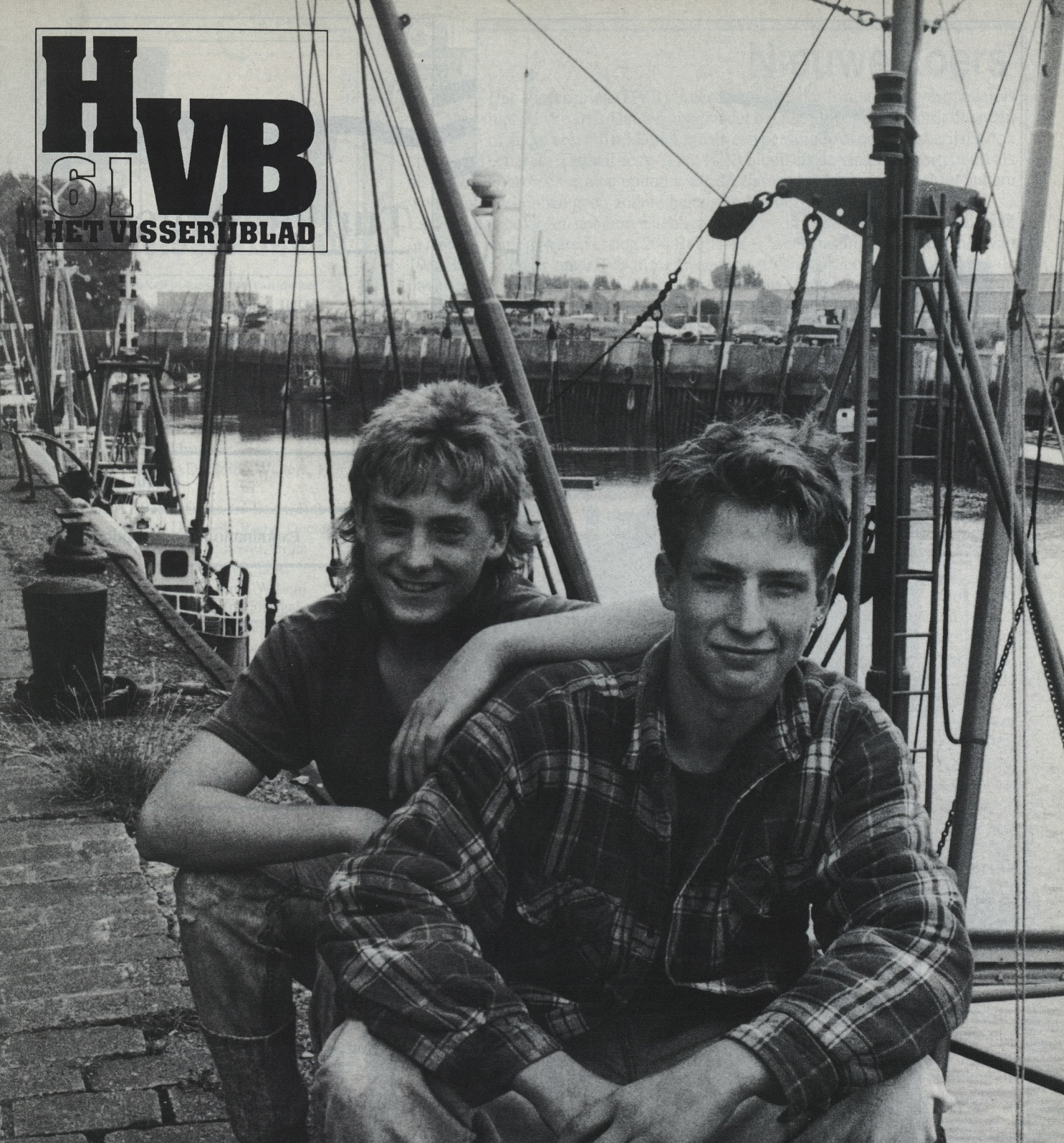
HVB

61

HET VISSERIJBLAD



* Terug naar school: Steve Verlinde en Raymond Bossy
** Op reis naar Bute
*** HVB sprak met Omer Grawet
**** Rederscentrale: wordt 1994 rampzalig?
***** Greenpeace haalt vissers over de streep
****** Cartoons van Jef Deroose
******* HVB sprak met milieu-activist Martin Besieux

61ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 9 - 2 september 1994 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X



Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

HVB 61
HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

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

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding : abo HVB.
Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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

Nieuwe koers

Het Visserijblad (HVB) is een magazine dat 'organisch' verbonden is met de visserij. Dat wil zeggen dat het niet uitgegeven wordt door één of ander vreemd reklamebureau, een persgroep of een drukkerij die ook nog elders actief is. Dat wil zeggen dat HVB bloeit als de visserij bloeit, treurt als de vissers treuren en ermee ophoudt als de visserij ermee ophoudt. Met andere woorden: wij hebben geen andere belangen dan deze van de visserij.

Laat ons dan ook geen geheimen hebben. Toen we in 1988 de redactie van dit blad in handen namen, waren er nog 204 Belgische vissersvaartuigen; op het einde van 1983 waren dat er maar 170 meer, waarvan er dan ook nog zo'n twintigtal de navelstreng met de Vlaamse vissersgemeenschap doorgesneden hadden. Vijftig Belgische vaartuigen die wegvallen betekent algauw vijftig HVB-abonnementen die niet automatisch hernieuwd worden. En er is meer: op het einde van 1987 werden er 901 aangemonsterde vissers geregistreerd en op het einde van 1992 waren dat er maar 762 meer. Ook hier vertaalt zich dat al gauw in enkele tientallen abonnees die er de brui aan geven. Wanneer we weten dat bijna de helft van het lezerscorps (44%) van HVB in de visserij zelf te vinden is, dan moeten we niet onder stoelen en banken steken dat ook wij rake klappen kregen. Pakweg tachtig abonnees staan voor 100.000 frank en voor een kleinschalig project als HVB is 100.000 frank een hele hoop geld.

Van zodra we de klappen ook daadwerkelijk voelden, hebben we door middel van promotiecampagnes het aantal abonnees weer opgetrokken. Schippers, vishandelaars, rederijen, sympathisanten allerhande... ze kregen de jongste jaren wel allemaal een foldertje in de bus waarin een abonnement op HVB aangeprezen werd... Met resultaat, zo blijkt ook uit onderstaande grafiek!

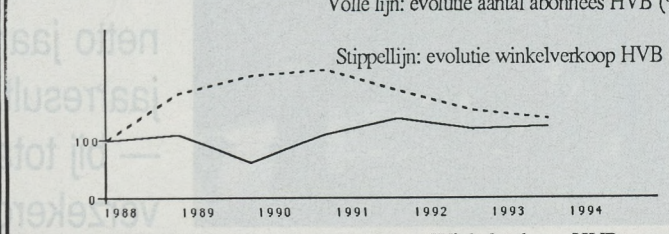
Maar het aantal abonnees is maar één been van de HVB-verkoop. Ook in de krantenwinkels is dit blad te koop en daar spelen weer ander mechanismen een rol. Daar wordt dit blad bedolven in een overaanbod van vierkleurenmagazines die om ter hardst om aandacht schreeuwen... zo hard dat we daar nooit tegen opkunnen. Daar kunnen we het alleen maar halen wanneer de mond-aan-mond-reklame ervoor zorgt dat de klanten uitdrukkelijk naar HVB vragen. En dat gebeurde, zo leren de cijfers ons, hoe langer hoe minder. HVB was immers goed op weg een beetje een oubollig magazine te worden: brave artikeltjes waarin we vooral niemand voor het hoofd stootten, interviews met oudere vissers die hun beste jaren tijdens de wereldoorlog meemaakten, veel cijferwerk waaruit moest blijken dat het vroeger allemaal veel beter was. Eén en ander vertaalde zich dan ook in de verkoop van dit blad. Uit een enquête(*) bleek bijvoorbeeld dat 24% van de HVB-lezers ouder was dan 60 jaar, bijna drie kwart (68%) was ouder dan veertig. Omgekeerd: slechts 11% van de HVB-lezers was jonger dan dertig. Bij de minder dan 20-jarigen werden toen zelfs géén HVB-lezers genoteerd. Door hetgeen in de economie op verbloemende wijze '*natuurlijke afvloeiingen*' genoemd wordt, verminderde het aantal HVB-lezers dan ook zienderogen. In gewone mensentaal betekent dit dat het HVB-lezerscorps gewoon aan het uitsterven was en dat het niet vervangen werd door jongere lezers.

Sinds enige tijd is ook daar een kentering in gekomen. We zijn gestart met een reeks interviews met jonge vissers. We laten voortaan mensen aan het woord die wel degelijk nog brood in de stiel zien. We gaan daarbij ook de lastige vragen niet meer uit de weg. We hebben verder komaf gemaakt met de slechte gewoonte in de visserij om alle potjes gewoon bedekt te houden: zijn er vissers betrokken bij drugsmokkel, dan spreken we daar toch gewoon over; gaan we niet akkoord met hetgeen één of andere voorzitter zegt, dan publiceren we dat ook.

Het ziet ernaar uit dat de nieuwe koers geapprecieerd wordt. Sinds kort krijgen we weer telefoontjes van dagbladhandelaars die bijkomende bestellingen plaatsen... hetgeen we eigenlijk al enige tijd niet meer gewoon waren.

Flor Vandekerckhove

(*) Cijfers komen uit een enquête waarvan de resultaten gepubliceerd werden in HVB 2/1993, pag. 17. De grafieken werden gemaakt op basis van de reële verkoopcijfers (%).



Winkelverkoop HVB moet gestimuleerd worden.

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



Niet voor niets geeft 70% van de reders ter visserij het vertrouwen aan HULP IN NOOD. Daar vindt men immers een waaier van voordelen, zoals:

— lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;

— volledige dekking van de risico's;

— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;

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

— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

Greenpeace haalt Vlaamse vissers over de streep

DE MILIEUORGANISATIE GREENPEACE die vooral bekendheid verworven heeft door haar spectaculaire acties op zee, is er de jongste tijd in geslaagd een belangrijk aantal Vlaamse vissers achter zich te scharen. Vroeger al hadden vele Vlaamse vissers enige sympathie opgevat voor de (letterlijk en figuurlijk) *voortvarende* milieubeweging. Daarvan getuigen de Greenpeace-vlaggen die al jaren op talrijke vissersvaartuigen te zien zijn. Dat de sympathie zich intussen omgezet heeft in een daadwerkelijke steun aan 'de groene jongens van de zee' — en in gezamenlijke akties! — is voor Vlaanderen een nieuw verschijnsel.



Reder Bart Schiltz tot de verbaasde aandeelhouders van Solvay: 'stop de produktie' (foto gw)

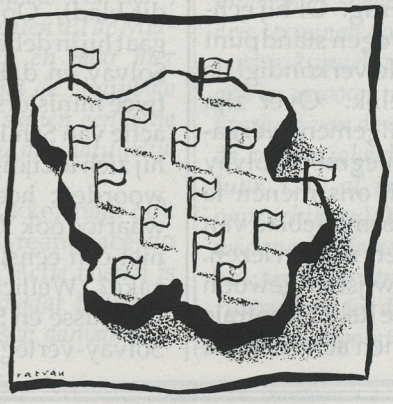
De doortastendheid van Greenpeace-activist Martin Besieux (zie interview hiernaast) is niet vreemd aan de steun die zijn organisatie in visserijmiddens krijgt. De man, die een kei is in het verzorgen van de Greenpeace-propaganda aan de wal, blijkt o.m. ook bereid zijn nachtrust op te offeren om de vissers in de visveilingen, desnoods man per man, van zijn gelijk te overtuigen. Dat de vissers deze houding kunnen waarderen, bleek al tijdens de herdenkingsplechtigheid die Zeebrugge in juli organiseerde ter nagedachtenis van haar overleden vissers. In de oude vismijn lagen toen acht garnaalvaartuigen waarvan er niet minder dan zeven de Greenpeace-vlag voerden.

De maand daarvoor was er ook al een gezamenlijke actie tussen Greenpeace en de vissers geweest (HVB 7/1994 pag. 18). Die actie was dermate spectaculair dat ze zelfs de aandacht van de televisie trok.

De Zeebrugse rederijvoorman Bart Schiltz en Greenpaece hadden enige aandelen gekocht van de chemiegroep Sovay. Zodoende kregen zij een uitnodiging om aanwezig te zijn op de jaarlijkse aandeelhoudersvergadering van dat bedrijf. Toen de Solvay-directie de Greenpeace-activisten zag, weigerde ze deze de toelating tot de zaal. Bart Schiltz kon echter wèl zijn rechtmatige plaats opeisen. Groot was dan ook de verbazing van de verzamelde aandeelhouders toen de reder het woord vroeg en ook kreeg. Met open mond zaten zij te luisteren hoe hij hen wees op schadelijke gevolgen van de industriële organische chloorverbindingen op de voortplantingsmechanismen van de vissen en de negatieve gevolgen die hier voor de vissers uit voortvloeien.

Rederscentrale - Greenpeace één front

Bart Schiltz is als voorzitter van de quotacommissie van de Rederscentrale bijzonder goed geplaatst om te weten of de milieuvervuiling nadelig op de visstand inwerkt. Greenpeace mag na de tussenkomst van reder Schitz dan ook terecht zeggen: *'Jaar na jaar stellen de vissers vast hoe de vis in grootte afneemt, dat ziekte en afwijkingen toenemen en dat het reproductievermogen verzwakt. Recent nog, in juni 1994, gaf een vertegenwoordiger van de Belgische vissers uiting aan zijn angst voor de toekomst van de Noordzee. Deze onbeheerste vervuiling heeft niet alleen* ☞



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



Zeebrugse garnaalvaartuigen, bijna alle getooid met de Greenpeace-vlag (foto gw)

zeer schadelijke gevolgen voor het economisch potentieel van dit zeer groot gebied, maar ook voor de kwaliteit van onze voeding. Men zou haast zeggen: "Eet vis voor het te laat is!"'.

Schiltz is in de visserij niet de eerste de beste. Als coördinator van de Vlaamse Redersvereniging (VRV) en als voorzitter van de quotacommissie van de Rederscentrale heeft hij in redersmiddens veel gezag. Of hij echter ook het weloverwogen standpunt van de Rederscentrale verkondigt, is niet helemaal duidelijk. Over zijn tussenkomst op de algemene vergadering van de chemiegroep Solvay hebben wij, naar wij ons menen te herinneren, in het informatieblad van de Rederscentrale niets mogen lezen. Of dit op tweespalt wijst of gewoon op stuurloosheid in de Rederscentrale hebben wij niet kunnen achterhalen.

Misschien is het gewoon tussen de kopij gevallen en is er verder niets aan de hand. De vraag is echter niet zonder belang, en niet in laatste instantie voor de reders zelf. Zo is de Bredense reder-ter-zeevisserij Willy Versluys deelnemer aan het symposium dat n.a.v. het tienjarig bestaan van het onderzoekschip 'Belgica' georganiseerd wordt (zie ook elders in dit blad). Op woensdag 19 oktober gaat hij in debat met o.m. de Rooii van Solvay en dat in aanwezigheid van twee ministers. Zal Versluys daar de actie van Schiltz doortrekken? Of zal hij zich afzijdig houden? Met andere woorden: heeft de Rederscentrale, waartoe ook Versluys behoort, al dan niet een eensluidend standpunt terzake? Wellicht zullen de ministers Dehousse en Santkin èn (heel zeker) Solvay-vertegenwoordiger de Rooii al even nieuwsgierig zijn naar het antwoord op die vraag.

In elk geval is het engagement van Bart Schiltz een signaal geweest voor andere vissers om ook kleur te bekennen. Toen het Greenpeace-schip 'Sirius' op woensdag 24 augustus, na een bewogen campagne tegen de illegale walvisjacht van de Noren, de Oostendse haven binnenvoer, mocht het zich geëscorteerd weten door twee Oostendse kustvaartuigen. De reders van de 0 192 'Lydie Madeleine' en de O 190 'Renilde' hadden eraan gehouden te tonen dat het hen ernst is met de solidariteit. Jacques Torney (34), reder-matroos van de O 192, zegde ons hierover: 'Ik sta voor 100% achter de acties van Greenpeace. Op mij kunnen ze altijd rekenen'.

Flor Vandekerckhove

Chloorverbindingen:

Je ziet ze niet, maar ze zijn er wel

Greenpeace: 'Uit precieze berekeningen kan men zelfs opmaken dat er zich in het water en in het slib organische chloorverbindingen bevinden op 100 tot zelfs 200 kilometer buiten de kust. Wanneer drastische maatregelen uitblijven moet dit catastrofale gevolgen hebben voor de meeste vissoorten. Uit talloze studies blijkt dat de organische chloorverbindingen rechtstreeks inwerken op het hormonaal systeem, het natuurlijk verdedigingsmechanisme aantasten, de vruchtbaarheid verminderen en leiden tot afwijkingen van het embryo...'

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

Greenpeace-activist Martin Besieux:

'Wij rekenen op de vissers'

MARTIN BESIEUX IS al tien jaar Greenpeace-campagnevoerder voor wat de Noordzee en de chemische vervuiling betreft. Bij Greenpeace is dat een voltijdse baan, een job die Besieux overigens serieus opneemt en waarbij hij moeite noch tijd spaart (zoals wij dat trouwens evenmin doen).

