdens de tweede zitdag in de kantine van de vismijn zou er een hoger bod uit de bus moeten komen waarmee de curator en voornaamste schuldeisers (de scheepswerf *Fulton Marine* uit Ruisbroek en de NMKN) zich

kunnen verzoenen.

Beide vaartuigen maken deel uit van het actief van de rederij *Orca* BVBA uit Knokke-Heist die bij vonnis van 27 december 1993 op bekenenis failliet werd verklaard. Meester Godelieve Schram uit Lissewege werd door de rechtbank aangesteld als curator.

De op 22 januari geplande openbare verkoop van de Eurokotters werd afgelast omdat de curator nog steeds onderhandelde met potentiële kopers om de vissersvaartuigen uit de hand te verkopen. Uiteindelijk is de curator toch overgegaan tot een openbare vrijwillige verkoping met gesloten biedingen, gevolgd door een openbaar opbod door de aanwezigen op zaterdag 25 juni. Omdat er geen aanvaardbaar bod uit de bus kwam werd op het einde van juli een tweede zitdag vastgelegd. (gw)

Failliet

□ BVBA Edelcool International, Vismijn 19, Oostende, bedrijf voor plaatsing van koelinrichtingen en luchtverversingsinstallaties, werd op bekenenis failliet verklaard op 16 juni 1994.

□ DE BOECK & Cie, scheepsschroeven, Boom, failliet verklaard op 1 juni 1994.

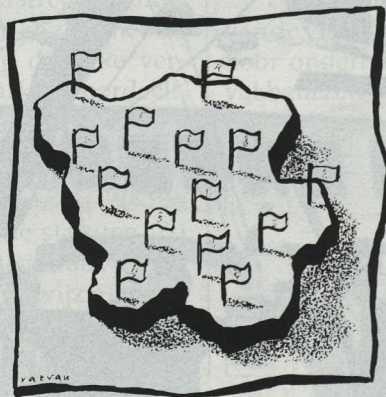
FAX - FAX - FAX - FAX -

□ De kreeftenvanger SY.86 uit het Schotse *Stornoway* laat Oostende niet links liggen. Het houten vaartuig liet zich in mei nog zien, en zakte half juni opnieuw af naar Oostende met 400 kg levende kreeft, 30 kg levende krab en 600 kg krabbepoten. □ De Eurokotter Z.122 *Noordster* liep met een defect binnen in Goedereede en verkocht er ook de vangst van de gebroken reis. □ BSM in Breskens kreeg vier Zeebrugse vaartuigen op bezoek. De Z.27 *Mercurius* liet een nieuwe schroefas plaatsen. De Z.55 *Goede Hoop*, Z.99 *Terra Nova* en Z.586 *Mermaid* liepen de haven binnen voor kleine herstellingen en roer en schroef of onderhoudswerkzaamheden. □

Eerste Zeeuwse mosselen op 8 juli

Het *Kantoor voor Mosselzaken* in Bergen-op-Zoom maakte de regeling voor het mosselseizoen '94-'95 bekend. De kwekers mochten de eerste mosselladingen voor bemesting aanbieden vanaf 21 juni. De handel in *Het Zeeuwse Goud* start pas echt op vrijdag 8 juli. Pas vanaf die dag kunnen de mosselbedrijven met de verzending starten.

Het mosseldorp *Philippine* is er opnieuw vroeg bij. De presentatie van de eerste Zeeuwse mosselen gebeurde reeds op woensdag 29 juni als inzet van de jaarlijkse *Mosselfeesten* die dit jaar aan hun 18de uitgave toe zijn.



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

Het eerstvolgende nummer van HVB zal — weer of geen weer — op vrijdag 5 augustus in de winkel liggen

Vismijncommissie verdedigt Zeebrugse visserijbelangen

HET VERGDE TWEE jaar en twaalf vergaderingen om tot de oprichting van een Zeebrugse 'Vismijncommissie' te komen. Op 3 mei zaten uiteindelijk alle betrokken partijen eensgezind rond de tafel om de doelstellingen en de statuten van de nieuwe advies- en promotieorganisatie te onderschrijven. Een maand later stelden de initiatiefnemers zich voor aan de buitenwereld.

Eerste schepen Marc Delanghe bekende dat heel wat tijd nodig was om de problemen uit het verleden uit te praten. Het vastleggen van de regels en de vertegenwoordiging van de diverse belangengroepen was een kwestie van nauwkeurig wikken en wegen. Nadat verschillende model-

len werden afgewezen kwam er toch een voor alle betrokkenen aanvaardbaar akkoord uit de bus. De haven-schepen sprak zijn dank uit aan allen die hun beste krachten hebben ingezet om de oprichting van de 'Vismijncommissie' mogelijk te maken en rekt erop dat de leden er een nuttig instrument zullen van maken.

Overleven

Tijdens de eerste bijeenkomst op 7 juni in de vergaderzaal van de Zeebrugse Visveiling belichtte Freddy Pollet de doelstellingen en taken van de vergadering die hij voortaan voorziet. 'Om het hoofd te bieden aan de harde concurrentiestrijd die tussen de Europese vissershavens woedt was het meer dan wenselijk dat alle belanghebbenden en allen die met de uitbouw van de visserij begaan zijn zich verenigden. In de eerste plaats om de belangen van Zeebrugge als

aanvoer- en distributiehaven in de ruimste betekenis te promoten in binnen- en buitenland en waar nodig met één stem te verdedigen.' Voorzitter Pollet benadrukte dat die belangen verder strekken dan de belangen van de ZV. 'Wij beschikken over een van de modernste vismijnen in Europa, waarrond zich een belangrijke nevenindustrie ontwikkelt. Allen hebben wij er belang bij dat de Zeebrugse visserij kan optormen tegen de buitenlandse concurrentie. Het is duidelijk dat Vlaamse vaartuigen die in het buitenland verkopen, geen goede zaak is voor de toekomst van onze visserij. We moeten dan ook voorkomen dat we door onderlinge naijver uitgeteld worden.' De ZV-directeur ziet een aantal voorwaarden die moeten vervuld worden om onze quota ten volle te kunnen benutten en aldus de bedrijfstak veilig te stellen. 'Het is van het grootste belang dat onze vaartuigen in Vlaamse



De leden van de Zeebrugse 'Vismijncommissie' die aan de eerste vergadering deelnamen. (Foto gw)



De promotors van de 'Vismijncommissie': schepen Marc Delanghe en ZV-directeur Fredy Pollet samen met secretaresse Rianne van de Hout. (Foto gw)

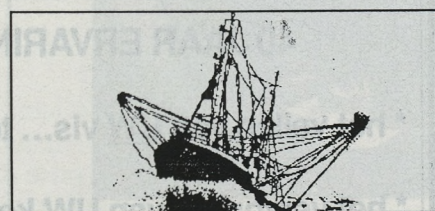
handen blijven, in Belgische havens veilen, door onze werven worden onderhouden en dat plaatselijke bedrijven kunnen instaan voor de bevoorrading. Wemoeten naar de nationale en regionale overheid toe voorstellen formuleren om dat mogelijk te maken en maatregelen vragen om de eventuele financiële nadelen die uit die strategie voortvloeiën op te vangen', aldus de voorzitter. Eenvoudig zal het niet zijn om 'protectionistische' maatregelen uit te werken die niet in strijd zijn met de Europese regelgeving die elke verstoring van de vrije markt veroordeelt.

Adviserend

'De Vismijncommissie heeft een adviseerende opdracht, met zware morele impact', zo luidt het in de statuten. Zo moet de commissie steeds advies geven bij het opmaken of wijzigen van de reglementering rond het gebruik van de vismijn-accomodatie (verloop

van de veiling, gebruik en bewaking van de parking...). De commissie wordt ook betrokken partij, belast met een bemiddelingsopdracht, in geval van geschillen. Om betwistingen te voorkomen kwamen de betrokken belangengroepen overeen alle beslissingen die een invloed kunnen hebben op de werksfeer voor advies voor te leggen aan de 'Vismijncommissie'.

De commissie zal ook de promotie van de vismijn Zeebrugge patroneren door ondermeer deel te nemen aan vakbeurzen en andere manifestaties. (gw)



Samenstelling Zeebrugse Vismijncommissie

De 'Vismijncommissie' telt achttien stemgerechtigden en twee adviserende leden: zes afgevaardigden van de NV Zeebrugse Visveiling (waaronder de voorzitter en de secretaris), zes vertegenwoordigers van de reders (aangeduid door de Rederscentrale), zes viskopers die zowel de grote (ZVK) als de kleine kopers (ZVP) in de Zeebrugse visveiling vertegenwoordigen en twee adviserende leden (aangeduid door het stadsbestuur van Brugge). De statuten stellen duidelijk dat de belangen van de leden in Zeebrugge moeten liggen. Een artikel als 'Enig ander mandaat in een concurrende vismijn of andere haveninstallatie dan Zeebrugge, maakt een overenigbaarheid uit' laat daar geen twijfel over bestaan. Precies daarom werd op de valreep nog een vertegenwoordiger van de reders vervangen.

De verkozen leden van de 'Vismijncommissie' hebben een driejarig mandaat. Het mandaat van de leden aangeduid door de ZV en het stadsbestuur is van onbepaalde duur. De commissie komt minsten éénmaal per kwartaal samen.

Bij de start werd de Vismijncommissie als volgt samengesteld:

Zeebrugse Visveiling: Fredy Pollet, bestuurder-algemeen directeur ZV (voorzitter), Johan Van de Steene, commercieel manager ZV, Jan Buisseret, marketing manager ZV, Martin Van Dromme, organisatie manager ZV, Raymond Reynaert, juridisch adviseur ZV, Rianne van den Hout, directiesekretaresse (sekretaris van de commissie)

Reders(centrale): Bart Schiltz (vervlagde Z.69 - GY 269), Gilbert Derudder (Z.54, GY.154), Freddy Depaepe (Z.53), René Vlietinck (Z.568), Eric Dewagenaere (Z.59), Urbain Wentein (Z.121)

Viskopers:

Raphaël Huysseune (ZVK), Paulus (ZVK), Gunther Geldhof (ZVK), Gerrit Geldhof (voorzitter ZVP), Maurits Steenbeke (Vishandel Noordzee/ZVP), Geert Vlietinck, (Vishandel André/ZVP)

Stad Brugge:

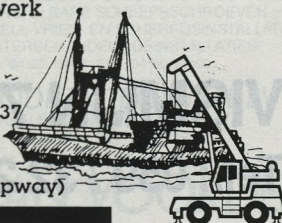
Marc De Langhe, eerste schepen en havenschepen, Wilfried Wouters, schepen van landbouw



Verheye Joël n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaierwerk

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



Kanaaltrafiek spectaculair toegenomen

De voorbije tien jaar kende het Kanaalverkeer een explosieve groei. Tussen 1982 en '92 is het aantal ferry-passagiers met ongeveer een kwart toegenomen tot 30 miljoen reizigers. 80% van de passagiersstroom moet als toeristisch verkeer worden gezien. Ze maken de overtocht met eigen wagen (45 %), per bus (28 %), als fietser of voetganger (28 %). De vrachtwagenchauffeurs en hun begeleiders vormen een kleine minderheid (3 %). In dezelfde periode is het aantal vrachtwagens meer dan verdubbeld (+ 120 %) tot 770.000 eenheden, waarvan de helft in Engeland geregistreerd. Niet-begeleide transporten kenden eveneens een forse groei (+ 80 %) tot 629.000 eenheden.

De belangrijkste verkeersstromen liepen tussen Belgische en Franse havens en de havens aan de Theems en in het graafschap Kent.

Tachtig procent van de reizigers vertrok uit Franse havens (Calais, Boulogne, Duinkerke), elf procent uit Belgische en negen procent uit Nederlandse havens.

Dover was onbetwistbaar de grootste passagiershaven die 60% van het Kanaalverkeer verwerkt. De passagiersstromen naar andere Engelse Kanaalhavens liggen beduidend lager: Portsmouth (9 %), Ramsgate (6 %), Harwich (6 %).

Naast de transporten van de ferry-schepen zijn er nog andere verkeerstrafiekken tussen continentaal Europa en Groot-Brittannië: een intensief vrachtverkeer over zee per cargo (containers, bulk) en het vliegtuigverkeer (passagiers en vracht) dat helemaal niet achterop blijft.

Nieuwe voorzitter

Handelskamer Oostende

In opvolging van Raf Bulcke (*Lithobeton*) koos de raad van bestuur van de Oostendse Kamer voor Handel en Nijverheid *vzw* nu Guy Taillieu (48) tot nieuwe voorzitter. Taillieu is gedelegeerd bestuurder van het bedrijf *Orac*, gespecialiseerd in verwerking van polyuretaan.

De nieuwe voorzitter wordt bijgestaan door twee nieuwe ondervoorzitters: Arthur Vanhoutte (45, general manager *Mutoh Europe*) en Jos Boels (45, van *La Couronne*).

Reder Bart Schiltz protesteert op algemene vergadering van chemiegroep Solvay

Reder Bart Schiltz trok naar de jaarlijkse algemene (aandeelhouders)-vergadering van de chemiegroep Solvay (43.163 werknemers, 423 vestigingen in 42 landen) in Brussel. Als Noordzeevisser en vertegenwoordiger van de Rederscentrale wees hij de verzamelde aandeelhouders op de schadelijke gevolgen van de industriële organische chloorverbindingen (IOC's) op de voortplantingsmechanismen van de vissen en de negatieve gevolgen die hier voor de vissers uit voortvloeien.

Ook Greenpeace voerde actie en eiste een omschakeling van de chloorindustrie om de kwalijke gevolgen van de IOC's uit te sluiten. De milieuvereniging werd echter, in tegenstelling tot reder Schiltz, niet tot de vergadering toegelaten.

De Solvay-werknemers van hun kant vonden de actie van Greenpeace ongepast. Ze verwijten de milieubeweging manipulatie van weten-

schappelijke gegevens en vinden dat de groenen met hun acties de werkgelegenheid in gevaar brengen.

Albert Fisher neemt Deense visverwerker over

De Britse voedingsmultinational *Albert Fisher*, waarvan ook de Oostendse bedrijven *Morubel* en *La Couronne* deel uitmaken, nam onlangs de Deense *Rahbek-groep* over. De Deense visverwerker is ook actief in Schotland en o.m. leverancier van kwaliteitsproducten aan *Marks & Spencer*. Voor de overname betaalde Albert Fisher zwaar: 59 miljoen pond (ca 3 miljard frank of bijna veertig keer de nettowinst).

Albert Fisher is actief in de verwerking en distributie van groenten, fruit en vis in Europa en Noord-Amerika voor een omzet van 1,2 miljard pond (54 miljard frank).

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

Niets staat overheveling visserijonderwijs nog in de weg

Provinciaal Maritiem Instituut op 1 september 1995 van start

DE REORGANISATIE VAN het visserijonderwijs is nagenoeg rond. Enkel de goedkeuring van het provinciebestuur ontbrak nog op het ogenblik dat we deze tekst schreven. Wanneer u dit blad leest is ook deze formaliteit achter de rug. Het definitieve protocol moet tegen 1 september 1995 door alle betrokken partijen ondertekend zijn.

Niets staat de oprichting van het *Provinciaal Maritiem Instituut (PMI)* nog in de weg. Dat instituut vervangt vanaf 1 september 1995 de bestaande visserijscholen, waarbij de provinciale overheid als inrichtende macht aantreedt.