Een drukke agenda heeft de man. Vooraleer de 'Sirius' op woensdag 24 augustus de Oostendse haven binnenvoer, was hij al druk in de weer om mensen te overtuigen. Toen het schip rustig in de haven lag en de bemanning kon bekomen van de avonturen met de Noorse walvisvaarders, zorgde de grote volkstoeloop — ook al vanwege de journalisten — aan boord voor het nodige werk en wanneer het Greenpeace-vaartuig weer zee koos, ging het richting Westerschelde waar dan weer opendeurdagen zijn in Vlissingen, Breskens en Terneuzen.

Besieux: *'In Nederland zijn we nog niet zover dat de vissers ons daadwerkelijk steunen. Maar hetgeen we nu in Vlaanderen meegemaakt hebben, zal ons zeker helpen, ook daar.'*

Op 8 september is de 'Sirius' weer in Antwerpen, waar Besieux *'met een belangrijk dossier over de invloed van chloorstoffen op de volksgezondheid'* naar buiten komt en dan gaat het naar het noorden van Nederland, weer voor een aantal andere opendeurdagen. Bij Greenpeace zitten ze niet stil.

Besieux: *'Voor wat de Sirius betreft is het dan misschien afgelopen. Het schip, dat in 1950 gebouwd werd, komt dan in het scheepvaartmuseum van Amsterdam te liggen. Misschien blijft het daar, misschien brengen we het later weer in de vaart, dat is nog niet zeker. Maar er is natuurlijk nog de "Rainbow Warrior", die we volgend jaar misschien uit de Middellandse Zee weghalen en naar hier brengen. Als we dan met de "Rainbow Warrior" en de vissers samen een actie kunnen voeren, dan zou dat natuurlijk prachtig zijn'.*



Martin Besieux: 'Chloorverbindingen moeten uit ons milieu weg. Nu! En allemaal' (foto gw)

Het zijn niet alleen drukke, maar ook moeilijke tijden voor Greenpeace, zo zegt Martin Besieux: *'Actie voeren is een dure zaak, ook al omdat bedrijven zoals Solvay ons juridisch aanvallen... Aanvallen waarbij het gerecht ons geld blokkeert, zodat wij serieus in de problemen komen te zitten. We rekenen dan ook op de vissers om onze actie ook tot de hunne te maken. Greenpeace mag dan al lam te leggen zijn, de visserijgemeenschap is voor bedrijven als Solvay, BASF en Tessenderlo Chemie al een moeilijker klant.'*

Chloorverbindingen

Maar wat is nu het probleem met die Chloorverbindingen (die we terugvinden in griezelige afkortingen als daar zijn: PCB's, CFK's, PCP's... waarin al die C's op chloorverbindingen slaan, laat ons ze dus verder ook als C's afkorten.

Besieux: *'Eens die C's in de natuur komen, geraken ze er ook nooit meer uit. Ze kunnen niet afgebroken worden, zo heet dat. Men weet daarbij ook nog dat ze op grote schaal effecten hebben op de natuur... en niet zo'n goeie.In de natuur nemen die C's allerlei vormen aan en ze gaan zich in de kern van ons bestaan — als bouwstenen van ons bestaan zelfs — installeren. Met andere woorden: ze kunnen zich als hormonen gedragen en gaan heel zeker bij onze afstammelingen problemen scheppen. Ze zullen dat op drie terreinen doen: eerstens zou het wel eens zo kunnen zijn dat die afstammelingen er gewoon niet komen. De vruchtbaarheid van de man daalt blijkbaar door de aanwezigheid van die C's in de natuur. (Nu al is 15% van de mannen onvruchtbaar); ten tweede blijken de afweermechanismen minder te functioneren; ten derde, en dat is bijzonder verontrustend, mogen de kinderen van de ouders, die met chloorstoffen zitten, ter wereld*





Besieux: 'Laat ons ervoor zorgen dat in de Noordzee niet gebeurt, hetgeen ze in de Oostzee tegenkomen'. (foto gw)

komen bij wijze van spreken meteen achteraan in de klas gaan zitten. Ze starten al met een niet meer in te halen achterstand'.

Kern van de zaak

Besieux: *'We kunnen natuurlijk blijven actie voeren, maar we moeten de zaak fundamenteel aanpakken. En dat zeggen: niet chemicaliën, maar mensen hebben rechten. De bewijslast moet omgekeerd worden. Nu is het zo dat wij, mensen, moeten bewijzen dat de chemicalien slecht zijn. We moeten het zover brengen dat de chemicalien eerst moeten bewijzen dat ze goed zijn, vooraleer men ze gebruikt'.*

Zijn er dan nog geen bewijzen?

Besieux: *'Ik zal een voorbeeld geven. De zalm in de Oostzee zit bijvoorbeeld met een probleem. Die heeft een ziekte, de N74, waarbij hij, zodra hij één jaar is, plots tilt slaat. De ouders van die jonge zalm zijn op het moment van de conceptie in contact gekomen met C's en hebben eitjes ter wereld gebracht waarvan de hormoonbalans gestoord is. Wanneer die zalm in zijn puberteit komt, verliest hij zijn oriëntatievermogen. Hij weet niet meer of hij stroomop- of stroomafwaarts moet zwemmen en "loopt verloren", zwemt zich te pletter. Wetenschappers denken dat het door de C's komt, maar de bewijslast ligt nog steeds bij ons. Wij moeten nog steeds bewijzen dat de C's schadelijk zijn! De mens, en de zalm nog minder, heeft geen rechten die vóórgaan op de de bestaansrechten die de C's laten gelden!'*

En meteen is dit de boodschap die Greenpeace aan de Vlaamse vissers geeft: *hetgeen in de Oostzee gebeurt, mag niet in de Noordzee gebeuren!*

Net voordat wij ophouden te ademen, overtuigd door zoveel chloorproblemen, zegt Besieux echter resoluut: *'Pas op: de PVC's zijn op zichzelf geen probleem. Indien de netten vande vissers uit PVC gemaakt worden, dan is er nog geen probleem voor de kwaliteit van de vis, het probleem zit alleen bij het maken van de stof en bij de afvalverwerking van die C's. Wanneer er PVC's verbrand worden, dan komen giftige stoffen in de lucht, en die gaan er niet meer uit. Dàt is het probleem'.*

'Overigens moet de visconsument absoluut geen schrik hebben. Via de vis komt maar een klein beetje van de C's tot ons. Integendeel: wij zeggen "eet vis voor het te laat is", met andere woorden, het is de algemene (voedsel)situatie die alarmerend is, niet die van de vis.

Zelfs met de koning

'Ik ben in mei laatstleden naar de Rederscentrale gestapt en ik heb een onderhoud gehad met een aantal bestuursleden. Ik wil met de reders samenwerken om politiek sterk te staan. We hopen dat ook de reders zodoende sterker zijn komen te staan.

Zelf ben ik dan een drietal nachten in de drie Belgische vismijnen gaan discussiëren om de vissers zelf te overtuigen. Ook de vishandelaars zullen meewerken. Ik wil reders, vissers, handelaars, politici en wetenschappers overtuigen'.

'En met de campagne "Eet vis voor het te laat is" hebben we, dank zij die samenwerking, uiteindelijk ook de massa kunnen bereiken. We zullen dit luikje waarschijnlijk afsluiten door de koning over de kwestie aan te spreken, als hij hier in Oostende komt voor het symposium dat doorgaat naar aanleiding van "10 jaar Belgica".'

Maar over dat symposium leest u elders in dit blad.

Besieux wordt alvast niet moe van dat gevecht tegen windmolens. *'Bah neen,'* zegt hij, *'uiteindelijk moèten we dit gevecht winnen, ook al omdat de industrie voor het ogenblik perfect in staat is om alternatieve produkten voor de chloorhoudende stoffen op de markt te brengen. Als de vissers de druk op de ketel houden, dan loopt alles nog wel goed af'.*

Interview Marc Loy

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge

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

'Het vissersleven wacht op ons !'

DE ZOMERVAKANTIE zit erop. Terug naar school! HVB profiteerde van de gelegenheid om een beeld te krijgen van de schoolgaande vissersjeugd. Wie dacht dat de jonge vissers met 'No Future' op de T-shirt lopen, heeft het verkeerd voor. Het is nog steeds zoals in de oude tijd: jeugd, de toekomst lacht u toe!

HVB SPRAK MET Steve Verlinde, 16 jaar, leerling van de Paster Pypeschool, en met 15-jarige Raymond Bossy van de Oostendse John Bauwensschool; twee jonge gasten uit de visserijscholen, die zoals tientallen anderen, tijdens de grote vakantie als scheepsjongens meevaren om de zee in de benen (en dus zeebenen) te krijgen. Hun respectievelijke vaders zijn vissers, zoals ze elk ook nog vele andere vissers in hun families tellen. Raymond zit overigens al vanaf zijn 5 jaar aan boord van schepen.

De examens op het einde van voorgaand schooljaar zijn voor de twee 'redelijk goed' verlopen, ze slaagden beiden en gaan dit jaar een klas hogerop. Steve wil zijn diploma van aspirant-schipper halen; Raymond wil later eveneens schipper worden en zal niet 'voorgoed' aanmonsteren vooraleer hij het diploma op zak heeft. Hij droomt er zelfs van later een eigen scheepje te kunnen uitreden. Zou het schippers-examen echter tegenvallen, dan zouden ze dat wel spijtig vinden, maar niet aarzelen om op de richting 'motoren' over te schakelen. Om het met spreekwoorden te zeggen: waar een wil is, is een weg en het bloed kruipt waar het niet gaan kan: naar zee!



Steve Verlinde en Raymond Bossy, telgen uit vissersfamilies die de traditie voortzetten; (foto gw)

Tijdens de zomer voer Steve met de 0.64 en Raymond met de 0.116. Ze varen zeer graag — het zit hen letterlijk en figuurlijk in het bloed — en vissen doen ze alvast liever dan naar school lopen. Dat komt... *'Op zee is wel altijd iets moois te zien: de verlichte tankers en de veelkleurige lichtjes van het land bijvoorbeeld'*. Raymond kijkt ook wel eens naar de interessante sterrenhemel daarboven met alles wat daarbij hoort. Steve daarentegen houdt zijn aandacht op de omliggende schepen. Als het slecht weer is, zijn ze beiden een beetje zeeziek. Bij mooi weer is het natuurlijk wel uitermate prettig varen. Toch heeft Raymond ☞

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

— Erkend servicestation —

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



Raymond Bossy: 's middags voor een vijftal uur het bed in... en dan weer op pad. (foto gw)

liever een briesje: *'Ik heb de indruk dat we dan toch iets meer vangen'*. Wordt daar al de basis gelegd voor een geheel van beroepsgeheimen dat de goede schippers vandaag nog altijd koesteren?

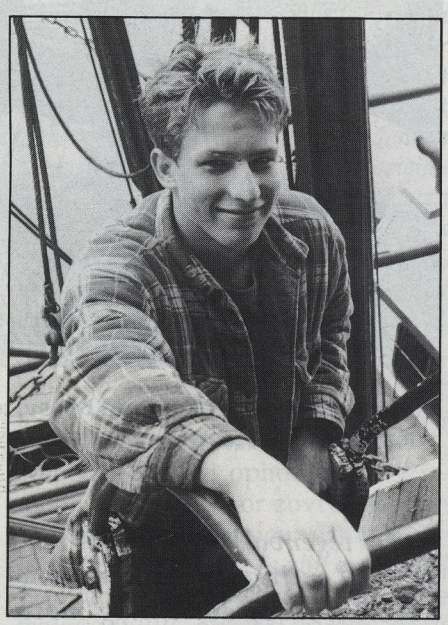
Voor wat hun vakantiejob betreft, kozen ze voor de kustvisserij omdat ze daar iedereen kennen, omdat ze dan elke dag thuis zijn en... omdat ze zodoende regelmatig aan een meisje geraken. Gezonde jongens! Maar Steve en Raymond zijn er geen twijfelaars: als het moet, dan is de keuze voor de open-zeevisserij ook vlug gemaakt.

Steve vaart op garnaal en Raymond op tong. Vermoeiend? *'Het hangt ervan af of we de dag daarvoor goed geslapen hebben en hoeveel werk we tijdens de nacht hadden. Deze nacht was het elk uur van dat: winden! Dus hadden we niet veel tijd om te rusten. Het gebeurt wel eens dat we 's nachts op zee een dutje kunnen doen, maar dat is zeldzaam'*. Slapen doen ze thuis, 's middags na het eten. Steve gaat om half twaalf naar bed en staat om vier uur weer op. Raymond slaapt van half twee tot half zeven. Dus slapen onze gasten zo'n vijf uur per dag.

Bier met mate(n)

Als ze uitgaan drinken ze bier, maar met mate. Ze hebben geen contact met illegale drugs. En in hun redeneringen horen we de ouderlijke, niet steeds erg logische, stem doorklinken: *'We roken ons nog liever dood dan drugs te nemen. We houden van onze hersens, wat denk je wel'*. Jaja.

Onspanning, dat is het uitgangsleven en dan bij voorkeur in het centrum van Oostende, in de uitgangsbuurt van de Langestraat, want: *'De jeugdclub Kim, dat is toch maar een 'kinderkotje'.'* Dat vissers een apart geval zijn, ondervinden ze aan de lijve: *'Sommige meisjes vrijen niet graag met een vissersjongen, dat ondervinden we toch wel. Enkele meisjes zijn daar heel eerlijk in en zeggen absoluut geen vissersjongen te willen'*. Eén en ander strekt dan ook ter lering. Steve en Mon willen later *'een vrouwtje dat niet vies is van vis, en vooral geen zo'n dom poppetje, ze zou toch een beetje slim moeten zijn en van wanten weten'*. Daar moeten ze alvast geen schrik voor hebben, want op ieder potje past een deksel.



Steve Verlinde: 'goeie vangsten, slechte vangsten, je moet daarmee leren leven' (foto gw)

Maar laat ons naar het werk terugkeren. Hoe beter de vangst, hoe beter de *'poaje'*. Maar met slechte vangsten moet je ook leren leven, ze weten dat wel, want komen ze niet uit vissersfamilies? Goede tijden, slechte tijden, het maakt allemaal deel uit van het vissersleven. Voor wat Steve en Raymond betreft weegt de totaalbalans alvast in de positieve richting door, ze drukten het kort en krachtig uit: *'het vissersleven wacht op ons'*.

Voor de rest hebben ze al een typische visserskijk op het leven. Ze kennen hun plaats aan boord. Steve: *'De schipper is de man die instaat voor de goede gang van zaken. Hij draagt de verantwoordelijkheid voor bemanning, schip en vangst, alhoewel hij daar niet altijd iets kan aan doen. De schippers kunnen soms wel een beetje 'zagen', maar anders zijn het wel goeie venten'*. Beiden zijn verder — ongetwijfeld evenmin als hun ouders — niet erg te spreken over de vloed aan reglementen en wetten waarmee het vissersleven vandaag doordrenkt wordt. Ze vinden het *'allemaal wat 'bij het haar getrokken', bijvoorbeeld dat er zo'n streng opgelegde quota zijn en dat de schepen op bepaalde plaatsen niet meer mogen vissen'*.

Zeedierenjager

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

SKB ziet brood in Polyship

ALS DE REGERING in de komende weken de vier nieuwe kustmijnenvegers bestelt, kan het bedrijf SKB de failliete scheepswerf Béliard-Polyship NV weer opstarten.
Deze Oostendse werf voor de bouw van polyesterschepen werd op 24 februari, daags nadat de directie de boeken neerlegde, failliet verklaard. De werknemers houden de bedrijfsgebouwen nu al 27 weken bezet.

De overnamekandidaten kregen van de curatoren tot 30 juni de tijd om hun voorstellen te formuleren. Kandidaat-overnemers waren de *Vlaamse Scheepsbouwmaatschappij* (met participatie van *Gimvindus*, de vroegere eigenaar van *Polyship*), de *Groep Pauwels* en tenslotte het Antwerpse scheepsbouwbedrijf *SKB* van de familie *Longueville*. Het bod van *SKB* werd als het beste onthaald. Op donderdag 11 augustus zette de Oostendse afdeling van de Rechtbank van Koophandel het licht op groen voor de verkoop van de gebouwen aan *SKB* onder de opschortende voorwaarde van de bestelling van de kustmijnenvegers.
SKB ging de verbintenis aan om een aantal werknemers, een vijftigtal, over te nemen als de overeenkomst een definitief karakter krijgt. Bij uitbreiding van het werkvolume zal de tewerkstelling geleidelijk worden opgevoerd tot 150 werkplaatsen.

Bezetting

Daarmee zullen echter niet alle problemen van de baan zijn. De bezetters vrezen dat na de overname nog een aantal oudere medewerkers werkloos zullen blijven. Zij eisen dan ook een sociaal begeleidingsplan. Voor dit sociaal fonds is 33 miljoen frank nodig. 27 miljoen zou nog beschikbaar zijn uit de enveloppe van de vorige herstructurering. De ontbrekende zes miljoen zou door de overheid moeten bijgepast worden. Zolang er geen oplossing voor dit probleem uit de bus komt (onder de vorm van een toeslag op de werklozensteun), heeft een gedeelte van de werknemers van *Polyship* de intentie om de werf bezet te houden.