Vanaf die datum zullen de *Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs De Golfbreker* in Heist, de *Vrije Visserijschool Paster Pype* en de *Stedelijke Visserijschool John Bauwens* in Oostende niet langer instaan voor het gespecialiseerde onderwijs. De *Autonome Raad voor het Gemeenschapsonderwijs (ARGO)*, de *vzw Vrije Visserijschool* en de stad *Oostende* zullen dan afzien van hun autonomie als inrichtende macht voor het zeevisserijonderwijs. De goedkeuring van een intentieverklaring door de betrokken inrichtende machten moet de nieuwe inrichtende macht in staat stellen tijdig het vereiste administratieve dossier (programmatische aanvragen, goedkeuring leerplannen...) bij het ministerie van onderwijs in te dienen. In de Oostendse gemeenteraad gebeurde de goedkeuring van die intentieverklaring probleemloos. Het *Koninklijk Werk Ibis* blijft autonoom, maar niet volledig afzijdig. De leerlingen van de *'kwekelingschool'* zullen voorbereid worden op een overstap naar de derde graad in het PMI.

Twee vestigingen

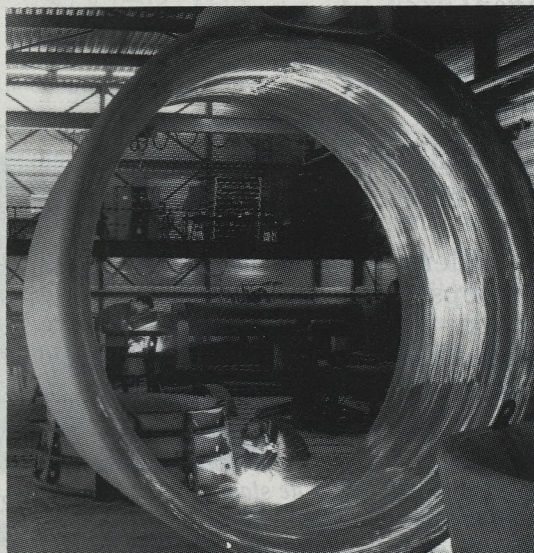
Het PMI zal twee evenwaardige vestigingen in stand houden, één in Oostende (gebouwen John Bauwens-

school) en één in Knokke-Heist. Beide zullen een volledige secundair onderwijs-structuur uitbouwen (inclusief tweede graad beroepsonderwijs en derde graad technisch onderwijs), deeltijds secundair onderwijs, onderwijs in het kader van de sociale promotie en specifieke maritieme opleidingen verstrekken. Voor het dag- en avondonderwijs in het PMI wordt gerekend op 250 leerlingen. Voor het betrokken personeel zijn voldoende waarborgen vastgelegd.

Zij worden door de provincie overgenomen, met behoud van hun statuut. Nu op plaatselijk vlak nagenoeg alle rimpels gladgestreken zijn zullen de besprekingen zich de komende maanden situeren op het niveau van het Vlaams ministerie van onderwijs waar Gemeenschapsminister *Luc Van Den Bossche* al lang niet meer moet overtuigd worden van de noodzakelijke herstructurering van het visserijonderwijs. (gw)



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



VAN VOORDEN GIETERIJ BV

SCHEEPSSCHROEVEN – STRAALBUIZEN
INDUSTRIEEL GIETWERK – MACHINEFABRIEK

Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

VAN VOORDEN REPARATIE BV

SCHEEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL –
WERKENDAM – ALBLASSERDAM – BOLNES – IJMUIDEN – LEMMER –
DELFTZIJL – RUPELMONDE (BELGIE) – GUSTAVSBURG (DUITSLAND)

Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

PROMAC BV

HYDRAULISCHE STUURMACHINES – ROEREN – WATERJETS –
VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN – BOEGSCHROEVEN –
KOEL- VRIES- EN SCHERFIJNSINSTALLATIES –
WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES

Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

HODI ZALTBOMMEL BV

STRAALBUIZEN

Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

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

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GROEP:

VAN VOORDEN GIETERIJ BV
VAN VOORDEN REPARATIE BV
PROMAC BV
HODI-ZALTBOMMEL BV

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 visserijscheepsbouw uit het slop te halen, omdat ze ook zelf wilden blijven werken en... omdat het keikoppen waren. Alle negen posteerden ze ook op 5 juni 1994 (!) nog dagelijks voor de poorten van hun bedrijf dat ze symbolisch bezet hielden.

Intussen waren er processen gewonnen en verloren, hadden deurwaarders, nieuwe werkwilligen, politieagenten en 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... hetgeen dan ook gebeurt.

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

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



verscheen zegde Vandekerckhove dat het project niet zo maar aangenomen had: *'Ik heb het aanvaard onder een aantal belangrijke voorwaarden. Een eerste was dat ik het boek als auteur zou schrijven en niet als propagandist. Ik wil een literair werk maken, eigenzinnig, zeg maar "raar", en geen pamflet. Ten tweede wou ik niet op het tempo van de staking schrijven. Ik wil me niet engageren om een boek af te leveren dat verschijnt de dag dat de staking stopt. Ik eis tijd op om afstand te kunnen nemen van de gebeurtenissen en deze literair te verwerken.'*

Tegelijk wil Vandekerckhove afrekenen met de tijdgeest die wil dat alles vlug gebeurt, hij wil zich bijvoorbeeld afzetten tegen de trend waarbij schrijvers menen te moeten concurreren met de televisie; een strijd die ze so wie so

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

De HVB-kalender voor Vissers

JULI 94

1 Inhuilgiging nieuw-beschildeerde vuurtoren te Oostende [Zie ook elders in dit blad]

1-15 Tentoonstelling Pias (duo Flor Vandekerckhove & Annie Vanhee schilderen zeemeerminnen), bovenzaal vismijn, Nieuwpoort (dagelijks van 14u tot 17 u. 30)

1-10 elke do, vrij, zat en zon van 14,30 u tot 18 u in galerij De Keulenaer, Molenaarsstraat 111 te Gent. *Boegbeeld* een project rond boten van de studenten Stedelijke Academie voor Beeldende kunsten van het deeltijds kunstonderwijs.

2 (tot 30 november) *De Bewakers van de zee*, tentoonstelling over vuurtorens in het nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke.

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

3 Zeewijding en Dag van de Zeebrugse Vis in Zeebrugge [Zie ook elders in dit blad]

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

9 5de Zomers Tuinfeest in Zee-manshuis Godschalck, Oostende (vanaf 14 uur) [Zie ook elders in dit blad]

10 Zeewijding in Blankenberge
14-17 Visserijdagen in Bruinisse (NL.)
15-17 Vlootdagen op de marinebasis in Zeebrugge

16 Avondmarkt in de Vismijn-wijk, Zeebrugge

17 Visbakbeurt Nieuwpoortse Visbakkers, Zeedijk Nieuwpoort-Bad (vanaf 15 u. 30)

17-20 Vlootshow *Cutty Sark Tall Ships' Race* in Weymouth (GB)

22-24 *Kutterregatten*, wedstrijd voor vissersboten in Friedrichskoog (D)

24 *Vistival* en rommelmarkt in Nieuwpoort-Stad

Visbakbeurt Nieuwpoortse Visbakkers, Markt Nieuwpoort-Stad (vanaf 16 u.)

30 Mossel-feest op Sint-Jorisplein, te Sint-Joris.

31 Visbakbeurt Nieuwpoortse Visbakkers, Zeedijk Nieuwpoort-Bad (vanaf 12 u.)

AUGUSTUS 94

9-13 *Nor-Fishing '94* in Trondheim

(Noorw.)

12-13 Visserijdagen in Colijnsplaat (NL.)

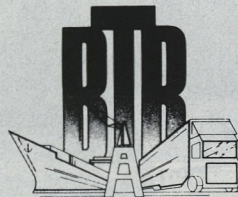
13-14 Visserijdagen in Breskens (NL.)

15 Bloemenhulde aan het Vis-sersmonument en Zeewijding in Heist

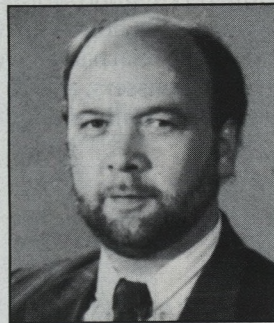
20 Mosseldag in Yerseke (NL.)

27 Tandemkoers Ereprijs Joël Meersman, Baelskaai Oostende

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



Sekretaris
Ivan VICTOR



ABVV

Gemeenteraadslid Oostende

SP

Jules Peurquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Kustlaan 176 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53

SEPTEMBER 94

6-9 *Baltexpo '94* in Danzig/Gdansk (Polen)

9-11 Wereldkampioenschap *Off-shore Class One* in Oostende

11 Open Monumentendag onder het thema transport

Failliet

▣ ATLANTIC VIS SPRL, Twee-kerkenstraat 132, Brussel, groothandel in vis en visserijproducten, failliet verklaard op 16 mei 1994.

▣ CUMARIN INTERNATIIONAL SCRL, Charles Sambonstraat 4, Waver, commerciële visvangst, viskwekerijen en visputten, failliet 30 mei 1994.

▣ INTERNATIONAL FISE NV, Ribaucourtstraat 67A, Brussel, groothandel in vis en andere visserijproducten, failliet verklaard op 31 mei 1994

Nieuwe ondernemingen

▣ OSTEND TRANSPORT, TRANSHIPMENT AND TRADING NV (OTRA), Brugse Steenweg 1, 8450 Bredene. Transport- en bevrachtingsbedrijf voor schepen en vrachtwagens opgericht op 4 maart 1994. Kapitaal 1.250.000 fr.

▣ MARINEX BVBA heeft de maatschappelijke zetel van de vennootschap overgebracht van Terlinck 108, 2600 Antwerpen naar de Verlaatstraat 32 in Oostende.

Vier opleggers gestolen in haven van Oostende

In de loop van de maand mei werden vier opleggers gestolen in het Oostendse havengebied. De trailers waren zonder begeleiding over het Kanaal gestuurd en in afwachting van het aanhaken door een trekker op een parking geplaatst. Twee opleggers waren geladen met vorkliften en de twee andere vervoerden landbouwtraktoren en papier.

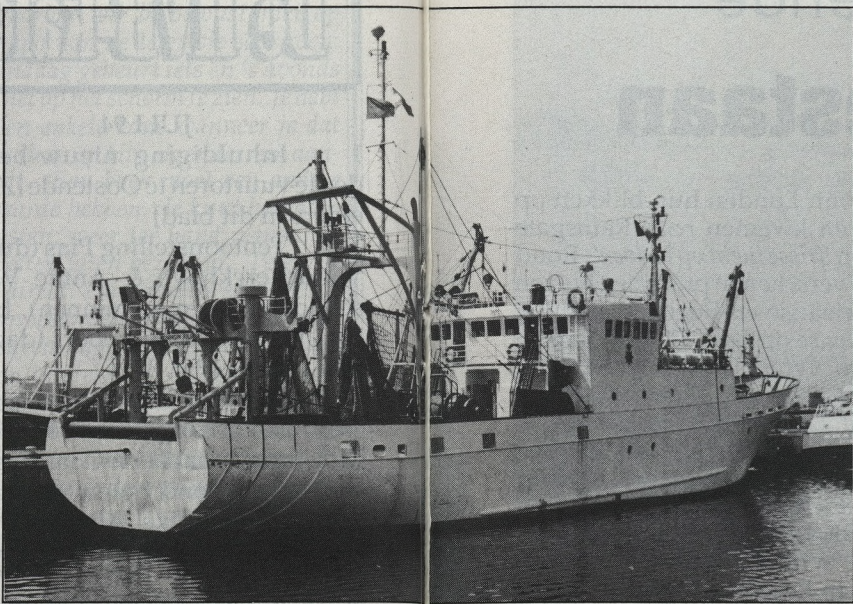
Voor de haven van Oostende is de diefstal van trailers een nieuw fenomeen. In tegenstelling tot Zeebrugge, waar net als in alle grote havens regelmatig dergelijke diefstallen voorkomen, was deze vorm van criminaliteit in Oostende onbekend. Inbraken in opleggers kwamen wel voor. De havenbrigade en havendiensten kijken nu nauwlettender toe op de bewegingen in het havengebied.



↑ Het einde voor APS? Nu RZS beslag kan leggen op de laatste goederen van de Oostendse scheepswerf *Antwerp Ponjaert Shipyard (APS)* om een vordering van 2,6 miljoen frank (eigenlijk 3,2 miljoen volgens de RSZ) achterstallige betalingen te innen lijkt het einde nabij. Op het ogenblik dat HVB verschijnt kan het al zover zijn. Gisteren moest de Rechtbank van Koophandel zich uitspreken over het rapport van de voorlopige bewindvoerder, nadat de rechtbank *J.-P. Ponjaert* eerder reeds als zaakvoerder-bestuurder wraakte wegens een vroegere veroordeling. Na de gerechtelijke verkoop zijn al heel wat goederen uit de onderneming afgevoerd. Nu blijkt dat zelfs de gebouwen niet tot het patrimonium van APS behoren (opgenomen in het passief van het failliete bedrijf *NV Doucelec* waarmee de scheepswerf werd opgestart) zal er nog weinig te gelde te maken zijn. Het ligt dan ook in de lijn der verwachtingen dat een faillissement niet lang meer kan uitblijven. Desgevallens komen de negen stakende scheepsbouwers in de werkloosheid terecht.

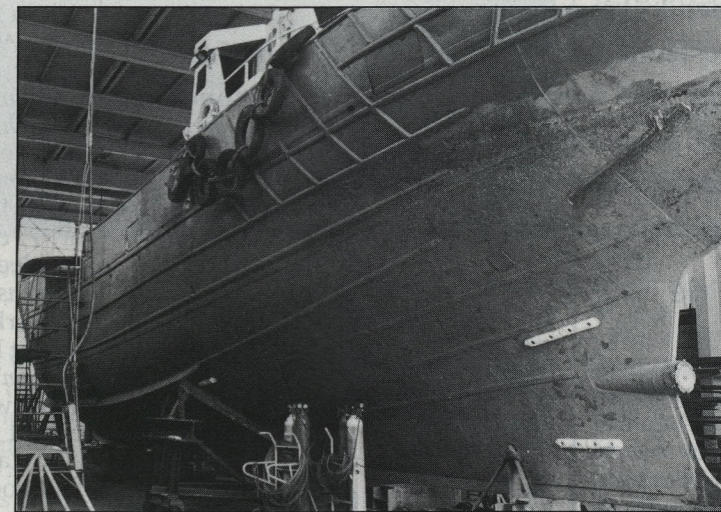
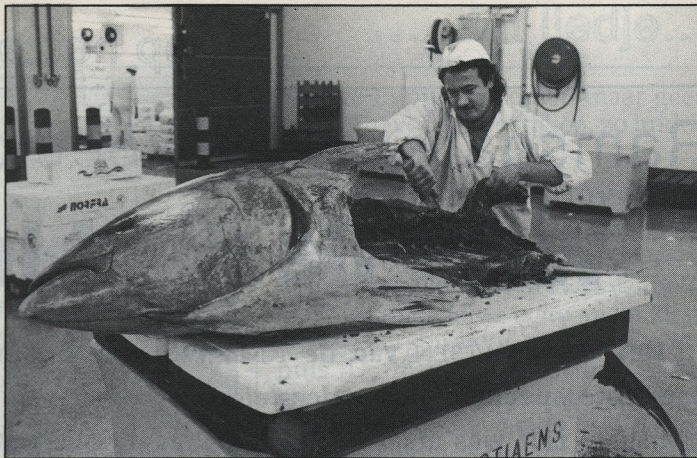


de maand in beeld



↔ Zeebrugge kreeg het bezoek van het Nederlandse opleidingsschip *Koningin Juliana*, gebouwd als schoolschip (1958) voor vissers en toekomstige koopvaardij-officieren. Het schip is uitgerust voor diverse visserijen (zie foto van het achterschip) en heeft een uitgebreid arsenaal van moderne navigatie- en visapparatuur aan boord. De 28 opbrengende brachten een bezoek aan de Heitse visserijschool, het European Fish Centre en het Nautisch Centrum. Na de afvaart in Zeebrugge liep het schoolschip ook in de vissershaven van Oostende binnen.