Onderbezetting

Een aspect dat minder in de belangstelling staat dan de bezetting, is de *onderbezetting* van de dure droogzettingsinstallatie. Nochtans is die moderne scheepslift een belangrijke troef voor een scheepshersteller. De lift werd voor het eerst gebruikt in juni 1984 voor de tewaterlating van het eerste met glasvezel versterkt polyestercasco van de mijnenjager M.915. Voor *SKB*, dat naast nieuwbouw van kleine dienstvaartuigen, ook instaat voor onderhoud en herstelling van grotere schepen, is de lift een pluspunt. Indien het tot een effectieve overname komt is het niet uitgesloten dat het bedrijf er ondermeer gebruikt van maakt om de fregatten en de steunschepen van de zeemacht droog te zetten.

SKB

Het *'Scheepvaart en Konstruktiebedrijf'* (SKB) is een middelgroot bedrijf, opgericht in 1926 door stamvader-hoefsmid *Charles Longueville* en voortgezet door een van zijn vier zonen, *Louis*. De huidige bestuurders *Leopold* en *Henri Longueville* zijn alweer telgen van de volgende generatie, terwijl ook al een nieuwste generatie klaargestoomd wordt die de continuiteit van het familiebedrijf veilig moet stellen.
Qua omvang is *SKB* niet te vergelijken met het veelbesproken ☞

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder
Jan VAN den MEERSSCHAUT
Langestraat 149, 8000 Brugge
Tel. 050/33.95.81. — Fax. 050 / 34.00.60.
OPENBARE GERECHTELIJKE VERKOOP VAN HET ZEESCHIP Z 134 MERCATOR VISSERSVAARTUIG IN STAAL
- bouwjaar 1966
- lengte 28,75 m
- breedte 6,88 m
- netto tonnemaat 41,01 T
- bruto tonnemaat 130,90 T
- P.K. 330
- motor Industrie 1969.

Op zaterdag acht oktober 1994 om 10 uur op de plaats waar de Z 134 MERCATOR gemeerd ligt in de vissershaven te Brugge-Zeebrugge

Bezichtiging: elke vrijdag van de maand september mits voorafgaande afspraak met het kantoor van voornoemde gerechtsdeurwaarder
Voorwaarden volgens het Lastenboek te bevragen of in te zien op het kantoor van de gerechtsdeurwaarder.



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

Antwerp Propeller Service

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

Licenced by LIPS PROPELLERS

TE KOOP

VISSERSVAARTUIG
600 pk
nieuwe motor 1993

Inlichtingen : 059 / 32.11.01

Antwerp Shiprepair. Het bedrijf bouwt kleine werkboten, loodsboten, politietenders, is leverancier van zodiacs, redddingsmateriaal en onderhoudt marineschepen. Het contract dat voor deze laatste bezigheid afgesloten werd, ging op 1 januari 1992 in en loopt tot het einde van '96. Om dat contract in de wacht te slepen, moest SKB zwaar in de clinch gaan met Antwerp Shipreapair. De betreffende onderhoudswerkzaamheden zorgen voor werk voor een vijftigtal mensen.

SKB was ook een van de circa twintig bedrijven die zegden bereid te zijn een minderheidsparticipatie te nemen in het eerder genoemde Antwerp Shiprepair. Uiteindelijk bleken slechts twee bedrijven beried financieel bij te leggen in het laatste grote Antwerpse scheepsherstellingsbedrijf. In die omstandigheden zag SKB af van verdere medewerking aan het project om die werf in Vlaamse handen te verankeren.

Cijfers

Wijzen we er nog op dat SKB aan de Oostendse Hendrik Baelskaai nog over een servicestation beschikt voor controle en herstelling van reddingsmateriaal. Sinds 1 januari 1993 functioneert deze als SKB Life Saving Equipment NV en heeft er een tiental werknemers in dienst.

Verleden we tenslotte dat de totale omzet van SKB in 1993 (84 werknemers, zonder Oostende) 411 miljoen frank bedroeg, in 1992 (85 werknemers, Oostende inbegrepen) was dat 409 miljoen frank, tegenover 314 miljoen frank in 1991 en slechts 267 miljoen in 1990. (gw)

Meer dan één overnamebod op de Oostendse APS-scheepswerf

Er is momenteel minstens een ernstige overnamebod op de failliete scheepswerf APS. Dat werd ons door curator Michel Baranyai bevestigd, zonder dat hij meer details wilde prijs geven. De overname omhelst het resterende materieel en voorraden. Wat de gebouwen betreft zijn er nog een aantal juridische maar niet onoverkomelijke problemen.

Afgezien daarvan zouden er zich nog een paar overname-kandidaten hebben gemeld, waarvan er alvast één geen kans schijnt te maken.

Het ernstig genomen voorstel houdt verband met de oprichting van een nieuwe visserijscheepswerf. De identiteit van de overnemers, een Oostendenaar vertrouwd met de scheepvaartwereld en een andere kustbewoner, werd nog niet bekend gemaakt. Reder Norbert Hennaert bevestigde ons dat hij mogelijks zal participeren in de oprichting van de nieuwe onderneming. Tot op heden is hij echter niet bij het overnamebod betrokken.

Intussen is het passief van de APS-faling nog niet gekend. Donderdag 1 september werden de betwiste schuldvorderingen ingeleid. Enkele belangrijke schuldeisers houden het voorlopig bij de eis van één frank provisioneel.

Op 4 juli werd de NV Antwerpen-Ponjaert Shipyards (APS) aan de Slipwaykaai in Oostende failliet verklaard. Dat betekende meteen het einde van een staking die 38 weken duurde. Overigens blijven de ex-werknemers van APS ijveren om alsnog scheepsbouwaktiviteiten te gaan ontwikkelen op de gewezen Scheepswerven Seghers.

quintiens
n.v.
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT



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

'day and night service'
Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

Z.580 en Z.207 onder nieuwe eigenaar

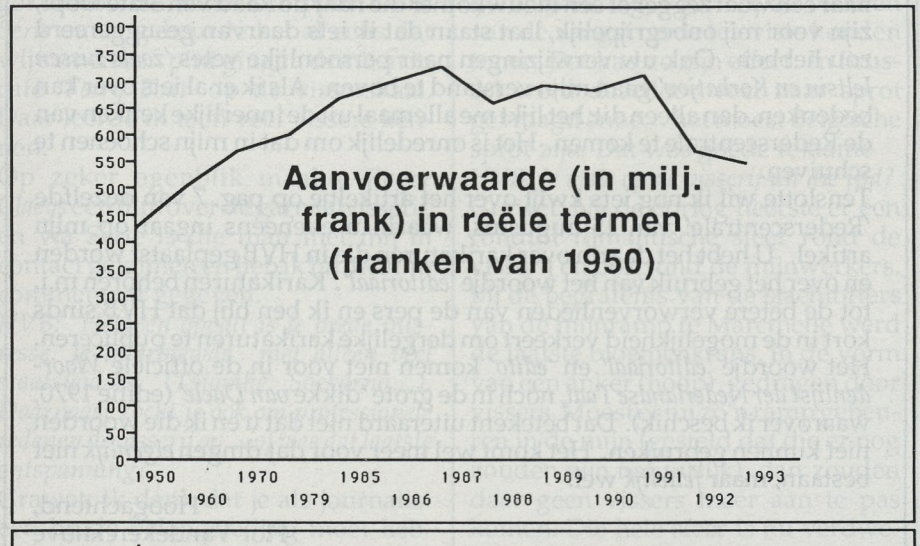
* De Z.580 *Poseidon* van Maurice Vantorre uit Heist werd verkocht aan de BVBA Julie, Zeebruggelaan 125 in Blankenberge. Zaakvoerder van de nieuwe rederij is Medard Van Hee.
* De Z.207 *Permeke* van de gelijknamige rederij uit Zeebrugge werd omgedoopt tot Z.207 Verwachting, sinds kort eigendom van de BVBA Rederij Verwachting, Onderwijsstraat 105 in Knokke-Heist. Zaakvoerders van de nieuwe vennootschap zijn Nicole Witgeers en Wim Jan Langman uit Urk, tevens schipper op de Eurokotter.
* De acht vaartuigen die in de *Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen* onder de categorie *"Anderen"* vallen en over een visvergunning voor de zeevisserij beschikken moeten allemaal aan de kust worden geregistreerd. In juli stelden een paar eigenaars zich reeds in orde met de maatregel. De BOU.201 *Adriana-Maria* werd Z.201, de A.2 *Nancy* werd O.2. Sinds vorige maand is de K.13 *Morgenster* ingeschreven als Z.13.

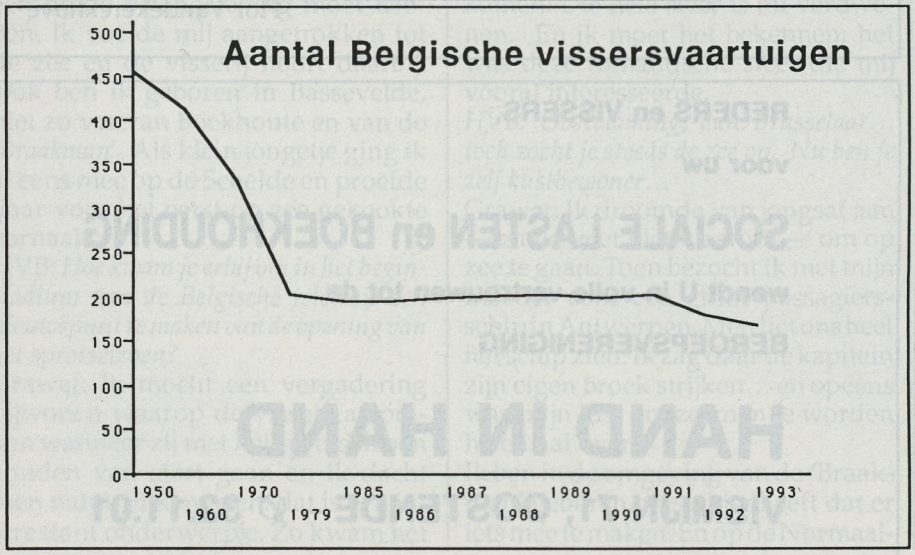
Rederscentrale houdt algemene vergadering

Wordt 1994 rampzalig?

VORIGE MAAND HIELD de *'Rederscentrale'*, de organisatie die de meeste Vlaamse reders ter zeevisserij groepeert, onder matige belangstelling haar jaarlijkse statutaire vergadering. Het verslag (over het jaar 1993) dat naar aanleiding van deze vergadering gepubliceerd werd, windt er geen doekjes om. *'HET GAAT NIET GOED'*, zo bloklettert de inleiding. *'1993 is een slecht jaar geweest'*, zo heet het verder, *'Er is minder aangevoerd en er is minder opgebracht; de bijdragen kunnen de kosten niet dekken en onze visserijvloot is sterk afgebouwd'* (1).

EEN EN ANDER blijkt vervolgens overvloedig uit de cijfers die de *Rederscentrale* traditioneel ontleent aan de *Zeevisserijdienst* van het Ministerie van Landbouw. Daaruit blijkt o.m. dat de Belgische vloot op het einde van 1993 nog maar 170 vaartuigen telde (voor de evolutie van het aantal vaartuigen, zie grafiek onderaan deze bladzijde), een pak minder dan de 200 vaartuigen die een studie, in opdracht van dezelfde *Rederscentrale* uitgevoerd, als de onderste grens beschouwt voor het in stand houden van een leefbare visserij. Voorzitter Jef Deroose: *'Maar onze afbouw zonder noemenswaardige nieuwbouw heeft ons een bestand gegeven van 170 vaartuigen, zonder betere opbrengsten, zonder bemanningsoverschot, zonder grotere rendabiliteit en uiteraard zonder verlaging van de uitgaven.'* (2).





Dat het ernst is, tonen ook de cijfers van de aanvoerwaarde aan. We moeten al tot 1982 terugkeren om nog dergelijk lage aanvoercijfers in eigen havens te vinden. Dat er meer in buitenlandse havens gemijnd wordt, vergoedt dat resultaat niet, want ook de totale aanvoer ligt ver onder het peil van vorige jaren. Wanneer de inflatie uit de cijfers gehaald wordt, dan moeten we al tot vóór 1965 terugkeren om dergelijke lage resultaten te zien (zie bovenste grafiek op deze bladzijde).

Zenuwachtig

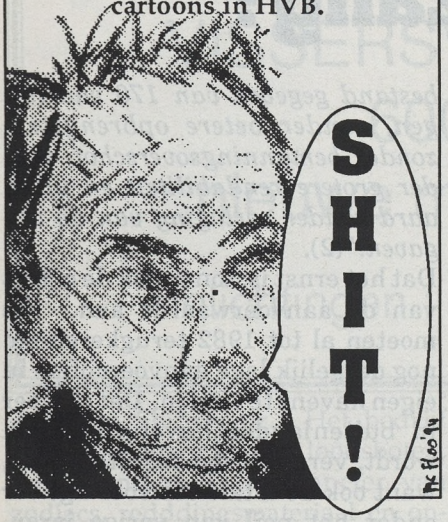
De situatie van 1993 is niet het onderste uit de kan geweest. Dat onderste moet namelijk nog komen. Voorzitter Jef Deroose: *'Wanneer de aanvoer van tong zorgt voor meer dan de helft van de totale jaarwaarde en, na de eerste zes maanden, een gemiddelde prijs boekt die 30 Fr. per kilo lager ligt dan het jaar voordien, dan kan men moeilijk anders dan geloven dat 1994 rampzalig wordt...'*.

Eén en ander geeft aanleiding tot zenuwachtige reacties in de schoot van de *Rederscentrale*. Deroose: *'Men reageert tegen de opvangregeling en de daarvoor gevraagde bijdrage, men reageert tegen het solidariteitsbeginsel, men reageert tegen zijn kollega's'*, en verder, *'Verlies aan winst kan echter nooit beletten dat sommigen vertwijfeld naar besparingen zoeken en overwegen de opvangregeling te verlaten, of het Scheepsjongensfonds op te zeggen en het Zeevissersfonds, het Nautisch Centrum, het brevettenstelsel, de visserijscholen of de ongevallenkas op te heffen, te laten doodbloeden of te doen overgaan in een soort maatschapsakkoord.'*

Rederscentrale vernietigen?

Dat Jef Deroose zelf in die zenuwachtigheid deelt, bewijst zijn *'aanval'*

Jef Deroose bekommentarieert de situatie in de visserij, de smokkel van hasj èn de cartoons in HVB.



op een tekst die in HVB verscheen en die hij, wellicht in zijn vertwijfeling, een dimensie geeft die er helemaal niet is (Wij verwijzen terzake ook naar het kaderstuk op deze bladzijde). Deroose: *'Misschien in weerwil van sommigen draag ik Het Visserijblad geen kwaad hart toe maar juist in dàt blad te moeten lezen dat de Rederscentrale oud en vermoeid zou zijn en in verbrokkeling verkeert is zoveel als een oproep tot vernietiging, waar o.i. de solidariteit meer dan ooit moet verbeterd worden.'*

'Wanneer is een organisatie oud? Als de Directeur niet meer kan volgen, of als het Directiecomité nood aan nieuwe gedachten heeft?'

'Wanneer is een organisatie vermoeid? Als een of andere waarzegger niet wordt gevolgd?'

Wanneer wordt een organisatie verbrokkeld? Als een nieuwkomer gedurig naar de Raad van State loopt?'

'Soms zou men denken dat het om een persoonlijke vete gaat zoals tussen Jeltsin en Korbatjov? Of toen met Ceausescu vermoordde om een nieuwsoortig communisme te huldigen.'

'Al zou men moeten weten dat het uitschakelen van iemand allerminst moeilijk is in een levende democratie, veel minder moeilijk dan verenigd trachten zijn kop boven water te houden'.

Hetgeen wij best willen geloven.

Flor Vandekerckhove

(1) Rederscentrale, jaarverslag 1993, pag. 3.
(2) Alle citaten van Rederscentrale-voorzitter Jef deroose komen uit het editoriaal van het informatieblad van de Rederscentrale, nr 14-15 van 15 augustus 1994.

Aan de voorzitter van de Rederscentrale

Mijnheer de voorzitter,

In het blad van de Rederscentrale van 15 augustus ll. word ik geciteerd. Het betreffende citaat komt uit een artikel in Het Visserijblad (HVB nr 8,pag. 12-13) van 5 augustus, dat als titel draagt: 'Jef Deroose in Rederscentrale: Familiale visserij is gedoemd te verdwijnen.' Het zal de lezers daarvan duidelijk zijn dat het betreffende artikel een commentaar is op een door u geschreven stuk en dat de citaten die u daaruit aanhaalt in dat verband gezien moeten worden.

De eerste zin van het citaat (*'Een en ander wordt zichtbaar in de verbrokkeling van de redersorganisatie...'*) spreekt over de verzwakking van het redersblok, een feitelijke en zichtbare situatie. Tussen deze eerste zin die u citeert en de tweede staan in HVB overigens meer dan 220 (door u niet aangehaalde) woorden die dat fenomeen beschrijven. De tweede zin die u vermeldt (*'Al bij al krijgen we in het editoriaal het beeld van een oude en vermoeide organisatie te zien'*), slaat dus op het betreffende editoriaal van uw hand, waarin we inderdaad het beeld van een oude en vermoeide organisatie te zien krijgen. Ik heb dus niet geschreven dat de Rederscentrale een oude en vermoeide organisatie is. Ik heb wel degelijk gezegd dat uw editoriaal van 15 juli ll. die indruk geeft. Ook na herlezing ervan kan ik mijn mening hierover niet herzien.