De Zeebrugse Visgroot-handel *Christiaens* koopt regelmatig tonijn in Marseille, meestal kleinere exemplaren afkomstig uit de Middellandse Zee. Op 7 mei werd echter een reuze-tonijn overgebracht, 260kg zwaar en ruim 2,5 meter lang. Chef-fileerder *Marco Verreken* ontdeed de reus in de kortste keren van het bruikbare vlees dat diepgevroren een Zwitserse bestemming heeft. →



↔ De Oostendse scheepswerf *IdP* is volop bezig met het verlengen van de *O.279 Ramblers*. Na de ingreep zal het vaartuig vier meter langer geworden zijn.

Op 3 juni werd in Oostende de 68ste verjaardag van het overlijden van *Paster Pype* herdacht.

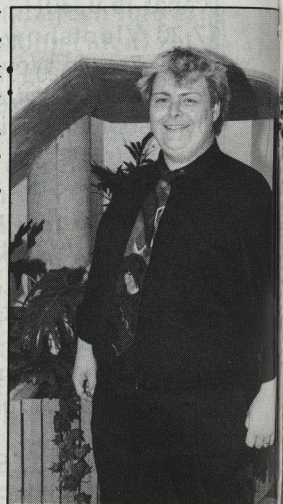
Oostduinkerke stond vorig weekend opnieuw in het teken van de folkloristische 'Garnaalfeesten'. De stoere paardevissers, al zijn ze met niet veel meer, ontbraken niet. →



↑ Met de traditionele Zeewijding is het toeristisch seizoen in Oostende gestart. Als het weer nu ook een beetje meewil...



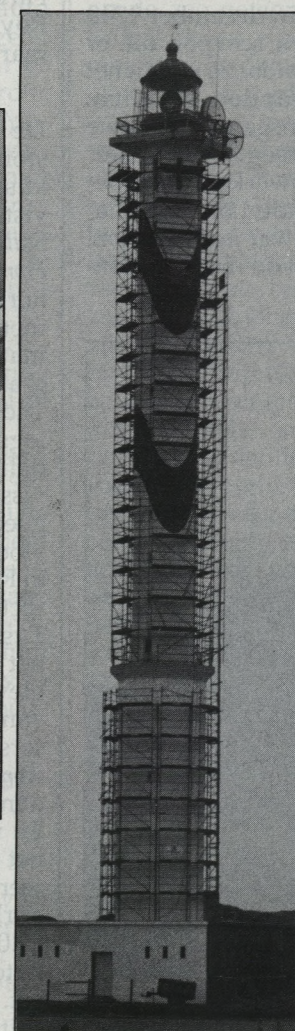
Willy Vanbavickhove won voor de tweede keer op rij het *Festival voor het Vlaamse Visserslied*, dat voor de negende keer in Heist plaats greep. Tweede werden 'De piraten' en derde werd Roger Vandenberghe.



↔ De afbraak van de *Z.26 De Parel* (bij 1963) is achter de rug.



↑ → Vandaag wordt de aangeklede vuurtoren van Oostende feestelijk in gebruik genomen.



Voor de traditionele vissersmis op de Oostendse Vuurtorenwijk mocht de vissersgemeenschap van 'de Opex' mgr. *Van Gheluwe* verwelkomen. De Brugse bisschop nam deel aan de hulde aan het gedenkteken ter nagedachtenis van de overleden vissers. Op het gedenkteken komen staan meer dan honderd namen.



Ramsgate, spiegelbeeld van Oostende

Waar de tijd bleef stilstaan

BIJ HET VERPLAATSEN van de RMT-bestemming van Dover naar Ramsgate speelden de *aanlegsteigerperikelen* eerst een hoofdrol. Ramsgate zelf was maar decor. Nu alles daar zowat op zijn plooi gevallen is, ging HVB een kijkje nemen.

In Ramsgate moet de Oostendenaar zich thuis voelen, zo dachten we onmiddellijk: de visserij is er aan het verdwijnen, het mondaine karakter van de badstad is voltooid verleden tijd, een prestigieus eilandproject werd afgevoerd (!), er heerst werkloosheid, verloering en achteruitgang... Ramsgate: een stad op zijn retour.

In de tijd van de Romeinen

In de tijd dat de Romeinen er de plak zwaaiden was het gebied rond Ramsgate een eiland (*Thanet*). In 449 werden de laatste Romeinen en de Kelten er overrompeld door de Saksen. En omstreeks 600 kwam de monnik *Sint-Augustinus* de eilandbewoners kerstenen. Daarna volgden de vele snekken met *Noormannen*.

In een spleet van de witte kalkrotsen ontwikkelde Ramsgate zich tot een klein dorpje met vissershaven. In de Middeleeuwen werd Ramsgate haven van het welvarende *Sandwich* en er werd van daaruit duchtig handel bedreven met Europese en Baltische

havens.

De zee rond het eiland *Thanet* verzandde stilaan maar zeker en de monniken besloten de natuur daarbij een handje te helpen. Zo werd het eiland door inpoldering vastgeklonken aan het eigenlijke Engeland.

Groot

Tijdens een storm in december 1748 vergingen tientallen schepen die er voor anker lagen omdat ze niet in het kleine haventje konden schuilen. Gevolg was dat Ramsgate een nieuwe en grotere haven kreeg. Er werd hier veertig jaar aan gewerkt onder toezicht van de bekende Londense haven- en sluizenbouwer *John Smeaton*. Vanaf 1800 richtten de mondaine in-

woners van Londen hun blikken op de kust en kwamen naar Ramsgate om er een '*frisse lucht op te doen*'. Rond het dorp verschenen prachtige huizen in Victoriaanse en Regency stijl: het *Albion House* op *East Cliff*, de huizen van *Wellington Crescent*, *Hertford Street*, *Liverpool*, *Edwardian* en *Guildford Lawn*... *Koning George IV* 'onderhield' er tussen 1797 en 1799 zijn maitresse, de panoramaschilder *William Powell Frith* was er te gast, *Karl Marx* verbleef in *Guilford Lawn* nr. 7, de schilder *Vincent Van Gogh* verbleef in *Royal Road* nr 6 en *Charles Dickens* schreef er zijn laatste meesterwerk. Dank zij *koning George IV* mocht Ramsgate vanaf 1821 de naam '*Koninklijke Haven*' dragen. Een spoorwegstation naast het strand bracht de treinreizigers uit Londen aan. Ramsgate groeide: er kwam een Paviljoen voor concerten, *Pleasure Parks*, een Casino, sjeke pubs, een *Royal Sailors Rest Home* voor de marine, een bibliotheek...

Visserij

De vissersvloot van Ramsgate bestond uit ongeveer 150 smacks die de kusten van België en Nederland bevisten. Voor de vissers kwam er een *Sailors Home*, een *Sailors Church* en een *Home for Smack Boys* (voor wezen en her op te voeden jeugd; te vergelijken met onze Ibis) die scheepsjongens en matrozen afleverde die de reders graag op hun boten te werk stelden. Tijdens WO I werd Ramsgate oorlogshaven. De vissersvloot werd tijdelijk verplaatst naar *Brixham*. De vissers stelden het daar evenwel zo goed dat het overgrote deel van de vloot te *Brixham* bleef. De visserij werd in Ramsgate meteen een derderangssector.

Tussen de twee oorlogen ontwikkelde het toerisme zich. Veel reizigers verbleven twee à drie weken in de hotels van de badstad en de vroegere vissershaven werd gevuld met *paddelstomers* die toeristen overzee uit Londen naar Ramsgate brachten.

En weer strooide een oorlog roet in het eten. Bij het uitbreken van WO II werd Ramsgate weer ingericht als oorlogshaven. In 1940 werden er 82.000 Britse, Franse, Belgische soldaten en vluchtelingen aan wal gezet. Tijdens de luchtslag om Groot-Brittannië kregen haven en omgeving



De Sally Sky vaart weg van de aanlegstijger te Ramsgate. (Foto gw)



Het oostelijk gedeelte van de haventerreinen in Ramsgate (foto gw).

ongeveer 500 Duitse bommen te verwerken. Op het einde van de oorlog werd een gedeelte van de landingsvloot voor Normandië te Ramsgate samengesteld.

Na WO II kwamen de *paddelstomers* met toeristen niet meer terug. De auto zorgde ervoor dat de toeristen geen weken te Ramsgate bleven maar er kwamen overnachten en dan verder trokken (een voorloper van de frigo-boxtoerist was geboren). De rest van de toeristen verloor Ramsgate aan *Broadstairs* dat een 19de eeuwse *Charles Dickens-imago* had opgebouwd en aan *Margate* dat had ingespeeld op de mogelijkheden die het Londense massatoerisme bood.

De haven was te klein om handelsverkeer te ontvangen. De resterende visserij verdween naar *Folkestone* of de vaartuigen volgden de scholen vis rond *Albion*. De vissershaven werd omgebouwd tot jachthaven met 300 ligplaatsen... waaraan de plaatselijke neringdoeners haast niets verdienen. Na 1950 ging het trouwens in versneld tempo bergaf met Ramsgate: het spoorwegstation aan zee was reeds in 1926 verdwenen, hotels sloten hun deuren, pubs vervielen, winkels verdwenen, het straatbeeld verloederde...

(Schier)eiland met het onvermijdelijke referendum

De gemeenteraad probeerde verschillende keren het tij te doen keren. In 1966 werd de eerste *hovercraft* uit *Calais* aangetrokken. Toen er grotere vaartuigen in de vaart werden ge-

bracht moesten de terminal worden verplaatst naar het nabije *Pegwell Bay*. De dienst bleek uiteindelijk financieel niet rendabel en verhuisde naar *Dover* en *Folkestone*.

Sally werd aangetrokken. Op een stuk op de zee gewonnen land bouwde *Sally Ltd* een eigen ferryhaven. Samen met de *Schiaffino*-vrachtlijn uit Oostende zorgde het doorgaand vrachtverkeer meteen voor enige beweging in de ingedommelde streek. Intussen liep Ramsgate verder leeg ener was een werkloosheid van 20%. In 1987 lanceerden projectontwikkelaars uit Londen een plan: een *face-lift* voor Ramsgate. Na de realisatie ervan zouden 1.000 jobs overblijven. De haven zou worden voorzien van nieuwe pieren waarop 400 chique residenties zouden verschijnen met eigen voedingswinkels, wijnbars en restaurants. In het nabijgelegen *Pegwell Bay* zouden 390 exclusieve huizen worden opgetrokken die zouden uitkijken op een kunstmatig aangelegde laguneachtige eilandengroep. Dit alles om de rijke *Londoners* terug naar Ramsgate te lokken. De projectontwikkelaars kregen lik op stuk. De horeca zag dat het vertier niet voor haar zou zijn. De plaatselijke bevolking vond dan weer dat de rijken het zicht-op-zee niet moesten monopoliseren. De oppositiegroep *SWITLOTS* (*Save What Is Left Of Thanet Society* = spaar wat overblijft van de gemeenschap van Thanet) kende een groot succes. Toen ook bleek dat een nuchtere berekening de belofte 1.000 jobs met vele honderden zakken, was de maat vol. Een referendum bracht uiteindelijk een massaal *NEE* op. Er moesten

nieuwe impulsen komen maar geen speeltuin voor superrijken, zo luidde het verdict.

Nieuwe ferryhaven

Intussen zijn we 1994. De *Schiaffinolinij* is overgenomen door *Sally Ltd* en is voor Ramsgate een verworvenheid. Ook *Oostende Lines* is nu vaste klant en kan zorgen voor een nieuwe impuls. De mailboten brachten echter vooral veel kopzorgen mee: vaargeulen, herinrichting van de ferryhaven, de ontschepping, het transport naar het hinterland...

Alles is zeker nog niet in orde. De terminal geeft in zijn geheel een chaotische indruk, de voetganger is er, jawel, een sukkelaar en de wegen van en naar de terminal zijn te smal. De vrachtwagens moeten via de smalle *Military Road* naar een minuscule rondpuntje om 180 graden te draaien en op de veel te smalle *Royal Parade* tekomen, op weg naar Londen. Hierbij kan er met moeite één vrachtwagen per keer oprijden. Wanneer een chauffeur zich misrekenet of zijn collega geen ruimte laat is het hele kruispunt geblokkeerd. Men zal in de toekomst verplicht zijn om richting *Pegwell Bay* een arcade te bouwen naar de bovenkant van de rotsen (zoals men in Dover ook heeft gedaan) naast *West Cliff*, om het verkeer vlot aan en af te voeren. Ook de vaargeulen zijn hier en daar nog ondiep.

Rond 13u 15 nadert de '*Prins Filip*' de toegangsgeul. De toekomstige *jetfoil* '*Princesse Clementine*' moet hij dan voorrang verlenen. Wij waren er getuige van hoe de commandant van de '*Prins Filip*' zijn collega verwittigde dat hij niet meer kon wachten omdat het afgaande tij hem te weinig water onder de kiel liet. De '*Princesse Clementine*' zegde een aantal rondjes te zullen varen en te wachten tot de toegangsgeul zou vrij zijn. Aan *port-control* vroeg de commandant van de jumbo te willen noteren dat de aanloopprocedures moesten worden aangepast en of hij versneld mocht binnenlopen wegens problemen met de '*draft*' (= water tussen de zeebodem en de kiel van het schip); vraag die vlot deponitief beantwoord werd. Bijzondere tweede overtocht, vier weken later, waren de problemen nog niet opgelost, want in 'Harrison's Cafeteria' konden we wachten op de '*Prins Filip*' die weer eens voor de aanloopgeul lag te dobberen.

De barkeeper gaf onomwonden toe dat Ramsgate 30 jaar heeft stil gestaan en dringend aan een '*uplift*' toe is. In Ramsgate sparen ze hun kritiek op hun stad niet... net Oostende.

Daniël Pots

Thanet revisited

De RMT-traffic wordt in Ramsgate ontvangen als een godsgeschenk. De dagjestoeristen zijn welkom en het toegenomen vrachtvervoer is een goede zaak voor de tewerkstelling in het Thanet-district. Kreeg de haven van Ramsgate vorig jaar twee miljoen passagiers te verwerken, dan worden heter dit jaar ruim vier miljoen. Danke RMT!

Alleen was Ramsgate niet klaar voor een toeristische invasie. De verkeersproblemen die we hiernaast besproken hebben zijn tekenend. Maar het ziet er naar uit dat het district *Thanet* (*Ramsgate, Margate* en *Broadstairs*, samen goed voor 120.000 inwoners) nu goed inspeelt op het Engeland-toerisme (bv. door Nederlandstalige folders te verspreiden, door een Vlaming op de toeristische dienst binnen te halen). De toeristische dienst kwam ook tot het besef dat Ramsgate onvoldoende afwisseling biedt om de toeristen een volle dag vast te houden. De haven, het Maritieme Museum, het volgestouwde Motor Museum, de grotendeels in flintstone (gehalveerde keien) gebouwde Augustine's Abbey en een halve winkelstraat vormen het hele toeristische patrimonium van de nieuwe RMT-aanloophaven. Al bij al geen trekpleisters van wereldformaat. Vandaar talrijke initiatieven om het hele district aan te prijzen.

In de Victoriaanse vakantieoord *Broadstairs* en *Margate*, de meest zonnige plaatsen in Engeland, geraak je nog gemakkelijk met het openbaar vervoer. Zelfs per taxi is dat goed(koop) te doen. Hoe dagjesmensen zonder eigen auto het waardevolle *Quex Museum* in *Birchington* of het *Spitfire & Hurricane Memorial* in *Manston* kunnen aandoen is niet zo duidelijk. (gw)

Bezienswaardigheden

- *Broadstairs: Viking Bay (strand), Charles Dickens House, The Pavillion, Windsor Cinema, Folkweek (5-12 augustus).*
- *Margate: Margate Caves (grotten), Shell Grotto (schelpengrot), Sarre Mill Windmill (gerestaureerde en actieve windmolen), Dreamland (funpark), Kart Circuit.*
- Info, documentatie, groepsarrangementen en hotelreservaties: *Thanet District Council, Marketing and Tourism Services, The Roundhouse, Marine Terrace, Margate-Kent, CT9 5AA Groot-Brittannië (tel. 00-44-843/22.55.11, toestel 2540).*



Foto boven: toeristisch straatje met visrestaurants in Broadstairs. Foto onder: de dijk in Margate. (foto's gw)



Gevraagd:
magazijniers
voor
MarineStores
te Oostende en
voor
**Fishing
Equipment**
te Zeebrugge.

Voor info:
050 / 55 11 23

uw scheeps-
schroef weer
als nieuw!

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

**Antwerp
Propeller
Service**



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

Licensed by

**LIPS
PROPELLERS**

Veroordeeld voor ramp Exxon-Valdez

Een jury in Alasca veroordeelde de Amerikaanse oliemaatschappij Exxon (beter bekend onder de naam Esso) voor de ramp met de supertanker Exxon Valdez in 1989. Herinneren we eraan dat de Valdez op 24 maart 1989 in Zuid-Alasca op een ijsberg liep en hierdoor ernstige olievervuiling veroorzaakte langs een 2.500-meter lange kuststrook. Door een scheur van 21 meter liep toen 40 miljoen liter ruwe olie in de Prins William-baai in de Golf van Alasca. Het was de grootste olieraamp uit de Amerikaanse geschiedenis.

De uitspraak van de rechtbank zal niet zonder gevolgen blijven want het bedrijf kan nu ook veroordeeld worden tot het betalen van 15 miljard schadevergoeding aan de vissers en indianen uit het gebied. Zeker 14.000 vissers werden gedupeerd. Tot vandaag, zo stellen de vissers, is de productie daardoor beïnvloed. Het herstel van de natuur vordert er zeer langzaam en het zal zeker nog tien jaar duren vooraleer het evenwicht aan de kust enigszins hersteld is. Eén en ander wordt door Exxon echter tegengesproken. Het bedrijf spendeerde reeds 2 miljard dollar (40 miljard frank) aan het opruimen van olie en betaalt over een periode van tien jaar één miljard dollar aan compensaties aan de federale regering en

aan de staat Alasca. Volgens specialisten probeerde Exxon zich zodoende met een 'aalmoes' van de zaak af te maken.

Wie er alvast niet kon om lachen waren de aandeelhouders van Exxon. Op de beurs van New York zagen zij de aandelenkoers van de oliemaatschappij spectaculair zakken van 2.632 naar 59,50 dollar.

Belgen varen goedkoper

Uit het jaarverslag van de Belgische Redersvereniging (die de Belgische eigenaars van koopvaardischepen groepeerd) blijkt dat de loonkost aan boord van de Belgische vaartuigen erg teruggedrongen is. Bedroegen de loonkosten voor een standaardchip met een bonafide bemanning in 1990 nog zo'n 54 miljoen frank per jaar, dan werden die in 1993 voor een Belgisch-Luxemburgs schip teruggebracht op 26,5 miljoen frank. Dat is nog altijd 4 miljoen meer dan de gangbare internationale marktvoorwaarden, maar de rust is wel in de sector teruggekeerd, zodat nu opnieuw aandacht kan worden besteed aan de verdere uitbouw van de vloot, zo zeggen de reders.

Uit het jaarverslag blijkt verder dat de Belgisch-Luxemburgse koopvaardijvloot op 31 december '93 nog 61 schepen telde. Ten aanzien van het jaar daarvoor betekende dat een ver-

mindering van 7. Onder Belgische vlag varen nu nog 13 schepen, onder Luxemburgse 41. Op het einde van 1993 waren er aan Belgen 882 arbeidsplassen aangeboden aan Belgische, Luxemburgse of vreemde schepen. De totale pool bestond uit 1.985. De werkloosheid bedroeg 11,89%, waarvan slechts 2,02% onder officieren, tegenover 26,57% onder de matrozen. Verder wordt de sector met een alarmerende leegloop geconfronteerd. Maandelijks verlaten niet minder dan 22 officieren de pool. Voor wat de dekofficieren betreft kan de zeevaartschool het zo ontstane tekort zelfs niet opvullen.

Nieuw Nederlands scheepvaartbeleid

De Nederlandse scheepvaart is een belangrijke economische entiteit en draagt 2,3% bij tot het bruto binnenlands produkt. De totale toegevoegde waarde van de maritieme sector bedraagt bijna 11 miljard gulden, waarvan deze van de specifieke zeevaartsector goed is voor 2,2 miljard frank. Eén en ander blijkt uit de studie 'Nederlandse Maritieme Sector, economische structuur en betekenis'. de auteurs zijn de mening toegedaan dat de Nederlandse overheid haar acties niet persé moet richten op het behoud van zoveel mogelijk schepen onder Nederlandse vlag. Niet het 'schip' is richtingge-

De Burgers staan het best aan Wal



Op een dag, nog vóór de landelijke politici de versgeschilderde Oostendse vuurtoren inhuldigden, maakten twee burgers een wandeling en zij dachten elk apart...



M. P. 1994.

vend, zo stellen ze, maar de globaliteit van de uitbating, omdat de creatie van toegevoegde waarde door beheersactiviteiten aan de wal minstens even belangrijk is als door directe exploitatie van schepen onder Nederlandse vlag.

Masterplan voor Europese kustvaart?

De Belgische professor *Alain Verbeke* is voorstander van de opstelling van een *masterplan* voor de Europese kustvaart. Dit verklaarde *Verbeke* op de tweede *Short Sea-conferentie* in *Vouliagmeni* (Griekenland). Dat masterplan zou moeten uitgevoerd worden door de *Europese Commissie*, aldus de professor. De tien beleidsaanbevelingen zouden wel gezamenlijk en onafgezwakt aangenomen moeten worden, wil er enig resultaat bereikt worden.

De tien punten: creatie van een *marktgegevensbestand*, oprichting van 'port-pairs' als motor voor kustvaarttrafiek, ontwikkelen van homogene normen, ontwikkeling van nieuwe scheepstypes, stimuleren van nieuwbouw en modernisering, uitbouw van inlands gelegen terminals, stimuleren van havenontwikkelingen in Oost-Europa en elders, externe kosten internationaliseren, oprichten Europese promotiedienst en coördinatie binnen de EU van alle steun.

Franse P&O gecontesteerd

Te *Calais* en te *Cherbourg* werd de ferrymaatschappij *P&O* geconfronteerd met acties van het personeel omdat er op enkele ferryboten Chinese personeel ingezet bleek dat ver onder de kostprijs werkte. Het Chinese boordpersoneel zou zich tevreden gesteld hebben met 300 £ per maand. De *P&O*-directie heeft inmiddels toegezegd dat de Chinezen van boord zullen gaan.

Confrontatie tussen spoor en scheepvaart in Australië

Een groep van 37 rederijen dreigen ermee de vrachtdiensten van de Australische spoorweg te boycotten. Eén en ander is het gevolg van de slechte dienstverlening die de reders

vanwege het spoor menen te ontvangen bij het af- en aanvoeren van containers en andere lading. De spoorwegen wijzen er van hun kant op dat een boycot wel eens het opheffen van de vrachtdiensten voor rederijen voor gevolg kan hebben.

binnenschippers eensgezind

De Belgische binnenschippers zijn verenigd in tal van (soms elkaar concurrerende) organisaties: *Algemeen Actiecomiteit*, *Belgische Transportarbeidersbond*, *Bond van Eigen Schippers*, *Ons Recht*, *Particuliere Tankvaartvereniging*, *Unie der Continentale Vaart* en de *Vereniging van Belgische Reders der Binnen- en Rijnvaart*.

Al deze organisaties hebben zich nu eensgezind achter een tekst geschaard die stelt dat de nog uitstaande aanvragen tot sloopregeling integraal door de overheid gedragen moet worden, de binnenvaartsector heeft niet de mogelijkheid deze *afslanking* zelf te betalen. Niet mis, wanneer men weet dat er momenteel nog 300 aanvragen tot sloopregeling af te

handelen zijn.

Nederlandse Wegvervoerders willen hogere aansprakelijkheid van de ferry's

'De ferrymaatschappijen accepteren voor het ro-ro-vervoer nog altijd maar een geringe aansprakelijkheid' zo staat in een mededeling van de Nederlandse wegvervoerdersvereniging *Transport en Logistiek Nederland (TLN)* en *Afto (Association of Ferry Transport Operators)*. Zeker nu *Eurotunnel* bekend gemaakt heeft dat deze maatschappij bij *shuttle*vervoer door de tunnel een veel grotere aansprakelijkheid zal accepteren wordt het tijd dat de ferrymaatschappijen hun politiek terzake aanpassen.

De vervoerders drongen er bij de Nederlandse om de zogenaamde *Hamburg Rules (1978)* eindelijk te ratificeren waarin deze aansprakelijkheid beter geregeld is. Aan de Europese zusterorganisaties vroegen *TLN* en *Afto* om bij hun regering eveneens dergelijke stappen te ondernemen.

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

Vistechnieken van de Vlaamse vissers (II)

Voor we ermee verder gaan, moeten we toch eerst eens uitleggen hoe de kor aan de steel zit

VOOR DE TALRIJKE niet-vissers die dit blad lezen tracht 'zeedierenjager' zo eenvoudig mogelijk uit te leggen wat een 'kor' is. Dat hij daarbij gebruik maakt van typische visserijtermen, kan alleen maar de woordenschat van de landrotten verrijken. Dat zij zich dus maar meteen gewoon maken aan het woordje 'kor', waarmee de constructie van een sleepnet bedoeld wordt; het meest 'gebezigde' nettype van de Vlaamse vissers.

De visser die een net wil maken ontwerpt daarvoor zelf het plan, ofwel doet de nettenfabrikant dat voor hem of ook wel het rijksstation voor de zeevisserij. De nettenfabrikant of het rijksstation, voeren proeven uit met verschillende modellen en

Een landman die probeert te begrijpen hoe een kor gemaakt wordt.



stellen aan de hand van de behaalde resultaten een net op punt, ze brengen aan de bestaande plannen, indien nodig, veranderingen aan. De visser die zelf zijn 'nettenplan' maakt loopt steeds de kans dat 'het

net slecht vist' (ofwel dat het buitengewoon goed vist). Vroeger opgedane ervaringen en kennis van de nettenmakerij spelen daar uiteraard een grote rol in.

Delen

Een gewoon sleepnet (garnaal, vis-haring- of gullenkorf...) heeft verschillende delen. Er is de 'buiik', het onderste gedeelte van het net dat op de bodem sleept, er is de 'rug', het bovenste gedeelte van het net en er zijn de 'zijkaken': de zijkanten.

Met de 'buiik', de 'rug', en twee indentieke 'zijkaken' maakt men een net (fig 4).

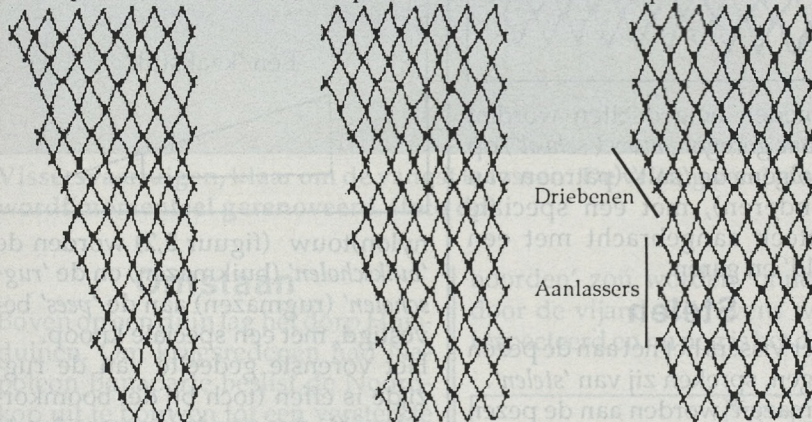
De kor loopt kegelvormig naar achteren. Vooraan krijgen we de 'pezen': de buikpees of 'loodzeil' (zie fig. 3) waar het buikgedeelte toekomt, de bovenpees of 'rugpees' (fig. 2) en de beide kaakpezen. (Pezen zijn touwen, hetzij mixte-, nylon- of perlontouw.) Aan deze 'pezen' wordt het vorenste gedeelte van het net bevestigd. Het achterste gedeelte van de kor is de 'kuil' (zie figuur 4) waar de vangst verzameld wordt.

Het net loopt dus kegelvormig vanaf de pezen tot tegen de 'kuil'. Deze is zelf echter een rechthoekig stuk met een onder- en bovenzijde, zonder zijstukken.

Minderen

Om tot deze kegelvorm te komen worden de netstukken 'geminderd' (fig 1). Dit gebeurt door de buitenkanten van het netstuk volgens een bepaald patroon 'schuin' te snijden. Men spreekt daarbij van 'aanlassers' en 'driebenen'. Ze 'minderen op alle vier', 'op alle zes', 'op alle acht'... De kegelvorming wordt het sterkst door 'op alle vier' te snijden. De kegelvorming vertraagt door meer 'aanlassers' tus-

A. 'Op alle 4 minderen' B. 'Op alle 6 minderen' C. 'Op alle 8 minderen'.



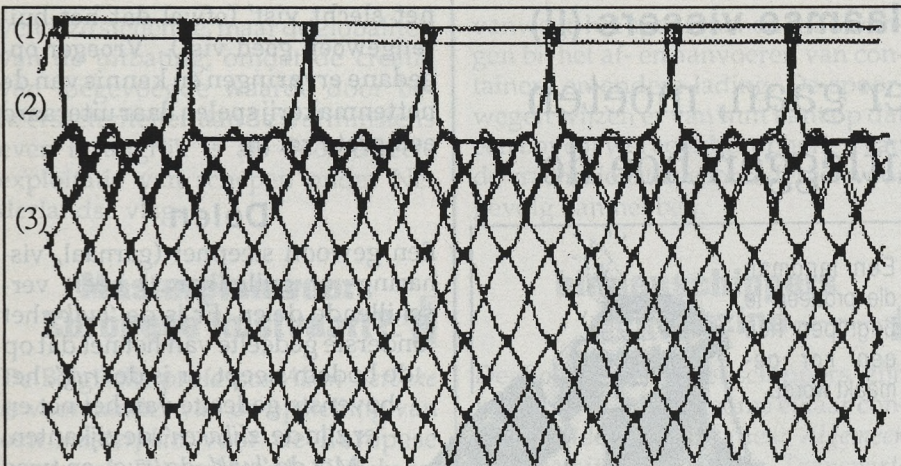
Figuur 1. 'Minderen'. De kegelvorming kan versterkt of verzwakt worden.