Uw conclusie dat hetgeen dat ik daarover schreef *'zoveel als een oproep tot vernietiging'* is, is volledig uit de lucht gegrepen. Uw lezers hebben het recht om dat te weten. Ik vond uw editoriaal merkwaardig... en dus waard om besproken te worden. Dat is alles. Ik ben er de mens niet naar om (zoveel als) oproepen tot vernietiging te lanceren. Ik distantieer me dan ook van de slotparagrafen van uw reactie terzake: de keuze die u uw lezers voorlegt tussen een directeur die niet meer kan volgen of een directiecomité dat nood heeft aan nieuwe gedachten, uw verwijzingen naar een waarzegger of een nieuwkomer die naar de Raad van State loopt, zijn voor mij onbegrijpelijk, laat staan dat ik iets daarvan gesuggereerd zou hebben. Ook uw verwijzingen naar persoonlijke vetes *'zoals tussen Jeltsin en Korbatjov'* gaan mijn verstand te boven. Als ik er al iets over kan bedenken, dan alleen dit: het lijkt me allemaal uit de innerlijke keuken van de Rederscentrale te komen. Het is onredelijk om dat in mijn schoenen te schuiven.

Tenslotte wil ik nog iets kwijt over het artikeltje op pag. 7 van dezelfde 'Rederscentrale' van 15 augustus, waarin u eveneens ingaat op mijn artikel. U hebt het daarin over karikaturen die in HVB geplaatst worden en over het gebruik van het woordje *'editoriaal'*. Karikaturen behoren m.i. tot de betere verworvenheden van de pers en ik ben blij dat HVB sinds kort in de mogelijkheid verkeert om dergelijke karikaturen te publiceren. Het woordje *'editoriaal'* en *'edito'* komen niet voor in de officiële *Woordenlijst der Nederlandse Taal*, noch in de grote 'dikke *van Daele*' (editie 1970, waarover ik beschik). Dat betekent uiteraard niet dat u en ik die woorden niet kunnen gebruiken. Het komt wel meer voor dat dingen *eigenlijk* niet bestaan, maar *feitelijk* wel.

Hoogachtend,
Flor Vandekerckhove

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

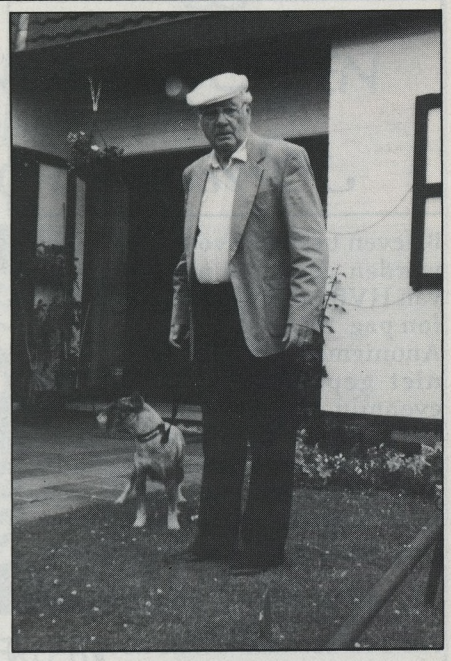
HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01

Omer Grawet:

'Een jacht, dat is het onwerkelijke leven; vissersvaartuigen, dàt is echt!'

De oudere lezers moeten we Omer Grawet niet voorstellen. Zelfs bij jongeren moet er nog ergens een belletje rinkelen: Omer Grawet was de top-journalist van de B.R.T. en (daardoor ook van Vlaanderen) in de zestiger jaren.
Bekendheid verwierf hij vooral met reportages over Kongo (Zaïre), de Azoren, Indonesië, Marokko... en als televisienieuwslezer was hij de beste. Nu nog is zijn stem overigens te horen in een enkel televisieprogramma)
Omer Grawet uit Bassevelde (Oost-Vlaanderen) heeft lang in de hoofdstad gewoond. Nu is hij 72 jaar en woont nu met zijn vrouw Marcella in De Haan. Thuis is hij omgeven door souvenirs van zijn verre reizen, maar ook door herinneringen aan de visserij.



Omer Grawet voor zijn woning te De Haan: 'Goeie herinneringen aan de wereld van de vissers'. (foto es)

HVB: Hoe ben je in ooit visserijwereld verzeild geraakt?
Grawet: In de zestiger jaren hadden wij een flatje te Mariakerke en gingen af en toe 'langs de kaai' te Oostende wandelen. Zo zijn wij dan in contact gekomen met reder-schipper *Frans Serie* en zo gebeurde het al eens dat wij samen een pint gingen drinken in café *'Ferry Boat'* op de visserskaai. Daar leerde ik toen veel vissers kennen.
Op zeker ogenblik maakte *Roger Claeys* een film over de garnaalvisserij, en via Serie is die man met mij in contact gekomen en heb ik bij die film commentaar gegeven.
HVB: Hetgeen opvalt is je brede interesse. Je interviewde niet alleen veel staatsleiders (Tsjombé, Soekarno...). Daarnaast zocht je ook om professionele redenen de visserij op... of was dat laatste ontspanning?
Grawet: Ik denk dat je als journalist een brede belangstelling moet hebben. Ik voelde mij aangetrokken tot de zee en de visserij hoort daarbij. Ook ben ik geboren in Bassevelde, niet zo ver van Boekhoute en van de *'Braakman'*. Als klein jongetje ging ik al eens mee op de Schelde en proefde daar voor het eerst op zee gekookte garnaal.
HVB: *Hoe kwam je erbij om in het beginstadium van de Belgische televisie een nieuwspunt te maken van de opening van het sprotseizoen?*
Grawet: Ik mocht een vergadering bijwonen waarop de vissers afspraken wanneer zij met het sprotseizoen zouden van start gaan en ik dacht toen natuurlijk meteen: dat is een interessant onderwerpje. Zo kwam het dat ik toen mee op zee ging! Omdat de vloot rond vier à vijf uur in de middag binnenliep, konden wij het filmmateriaal niet tijdig meer op het scherm brengen. Dus zei ik toen op de televisie dat de sprot al gerookt in de winkels lag, voor wij de beelden van de vangst op de televisie konden tonen. Dat had zo zijn effect. In Brussel werd daardoor veel naar sprot gevraagd enne... het moest Belgische sprot zijn. Dat was goede reklame
HVB: Je visie op de visserij uit die tijd?
Grawet: Na de oorlog heerste er een ronduit romantische sfeer rond de visserij en ook rond de mijnwerkers. Bij de begrafenis van de slachtoffers van de mijnramp te Marcinelle werd de laatste bloemenkrans, in de vorm van een anker (hoop), gedragen door vissers. Moest er nu zo'n ramp gebeuren in de mijn (gesteld dat die er nog zouden zijn,natuurlijk), dan zouden daar geen vissers meer aan te pas komen. Die hele sfeer is nu verdwenen. En ik moet het bekennen: het was deze romantische sfeer die mij vooral interesseerde.
HVB: Oostvlaming, dan Brusselaar... toch zocht je steeds de zee op. Nu ben je zelf kustbewoner...
Grawet: Ik droomde van jongsaf aan — en ik weet niet waarom — om op zee te gaan. Toen bezocht ik met mijn moeder eens een groot passagiersschip in Antwerpen. Men liet ons heel het schip zien. Ik zag daar de kapitein zijn eigen broek strijken... en opeens was mijn lust om zeeman te worden helemaal over!
Ik ben in de omgeving van de 'Braakman' geboren, misschienheeft dat er iets mee te maken. En op de Normaalschool in Blankenberge konden wij de zee zien... maar het was oorlog en we konden er niet bij, zoiets kan ook helpen. Overigens wist ik niet zoveel af van de economische kant van de visserij. Het waren de mensen die me interesseerden, niet de commercie.
HVB: Heb je nog contacten met onze vissersgemeenschap?
Grawet: In de beginne van het televisiewerk werd het menselijk contact met de bevolking benadrukt, alles was dan ook nieuw. Men kon op het scherm vissersboten zien en de journalisten konden de kijkers echte vissers tonen. Dat behoorde allemaal tot het wonder van de televisie. Erwas een heel andere kijk op het televisiewerk en eigenlijk ook op het leven. Toch was ik toen zowat de enige journalist die contact had met de vissers en de visserij. Dat contact is een natuurlijk fel verminderd toen ik in 1970 stopte met werken.
HVB: Wat denk je over de hedendaagse Belgische visserij?
Grawet: Wat ik spijtig vind, en wat ik zie als ik rond mij kijk, is dat het vissersvolk aan het verdwijnen is. Het laat een wrang gevoel achter: iets waar men *'wat'* voor gevoeld heeft, ziet men verdwijnen. En geef toe: wie aan zee komt, wil toch vissersschepen zien. De toerist wil niet alleen jachten zien, want dat maakt deel uit van het *onwerkelijke* leven. Dat is niet hetzelfde als een vissersboot die daar ligt, die deel uitmaakt van het *reële* leven.

Zeedierenjager

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3).
Anonieme brieven worden evenwel niet gepubliceerd, scheldproza evenmin.
De redactie, die uiteraard niet verantwoordelijk is voor de inhoud van de brieven, behoudt zich om technische redenen het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

Geschiedenis koopvaardij

Als oud-zeeman van de koopvaardij houd ik me *'hobbymatig'* bezig met opzoekingswerk naar de geschiedenis van onze koopvaardij tijdens de XIX eeuw. Helaas, alhoewel de lijst van de Oostendse reders tamelijk lang is, valt er in oude boeken maar weinig over te vinden. Het verschil met de gegevens over de Antwerpse rederijen en reders is groot. Wel beschik ik over scheepslijsten die ik *'met veel tijd en moeite'* heb kunnen opmaken, maar spijtig genoeg over weinig elementen betreffende de commerciële activiteiten en de genealogie van die Oostendse reders ter koopvaardij.
Daar ik af en toe een onderwerp lees in uw blad over het meer 'recente' verleden, en in één van de vorige nummers een verwijzing naar Jef Klausing vond, waarmee ik enkele jaren geleden hierover in contact ben geweest, ben ik zo vrij uw lezers te vragen of deze beschikken over dergelijke historische gegevens?
Over de periode 1830-1880 heb ik zodoende al meer dan 70 Oostendse reders opgespoord, waarover ik nu graag meer kwam geweten. De belangrijkste namen hierbij zijn Consalies, De Bal, Dudot, Assandri, Hooker, Strammack, Meynne (voor Nieuwpoort), Claeys en natuurlijk Van Cuyl, Van Iseghem en Bauwens, en dan is er ook nog De Zutter voor wat betreft de scheepswerven.
Lezers die van meer weten kunnen hiervoor contact met mij opnemen of ze kunnen terzake een briefje opsturen naar deze rubriek.

A. Delporte , Jan Van Ruusbroeckstraat 1 te 1140 Brussel .

Visserij blijft... zelfs als ze weg is

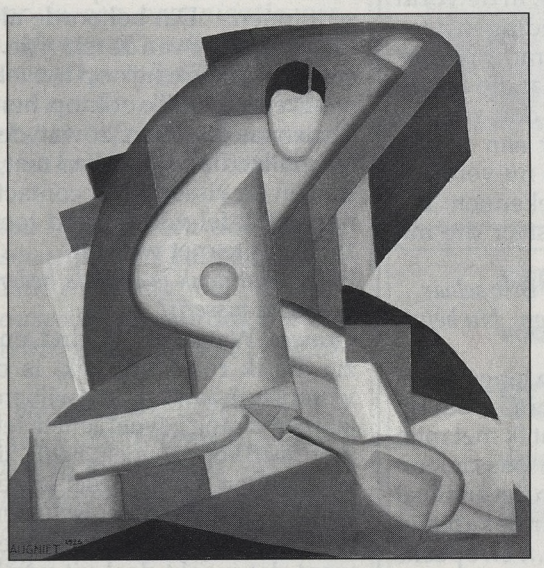
Dat de visserij niet uit het mensenleven (van een kustbewoner) weg te denken is, bewijst onze organisatie 'De Vrije Visscherije' die jaarlijks de 'paravangfeesten' te Blankenberge inricht. Dit jaar mochten wij n.a.v. deze feesten overigens weer eens een echte vissersboot in onze haven ontvangen: de eurokotter B 65 (B van Blankenberge) 'Artevelde', die de mensen eraan herinnert dat Blankenberge ooit een vissershaven was.

P. Sabbe, Blankenberge.

HVB breekt eenzaamheid

Na ons eerste contact heb ik de nodige lessen getrokken: terecht merkte je toen op dat ik in mijn verdediging van de visserij soms te scherp uit de hoek kwam. (NvdR: HVB voerde met de ombudsdienst van Geert Deman een polemiekje in HVB nr 7 van 1 juli 1994, pag. 11 en 12.)
Toen ik na de vakantie weer thuis kwam en met gepaste interesse HVB opensloeg, viel ik bijna omver. Onder de titel *'Familiale visserij is gedoemd te verdwijnen'* las ik een artikel ☞

Bij het Krediet aan de Nijverheid maken wij vooral werk van uw talent!



Talent is het zout der aarde. Talent doet de wereld draaien. Talent geeft ideeën gestalte.

Al 75 jaar is het Krediet aan de Nijverheid zich daarvan bewust. Al 75 jaar besteden wij al onze aandacht aan het talent dat sluimert in de bedrijven die ons hun vertrouwen schenken. Talent, dat soms maar een vonk nodig heeft om zich met succes te **ontplooien in vaak ambitieuze projecten**.

Luisterbereidheid, beschikbaarheid, **deskundigheid inzake financieringen en beleggingen**, specifieke klantgerichte diensten...maken van het Krediet aan de Nijverheid de gesprekspartner bij uitstek voor elke bedrijfsleider.

Laat ook voor uw talent de vonk overslaan en vertrouw op de ervaring van de bank van morgen. Vertrouw op het Krediet aan de Nijverheid.

SAMEN MAKEN WIJ UW PROJECTEN WAAR.

KREDIET A/D NIJVERHEID

dat mij persoonlijk een hart onder de riem stak (of zoiets).
Net vooraleer ik op vakantie ging, had ik me, voor wat de visserij betreft, nog een belleman in de woestijn gevonden. Na het lezen van je artikel kwam de vechtlust weer boven. Wanneer ik dan weer de 'doffe' reactie daarop van de heer Deroose in de 'Rederscentrale' lees, vraag ik me echter weer af waarom. Maar het ligt niet aan Jef. Er is vandaag binnen het bestuur van de Rederscentrale immers niemand die het lef en de moed heeft zijn verantwoordelijkheid voor de visserij-gemeenschap op te nemen. Men durft zelfs de confrontatie niet aan.
Je kunt je daarbij neerleggen en later met je kleinkinderen over paps boot praten of je kunt nu de strijd aanbinden met de economische verkrachters van ONZE dierbare vissersgemeenschap.
Dank voor het artikel, het breekt de eenzaamheid.

Geert Deman, St.-Michiels.

Vissersmis

Enkele jaren geleden zond de BRT de vissersmis vanuit Heist uit op televisie. In een vraag aan het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke, waarbij ik wilde weten of er desgevallend een copie bestaat van deze uitzending, raadde de heer Willem Lanszweert op me tot uw blad te wenden. Daarom vraag ik de lezers of iemand mij aan een videocopie kan helpen van de betreffende vissersmis die enkele jaren geleden op de televisie uitgezonden werd. Ik ben natuurlijk bereid de kosten te vergoeden.

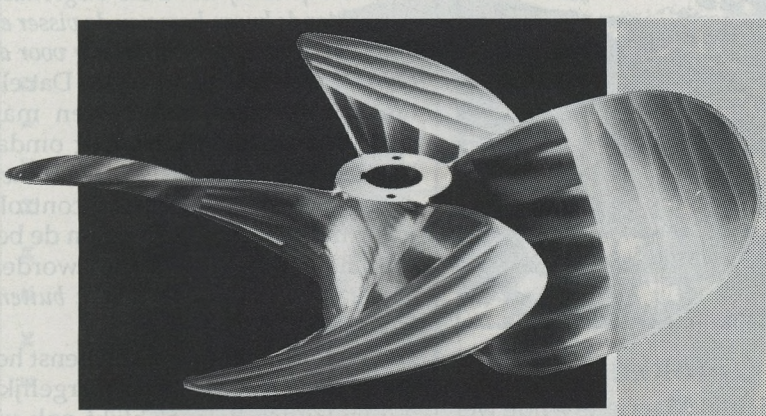
André Vanneste, Postbus 69,
te 9600 Ronse.

Belgisch schip in Griekenland?

Op reis doorheen de Griekse cycladen zag ik op het eiland Naxos een vissersvaartuig liggen dat erg geleek op een gewezen Vlaams vissersvaartuig met een eerder ouderwetse kajuit en voorschip, waarschijnlijk gebouwd op de werf Panesi. De galgen waren verwijderd, de vislier was ongebruikt. De toestand waarin het vaartuig zich bevond veile heel erg mee, maar enige beweging op het schip heb ik tijdens mijn verblijf op Naxos niet mogen zien.