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

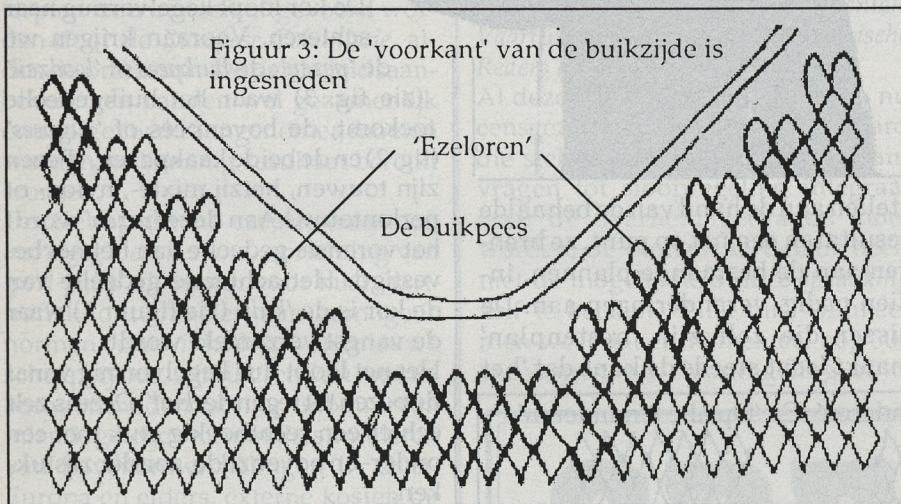
LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Figuur 2. Het stelen van de netten. Met een dun (nylon)touw (2) worden de rugmazen (3) aan de pees (1) bevestigd.

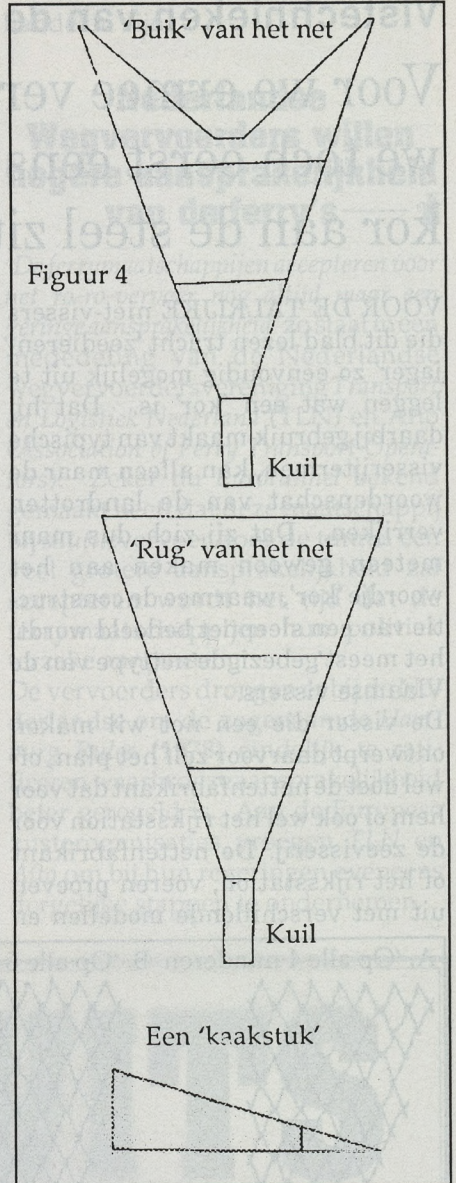


sen de 'driebenen' te nemen. Twee 'driebenen' snijden is één school (of maas) minderen. Uiteraard wordt de rug op dezelfde manier geminderd als de buik. De 'zijtaken' die meestal enkel aan de bovenzijde geminderd worden, dienen om buik- en rugzijde, volgens de verticale netopening (boomkor- of planken- of gullenkor) van elkaar te houden. (Hoe hoger de netopening moet zijn; hoe breder de 'kaken'.)

De gesneden netgedeelten worden aan elkaar geregen, maas ('school') op maas, volgens de 'snit' (patroon van het minderen), met een speciale knoopsteek aangebracht met een 'visnaald' en garen.

Stelen

Wanneer vissers het net aan de pezen bevestigen, spreken zij van 'stelen'. De 'netmazen' worden aan de pezen 'gesteeld' (fig 2). Met een dun (meestal



nylon)touw (figuur 2,2) worden de 'buikscholen' (buikmazen) en de 'rugscholen' (rugmazen) aan de 'pees' bevestigd, met een speciale knoop. Het vorenste gedeelte van de rugzijde is effen (toch bij de 'boomkorvisserij'), dus zonder ingesneden te zijn.

De voorkant van de 'buikszijde' daarentegen is ingesneden (fig 3) en vormt een ronde booglijn. Dit verschil is ook duidelijk te zien op figuur 4. Nadat de buikzijde ingesneden werd, wordt er met dubbel netgaren een versterkte boord aan gebreid: de 'ezeloren'.

Wanneer we het in latere afleveringen over korren, kaakstukken en ezeloren hebben dan zal de HVB-lezer als geen ander weten waarover het gaat.

Zeedierenjager
(Vervolgt)

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01



Het Gibraltar van het Noorden

Den Helder

DE NAAM Noord-Holland is in onmin geraakt om het door water omgeven gebied boven de lijn Zandvoort-Amsterdam te omschrijven. Het gebied wordt vandaag als West-Friesland aan de man gebracht. Aan het uiteinde ervan (de Noordkop) ligt Den Helder, ontstaan op nieuw gewonnen land van nauwelijks 200 jaar oud. (De zuidelijker gelegen vissershaven IJmuiden bijvoorbeeld is slechts 100 jaar geleden ontstaan). Alles in Den Helder is gericht op de zee: oorlogshaven, vissershaven & veiling, verbinding tussen Texel en het vasteland, handelshaven en toegang tot de binnenwateren van Noord-Holland. Een sfeerbeeld



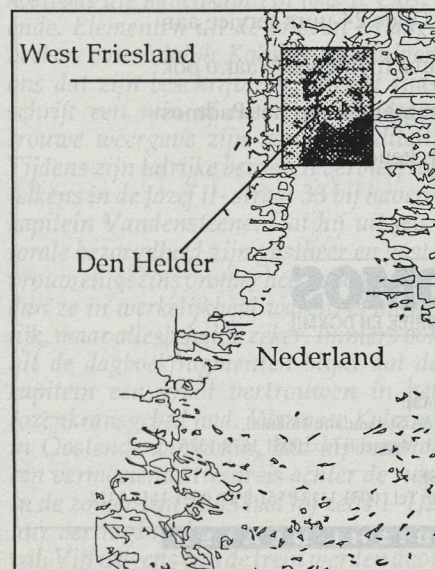
Vissersvaartuigen, klaar om de vangst te lossen. De veiling van Den Helder wordt momenteel gerenoveerd. (foto dp)

Ontstaan

Boven op een duin lag het dorp Huisduinen. Om krijgsredenen had Napoleon Bonaparte beslist de Noordkop uit te bouwen tot een versterkte vesting en er tevens een oorlogshaven aan te leggen. Er kwamen fortificaties (te vergelijken met het fort Napoleon te Oostende) die bekendheid verwierpen als de 'stelling van Den Helder'. Het belangrijkste fort stond te Huisduinen. Dit dorp breidde zich daardoor in noordelijke richting uit tot aan de Waddenzee en kreeg tenslotte de naam Den Helder. De landkaap stond bekend als een punt met weids uitzicht en heldere luchten...vandaar.

Toen Bonaparte in 1811 het gebied inspecteerde gaf hij opdracht de oorlogshaven verder te versterken zodat Den Helder 'het Gibraltar van het

noorden' zou worden, onneembaar door de vijand. Zijn wens werd gerespecteerd en nu nog is het de groot-



ste militaire haven van Nederland.

Voor watermensen

Iedereen die zich aangetrokken voelt door water voelt zich in Den Helder thuis. Er is het Marinemuseum waar een aantal vaartuigen (o.a. de duikboot 'De Tonijn') te bekijken zijn. Er is het Nationaal Reddingsmuseum Dorus dat verhaalt over de schipbreukelingen die overigens eeuwenlang aan hun lot werden overgelaten en pas vanaf de 18de eeuw niet meer werden beroofd, maar geholpen door 'strandvonders'.

Het fort Kijkduin (1802) staat te Huisduinen nog altijd op een hoge duin met breed uitzicht over zee; niet ver van de krachtige en heldere vuurtoren. In de vele gangen worden tentoonstellingen ingericht. Verder zijn er nog de Nationale Vlootdagen begin juni en de vis- en juttersmarkten (gewoonlijk op dinsdag) van eind juni tot half augustus.

Voor de wandelaars is er de Napoleonroute (van fort tot fort). Een andere wandeling voert de geïnteresseerde langs de dokken naar de handelshaven, naar de visveiling waar gedurende de wekdagen hoofdzakelijk Wieringse (WR) garnaal- en rondvisschepen uit Den Oever hun vis verkopen en tijdens het weekend grote boomkorvaartuigen aan de afzonderlijke steigers aanmeren. Naast de vissershaven geniet de wandelaar van de bonte kleuren van de vele rescue-schepen (meestal ex-Nederlandse vissersschepen en Frnase en Noorse ex-hektreilers, geregistreerd in havens van goedkope-vlag-landen zoals Kingstown, Port Vila...), ex-vissersschepen en ex-lootsboten die zijn uitgerust om de sportvisserij te beoefenen op de Wadden- en de Noordzee, de boomkorvaartuigen uit Den Helder (HD) en Urk (UK) die onderhoudswerken uitvoeren, de vele binnenlanders, pleziervaartuigen, woon- en werkboten die het dok gebruiken om de binnenwateren te bereiken... Op de weg terug, kom je scheepswerf Visser tegen waar het gonst van de activiteit. En het ziet ernaar uit dat die activiteiten nog wel een tijdje zullen aanhouden want de scheepswerf heeft begin dit jaar met drie Duitse reders uit Heiligenhafen een contract ondertekend voor de bouw van drie identieke Eurokotters.

Daniël Pots

DE STILLE KRACHT



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



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:

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

BRUINISSE:

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

van hier en daar

Pieters vrijgesproken van onregelmatige invoer

De correctionele rechtbank van Brugge sprak Pieters Visbedrijf, zaakvoerder Gilbert Pieters en een bediende vrij van fiscale fraude door onregelmatige invoer van gepelde *pandalus-garnalen* uit de *Faröer-eilanden* (Denemarken).

Volgens de beschuldiging zou het Brugse visbedrijf vier jaar geleden Britse garnalen als schaaldieren uit de *Faröer* hebben ingevoerd. Op *Faröer-garnalen* moet slechts 4% accijnzen worden betaald, terwijl op de Britse 20% verschuldigd is.

Volgens de verdediging voerde Pieters Visbedrijf in 1990 *pandalus-garnalen* met geldig oorsprongcertificaat in uit de *Faröer*. Hierdoor kon het bedrijf aanspraak maken op een verminderd invoertarief.

Het verschil aan inklaaringsrechten tussen beide tarieven bedroeg in dit geval 2,68 miljoen, bedrag dat door het bedrijf onder voorbehoud werd betaald aan de douane. Teneinde dit voorbehoud op te schorten, dagvaardde de douane Pieters Visbedrijf en vorderde eveneens een miljoenenboete wegens het aangeven van een onjuiste oorsprong van de ingevoerde goederen.

Onderzoek zou aangetoond hebben dat bepaalde hoeveelheden gepelde garnalen overigens niet uit de *Faröer*, maar uit Canada afkomstig zijn. Een EG-rapport vermeldde dat er in de periode van 1988 tot 15 september 1991 meer *Faröer-pandalus-garnalen* werden uitgevoerd dan de vissers daar konden vangen. De visserijcommissie liet uitschijnen dat er Canadese garnalen werden verkocht als Deense. Tijdens die periode grepen ook een vijftiental zendingen plaats voor rekening van Pieters.

De verdediging van Pieters stelde dat het bedrijf ter goede trouw handelde en steeds geldige douanecertificaten kon voorleggen. Omdat nooit bewijs geleverd werd dat de garnalen niet uit de *Faröer* afkomstig waren, wordt ook het onder voorbehoud betaalde bedrag teruggeëist.

Het vonnis van 20 juni veegt alle twijfel weg en sprak de beklaagde vrij. 'Om soortgelijke problemen in de toekomst te voorkomen, zou de overheid in de *Faröer* in samenwerking met de Europese Unie best een degelijk controlesysteem opzetten', zo gaf de rechter nog mee.

Er kwam een kapelaan uit Keulen....

Ten huize van een Oostendse havenkapitein
in het Oostende van de negentiende eeuw

DE BREDENSE SCHRIJVER John Gheeraert is voor de HVB-lezers geen onbekende. We lieten hem uitgebreid aan het woord in HVB 4, 1994. We stelden toen dat Gheeraert vooral bekend geworden is door zijn studies over het verblijf van buitenlandse schrijvers aan de Belgische kust.

Langs onze neus weg voegen wij ook of hij niets liggen had dat nog niet gepubliceerd was en dat onze vissers kon interesseren... En kijk: vanaf nu verschijnt maandelijks een bijdrage van John Gheeraert in HVB. Hij vond immers een reeks artikelen waarin een Duitse priester verslag uitbracht over een regelmatig verblijf in het huis van een Oostendse zeemansfamilie. We leren niet alleen de zeden van het Oostendse maritieme milieu kennen, maar we worden ook geconfronteerd met de politieke strijd tussen katholieken en liberalen in het land... en vooral met de klerikale kijk op dat alles.

Een kapelaan

Adolph Kolping werd geboren op 8 december 1813 in Kerpen bij Keulen. Hij was de zoon van een schaapherder. Aanvankelijk werkte hij als leerjongen bij een schoenmaker. Dit werk schonk hem geen voldoening. Hij wilde priester worden en zich inzetten voor de verbetering van het lot van jonge arbeiders. Theologie studeerde hij aan de universiteiten van München en Bonn, en in het seminarie van Keulen. Met enkele leerjongens stichtte hij op 6 mei 1849 in Keulen de katholieke vereniging voor leerjongens. Op dezelfde dag sprak Karl Marx in het overvolle Keulse Gürzenich over zijn 'communistisch manifest'. Elk wilde op zijn manier de sociale wantoestanden oplossen. Het sociaal-geëngageerd werk van Adolph Kolping is vandaag tot een internationale onderneming uitgegroeid, waarvan de hoofdzetel nog altijd in Keulen gevestigd is. Priester Kolping was een rusteloos werker, maar had een zwakke gezondheid. Hij nam slechts enkele weken vakantie per jaar, waartoe hij meestal door een dokter gedwongen werd. Die rustperiode bracht hij telkens door te Oostende, waar lange strandwandelingen en zeebaden hem verkwikten. Adolph Kolping was vast overtuigd van de heilzaamheid van zijn jaarlijks verblijf aan de Noordzee. Waarschijnlijk wist hij dat zijn vermaarde landgenoot Goethe vele jaren eerder reeds, nl. in 1828, in zijn gesprekken met Eckermann had getuigd van de genezende kracht van de zee en de zee-lucht.

Elk jaar nam het Kolpingwerk meer uitbreiding. Des te meer had hij elk jaar nood aan zijn zeekuur. Op zijn sterfdatum 4 december 1865 waren er reeds 418 plaatselijk Kolpingverenigingen.