S. François, 1080 Brussel.

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 – DELFZIJL – RUPELMONDE (BELGIE) – GUSTAVSBURG (DUITSLAND)
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

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

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

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

VAN VOORDEN GROEP

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



Lezer Stefaan François uit Brussel vermoedt dat het vaartuig 'Afovos' dat hij in het Griekse Naxos ontdekte, een oud Belgisch vissersvaartuig is. Kan iemand bevestigen of ontkennen?



Opfokken

Senator **Michiel Maertens** wilde wel eens weten of de minister van verkeer zo'n beetje op de hoogte is van dieseltechniek en meer bepaald van het afstellen van scheepsmotoren in vissersvaartuigen. Hij vroeg dan ook, *'Of de geachte minister op de hoogte is dat er naast een zogenaamde "daadwerkelijke capaciteit" ook nog een reële capaciteit bestaat.'* Hij vroeg dit omdat het *'in visserijkringen een algemeen aanvaard verschijnsel (is) dat de reële motorcapaciteit, door het systeem van "opfokken" van de motoren, heel wat hoger is dan de zogenaamde "daadwerkelijke" capaciteit'*. De minister bleek van wanten te weten. Het controleren van deze motoren laat hij weliswaar over aan de inspecteurs 'machine' van de zeevaartinspectie. Zij doen dat op een testbank en herhalen deze tests jaarlijks, maar langs zijn neus weg wees hij de senator erop dat hij zijn makkers in het parlement wegwijs kan maken in allerlei vistechnieken: *'Ik moge het geachte lid er ook op wijzen dat de vangstcapaciteit van een schip niet in rechtstreeks verband staat met het motorvermogen maar eerder afhankelijk is van de toegepaste visserijtechniek. Zo zal een boomkorvisser met een bepaald motorvermogen niet noozakelijk meer vangen dan een plankenvisser met een veel lager vermogen.'* Wij zouden daaraan toevoegen: ook het weer is niet onbelangrijk.

Satelliet- en andere controles

De immer actieve Maritieme Ombudsdienst F.V. deelt bij monde van haar coördinator **Geert Deman** mee dat het Europees pilootproject van satellietcontrole op de visserij (zie HVB nr. 8 van 5 augustus 1994 pag. 20) in strijd is met het beroepsgeheim van de schippers. *'De gegevens die door de satellietcontrole worden opgeslagen, verwijzen naar de visgronden waar dergelijk schip actief is. Deze visgronden zijn echter de know-how van de visser en zijn daarbij van kapitaal belang voor de rederij'*, zo zegt **Deman** het. Dat elk land zelf zijn proefschepen mag aanduiden is ook al nadelig omdat het *'kan leiden tot strubbelingen binnen de sector'*. Indien de satellietcontrole onvermijdelijk is, dan moeten de betreffende toestellen geplaatst worden *'op de Belgische schepen die in buitenlandse handen zitten.'*

Dat de Maritieme Ombudsdienst het niet begrepen heeft op dergelijke 'buitenlandse Belgen' blijkt ook uit haar reactie op het tot stand komen van de Vismijncommissie te Zeebrugge (Zie HVB nr. 7 van 1 juli 1994 pag. 16-17). Commissievoorzitter **Freddy Pollet** moet, dixit de ombudsdienst, niet klagen over het feit dat een groot aantal schepen niet meer in Zeebrugge aanlanden: *'Door een zusterbedrijf van de Zeebrugse Visveiling NV is een groot aantal schepen namelijk in buitenlandse handen gevallen. De oorzaak van de terugval van de aanvoer is dus deels te zoeken binnen het beleid dat de Zeebrugse visveiling zelf voerde.'* Ook om deze toestand recht te trekken moet het reilen en zeilen van de ZV meer gecontroleerd worden, zo meent de ombudsdienst. *'De E.U., de federale als de regionale overheid mag geen enkele frank subsidie meer toekennen aan de Zeebrugse Visveiling zonder daar een doorgedreven participatie van de sector aan vast te koppelen...'*. Krasse taal!

Visserij en milieu

Aanleiding van de strubbelingen tussen Spaanse en Franse vissers wordt gegeven door de drijfnetten waarmee de Fransen vissen. Volgens de Europese Unie mogen die maximaal 2,5 km lang zijn, maar tot het einde van dit jaar mogen sommige schepen nog netten gebruiken die tot 5 kilometer lang zijn.

Niet alleen ondervinden Spaanse vissers daardoor schade, ook bijna 1% van het dolfijnenstand wordt daardoor op illegale wijze vernietigd. De Belgische milieuminister, die **Michiel Maertens** antwoordde dat het gebruik van drijfnetten moet verminderd worden, wees er evenwel ook op dat èlke visserijtechniek voor- en nadelen biedt. *'Meer algemeen is het zo dat vanuit milieustandpunt er een groeiende bezorgdheid is inzake de negatieve effecten die door de visserij uitgeoefend worden op het marien ecosysteem'*. Daarom moet de visserij van sommige soorten (kabeljauw, schelvis) verminderd worden en moeten er gesloten zones komen waar (tijdelijk) niet mag gevist worden.

De Vlaamse Banken voor de Westkust zouden zo'n gebied kunnen worden, maar zolang niet wetenschappelijk vastgelegd wordt welke de optimale grootte van degelijke zone moet zijn, de beste locatie, het controlesysteem en welke wetenschappelijke activiteiten er moeten uitgevoerd worden, is een eventuele kandidatuur van de Vlaamse Banken voor deze doelstelling voorbarig.

Uit een andere vraag van dezelfde senator bleek dat de Noordzeevissers nu al 2,6 miljoen aasetende vogels van voedsel voorzien. Zij doen dat door het snijafval van de vangst en ondermaatse vis weer over boord te gooien (het geheel daarvan wordt 'discards' genoemd). Wie dacht dat dit een goede zaak is, heeft het verkeerd voor, want nu *'blijkt dat de groei van de aasetende vogelpopulatie door de overmatige discards zo snel is toegenomen dat het biologisch evenwicht ... drastisch is verstoord'*. 't Is ook altijd iets!

Nog controles

We zijn altijd blij als we een parlementair — die voor de verandering eens niet Michiel Maertens heet — vinden die iets over de visserij te vragen heeft. Volksvertegenwoordiger **Fernand Ghesquière** weet dat en hij stelt dan ook eenzelfde vraag aan verschillende ministers waardoor hij, voor hetzelfde geld, meer dan eens deze rubriek haalt. Hoeveel processen-verbaal zijn er in 1993 als gevolg van controles uit de lucht ten aanzien van vissersvaartuigen opgemaakt? zo luidt die vraag. Ook in Belgische territoriale wateren en de Belgische visserijzone wordt immers illegaal gevist. De minister van verkeerswezen verwees de parlementair naar het antwoord dat ook minister **Bourgeois** al gegeven had en zegde verder dat er in totaal 10 processen-verbaal opgemaakt werden. Daarvoor had minister **Bourgeois** ook gezegd dat de zeemacht 14 maal proces-verbaal opstelde.

Maar kijk, **Ghesquière** was nog maar ☞

gaan zitten, of daar stond **Michiel Maertens** alweer recht om toch nog meer over de kwestie 'te weet te komen'. *'Het BMM-vliegtuig bevindt zich gemiddeld minder dan één uur per controlevlucht in de lucht. Ook werden door het visserijwachtschip 37 controles uitgevoerd of één dag op tien...'*. Het is duidelijk dat **Maertens** dat allemaal aan de magere kant vindt zijn. Maar veel meer zit er niet in want: *'Het verhogen van het aantal vlieguren is ... budgettair onmogelijk en kan anderzijds enkel efficiënt zijn mits een evenredige toename van het aantal inspectiedagen op zee wat behoort tot de bevoegdheid van de zeemacht'*. Wat de visserijcontrole via het visserijwachtschip betreft, verwijst de minister naar zijn collega van landsverdediging.

Europees licentiesysteem van visvergunningen

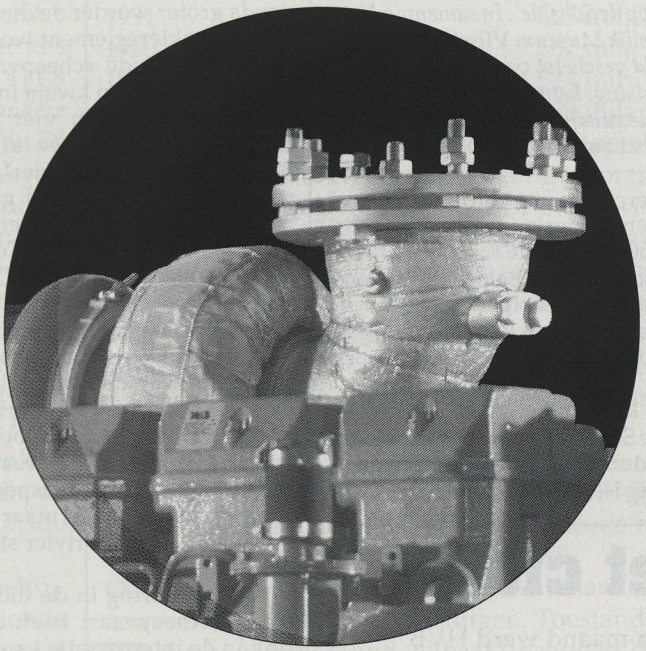
Vanaf 1 januari 1995 moet, zoals iedereen in de visserij onderhand wel weet, zich een Europese visvergunning aan boord bevinden van alle communautaire vissersvaartuigen. Vaartuigen die niet over zo'n vergunning beschikken of waarvan de vergunning ingetrokken werd of geschorst, zullen niet mogen vissen. Zo'n vergunning zal eigenlijk de identiteitskaart van het schip zijn en daar kunnen weer documenten aan toegevoegd worden in functie van de toestand van welbepaalde visbestanden (quota). Minister **Bourgeois** antwoordde een en ander op vraag van senator **Michiel Maertens** uit Pervijze. Vaartuigen die nu reeds over een machtiging beschikken krijgen een Europese visvergunning.

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, O2/'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.

DE STUWENDE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID



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

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

MACHINEFABRIEK PADMOS HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

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

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

Schipperen op de Schelde

Van 16 september tot en met 31 december 1994 organiseert het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen de tentoonstelling 'Schipperen op de Schelde'. In samenwerking met het Stedelijk Museum Vlissingen, wordt daar een beeld geschetst van de problematiek van de beloodsing, betonning en bebakening van de Schelde vanaf de scheiding met Nederland tot en met vandaag.

Het Scheldereglement, het verdrag tussen Belgie en Nederland, bepaalt reeds meer dan 150 jaar hoe de scheepvaart via de Westerschelde de Belgische havens kan bereiken. De gevolgen van dit verdrag hebben verstrekkende gevolgen voor de ontwikkeling van de Antwerpse haven.
Aan de ene kant maken twee landen gebruik van de Schelde, waardoor voor bijna elke verandering overleg tussen deze landen nodig is. Aan de andere kant is de Schelde een stroom met veel veranderlijke vaargeulen en ondieptes, die een probleem vormen voor schepen met een steeds groter wordende diepgang.
In dit Scheldereglement werd de dienstverlening aan de scheepvaartgeregeld. De controle hierop kwam in handen van een commissie van vier Permanente Commissarissen; twee afkomstig uit België en twee uit Nederland. In 1843 waren hun taken vooral gericht op de bebakening, beloodsing en het onderhoud van de vaargeul. Tegenwoordig gaan de vier 'Permanente Commissarissen' over veel meer aspecten: uitbaggeren van de vaargeulen, verwijderen van scheepswrakken, zorg voor een goede markering van de vaargeul, controleren van veranderingen van de rivier en begeleiding van de schepen. Door de toename van het vervoer van gevaarlijke chemische stoffen wordt het aspect van de veiligheid voor schepen maar ook voor de bewoners langs de rivier steeds belangrijker.
Elke verandering in de dienstverlening aan de scheepvaart heeft een verandering in de interpretatie van het Scheldereglement tot gevolg. De interpretatie van een verdrag tussen twee landen is een politieke zaak. Praktische en de politieke factoren zijn dus met elkaar verweven.
Tot 1814 was er geen centraal georganiseerde vorm van beloodsen. Er was een loodsengilde, waar particuliere loodsen bij aangesloten waren. Na 1814 werd de basis gelegd tot een georganiseerd loodswezen met inspecteurs en loodsen in dienst bij het ministerie van Marine. De bevoegdheden en verplichtingen werden in 1814 en 1818 in een reglement vastgelegd. Het loodswezen was gevestigd in Vlissingen. Met de vrijheidsstrijd in België kwam een eind aan deze situatie. In het vredesverdrag tussen België en Nederland sprak men zich uit voor het principe van een vrije loodskeus. De gezagvoerder van een schip koos een Belgische of een Nederlandse loods. De loods die het eerst bij een op- of afvarend schip arriveerde, kon als eerste zijn diensten aanbieden. Elke loods kreeg een gedeelte van het loodsgeld; dus hoe meer schepen, hoe meer inkomsten. Dit principe werd in het Scheldereglement verder uitgewerkt. De Belgische loodsorganisatie mocht zich in Nederland langs de rivier vestigen en de Nederlanders kregen toestemming voor een vestiging in Antwerpen. Dit gaf aanleiding tot het onstaan van een ware concurrentiestrijd.
Op zee doorkruisten snelle loodsboten van beide landen de kust van Walcheren tot zelfs aan het Kanaal, op zoek naar mogelijke klanten. In Vlissingen, waar van loods gewisseld moest worden, lieten de loodsen zich met behulp van snelle roeiboten naar een op-of afvarend schip brengen. men roeide wedstrijd om zo snel mogelijk bij een schip te komen. In Antwerpen waren de Belgische loodsen echter duidelijk in het voordeel. De beide landen gebruikten gelijkwaardige schepen, om een eerlijke concurrentiestrijd te kunnen garanderen.
Na de Tweede Wereldoorlog ontstond de technische mogelijkheid vanaf de wal contact te krijgen met de scheepvaart. Met de forse groei van het aantal schepen op de Schelde na 1945 werd het verkeer op de rivier steeds drukker. De bereikbaarheid van de havens, maar ook de veiligheid op de rivier kwamen onder een steeds grotere druk te staan. In het overleg van de Permanente Commissarissen werden de mogelijkheden besproken om de nieuwe technieken van communicatie mogelijk te maken. Dit leidde uiteindelijk in 1962 tot vaste radiostations in Vlissingen en Antwerpen. Via een vast radiokanaal kan een loods informatie opvragen in Vlissingen en Antwerpen., zodat hij bijvoorbeeld op de hoogte blijft van andere schepen die zich op de Schelde bevinden. In 1965 werden deze radioposten aangevuld met een eenvoudige radar. Aan wal kon de scheepvaart gevolgd worden en voorzien van nog meer informatie. Deze ontwikkeling heeft uiteindelijk geleid tot een keten van radarposten op diverse plaatsen langs de rivier. Op een centraal punt kan een schip over ongeveer 130 kilometer van zee tot Antwerpen gevolgd worden. In 1978 werd besloten tot de bouw van de installatie die uiteindelijk in 1991 opgeleverd is. Voor de aanleg hiervan was overigens ook een verdrag tussen België en Nederland nodig. Over de uitvoering van dit verdrag kregen de Permanente Commissarissen de controle. Met dit systeem is het mogelijk een veilige en doelmatige afhandeling van het scheepvaartverkeer te bevorderen. Op één plek kan men zien waar de schepen zich bevinden en wat voor soort lading de schepen hebben. Tevens bestaat de mogelijkheid bij eventuele calamiteiten coördinerend op te treden.
D.m.v. oude en recente Scheldekaarten, iconografische documenten, scheeps- en andere modellen schetst de tentoonstelling een beeld van deze honderdvijtig jarige evolutie. Een kleine begeleidende brochure vergezelt de tentoonstelling.

Praktische Informatie:

Looptijd van de tentoonstelling: 16 september t/m 31 december 1994.
Plaats: Nationaal scheepvaartmuseum Steenplein 1 te 2000 Antwerpen (tel 03/ 2320850).
Openingsuren: elke dag behalve maandag van 10u t/m 16u45. Bovendien gesloten op 1 november 2 november en op 25 en 26 december.
Toegangsprijs: gewoon museumtarief
Brochure: 'Schipperen op de Schelde' (Nederlands) aan 20 fr.
Gidsen: Stedelijke Gidsenbeurs, tel 03/ 2320103.
Voor meer inlichtingen contacteer Wim Johnson, adj-conservator.

Het citaat

Verleden maand werd HVB verrijkt met een nieuwe rubriek. In 'Het Citaat' wordt telkenmale een citaat afgedrukt die met de visserij of met artikels in dit blad te maken (zouden kunnen) hebben; citaten die overigens op één of andere manier opzienbarend zijn. Waarom ze dat dan wel zijn? Dat laten we aan de lezer over.
Daar gaan we weer!
Albert Einstein [groot geleerde (°1879 - 1955)]:
'10 december 1931: Zo'n storm als vannacht heb ik (...) nog nooit meegemaakt (.) Met geen pen kan ik beschrijven hoe overweldigend de zee er uitziet, vooral als de zon erop valt. Je voelt je geheel één met de natuur. Je beseft meer dan ooit hoe onbelangrijk de enkeling is en voelt je er nog blij mee ook.' (Uit Reisboek)



Oostendse vissershaven in goede doen

'De Vissershaven van Oostende doet het goed', zo meldden de wekelijkse persberichten van de stad Oostende het enkele weken geleden. *'Dank zij een goede samenwerking tussen het stadsbestuur en de particuliere sektor'* waren de eerste zes maanden van 1994 goed voor een besomming van 411,5 miljoen frank. *'In tegenstelling tot de resultaten van de andere vissershavens'* betekent dit cijfer een vooruitgang van 38 miljoen frank (ca 10 %), en dit *niettegenstaande de lagere visprijzen.* (nvdr: de gemiddelde visprijs januari-juni '94 bedroeg 113,5 frank, 96 frank in '93 en 108,2 frank in '92). De aanvoer bedroeg meer dan 4 miljoen kg vis (van vooral hogere kwaliteit), wat een stijging van 2 % inhoudt.

De cijfers in het persbericht wijken enigszins af van de aanvoer- en besommingscijfers van de Dienst voor Zeevisserij die enkel de resultaten van *Belgische vaartuigen* in eigen havens omvatten. In de totale omzet van de Oostendse vismijn zitten ook de opbrengsten van enkele vreemde vaartuigen die er af en toe verkopen én de verkoop van diverse aanvoer door groothandelaars op de markt gezet.

Volgens het persbericht is de meeropbrengst toe te schrijven aan de aanvoer van vaartuigen die niet in Oostende geregistreerd zijn. Zij vertegenwoordigen *'57 % van het aantal vaartuigen'*. Op te merken valt dat er toch enkele Oostendse reders zijn die al jaren één of meer vaartuigen exploiteren met een Zeebrugs of Nieuwpoorts registratienummer en die al langer dan vandaag in Oostende markten (N.36, Z.96, Z.296, Z.596, N.706, N.736 . . .).

De cijfers van aanvoer en besomming worden *'zeer verheugend'* genoemd, vooral als men er rekening mee houdt dat er een IJslander wegviel, de globale vangsten inkrompen en een aantal vaartuigen uit de vaart werden genomen. Tot zover de gegevens uit het persbericht die we wegens plaatsgebrek niet meer in ons vorig nummer konden verwerken.

Het staat buiten kijf dat de semestriële resultaten te Oostende beter zijn dan vorig jaar (zie semestriëel overzicht op deze bladzijde). Daaruit blijkt dat tijdens het crisisjaar 1992 aanvoer en besomming op een dieptepunt verkeerden. Er zit dus beterschap in. Maar als de Oostendse vooruitgang ten nadele van de andere Belgische vissershavens gebeurt, betekent dit in elk geval niet dat de visserijsector aan een heropleving toe zou zijn. De globale aanvoer- en besommingscijfers wijzen overigens niet in die richting (HVB 8/1994 pag. 45).

Zetten we de halfjaarcijfers van de Oostendse visafslag van de voorbije jaren op een rijtje dan wordt een en ander in zijn juiste perspectief geplaatst.

Aanvoer en besomming eerste semester in Oostende:

	Aanvoer jan-jun	besomming jan-jun
1994	4.000 ton	411 milj. fr.
1993	3.883 ton	368 milj. fr.
1992	4.314 ton	404 milj. fr.
1991	5.383 ton	505 milj. fr.
1990	6.414 ton	567 milj. fr.
1989	5.688 ton	524 milj. fr.
1988	6.434 ton	550 milj. fr.

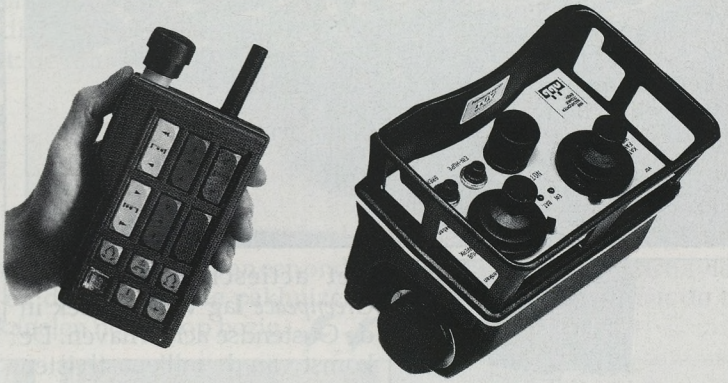
Vermelden we nog dat na verloop van het eerste kwartaal de OVA ook reeds een persmededeling vrspreidde met de melding dat de aanvoer van de Oostendse vismijn in de lift zat. Tijdens de eerste drie maanden lag de aanvoer 18 % hoger. De besomming bedroeg zelfs 25 % meer dan het eerste kwartaal vorig jaar opleverde. Aan de basis van de vooruitgang lag de toegenomen aanvoer en een lichte stijging van de gemiddelde prijs. Bovendien waren januari en februari '93 barslechte maanden voor de visserij geweest.

Daaruit meteen besluiten dat Oostende op een recordjaar afstevende was op zijn minst voorbarig. Toch vergaloppeerde een blad zich toen geen klein beetje met de titel *'Oostendse vismijn naar een nieuw rekord'*.

Oostendse blijft voor 99,99 procent afhankelijk van de aanvoer door Belgische vaartuigen. Toestanden zoals in Urk zijn hier immers ondenkbaar (maandag 15 augustus, geen feestdag in Nederland, 51 aanvoeders waaronder 29 buitenlandse vaartuigen). Het komt er voor Oostende dan ook in de eerste plaats op aan die eigen vaartuigen te houden. In de huidige economische omstandigheden is zelfs dat een niet te onderschatten opdracht. (gw)

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



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

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

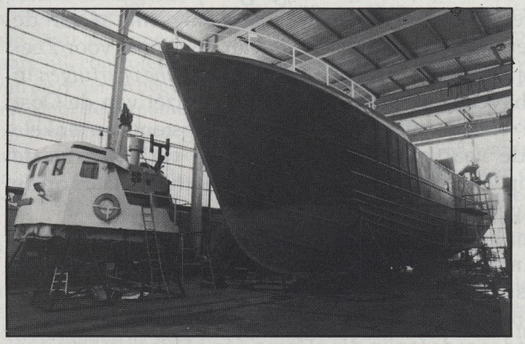
nv Van de Vijver-Cammaert België
Hydrauliek & Pneumatiek
Kustlaan 150
8380 Zeebrugge
telefoon : 050-547338 telefax : 050-547345
Engineering, nieuwbouw, reparatie & revisie.

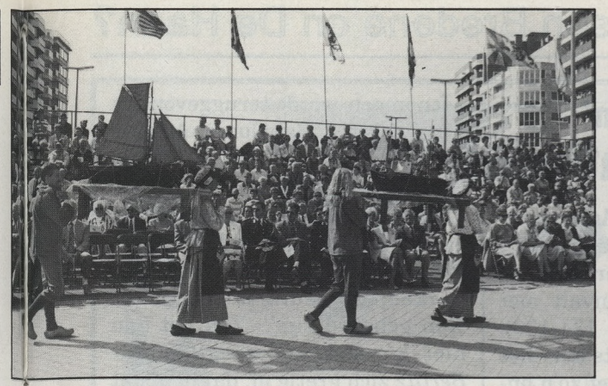
de maand in beeld



Volgend weekeinde zijn de formule 1-monsters opnieuw aan het werk voor de Oostendse rede. Zoals de voorbije jaren zal ook tijdens dit weekeinde het scheepvaartverkeer met de wedstrijd rekening moeten houden.

⇦ Oostende verwelkomde de 38 meter lange - boegspriet inbegrepen - *Maria Asumpta*, het oudste actieve zeilschip ter wereld. De houten brigantijn werd gebouw in 1858 in Badalona (Spanje) en is opgetuigd met 23 zeilen met een totale oppervlakte van 790 m². Het schip maakte meer dan 50 jaar de transatlantische overtocht als cargo tussen Spanje en de Antillen. Twee Britse *ship-lovers* konden het schip van de sloop redden en lieten het ruim tien jaar geleden grondig restaureren. Na de tussenstop in Oostende vertrok de brik naar Vigo, de oorspronkelijke thuishaven van het varend museumstuk.







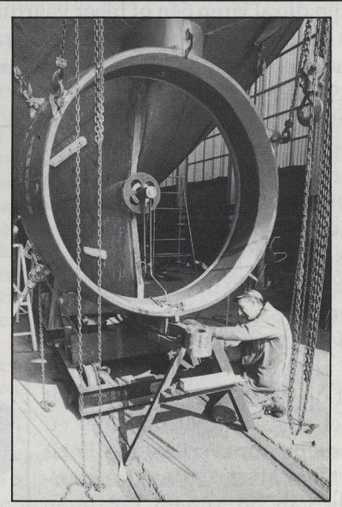
15 augustus is voor de Heistse vissersgemeenschap een bijzondere dag. De aloude processie O.-L.-Vrouw Ster der Zee is sinds enkele jaar opnieuw een onderdeel van de plechtigheid die de zeewijding voorafgaat. Dit jaar stapten zeshonderd figuranten op in de ommegang waarin het vissersleed een centrale plaats inneemt.

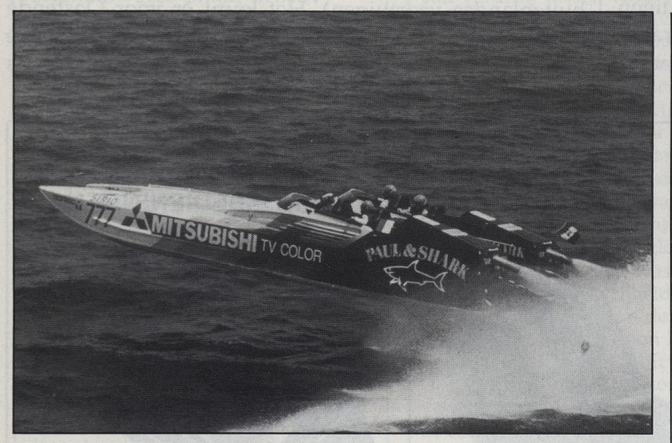
De Z.14 heet nu N.14 Boudewijn. De 900 pk-er is geen aanwinst voor Nieuwpoort aangezien het vaartuig er wellicht nooit zal binnenlopen (zie ook elders in dit nummer) ⇨





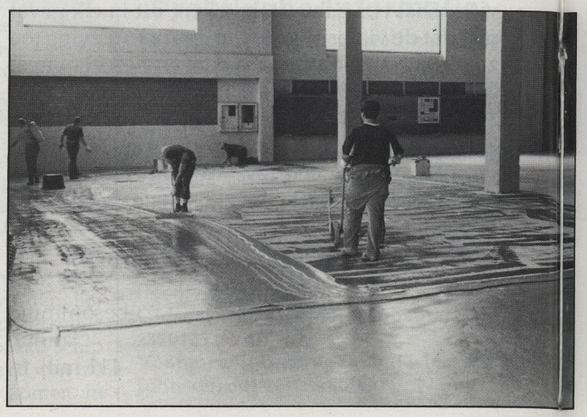
⇦⇧ In de overdekte werkplaats van de Oostendse scheepswerf *Industrielle des Pêcheries* is de verlenging van de Z.279 *Ramblers* (bouwjaar 1969) met vier meter uitgevoerd. Er is echter nog veel werk aan de winkel om een aantal vernieuwingen uit te voeren en de brug terug te plaatsen. De plankenvisser ondergint nog een aantal andere werkzaamheden en kreeg nog een straalbuis aangepast. Gezien de omvang van de aanpassingswerken zal het nog enkele weken duren vooraleer het schip opnieuw in de vaart komt.







Het actieschip *Sirius* van *Greenpeace* lag vorige week in de Oostendse achterhaven. De komst van de milieuactivisten ging niet onopgemerkt voorbij. De *Sirius* heeft pas een bewogen anti-walvisvangstreis in Noorse wateren achter de rug. Meer over *Greenpeace* elders in dit nummer.
De bevlagging van de vissersvaartuigen is een onderdeel van de sensibilizeringscampagne van *Greenpeace*. Talrijke kustvaartuigen in het Montgomerydok waren dan ook getooid met het Greenpeacevaandel en een wapperende sloganwimpel. ⇦







Er wordt nog duchtig gewerkt aan de renovatie van de Oostendse vismijn. Na het bouwvakantie werd het laatste stuk van de vloer gegoten, waardoor de verkoophalle nu over de volle lengte van een onderhoudsvriendelijke kunststofvloer is voorzien. In een volgende fase komt de rijweg en de kant van de pakhuizen aan de beurt. Ook buiten de het vismijngebouw zijn de werken aan de afwateringskanalen nog volop bezig.

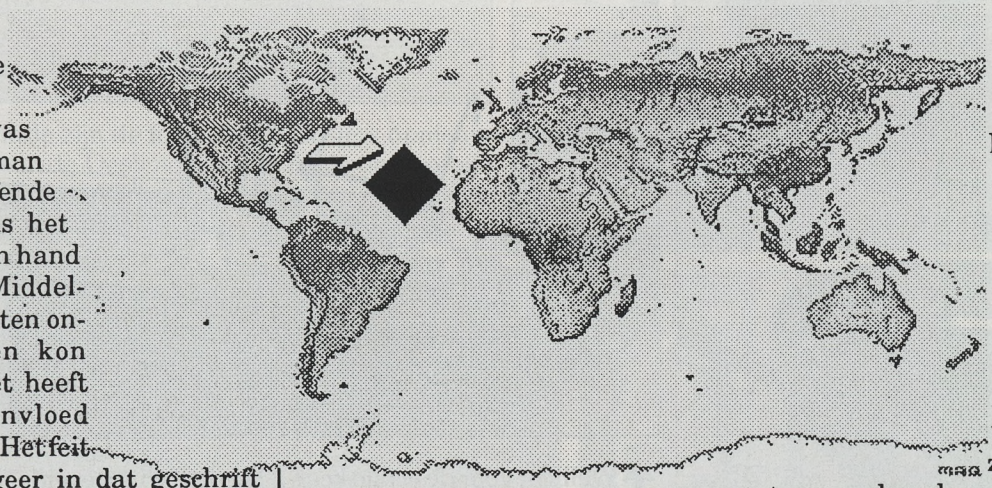
In onze bekende rubriek 'Rare Plaatsen'

Atlantis, het verzonken kontinent

HAD DIE GOEIE ouwe Plato (1) er indertijd zijn mond over gehouden, dan hadden wij er waarschijnlijk ook nooit over gehoord. In één van zijn geschriften (2) heeft de man het echter over een gebied, groter dan Azië en Afrika samen, dat *Atlantis* zou heten... of geheten hebben, want het land was spoorloos! Hij beschreef het eiland-kontinent als zijnde een aards paradijs, met machtige bergen, vruchtbare vlakten, bevaarbare rivieren, rijke ertslagen en een grote, welvarende bevolking.

Die Plato was een geleerd man en het betreffende geschrift was het enige van zijn hand dat in de Middeleeuwen hier ten onzent gelezen kon worden. Het heeft dus grote invloed uitgeoefend. Het feit dat de wijsgeer in dat geschrift duidelijk uit de bol gaat (3), kon hier de pret niet drukken en menigeen trok op zoektocht naar het (ei)land dat *Atlantis* heette. En zoals reeds gezegd: het was nergens (meer) te vinden.

Als het niet te vinden was, dan moest het wel verdwenen zijn, zo dacht diezelfde menigeen daarna. Dat had Plato trouwens ook met zoveel woorden gezegd. *Het verdween*, zo beweerde hij rustig terwijl hij in zijn zetel gezeten zijn tekst schreef, *in één enkele dag en nacht in zee*. En weer ging menigeen op zoek: waar bevond *Atlantis* zich dan *oorspronkelijk*, zo werd de nieuwe vraag. *Charles Berlitz* (4) schreef er een boek (5) over. Hij kwam daarin o.m. tot de bevinding dat sommigen *Atlantis* in Amerika situeerden, anderen in Afrika, sommigen in Griekenland, nog anderen in Groenland. Twee auteurs — schrik niet — zijn de mening toegedaan dat *Atlantis* in Nederland te vinden moest zijn en één is er rotsvast van overtuigd dat Atlantis ongeveer samenvalt met het huidige België (pag 134-136). [Dat zegt uiteraard al iets over het soort mensen dat zich met zo'n onderwerpen bezighoudt, maar laat ons vooral verdergaan]. Veruit de meeste auteurs zijn er echter van overtuigd dat *Atlantis* een verzonken kontinent was dat zich ergens in de Atlantische Oceaan bevond.