In Rome is de procedure voor zijn zaligverklaring reeds jaren aanhangig. Tijdens zijn Duitslandreis in de herfst van 1980 bad paus Johannes-Paulus II bij het graf

van Adolph Kolping in de Keulse minoritenkerk, waarvan de kapelaan rector geweest was. In een toespraak herhaalde de paus wat hij daar reeds in 1978 als aartsbisschop van Krakau gezegd had: 'Solche Leitbilder wie Adolph Kolping brauchen wir für die Kirche von heute'. In 1974 verscheen de biografie van Adolph Kolping, 'Die grosse Tat' (verslag Klaus Hesse-Mülheim), geschreven door Michael Hanke.

Een tijdschrift

In zijn tijdschrift 'Rheinische Volksblätter für Haus, Familie und Handwerk' schreef Kolping zijn indrukken neer over zijn verblijf in Oostende. Zijn proza is nogal moraliserend of kritisch van aard. Misschien is het wel geen toeval dat de omstreden Vlaamse priester Lodewijk Van Haecke, die toen leraar aan het College van Oostende was, vanaf 1861 zijn tijdschrift 'Zeesterre' uitgaf, waarmee hij jonge mensen wilde 'verzetten en verlichten langs de mistige levensweg'. In 'de oude kapitein', beschrijft Kolping zijn kostbaas die havenkapitein was te Oostende. Elementen uit de brieven en dagboeken van Adolph Kolping overtuigen ons dat zijn beschrijvingen in het tijdschrift een min of meer waarheidsgetrouwe weergave zijn van de realiteit. Tijdens zijn talrijke bezoeken verbleef hij telkens in de Jozef II-straat 33 bij havenkapitein Vandensteene. Dat hij uit pastorale bezorgdheid zijn gastheer en gastvrouw enigszins vromer heeft voorgesteld dan ze in werkelijkheid waren, is mogelijk, maar allesbehalve zeker. Immers ook uit de dagboekfragmenten blijkt dat de kapitein een groot vertrouwen in het rozenkransgebed had. Wanneer Kolping in Oostende aankwam, had hij meestal een vermoeiende treinreis achter de rug. In de zomer van 1863 had hij zelfs 1 1/2 uur vertraging door een spoorwegongeval. Vijf wagens van de trein werden door



een andere weggereden. Er waren geen gekwetsten, en Kolping schreef het ongeval toe aan de domme haast van een machinist. Hij was om 10u30 vertrokken in Keulen, en kwam in Oostende aan met een boemeltreintje om 9u45 's avonds. Bij zijn aankomst verwelkomde

de kapitein hem vanuit zijn bed. Zijn echtgenote of een huishoudster bood hem brood en bier aan. Na een avondgebed ging hij tenslotte ook slapen.

De gezondheidskuur die hij in Oostende volgde, bestond meestal uit lange strandwandelingen tot aan Mariakerke, en uit Zeebaden. Slechts na zijn morgenwandeling nam hij het ontbijt. Vanuit zijn kamer had hij zicht op de oude kerktoeren die hij in een briefvals volgt beschrijft: 'die graue Kirche mit ihrem ziemlich uniförmlichten Turme'. Het middagmaal gebruikte hij meestal in het eethuis 'Het Lammetje' midden een internationaal gezelschap. Ook daar was iedereen bekommerd, wanneer zijn gezondheid hem in de steek liet. De waardin van het spijshuis zei hem eens: 'Wir haben recht getebet, dass Sie wieder gesund werden'. Wat hij wel miste in de badstad, was een glas Moezelwijn. Die was er echter buitengewoon duur. Zo liet hij een dozijn flessen uit Keulen naar Oostende sturen.

Er waren zeer vele joden in de stad met vakantie, want in een brief schreef hij: 'Die Juden spielen wieder die Hauptrolle und machen Wind in Übermass'.

In eenzelfde brief vraagt hij hoe het kinderen van verwanten gaat. Hij schrijft: 'Hören Sie... wenn ich die Kinder nach der See tragen könnte, ich täte es. Wie würde ihnen die Luft und das Spiel am Strande gut tun. Binnen acht Tagen blühten sie wie die Rosen'.

Spijts de aantrekkelijkheid van zee en strand kwamen de badgasten niet altijd zo talrijk opdagen als de handelaars het wel wensten. Zo beschrijft hij in een brief van eind juli 1860 de ontgoochelde hotelhouders die vruchteloos aan de deur uitkijken naar klanten: 'die mit übergeschlagenen Armen und Beinen an die Türe stehen... und auf die Gäste lungern, die noch immer nicht kommen wollen.'

Dit was echter wel naar de zin van Kolping. Eenzaamheid beviel hem best. De indrukken die hij aan de Belgische kust opdeed, zal hij neerschrijven in zijn tijdschrift 'Rheinische Volksblätter'. Zijn laatste verslag zal verschijnen in september 1865, enkele maanden vóór zijn dood.

(Vervolgt)
John Gheeraert



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:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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

De fotorubriek van HVB

Schovers op zolder?



(postkaart verzameling L. Casaer)
Schovers aan het werk tijdens de eeuwwisseling

De schover was een open garnaalboot van zo'n 8 tot 13 meter lengte, die vanaf 1860 vooral in de Oostendse visserij werd ingezet, voor ééndagsreizen op garnaal. Als

zeilvaartuig verdwenen ze omstreeks 1930 maar velen bleven nog een aantal jaren in de vaart als 'eenmans-garnaalboot' uitgerust met een motor. Herman Dewit van 't Kliekske doet langs deze weg een oproep aan wie nog zo'n schover weet liggen en dat met het oog op een eventueel bouwproject. Weet u van zo'n schover af, contacteer dan de zanger op het telefoonnummer 054/566439 H. Dewit Molenstraat 62, 1755 Kester. Hij zal er U eeuwig en

drie dagen dankbaar voor zijn. (ml)

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak,

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Antwerpenaar betrokken bij machtsgreep in Visserij Maatschappij Kennemerland

De *Visserij Maatschappij Kennemerland* is een Nederlandse groep van ondernemingen met activiteiten in de nationale en internationale handel in visprodukten, eertijds ook een rederij van Nederlandse vissersvaartuigen. Het bedrijf werd opgericht in 1929 en heeft reeds enkele jaren een notering op de Amsterdamse effectenbeurs. De onderneming boekte vorig jaar een omzet van 100 miljoen gulden (1,8 miljard frank) en een winst van 19 miljoen gulden (342 miljoen frank).

Vijf belangrijke aandeelhouders, goed voor 52,3% van de aandelen, blokkeerden de benoeming van een commissaris en eisten zelf een zetel en inspraakrecht op. Onder de vijf bevindt zich de Antwerpenaar *Johan Vets*. Zakenman *Vets* kwam onlangs in het nieuws toen hij een bod uitbracht op de *Nationale Investeringsmaatschappij (NIM)*. Hij moest toen de duimen leggen voor de tandem *Ackermans & Van Haren* en *Tractebel* die de geprivatiseerde NIM (én *Distrigas*) voor 15,4 miljard frank aan de haak sloeg.

Enkele weken geleden maakte 'de groep van vijf' de onderlinge samenwerking bekend. Het vijftal vindt de tijd rijp om een expansiepolitiek te voeren. De voorbije jaren werd de verlieslatende visserijvloot van *Kennemerland* stelselmatig verkocht tot onlangs het laatste schip de deur uitging. De onderneming wil zich nu toelagen op de handel en de verwerking van visserijprodukten.

De voorbije jaren werd een grondige reorganisatie doorgevoerd. Pas vorig jaar kwam *Kennemerland* uit de problemen. Het winstcijfer lag echter uitzonderlijk hoog door de boeking van uitzonderlijke inkomsten (de verkoop van de laatste vaartuigen).

Kennemerland is een grote naam in de Nederlandse visserij. Het bedrijf be-

zit participaties in internationale *joint ventures* in diverse landen die een constante aanvoer waarborgen. De handelsactiviteiten worden ondersteund door een eigen productie. De *Kennemerland Groep* levert een uitgebreid assortiment aan kwaliteitsprodukten, gaande van bulkgoederen tot een breed gamma consumentenprodukten onder de merknaam 'Kennemerland'.

De verschillende dochterondernemingen worden geleid door de *BV Kennemerland Groep* in IJmuiden die instaat voor marketing, promotie, marktonderzoek, produktontwikkeling, kwaliteitscontrole en distributie. (gw)

Visser krijgt grote nieuwbouwopdracht

De scheepswerf *Visser* in Den Helder heeft met drie Duitse reders uit *Heiligenhafen* een contract ondertekend voor de bouw van evenveel identieke Eurokotters. Het concept voor het nieuwe type werd door *Visser* uitgetekend op basis van de opgedane ervaringen met de eerdere bouw van acht vaartuigen voor Nederlandse, Duitse en Britse reders. Merkwaardig is dat de onderhandelingen terzake door de drie reders, verenigd in de *Fischverwertung*

Heiligenhafen, samen gevoerd werden. Zodoende konden zij uiteraard de prijs per eenheid drukken. Het totale contract vertegenwoordigt dan ook ruim 10 miljoen gulden.

De nieuwe schepen worden 24 meter lang en 6,70 meter breed, terwijl de holte 4,20 meter zal bedragen. Voortstuwing gebeurt door een 600 pk 6-cylinder Deutz. De casco's zullen bij *Dunston Hessle*, een Engelse *Damenwerf*, gebouwd worden, waarna de afbouw bij *Visser* zal plaatsvinden. De oplevering van de eerste kotter staat gepland voor februari 1995, de tweede volgt in april van dat jaar, terwijl de derde in februari 1996 klaar zal zijn.

Werven vrezan concurrentie

Een Nederlandse parlementair heeft zijn regering opheldering gevraagd over de subsidies die sommige landen (tegen de EU-wil in) geven aan hun scheepswerven. Zodoende komt de tewerkstelling op de Nederlandse werven in gevaar, aldus de politicus. Een en ander is het gevolg van het wegblijven van pusesseiners en krabbenvissers uit Groot-Britannië. Vroeger kwamen dergelijke nieuwbouwopdrachten regelmatig in Nederlandse handen terecht. Nu wijken deze reders uit naar Spanje en Noorwegen. Overigens blijken ook Nederlandse reders niet vies van buitenlandse werven te zijn. De Katwijkse rederij *Parlevliet & Van der Plas* is namelijk in onderhandeling met een Noorse werf voor de bouw van één of twee diepvriestrawlers. Volgens een woordvoerder van de scheepswerf *Maaskant* betaalt Noorwegen na één jaar 11,5 procent van het contractbedrag cash terug. Ook de scheepswerf *Visser* heeft zich hierover al menig keer beklaagd.

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

Vissersschip of spionagevaartuig?

TELKENS WANNEER EEN (vissers)vaartuig vergaat, zijn er mensen die daar mysterieuze oorzaken achter zoeken. Vooral wanneer de scheepsramp geen overlevenden achterlaat of wanneer het schip plots, zonder enige voorafgaandelijke melding van mogelijk onheil, zinkt, beginnen de gissingen, de vermoedens... en ook de fantasie toe te slaan.

Soms geeft het onderzoek terzake geen uitsluitsel. Soms is de uitspraak van de onderzoekers dan weer klaar en duidelijk, maar willen de betrokkenen hen niet geloven. En soms is daar reden toe. Wanneer er een vermoeden bestaat dat het vissersvaartuig ook voor spionagedoeleinden gebruikt werd bijvoorbeeld.

Dat alles was ook het geval met de scheepsramp met de Britse hektrawler 'Gaul' (bouwjaar 1972, 1106 brt) die halverwege februari 1974 op de visgronden van de Noordelijke IJszee met man en muis verging. Het weer was ernaar, want er was zware storm, maar het schip was in 1972 ook de modernste diepvriestrawler die ooit gemaakt was en dus van geen kleintje vervaard.

Van geen der 36 opvarenden werd ook nog maar iets gehoord. Toen de rederij 'British United Trawlers' uit Hull na 8 februari van het schip niets meer vernam, werd een uitgebreide opsporingsactie op touw gezet: zonder resultaat. Het schip leek van de aardbodem verdwenen te zijn. Het enige dat terug gevonden werd was een boei die 8 mei 1974 door een Noors vissersvaartuig werd opgepikt. Daarop stond duidelijk: 'Gaul, Hull'. De zaak is zonneklaar, zo denkt u nu, maar u hebt het verkeerd voor!

Bij de opening van het officiële onderzoek op 17 september te Hull zorgde een vrouw meteen al voor opschudding door luidkeels te roepen: 'Jullie weten dat de Russen het deden. Stop het gebruik van schepen voor spionage en de mannen op zee zullen veilig zijn.'

Het Britse ministerie van defensie ontkende (zoals dat van spionnen natuurlijk verwacht kan worden) prompt en in alle toonaarden dat de 'Gaul' een spionageschip was. De vrouw, die op de openingsdag voor de nodige opschudding zorgde bleek gravin Betty von Sievert te zijn, wier broer zich als een van de zesendertig opvarenden aan boord van de 'Gaul' had bevonden. Ten tijde dat de trawler verdween, verbleef zij in Denemarken en zij hoorde toen een Deense nieuwsuitzending waarin werd

gezegd dat het schip door oorlogsschepen naar een Russische haven werd geëscorteerd.

Allemaal verbeelding, zo dacht de commissie er uiteindelijk over, en misschien hadden ze wel gelijk, want hoe zou dat allemaal hebben kunnen gebeuren, zonder dat er verder radio-signalen van de 'Gaul' ontvangen werden? Het onderzoek werd dan ook op 21 november 1974 door de commissie afgerond met de uitspraak: de 'Gaul' was gekapseisd en gezonken als gevolg van het overkomen van een reeks zware zeeën.

Daarmee was aan de publieke belangstelling echter geen einde gekomen, want op 16 en 23 oktober 1975 werd door de journalisten van 'This Week' van de Thames Television een tweetal programma's gewijd aan het verdwijnen van de 'Gaul'. Na zes maanden research was het team ervan overtuigd geraakt dat de reddingsboei die gevonden was, daar opzettelijk was gedeponeerd. Het zoetwaterplankton dat op de boei werd gevonden, zou immers, zo

zegden de journalisten, waarschijnlijk niet gedurende drie maanden in leven zijn gebleven op 18 mijl van de kust van Noorwegen. Ook was het volgens de televisiemensen zo dat wanneer de boei gedreven zou zijn vanaf de plaats waar de 'Gaul' het laatst gezien was deze, gezien de toen bestaande stroomomstandigheden, nooit op die plaats terecht gekomen kon zijn.

Na de uitzendingen gaf het Britse ministerie van defensie een nieuwe verklaring uit. Daarin ontkende de regering nogmaals dat de 'Gaul' een spionageopdracht had.

Was de 'Gaul' een spionageschip? We weten het niet. Het is zo'n beetje als met de moord op de Amerikaanse president Kennedy. Wat men er ook over moge zeggen, bij veel mensen blijft het vermoeden bestaan dat de man slachtoffer was van een complot dat nadien vakkundig de doofpot gestopt werd. (fv)

Situatietekening van het gebied waar de 'Gaul' waarschijnlijk is vergaan.



De Laatste Vuurtorenwachter



IT BLAD MAG het hebben over de uitverkoop van de Vlaamse vissersvloot, over de schrootpolitiek van de Europese Unie ('Zeg eens EU'), over de lamentabele toestand van de visserij & dit kantelend

tijdsgewricht of over de teleurgang van deze of gene waterhoek... er is geen kat die ernaar kraait en er is geen haan die er zijn kop voor in het zand steekt. In het beste geval zegt iemand zijn abonnement op omdat hij het de moeite niet vindt iets te lezen over een sector waarin het zó slecht gaat. Ik zou zeggen: heel terecht!