De zondvloed

Plato schreef over de ondergang van *Atlantis*: *'Maar later kwamen er machtige aardbevingen en overstromingen en in één enkele dag en nacht van regen verzonken al uw krijgshaftige mannen in de grond en het rijk Atlantis verdween op dezelfde manier en verzonk in zee.'* (pag. 24). Dat doet al heel vlug denken aan het Bijbelse verhaal van de zondvloed waarbij Noë een aantal dieren aan boord van zijn ark hees en zodoende voor de voortzetting van de soorten zorgde. Zeer veel volkeren blijken overigens een zondvloedverhaal te kennen. Ook Indianen op het Amerikaanse vasteland kennen het verhaal van een soortgelijke wereldomvattende overstroming en ook daar is er een plaatselijke Noah die met de lokale variant op de ark tenminste één koppel dieren redt (pag. 42-45). Soortgelijk fenomeen wordt teruggevonden in Sumerië, Babylonië, Assyrië en Perzië, maar ook in China, India en in Scandinavië. Als al die volkeren een soortgelijk overstromingsverhaal delen, wijst dat erop dat ooit iets dergelijks werkelijk gebeurd is of althans 'kan gebeurd zijn'. Zou het dan niet kunnen, zo vraagt auteur *Berlitz* zich gretig af, dat in al dat natuurgeweld een land van de aardbodem geveegd werd? *Atlantis*?! why not?

Tè gek!

Het vermoeden dat *Atlantis* bestaan heeft, werd nog versterkt door het bestaan van oude wereldkaarten waarop gebieden voorkwamen die *Antilia* heten of *Antilla*, *Antilha* of *Antikglia*, wat allemaal namen voor *Atlantis* geweest (kunnen) zijn. Deze kaarten werden dan ook door allerhande rare kwasten enthousiast bestudeerd om de ligging van het 'verzonken kontinent' te kunnen bepalen.

Om een lang verhaal kort te maken... Eén en ander had voor gevolg dat nogal wat *'onderzoekers'* de mening toegedaan zijn dat de Azoren en de Canarische eilanden overblijfselen zijn van *Atlantis*, een soort aards paradijs dat door de zondvloed van de aardbodem verdween. Dat belet niet dat die Atlantische beschaving op een zeer hoog niveau gestaan kan hebben. Volgens sommigen zouden ze daar zelfs over kerncentrales beschikt hebben, waarvan de na-werking tot vandaag de dag verantwoordelijk is voor kompasafwijkingen en andere eigenaardigheden waarmee zeevaarders (vooral in de beruchte *Bermuda Driehoek* waarover we het in HVB 9,'93 op pag 42

☞



Was dit Atlantis? Hoogplateau langs de Middenatlantische Rug.

en 43 reeds hadden) op tijd en stond gekonfronteerd worden. Anderen gaan nog verder en zien in Atlantis de plaats waar de bewoners van een *'onderwaterbeschaving'* de rest van de wereld in de gaten houden. Een soort gluurdersvolk dus.

Het zal de lezers inmiddels duidelijk zijn dat *Atlantis* vooral in de verbeelding bestaat en dat de verbeelding bij veel van die mensen nogal op hol slaat. Voor schrijver Berlitz staat evenwel het volgende vast: *'Er was eens een overstroming die de hele aarde scheen te omvatten. Maar die vloed trok zich niet terug. En het land verzonk niet, het werd overstroomd. En, het kwam behalve enkele delen in getijgebieden, niet meer boven water. En de verloren gebieden bestaan nog, diep onder de zee, alleen de hoogste gedeelten uitstekend boven de Atlantische Oceaan. En langs de ondergelopen oevers, de vruchtbare streken van voor de zondvloed, moeten de ruïnes en overblijfselen van de steden, paleizen en tempels liggen ... àls we dat ooit ontdekken, en daar bestaat goede kans op, dan zullen we belangrijk meer weten over de bron van onze beschaving...'* (pag. 146).

Intussen moeten vissers gewoon blijven oppassen dat hun netten niet vasthaken aan de torens van de onderwater-paleizen en dito tempels van het verloren kontinent. (fv)

(1) Plato: Grieks wijsgeer. °428 of 427 v. Chr. — †348 of 347 v. Chr.
(2) De dialoog 'Timaeus'
(3) De filosoof Bertrand Russell zegt over deze tekst: '... heeft zij groter invloed uitgeoefend dan iets anders van Plato, wat merkwaardig is, omdat zij ongetwijfeld meer bevat, dat eenvoudig onzin is dan één van zijn andere geschriften...' (Geschiedenis der Westerse Filosofie, pag. 145).
(4) Charles Berlitz is de Amerikaanse auteur die o.a. ook het boek 'De Bermuda Driehoek' (1974) schreef, een boek waarvan uiteindelijk meer dan 15 miljoen exemplaren over de toonbank gingen.
(5) Charles Berlitz, 'The Mystery of Atlantis' (1969). In 1976 in het Nederlands vertaald onder de titel: 'Het Geheim van Atlantis'. Alle verwijzingen naar pagina's slaan op deze vertaling.

Pamflet met verbluffende titel!

'De vissers zijn de negers van de stad'

Tot 19 september zullen de deuren van HVB gesloten zijn. Dat heeft enerzijds te maken met de jaarlijkse vakantie, maar anderzijds ook met een geschrift dat redacteur Flor Vandekerckhove nog vóór de eerstkomende verkiezingen (gemeenteraad) gepubliceerd wil zien.

Hoog in de pyreneeën werkt Vandekerckhove momenteel aan een pamflet waarin hij de de verborgen oorzaken van de achteruitgang van de visserij blootlegt. Zoals ook al uit de titel blijkt, komt hij daarbij tot verbluffende vaststellingen.

Het pamflet is het tweede in een reeks die Vandekerckhove over de visserij schrijft. Telkens er zich een politiek fenomeen voordoet dat van belang is voor de vissersgemeenschappen, probeert hij zodoende op de gebeurtenissen in te spelen. Hij maakt daarbij gebruik van de interesse die deze gebeurtenissen bij de bevolking opwekken.

Herinneren we eraan dat het pamflet *'Zout op je huid'* (1993) dat hij naar aanleiding van België voorzitterschap van de Europese Unie publiceerde, verleden jaar grote weerklank vond.

Het nieuwe pamflet (over de Oostendse vissers) is niet alleen een geschrift dat de betrokkenen de ogen zal openen, het toont ook aan hoe de achteruitgang gestopt kan worden. De hoopgevende programmapunten — van toepassing op de Oostendse situatie van de Vuurtorenwijk — kunnen ongetwijfeld naar andere vissersgemeenschappen doorgetrokken worden. Het nieuwe pamflet **'De vissers zijn de negers van de stad'** is dan ook een 'must' voor alle kandidaat-gemeenteraadsleden uit de kustgemeenten.

Het pamflet dat in de week na 19 september aan de pers voorgesteld wordt, kan nu reeds besteld worden door 40 (veertig) frank over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende (vermeld: pamflet). Het wordt in hogervermelde week naar de intekenaars opgestuurd.

Goeie vakantie! Danke.

In Oostendse haven wordt vooral gewacht

Journalist H. Van Der Zee (pseudoniem van Henri Rogie) schrijft in het dagblad 'De Lloyd' van 11 augustus ll. een vlammend requisitoir tegen de Oostendse havenpolitiek. *'Het gaat niet goed met het Oostendse havengebeuren'*, zo gaat Van Der Zee van start, *'Alle beslissingen in verband met het renovatieplan van voor- en achterhaven worden op de lange baan geschoven, zodat er concreet niets verwezenlijkt wordt.'*

Van Der Zee stelt vast *'dat gedurende de eerste zeven maanden van dit jaar nog niets werd ondernomen met betrekking tot de realisatie van het havenrenovatieplan'*. Hij vindt dat merkwaardig, vooral omdat het *'al zeven jaar geleden is dat het zogenaamde "Masterplan ter renovatie van de Oostendse haven" uit de doeken werd gedaan'*.

Na deze inleiding onderzoekt de scheepvaartjournalist alle facetten van de vertraging. Van Der Zee: *'Niet alleen wordt nog altijd niet gestart met de praktische realisatie van het renovatieproject, ook over de inhoud ervan is men het nog altijd niet eens. Inderdaad, toen het project vorig jaar door de Vlaamse Executieve principieel was goedgekeurd, werd een commissie in het leven geroepen om de noodzaak van een 10 000 ton-sluis te bestuderen. Welnu, ruim één jaar later heeft deze commissie haar onderzoek nog altijd niet afgewerkt. Of deze sluis er wel degelijk komt, of voor een kleinere sluis geopteerd zal worden, is nog altijd niet geweten.'*

Nadat hij gewezen heeft op het feit dat deze sluis ook te Oostende zelf gecontesteerd wordt, gaat hij over naar de voorhaven: *'Maar daar opereert de RMT en het is bekend dat de toekomst van deze staatsederij op de wip staat, zodat men tegenwoordig niet happig is om er de geplande renovatie door te voeren'*. Overigens merkt Van Der Zee op dat de overheveling van 200 RMT-prsoneelsleden naar het Vlaamse Gewest nog altijd niet geregeld is. Vervolgens komt de verbinding E40-De Bolle aan de beurt. *'Ruim zeven jaar buigt de ene commissie na de andere zich over de verwezenlijking ervan. Zowel minister Sauwens als Kelchtermans beloofden stellig dat deze wegverbinding prioritair was. Nu vernemen we dat deze verbinding er niet voor 1988 komt'*.

De federale en gewestelijke regeringen blijken weinig voor de Oostendse haven te willen doen, maar ook *'de lokale havenautoriteiten doen bitter weinig om hun haven te promoten ... Als voorbeeld van deze "laat-maar-gaan" geldt zeker volgend feit ... Wegens personeelsgebrek kan de havenkapiteindienst van Oostende geen statistieken voor de haventrafiek meer opstellen. Maritieme journalisten die erom verzoeken worden dan ook wandelen gestuurd.'*

't is tegen ons dat je het moet zeggen: het leven van een journalist is niet gemakkelijk!

Hoger zeevaartschool is optimistisch

Directeur Roger Smet van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen zegt gematigd optimist te zijn over de toekomst van het hoger zeevaartonderwijs in België. Smet: *'In de eerste plaats kunnen wij vaststellen dat het met de wereldscheepvaart terug, langzaam maar zeker, bergop gaat nadat de wereldrecessie de laatste jaren een lelijke domper gezet had op het internationaal maritiem vervoer en zelfs de grootste rederijen onder druk kwamen te staan. Ook België, dat over een eerder kleine, zij het moderne handelsvloot beschikte, ontkwam niet aan deze tendens. Uitvlagging, verkoop naar het buitenland, opleggen van schepen... het waren allemaal factoren die ertoe bijdroegen dat het zeemansberoep — en dat van scheepsofficier in het bijzonder — niet erg aantrekkelijk meer overkwam bij de jongeren.'* En dan waren er nog andere problemen: *'Neem daarbij nog de jarenlange strijd die geleverd diende te worden om te bekomen dat de studies tot het behalen van het brevet van kapitein ter lange omvaart een universitair niveau zou worden toegekend en men zal begrijpen dat één en ander een negatief had op het aantrekken van nieuwe kandidaten voor de afdeling dek.'*

Deze moeilijkheden liggen echter allemaal achter de rug. Smet: *'Een andere waarneming die mij tot optimisme stemt is het feit dat wij hebben kunnne vaststellen dat, ondanks de voorbije moeilijke jaren, onze studenten of afgestudeerden op vrij behoorlijke wijze aan de bak zijn kunnen komen aan boord van Belgische, Luxemburgse of schepen onder andere vreemde vlaggen.'*

De Hogere Zeevaartschool beschikt over een goede reputatie. Zij is de enige hogeschool in haar soort in België, waar zowel studenten uit Vlaanderen, Wallonië als uit het buitenland terecht kunnen. De school leidt studenten op voor de koopvaardij zowel tot dekofficieren als tot officieren-werktuigkundigen.

Aanwerving nieuwe dokwerkers te Zeebrugge

De Zeebrugse haven zal haar contingent van 820 dokwerkers tegen het einde van dit jaar uitbreiden met 80 tot 85 man. Positief nieuws, vooral wanneer men weet dat de jongste drie jaar, uit schrik voor de impact van de kanaaltunnel, geen dokwerkers meer in vaste dienst werden genomen. Mede door deze aanwervingsstop en onder invloed van de natuurlijke afvloeiingen was het aantal havenarbeiders van 880 tot 820 gedaald. Te weinig, zo blijkt nu om de groei van de Zeebrugse haven te bemeesteren.

Binnenkort teveel containerschepen

Volgens *'Lloyd's Shipping Economist'* is er tegen einde 1995 weer een overcapaciteit op komst in de sector van de containertrafieken. Op basis van de huidige bestellingen zal de bestaande capaciteit tegen begin van 1997 aangevuld worden met en bijkomende capaciteit van ongeveer 500 000 TEU. Het gaat om 100 vaartuigen die naast de 137 containerschepen die sedert 1990 geleverd werden, in de vaart zullen verschijnen. Uit de cijfers blijkt verder dat de vloot sedert 1992 met een capaciteit van 300 000 TEU uitgebried werd. Het Vlaamse dagblad voor transporteconomie 'De lloyd' spreekt dan ook over een *'golf van bestellingen voor containerschepen'*. Het gaat daarbij vooral om grote vaartuigen (in de categorie 4 000 TEU en meer). Het gaat daarbij allemaal om schepen die op de trafieken tussen oost en west zullen worden ingezet, in het raam van zogenaamde 'round-the-world rotaties. Vraag is evenwel of de economie voldoende zal toenemen om al deze schepen te bevrachten.



Asfaltschip

Ingenieurs op scheepswerven hebben zo hun eigen problemen. Toen Cepsa, de belangrijkste privé-oliemaatschappij van Spanje, een schip wilde laten bouwen dat moest dienen om asfalt te vevoeren, moesten de ingenieurs van de scheepswerf Union Naval de Valente er rekening mee houden dat asfalt vervoerd moet worden tegen een temperatuur van 170° C, wat belangrijke eisen stelt aan de tankstructuur. De ingenieurs moesten er vooral op letten dat de tank niet zou barsten als gevolg van metaalmoeheid veroorzaakt door grote warmtevariaties. Of zij daarin geslaagd zijn, zal op zee te zien zijn, want het vaartuig van 121 meter met een tankinhoud van 9 850 m3 zal op het einde van dit jaar in vaart genomen worden.

Tunnel wil maar niet renderen

Op de Britse zender ITV was een reportage te zien over de bedroevend lage bezettingsgraad van 'le Shuttle' ofte de trein die de vrachtwagens door de Kanaaltunnel voert. Eén en ander staat in schril contrast met de hoera-uitroepen van de uitbaters van de Chunnel die volhouden reeds 1 200 contracten met wegvervoerders gesloten te hebben. Dit contrast is er wellicht mee voor verantwoordelijk dat de televisieploeg clandestien, met een verborgen camera, zijn werk moest doen. Zij legden daarbij op film vast dat slechts enkele vrachtwagens de tunnel namen. Dat deze ploeg zomaar een camera kon aan boord smokkelen doet dan weer vragen rijzen over de veelgeprezen veiligheid aan boord van de Shuttle. Met andere woorden: wanneer een televisieploeg erin slaagt een camera aan boord te smokkelen, is het evenmin moeilijk moet voor een terrorist om een bom mee te brengen. (Nog een geluk dat Carlos opgepakt werd, maar dit helemaal terzijde.)

De ferries beconcurreren de tunnel momenteel met lagere prijzen. Tot voor enkele maanden bedroeg dat prijsverschil nog maar 5 tot 7%. Nu zouden de ferries al tot 25% (!) goedkoper zijn. De veerboten hebben nog andere troeven. De chauffeurs zouden de tax-freeshops en de maaltijden aan boord best appreciëren en ook de verplichte rusttijden voor chauffeurs spelen in het voordeel van de boot.

Als klap op de vuurpijl wordt de Chunnel nu geconfonteerd met het verzet van de bevrachters tegen het monopolie dat de Europese commissie wil geven aan de Franse en Britse spoorwegen voor wat betreft het vervoer onder het Kanaal.

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 O,50 mm)**
* **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

Hooggeleerd gezelschap bediscussieert toekomst van de zee

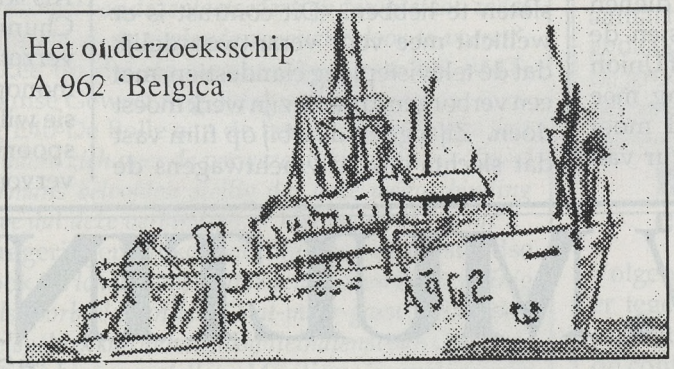
10 jaar Belgica

TIEN JAAR GELEDEN, op 11 oktober 1984, werd het Belgische oceanografisch onderzoeksschip A 962 door koningin Fabiola gedoopt. Het vaartuig, dat op initiatief van de minister van wetenschapsbeleid gebouwd werd, kreeg de naam *'Belgica'*. Deze zou metingen en experimenten in de zee en in de Scheldemonding verrichten.
Zodoende leverde de 'Belgica' in deze voorbije tien jaren een belangrijk aantal gegevens aan de overheid waardoor deze beter in staat was verantwoorde beslissingen over de Noordzee te nemen.