Mijn persoonlijke bijdragen daarentegen — die stevast verschijnen onder de hoofding De Laatste Vuurtorenwachter al was het maar omdat ik De Laatste Vuurtorenwachter ben — doen overal het nodige stof oplaaien. Wanneer ik het bijvoorbeeld over het Duinendecreet heb, dan wordt mijn column uitvoerig geanalyseerd in de corporatistische belangenkamer van immobiliënmakelaars verenigd in de CIB-afdeling kust (die na de verkiezingsoverwinning van de VLD ongetwijfeld zal ontbonden worden, zijnde een drukkingsgroep). Wanneer ik het over het christendom heb, dan neemt heel Vlaanderen de wapens op, tot een nieuwe boerenkrijg bereid! Voor Outer en Open Heerd!

Zo is mijn bijdrage over Scheepsjongens & Misdienaars (HVB van 6

mei 1994), die eigenlijk over Scheepsjongens & Misdienaars ging, niet onopgemerkt voorbij gegaan. Voor de lezers wier aderverkalking belet dat ze het zich allemaal herinneren, vat ik samen. Zodoende krijg ik deze bladzijde overigens weer eens volgeschreven.

In april 1994 deelde de paus van Rome (die van Avignon is immers al lang dood) mee dat het voortaan toegelaten is dat ook meisjes misdienaar worden. Zelfs heidenen zoals ik beseften meteen dat de wereld er vanaf dan helemaal anders uit zou zien. Dus, zo vervolgde ik, met de zin voor logica mij eigen, wanneer meisjes nu ook al het altaar mogen benaderen, dan mogen ze eveneens een carrière in de visserij uitbouwen en moeten scheepsjongens vanaf heden schering en inslag zijn.

Dat was dus hetgeen ik gezegd heb. Daartegen kwam alvast de bekende Oostendse volksfiguur Jef Klausing in het geweer. In een open brief (HVB van 3 juni 1994) legde hij uit hoe de matrozen indertijd door middel van autobanden hun gevoeg deden en hoe clandestiene manvrouwen met behulp van wulken over boord plasten. Deze ontstellende bijdrage van de heer Klausing liet me enigszins verweesd achter. Ik zou zeggen: voer

voor psychologen! De heer Klausing zit als het ware met een fixatie in een onverwerkte anale fase te roeren (dat kan overigens erg prettig zijn, maar dat is nog geen reden om ermee op straat te lopen, maar dit helemaal terzijde).

Serieuzer was de reactie van het concurrerende blad Kerk & Leven, bij redacteur Marc Loy beter bekend als Het Parochieblad. Daar kwam men na het lezen van mijn column in het verzet tegen deze pauselijke beslissing (zie het hierbijgevoegde kranteknipseel). Terecht zagen deze schrijvende pastoors in dat hun positie opeens bedreigd werd. In een telefonisch gesprek zegde een potentieel heilige man me hierover: 'Voorwaar ik zeg u: dat begint met scheepsjongens en voor gij het beseft staat dat te comm(and)eren op de brug en op de duur zit gij zelfs opgescheept met een vrouwelijke havenkapitein!'

Inderdaad, daar hadden wij weer eens niet aan gedacht. Toen wij, om dit verhaal rond te maken, ook eens naar de mening van een echte misdienares polsten, zegde zij, met een warme stem, zo typisch voor de ontluikende vrouwelijkheid waarin misdienaressen zich bevinden, in

ons oor: 'Ach, deze Paus is al een beetje oud. Wij moeten al onze hoop leggen in zijn Opvolgster. Wij hopen dat Zij onze zaak zal blijven verdedigen!'



N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

Europese Visserijraad

DE BESPREKINGEN tijdens de bijeenkomst van de *Europese Visserijraad* op 10 juni in Luxemburg liepen onder meer over de definities van vissersvaartuigen en het reglement voor de speciale visdocumenten. Andere punten op de dagorde waren: de harmonisatie van de technische maatregelen voor de visserij in de Middellandse Zee, het gebruik van drijfnetten, de wijziging van de visserijovereenkomst tussen Denemarken en Groenland, de visserijbetrekkingen met Canada en de marktsituatie voor visserijproducten in de Europese Unie.

Onder voorzitterschap van de Griekse staatssecretaris voor Landbouw Floros Constantinou werd een oriënterend debat gevoerd over een voorstel om de definiërende kenmerken van vissersvaartuigen in een verordening vast te leggen. Konkreet voorziet het bereikte politieke besluit dat vaartuigen van:

- 0 tot 15 m. l.o.a. volgens de vereenvoudigde formule worden gemeten.
- 15 m. l.o.a. tot 24 m. tussen de loodlijnen eveneens volgens de vereenvoudigde formule kunnen worden bepaald, maar dat ze voor 1 januari 2004 volgens de methode van de *Conventie van Londen* van 1969 moeten worden hermeten.
- 24 m. of meer tussen de loodlijnen volgens de *Conventie van Londen* moeten worden gemeten.

Visdocumenten

Het voorstel in verband met de speciale visdocumenten werd unaniem goedgekeurd. Deze maatregel betreft het uitreiken door de lidstaten van visdocumenten die aan speciale voorwaarden gebonden zijn. De formele goedkeuring van de verordening komt er na de definitieve goedkeuring van de tekst. De Raad heeft er zich in elk geval toe verbonden vóór 31 december 1994 een besluit te nemen over de toepassing van deze regeling voor vaartuigen die de vlag van een lidstaat voeren en in de wateren van een derde land vissen in het kader van een tussen de Europese Unie en dat land gesloten visserijovereenkomst.

Marktsituatie

Het is de Raad niet ontgaan dat het in voege treden van het *Europese Economische Ruimte-akkoord* op 1 januari 1994 belangrijke gevolgen heeft zowel voor de verwerkingsindustrie als voor de visproducenten. Ook de nakende toetreding tot de Europese Unie van enkele landen uit de *Europese Vrijhandelsassociatie* zal niet onopgemerkt blijven. Besloten werd na een grondige analyse van de marktsituatie besprekingen over de gepaste maatregelen aan te vatten, teneinde tot een globale oplossing te komen.

Technische maatregelen

De Raad heeft de harmonisatie van de technische maatregelen in de Middellandse Zee goedgekeurd. Omdat Spanje de mening toegedaan is dat de maatregelen niet ver genoeg gaan onthield dat land zich. De harmonisatie die per 1 januari 1995 van kracht wordt, heeft vooral betrekking op de instelling van uniforme netmazen, minimum aanvoerlengtes en het ge-

bruik van welbepaald vistuig in de communautaire wateren van de Middellandse Zee.

□ De Raad heeft de beslissing goedgekeurd die de Commissie machtigt onderhandelingen te voeren met de Deense regering en de plaatselijke overheid van Groenland, ten einde de visserijovereenkomst van 1985 te wijzigen.

□ De Raad heeft de Canadese *Coastal Fisheries Protection Law* van 12 mei 1994 (wet ter bescherming van de kustvisserij) en de uitvoeringsmodaliteiten besproken (zie ook rubriek internationale nieuwsjes in dit blad). De Raad vindt dat de wet indruist tegen de inspanningen die de internationale gemeenschap zich getroost om het beheer van de visbestanden in volle zee te verbeteren.

□ De Raad besprak het gebruik van grote drijfnetten in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid, evenwel zonder een oplossing te formuleren. Het nieuwe Europese Parlement moet dienaangaande nog een advies uitbrengen.

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.

'To leeward the Dover Cliffs pale in the autumnal sun showed me the last of England, and overhead the longshore gulls wheeled and cried for the last time. In the rigging the soft nor'easter quietly murmured into the sails with scarce weight enough to hold them from the masts; aft the soft stream of the wake was almost imperceptible, as the ship, upright and graceful, moved gently through the water.'

Alan Villiers, *Cruise of the Conrad*, 1940

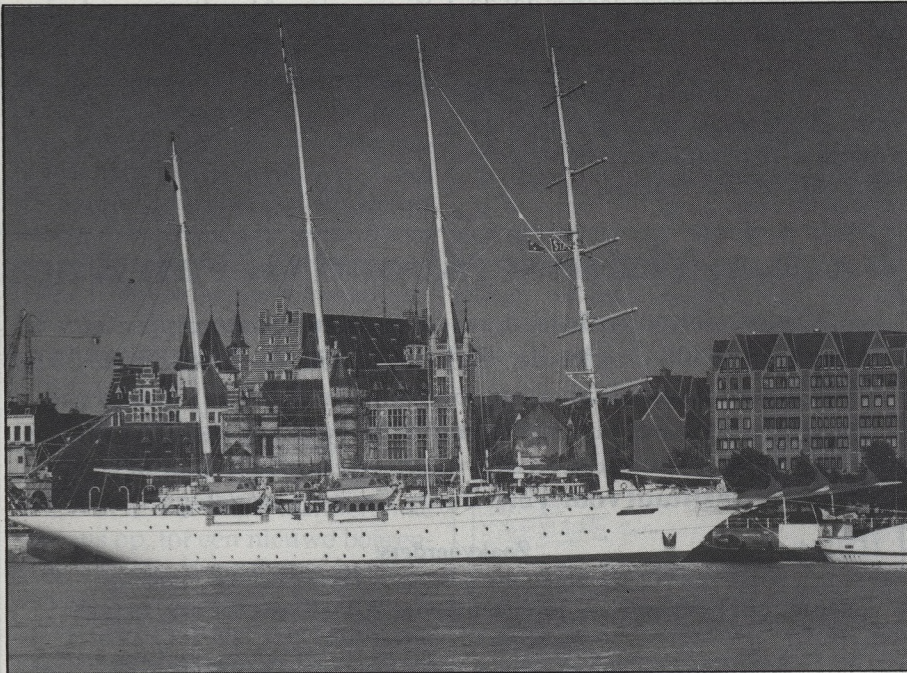
Dit was het begin van de wereldreis van het laatste fregat 'Conrad', gebouwd in 1882 en klaar voor afbraak in 1934. Gered voor een lange wereldreis langs de routes die geschiedenis hebben gemaakt.

Het eerste deel over de echte Sea-Shanties, dat vorige maand werd gepubliceerd, gaf een kort historisch beeld over de geschiedenis van de zeilvaart met verwijzingen naar de muziek tot eind 18de eeuw. Laten we kijken hoe het ermee verder ging.

(red. André Baert)

Zeemansliederen (III)

Historische achtergrond



De Clipper 'Star Flyer' (Foto Mike Louagie)

WAS HET GEBRUIK van shanties aan boord van de zeilschepen tegen het eind 18de eeuw nagenoeg verdwenen, in het begin van de 19de eeuw zou de toestand grondig veranderen. De nog prille Amerikaanse staat richtte na de Onafhankelijkheidsoorlog (1775-1783) haar exploitatiedrang ten volle op de verovering van de zee. Hout voor de scheepsbouw was er in de uitgestrekte wouden in overvloed. Scheepsbouwkundigen brachten ideeën aan om de traditionele scheepstypes van de Engelsen te verbeteren. Alles stond in het teken van het verkrijgen van een grotere snelheid, tot dan toe het privilege van de vaartuigen der smokkelaars, piraten en slavenhandelaars.

Black Ball Line

Zokwam vanaf 1813 een gloednieuwe vloot van snelle fregatten, brikken en schoeners tot stand in *Baltimore, New York, Boston* en *Philadelphia*. Onder het motto *'Time is Money'* richtten *Isaac Wright & Co* in 1818 hun legendarische *Black Ball Line* op. Hun regelmatige dienst tussen *New York* en *Liverpool*, met vaste uitzeildatum op de 1ste van elke maand en een reisduur van 23 dagen heen, 35 à 40 terug, was iets dat nooit eerder was vertoond. De vuurrodes *swallowtail flag* en de *black ball* op het fokzeil werden symbolen van de nieuwe zeilvaart. In vroege shanties als *'Blow the man down'* werd hierop reeds gezinspeeld. Maar de Blackball-zeelui hadden hun eigen trots en liederen. Zo was één der bekendste *heaving-songs** (voor het werk aan de op deze lijn tot 1840 gebruikte *spoke-windlass*) zowaar een regelrecht loflied: *'Hooraw for the Black Ball Line'*.

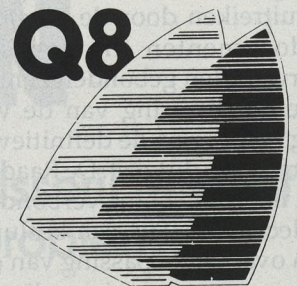
*The Black Ball Ships make good time
To me way-ay-ay, hooraw-oh!
With long clean runs and entrance fine
Hooraw for the Black Ball Line!*

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



Spoedig volgden andere pakket-firma's het goede voorbeeld: de *Red Star Line* in 1821, de *Dramatic Line* van *E.K. Collins* in 1836 en de *Swallowtail Line* in 1837. Deze laatste dreef handel met vier pakketboten op Engeland en, via een tussenstop in *Le Havre*, Frankrijk.

Clippers

De snelheidsrecords die de passagiersschepen op hun transatlantische tochten aan de lopende band vestigden, inspireerden de rederijen om de boten voor de handelsvaart nog te verbeteren. Zo vergrootte men de *lengte-breedte verhouding* van 4:1 tot 6:1 en legde men het *zeildrukpunt* lager om de stabiliteit te behouden (dus minder hoge, maar bredere zeilen en dus een groter zeiloppervlak). De stompe U-boeg werd een ranke V. Deze nieuwe schepen werden *clippers* genoemd (van Clip- snijden) en zouden vele jaren lang alle andere overvleugelen. Men is het erover eens dat de 750-tonner *Rainbow*, gebouwd door *John Griffiths* in 1843, de eerste echte clipper was. Het schip kon het traject *New York - Kanton* én terug, om *Kaap Hoorn*, in zes en een half maand afleggen.

De Californische *Goldrush* van 1849 vormde de volgende mijlpaal in de zeilvaart. Amerikaanse reders boden de goudzoekers de goedkoopste route aan. Maar deze vaart om *Kaap Hoorn* vereiste zeer stabiele en goed uitgeruste schepen. Vanaf 1850 liepen op de Oostkust van de V.S. zo'n 100 clippers van stapel, driemasters van 1.500-3.000 ton. De enige viermastbark onder hen, de *Great Republic*, haalde zelfs 4.000 ton. Mede met behulp van *Maury's* nieuwe zeekaarten maakten deze '*Kaap Hoorners*' de reis van Oost- naar Westkust in 90 à 95 dagen.

Inmiddels waren de oudere clippers, na oorspronkelijk op de opiumvaart in de Chinese Zee ingezet te zijn, overgeschakeld op de theehandel. De opheffing van de Engelse en Hollandse *Oostindische Compagnie* in 1832 liet immers ook andere naties toe zich met de handel op *Indië* en *China* in te laten. Toen de *Oriëntal* nauwelijks 91 dagen na zijn vertrek uit *Foochow Londen* aandeed, schudde deze nieuwe V.S. -machtsontplooiing de Engelsen eindelijk wakker. Gestimuleerd door de Britse annexatie van *Hong Kong* en de goudvondsten in *Australië* (1851), vonden ze de manier om de V.S.- heerschappij te doorbreken: constructies in staal en composiet (een houten huid over stalen spanten). Na *Hall's* ('*Stornoway*' en '*Chrysolite*' uit *Aberdeen*, volgden de beroemde *Clyde-Theeclippers* '*Fiery Cross*', '*Serica*', '*Thermopylae*' (15 knopen!), later nog '*Taeping*', (1863) en '*Ariel*', van *Steele's of Greenock*. De felle concurrentiestrijd die ze ook onderling voerden, werd historisch. Zo trots waren de matrozen op hun 'eigen' schip, dat de bemanningen van de '*Fiery Cross*' en de '*Serica*' in 1866 spontaan hun maandloon inzetten op de overwinning in wat men de jaarlijkse *Tea-Race* tussen *Foochow* en *Londen* was gaan noemen. Met zoveel zorg werden deze schepen gebouwd, dat de fameuze in 1860 gebouwde *Cutty Sark* nog tot 1924 zeewaardig was. Maar haar bouwers, *Scott* en *Linton* uit *Dunbarton*, gingen in 1869 failliet.

Stoomboten

Ondertussen waren echter de stoomboten dermate verbeterd, dat ze de concurrentie op kleinere zeeën aankonden. En toen in 1869 het *Suezkanaal* werd geopend, speelde de handicap die deze stomers hadden bij het ron-

den van de Hoorn ook geen rol meer. De hoogdagen der clippers waren voorbij. Alleen op *Australië* werden de *teaclippers* na *Suez* nog ingezet, heen met emigranten en terug met wol, tarwe en goud. Desondanks bleven een aantal stalen zeilschepen nog tientallen jaren op de grote vaart actief. Het waren zeer grote ijzeren drie- en viermastbarken, die voornamelijk de *graanvaart* uit *San Francisco*, de *wol-* en *tarwevaart* op *Australië* en de *salpeterhandel* op de *Chilense kusten* onderhielden. Op deze schepen van 2-3.000 ton en meer, met rompen van 100 meter, tot ruim 5.000 vierkante meter zeil en circa 40.000 meter lopend tuig, diende vaak een bemanning van hooguit 30 man!

Geld voor gouden stem

Het zal duidelijk zijn dat elke stimulans bij dit haast onmenselijke werk meer dan welkom was. En zo kreeg de *sea-shanty* meer waarde dan ooit. Reders die inzagen dat het werk aan boord veel vlotter liep onder het zingen, betaalden een bonus voor een man met goede stem en improvisatietalent. Zo kwam de *shanty*, die in de jaren 1830-1860 op de pakketboten en zeilers weer in voege was gekomen, tot volle bloei in de tweede helft van de 19de eeuw. Maar toen tegen Wereldoorlog I de stoomvaart de zeilers zowat volledig verdrongen had, was samen met de tijd der zware lichamelijke arbeid, de glorieperiode van de *shanty* voorbij

René Van Mol
(Vervolgt)

*Hauling sons dienden om zware fysieke inspanningen te coördineren. De inhoud ervan was dientengevolge duidelijk ondergeschikt aan het ritme. Heaving songs daarentegen hadden een meer gevarieerde, verhalende tekst om de verveling bij het monotone windas- of kaapstanderswerk te verdrijven. (zie HVB 5, '94 pag. 28 - 29)



het taxibedrijf voor de visserij
Bredene

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Oostende

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

James Cook

SOMMIGE MENSEN WORDEN door de geschiedenis onrechtvaardig behandeld. Zo is de ontdekkingsreiziger *Colombus* (terecht) wereldbekend geworden, maar is zijn collega *James Cook* (1728 -1779) voor het grote publiek (onterecht) een illustere onbekende gebleven. Gelukkig is HVB daar om dat allemaal weer recht te zetten.

Evenals *Columbus* voer *Cook* in opdracht van willekeurige gezaghebbers als ze hem daarvoor maar betaalden. Het kwam erop aan voor hen nieuwe wingewesten te ontdekken of kortere routes naar de reeds bekende ontdekte gebieden. Met andere woorden: als het maar opracht!

Cook legde zijn opdrachtgevers geen windeieren. Hij mag dan al niet zo iets spectaculairs als *Amerika* ontdekt hebben, maar waar *Cook* was gepasseerd, zagen de zeekaarten er allemaal anders (en juister) uit. Hij ontdekte *Hawaii* en de vruchtbare oostkusten van *Australië* en *Nieuw-Zeeland*. Voor *Frankrijk* ontdekte hij *Nieuw-Caledonië* en hij bestudeerde de *Nieuwe Hebriden* en andere eilanden. Ook reisde hij door uitgestekte kustgebieden van *Alasca*; hij waagde zich in *Antarctica* (Zuidpool). Hij leverde het overtuigende bewijs van het bestaan van de *Beringstraat*.

Ook voerde hij bewijzen aan voor zaken die ons vandaag dan wel evident mogen lijken, maar waarover men toentertijd geen idee had. Zo bracht hij de kooplieden onder oog dat in die tijd ten noorden van *Azië* en *Amerika* geen economisch bruikbare zeeweg de *Stille Oceaan* met de

Atlantische Oceaan verbond. Ook een eeuwenoude mythe haalde hij onderuit: neen, zo bewees hij, er is geen reusachtig vruchtbaar 'Zuidland' dat als het ware het tegengewicht zou vormen voor de noordelijke continenten; daarbij omzeilde hij heel *Antarctica*, waarvan hij de omtrekken nauwkeurig in kaart bracht.

Van zo'n *Antarctica*-dag hebben wij een dagboekfragment van *Cook* dat ons toont hoe het er toen aan toe ging (1). Is er land aan de zuidpool of niet? Stel u voor, er is niemand die het weet!

'*Antarctica*, maandag 6 februari 1775 ... Omdat wij land, noch enige aanwijzingen van land konden ontdekken, concludeerde ik dat wat ik gezien had en dat ik *Sandwichland* had genoemd, ofwel een groep eilanden etcetera of zelfs een vooruitspringende punt van een continent was ... Het is in elk geval waar dat het grootste gedeelte van dat zuidelijk continent (vooropgesteld dat het bestaat) binnen de poolcirkel moet liggen, waar de zee zodanig met ijs bedekt is dat het land in die zee geen enkele waarde heeft. Het risico dat degene loopt die een kust in deze onbekende en met ijs bedekte zeeën wil onderzoeken, is zo groot dat ik durf te stellen dat niemand ooit verder zal doordringen dan ik gedaan heb, en dat de landen die eventueel in het zuiden liggen, nooit geëxploiteerd zullen worden ... Na deze toelichting zal de lezer mij eigenlijk niet nog zuidelijker verwachten. Daarom veranderde ik de koers naar het oosten bij een harde wind uit het noorden, terwijl het ook steeds harder ging sneeuwen. De hoeveelheid sneeuw die nu op onze zeilen viel, was zo groot dat wij gedwongen waren voortdurend het schip in de wind te draaien, zodat die de sneeuw van de

zeilen blies.'

Uit het dagboekstukje komt niet alleen een voortvarend ontdekkingsreiziger naar voor, maar ook een nauwgezette wetenschapper en een doorgewinterde zeeman. Over de menselijke en zeemans kwaliteiten van de kapitein bestaat een tekst (2) die geschreven werd door *Heinrich Zimmermann* (1741 - 1805) die mee aan boord was. *Cook* was duidelijk niet de eerste de beste:

'... Aanvankelijk was hij gewoon matroos, maar werkte zich door zijn verdiensten zo hoog op dat hij een van de beroemdste zeevaarders werd ... Geen zeeofficier had waarschijnlijk ooit zoveel macht over zijn ondergeschikte officieren als hij, zodat niemand het ooit waagde om hem tegen te spreken ... Bij vergrijpen was hij milder voor de matrozen dan voor de officieren; soms gedroeg hij zich zelfs vriendelijk tegenover het scheepsvolk ...'

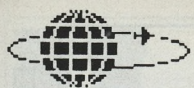
Een man uit een stuk dus die er voor zijn tijd ongebruikelijke gewoonten op na hield: 'Hij praatte nooit over godsdienst, duldde geen priester op het schip, hield heel zelden een zondagsviering, maar handelde zeer rechtvaardig, vloekte nooit, ook niet als hij buiten zichzelf van woede was. Hij was uiterst proper, en de hele bemanning moest zijn voorbeeld volgen; vooral het scheepsvolk moest elke zondag schone kleren aantrekken. Matigheid was een van zijn voorname deugden. In de tijd toen ik met hem de reis heb gemaakt, heeft nooit iemand hem dronken gezien. Hij stond nooit toe dat de matrozen hun brandewijn enkele dagen opspaarde en zich dan bedronken. En als zo nu en dan iemand wegens dronkenschap zijn werk niet kon doen, werd hij altijd zwaar bestraft. Zijn maaltijden waren zeer eenvoudig, eenvoudiger dan van welke andere officier ook ... Nooit had men de geringste verdenking dat hij omgang had met vrouwen; en op *Otahiti* en *Owaihi*, waar iedereen bezweek voor de verlokkingen van de vrouwen, was hij de enige die zich beheerste.'

Tsja, waarom zou zo iemand dan een pastoor aan boord geduld hebben. De man had god niet nodig om heilig te worden. En ik verhoop van u hetzelfde. (fv)

(1) Entdeckungsfahrten im Pacific, uitgegeven door Dr. A. Grenfell Price. Horst Erdmann Verlag, Tübingen.

(2) Reise um die Welt mit Captain Cook, Heinrich Zimmermann. Uitgegeven door Hans Bender. Edition Erdmann Verlags-GmbH, Tübingen.





NEDERLAND

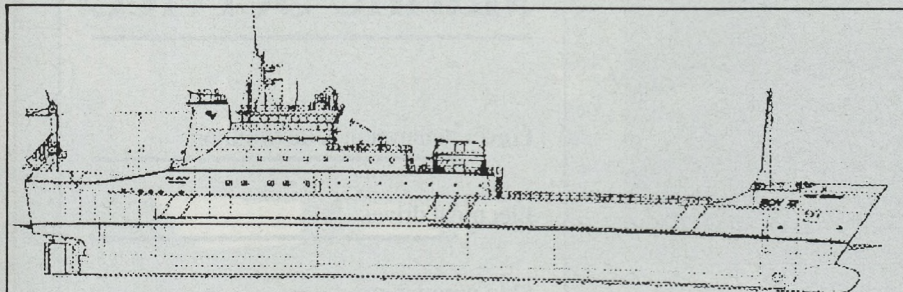
Langste trawler

De Nederlandse Cornelis Vrolijk Holding bv bracht verleden maand de Sch 72 'Frank Bonefaas' in de vaart. Het 120 meter lange vaartuig werd gebouwd op de YVC-Ysselwerf te Rotterdam en wordt meteen het langste vissersvaartuig van de Nederlandse vloot en één van de langste ter wereld. Vermeldenswaard evenwel is ook dat de Sch 72 met zijn 7600 m³ visruim niet het grootste Nederlandse diepzee-visserijvaartuig is, deze eer mag opgeëist worden door de Sch 54 'Franziska' van de rederij A. Van der Zwan (8400 m³ visruim).

Zoals gelijkaardige vaartuigen in de Nederlandse vloot is de nieuwelings in staat om overal ter wereld te vissen. Toch blijven visgronden van de Noordzee en rond de Britse eilanden de belangrijkste bestemming.

De Frank Bonefaas (120 meter lang, 17,50 meter breed, holte 11,02 meter) moet zijn rederij toelaten de concurrentie op de internationale markt het hoofd te bieden. Zodoende moet de Japanse markt binnen handbereik blijven. Cor Vrolijk's Visserijmij is overigens lid van een Nederlandse groep die opgericht werd om de exportmarkten te bewerken. Andere leden zijn W. Van der Zwan & Zn. B.V., Jaczon Visgroothandel B.V. De 'Dutch Seafood Fish Foundation B.V.' centraliseert zodoende de marketingactiviteiten voor de Nederlandse diepzeetrawlervloot. Een van haar taken is nieuwe markten te vinden voor diepgevroren makreel, haring, horsmakreel, wijting en andere pelagische vissoorten; een belangrijke taak, vooral wanneer men weet dat 70 tot 80% van alle gevangen vis aan boord van de Nederlandse diepzeetrawlers uitgevoerd wordt. 70% van die exportbestemmingen werden alvast aangebracht door de groep.

Alles aan boord van de Sch 72 is erop gericht om de vis in optimale omstandigheden te behandelen. Vanaf de vangst tot het diepvriezen verloopt alles in de meest hygiënische omstandigheden. Eén en ander is het gevolg van een intense samenwerking tussen de scheepswerf en de motorenfabriek Van Rijn, Deutz, Inham-Refrigeration en Kranenburg. Vermelden we tenslotte nog dat de Nieuwpoortse bedrijven Marelec en Brusselle eveneens hun steentje bijgedragen hebben tot de bouw van het schip.



L.o.a.: 120 m, breedte: 17,50 meter, holte: 11,02 meter, ontwerpdiepgang: 7,16 meter, snelheid: 17 knopen, zware olievoorraad: 1000 ton, dieselloolie: 750 ton, zoetwaterstock 90 ton, ballast: 470 ton. Visruim: 7600 m³ voor opslag van ca. 168 000 pakken diepgevroren vis. 12 voorkoeltanks, 4 tussenkoeltanks, 38 plaatvriezers waarin de vis wordt ingevroren tot -25° C.

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

GRIEKENLAND →

Schattejacht

Een Griekse visser vond een paar weken geleden een massa amforen in een oud scheepswrak. In het noordoosten van de *Egeïsche Zee*, nabij het eiland *Alonissos* werd een wrak gevonden van een Byzantijns schip uit de 11de eeuw. Het zou om het grootste Byzantijns wrak gaan dat ooit in Griekenland werd ontdekt. In het ruim werden meer dan 5.000 goed bewaarde antieke kruiken gevonden.

SURINAME →

In de leer bij Vlamingen

Suriname is geïnteresseerd om hier onbekende vissoorten, zoals *smulpapen*, *botervissen* en *brillemannen* te introduceren. Tevens hebben zij belangstelling voor het opkopen van vaartuigen die hier aan de vloot onttrokken zijn. Dit bleek tijdens een twee maanden durend verblijf van Surinaamse vishandelaars en -bewerkers. Toen hun bezoek ten einde liep werden ze op het Oostendse stadhuis ontvangen door de *Raadgevende Commissie voor de Visserij van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven*.

CANADA →

Unilaterale maatregelen

Het Canadese parlement keurde een aantal unilaterale (eenzijdige) maatregelen goed waardoor de overheid zichzelf de toestemming geeft om vissersvaartuigen die geen duidelijke thuishaven vermelden in volle zee te controleren. Een en ander past in het plan om de visstocks aan de oostkust van Canada beter te beschermen. De Canadese visserij heeft immers zwaar te lijden onder de uitputting van de visgronden. Niet minder dan 40 000 werknemers in de visindustrie verloren daardoor hun job.

Andere visnaties zullen dit precedent ongetwijfeld aangrijpen om eveneens vissersvaartuigen te controleren die zich buiten de 200-mijlszone bevinden. Zodoende komt op termijn misschien de broodwinning van menig diepzeevisser in gevaar. Een en ander is van groot belang, vooral wanneer men weet dat er wereldwijd niet minder dan 24 000 diepzeevissersvaartuigen actief zijn. Er wordt alvast uitgekeken naar de reacties van Peru en Chili die erop uit zijn hun limieten uit te breiden, waarbij hun visgronden verviervoudigd zouden worden. Ook Nieuw Zeeland, Argentinië (en hetgeen voor ons van onmiddellijk van belang is) Noorwegen en IJsland willen hun voorbehouden visgronden uitgebreid zien.



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