Wetten en reglementeringen die het gebruik van de Noordzee (en de Scheldemonding) regelen kunnen uiteraard niet in het wilde weg genomen worden. Daarom werd indertijd een *'Matematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium'* ontworpen, een wetenschappelijk instrument dat de wetgever toeliet enigszins te begrijpen waarmee hij bezig was. Juist omdat het een 'model' betrof, was er eveneens de noodzaak om te controleren of dat model met de werkelijkheid overeenkwam. Dat was de taak van de *Belgica*. Het vaartuig deed het 'veldwerk' (in dat geval het 'zeewerk') en deed ter plekke proeven en metingen. De *'Belgica'* mag dan ook met recht en reden zeggen dat zij het betreffende 'model' beïnvloed en waar nodig aangepast en verbeterd heeft. Zodoende kreeg de overheid een steeds beter inzicht in de mariene fenomenen.
Daarnaast maakt de *'Belgica'* het mogelijk aan de internationale verplichtingen te voldoen die België op zich genomen heeft en waarbij afgesproken werd de Noordzee te controleren en te bewaken.
Behalve deze dienstverlenenende en controlerende taken is de *Belgica* sinds tien jaar een belangrijk instrument voor de verschillende disciplines van het wetenschappelijke oceonografisch onderzoek.

Feest, maar op niveau

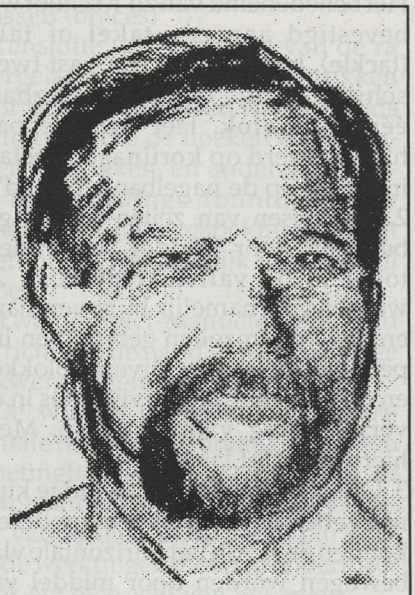
Om dat tienjarig bestaan stijlvol te vieren wordt een zogenaamd symposium (*) ingericht, dit is een wetenschappelijke bijeenkomst waaraan één hele (of in dat geval zelfs meer dan één) dag gewijd wordt. Er werd gekozen voor een *'Dialoog tussen de wetenschappers en de gebruikers van de zee'* en dit werd dan ook meteen de titel waaronder het symposium georganiseerd wordt. Deze *'dialoog'* gaat door van maandag 17 tot woensdag 19 oktober eerstkomend in het luxueuze Hotel Thermae Palace te Oostende.
Omdat de zee belangrijke gebruiksfuncties heeft die alle een invloed hebben op het ecosysteem hebben de initiatiefnemers sprekers van uiteenlopende pluimage samengebracht. Het forum richt zich enerzijds tot wetenschappers, politici en verantwoordelijken uit overheidsinstellingen die belast zijn met reglementeringen in verband met het beheer van de zee, maar evengoed tot verantwoordelijken uit ondernemingen die op één of ander manier gebruik van de Noordzee maken, bijvoorbeeld reders ter zeevisserij.
Wat een reder daarover allemaal denkt, zullen de deelnemers kunnen vernemen van de Bredense ingenieur Willy Versluys. Hij spreekt op dinsdag 18 oktober om 9 uur over een bijzonder actueel onderwerp: *'Heeft de Belgische visserij nog toekomst'* en neemt daarnaast op woensdag 19 oktober om 14,30 uur deel aan debat over het rationeel gebruik en beheer van het mariene milieu. Naast zijn aktiviteiten in de rederij, oefent Versluys menig mandaat in de visserij uit, zo is hij voorzitter van de Onderlinge Visafslag (OVA), de rederscoöperatieve die de Oostendse vismijn uitbaat, ook is hij voorzitter van Hulp in Nood, de coöperatie verzekeringsmaatschappij van de Vlaamse reders ter zeevisserij. Daarnaast is hij o.m. directeur van HVB en schepen in Bredene, een kustgemeente die — zo bleek onlangs nog uit een studie — zwaar geleden heeft onder de saneringen die de Europese Unie de visserij opgelegd heeft. Versluys die onder meer eigenaar is van de laatste Vlaamse IJslandtreiler zal tijdens dit debat in de clinch gaan met de ministers Santkin en Dehousse, met De Graeve van de Belgische Petroleum Federatie, de Rooij van de Federatie der Chemische Nijverheid, Dossche van 'Seas at Risk' en de journalisten Kattani (Le moniteur de l'Environnement) en Gert Sciot (De Morgen).
Gedurende heel het symposium zullen verder posters te bekijken zijn waarop iedereen die wetenschappelijk onderzoek in verband met de zee doet of op een andere manier van de zee gebruik maakt (toerisme, transport, visserij enz...) zijn ding kwijt kan.



Het onderzoeksschip A 962 'Belgica'

Koninklijk bezoek

Het *Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO)* looft bij die gelegenheid een aanmoedigingsprijs uit aan verdienstelijk Vlaamse jonge mariene wetenschapper. Wie wil in aanmerking komen om de prijs binnen te halen, moet zich haasten (want alles wordt per 20 september afgesloten) en kan voor meer info terzake zich wenden tot Dr. ir E. Jaspers, directeur van IZWO, Victorialaan 3 te 8400 ☞



Reder ter zeevisserij Willy Versluys spreekt op het het symposium naar aanleiding van '10 jaar Belgica' (tek. Mac Floo)

Oostende (059 / 32 10 45 en Fax: 059 / 32 18 13).
Wie wil inschrijven voor het symposium moet zich als het ware nog meer haasten (er moet betaald worden vóór 15 september) en neemt het best contact op met de **Federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele Aangelegenheden, Wetenschapsstraat 8 te 1040 Brussel. Tel.: (02) 238 34 11 en Fax: (02) 230 59 12.**
Veremelden we tenslotte nog dat het symposium zich mag verheugen in koninklijke tinteresse. Op woensdag 19 oktober trekt minister Dehousse besluiten uit het symposium. Koning Albert II zal daarbij een van de aandachtige toehoorders zijn. Achteraf brengt de koning op de Oostendse Montgommerykaai ook nog een bezoek aan de *'Belgica'* en aan de tentoonstelling: *'De Noordzee: een zee vol leven'*. (fv)

(*) Prettig om weten is dat 'symposium' van het latijn komt (in het Grieks 'Sympoion') en eigenlijk betekent: 'drinkgelag met tafelgesprekken en gezellige omgang'. Een soort veredelde braspartij als het ware.

Programma

Maandag 17 oktober
vanaf 15 uur tot 18 uur: thema 1. Productie van de Noordzee: lagere tropische niveaus. Sprekers: Wautrequi (organisator), Heip (Univ. Gent), Lancelot (ULB), Jannsen (Boerenbond), Heck (Univ Liège), Vinckx (Univ. Gent).
18 uur: postersessie
20 uur: diner
21.30: vervolg van po(e?)stersessie
Dinsdag 18 oktober
Van 8,30 tot 10,30 uur: thema 2. Produktie van de Noordzee, hogere tropische niveaus. Sprekers: Cahen, Roux (WWF), Versluys (Reder ter zeevisserij), Vyncke (Rijksstation voor zeevisserij).
Van 11 tot 13 uur: thema 3. Export van Belgische know-how op gebied van mariene wetenschappen. Sprekers: Boissonnas (Europese Unie), Nihoul (Univ. Liège), Polk (V.U.B.), Wollast (U.L.B.).
13 uur: Lunch.
Van 14 tot 20 uur: thema 4. Gezondheid van de Noordzee. Sprekers: Tromp (Rijkswaterstaat), Richardson, Van Grieken (U.I.A.), Baeyens (V.U.B.), Bouquegneau (Univ. Liège), Verreet, Deleuze (Greenpeace), de Rooij (Solvay), Nihoul (Oslo en Parijs Commissies).
20: diner.
Woensdag 19 oktober.
Van 9 tot 13 uur: thema 5. De verongelijkte zee. Sprekers: Vanneste (Goeverneur West-Vlaanderen), Jacques, De Graeve (petroleumfed.), Guillaume (journalist), Coignoul (Univ. Liège), Van Haecke (Ecolas), Huybrechts (Antwerpse balie)
13 uur: lunch
Van 14,15 tot 15,30 uur.: thema 6. Debat over rationeel gebruik enbeheer van mariene milieu met de ministers Santkin en Dehousse, en verder met Persoone (Univ. Gent), De Graeve (petrol.fed.), de Rooii (Solvay), Dossche (Sea at Risk), Kettani (Le moniteur de l'Environnement), Sciot (De Morgen en Versluys (Reder ter zeevisserij).
16 uur: In aanwezigheid van de koning. Besluiten vanhet symposium door J.-M. Dehousse, minister van wetenschapsbeleid en infrastructuur.
16,40 uur: bezoek aan de 'Belgica'
17,10 uur: opening van en bezoek aan de tentoonstelling 'De Noordzee: een zee vol leven'.
17,40 uur: erewijn.

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

'Matrozen-liedjes voor kaapstander en talie zijn van een bizonder soort. Ze hebben een refrein, dat door allen wordt meegezongen, aan het eind van elke regel. Eén man zingt de enkele regel, en dan valt iedereen in bij het refrein, hoe luidruchtiger hoe beter. Als wij met elkaar het refrein zongen, begonnen de dekken op te bollen, en ik denk dat men het aan wal op grote afstand kon horen. Voor matrozen is een lied even noodzakelijk als trom en fluit voor een soldaat. Matrozen moeten gelijk doorhalen, zoals soldaten in de pas moeten marcheren, en zonder zo'n lied gaat dat niet gelijk, en niet fors genoeg. Dikwijls, als er iets bizonder zwaar gaat, begint er één met een lustig liedje, en dan lijkt het of de armen tweemaal zo sterk zijn. We merkten zelfs dat verschillende liedjes een groot verschil in uitwerking hadden bij het huiden stuwen. Twee, drie liedjes, het enen na het ander lied, en dat scheen plots in de smaak te vallen, zodat de talies in een ommezien "toebloks" stonden.'

Richard H. Dana, Twee jaar voor de Mast, 1840

Na de bespreking van de soorten zeilschepen en zeilen in de vorige aflevering, illustreert en beschrijf René Van Mol nu de ra's, de werktuigen en de basiskoersen. Na deze aflevering hebben we genoeg algemene kennis over het zeilschip om snel de thema's en het doel van de diverse zeemansliederen op het schip te situeren.

(Red. André Baert)

Zeemansliederen (V)

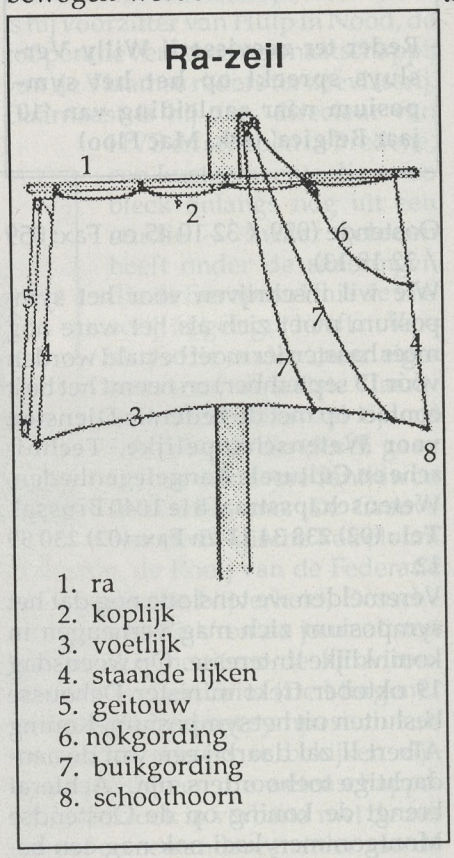
Bouw en uitrusting der Grote zeilschepen (vervolg)

ELKE RA LIEP aan zijn uiteinde uit in een dunner, afgeknot deel, de **ranok** (Yardarm). Boven de ra bevond zich een metalen stang, de **jackstay**, die als handgreep dienst deed. Onder de ra vond men het paard, een touw of staaldraad die tot voetsteun diende bij het vastmaken van het zeil (zie illustratie)

De randen van een zeil werden aangeduid als **lijken**, zoals aangegeven in de illustratie op deze bladzijde.

Al het touwwerk waarmee ra's en zeilen werden bediend, werd **lopend want** genoemd. We onderscheiden volgende soorten:

1. Vanaf de twee onderhoeken van een razeil; de zogenaamde **schoorhoorns**, liepen de touwen die men **schoten** (sheets) noemde en waarmee deze hoeken naar de nokken van de onderliggende ra werden aangetrokken. De schoten van de onderra's werden aan dek vastgezet. De bovenste schoten liepen door **schijfgaten** (zie hiervoor de tekening op volgende pagina) in de ra naar de **nagelbank** aan de voet van de mast. Het benedeneind van zo'n schoot was bevestigd aan een **takel** of **talie** (tackle), bestaand uit één vast tweeschijfs- en één beweegbaar **éénschijfsblok**. Het halende part hiervan werd op **korijnagels** (belaying pins) op de nagelbank 'belegd'.
2. Het hijsen van zeilen en ra's gebeurden door middel van andere touwen, de **vallen** (halyards). Ze werden voornamelijk bij bovenmarsen bovenbramzeilen gebruikt en liepen eveneens door diverse blokken en takels naar hun korvijnagels in de verschansing van het schip. Meer hierover volgt later.
3. Om de zeilen naar de wind te kunnen zetten en de koers te veranderen, konden de ra's in het horizontale vlak bewogen worden door middel van ☞

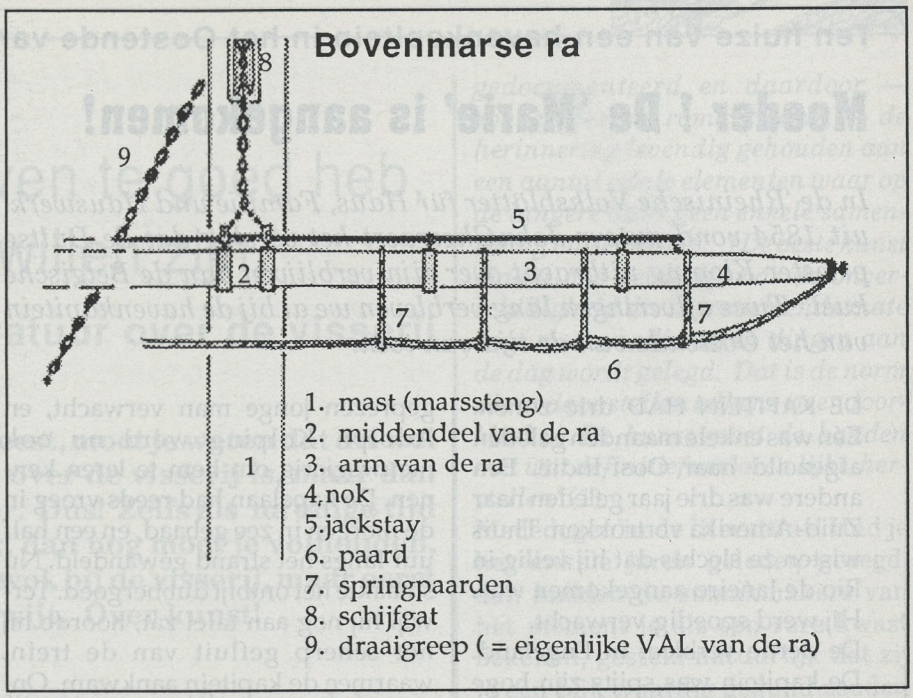


1. ra
2. koplijk
3. voetlijk
4. staande lijken
5. geitouw
6. nokgording
7. buikgording
8. schoothoorn

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

brassen (braces)
4. Tenslotte werd een zeil van de ra neergelaten of ernaar opgetrokken door gebruik te maken van enerzijds **geitouwen** die de hoeken langs achteren optrokken, en anderzijds **noken buikgordings** (buntlines) die vanaf de ra naar respektievelijk het voet- of het staande lijk van het zeil liepen.
Het weinige niet-manuele werk werd verricht aan de hand van eenvoudige dekwerktuigen:
1 De **windas** (windlass), een horizontale trommel of 'braadspil' tussen 2 betingbalken, en de **gangspil of kaapstander** (capstan) die door middel van spaken werd rondgedraaid. Beide werktuigen dienden ondermeer voor het hieuwen van het anker.
2 De **pompen** met de op-en-neer bewogen 'knikpompen' van de vroegere schepen en de latere rondgedraaide 'Downtonpumps'.
Door het volwaardig bedienen van al dit tuig kon het schip bepaalde **basiskoersen** onderhouden:
1. **voor de wind** (before the wind) **lopen**, dit is met de wind achter, waarbij de ra's loodrecht op de lenteas van het schip stonden;
2 **Bij of aan de wind lopen** (near the wind) met de ra's in scherpe hoek en het schip zigzaggend met nu eens de ene, dan weer de andere zijde naar de wind. Dit is het zogenaamd wenden of **overstag** gaan (tack about):
3 Stoppen of **bijdraaien** (heave to, bring to) waarbij de ra's van de grote mast werden rondgebrast tot ze tegengesteld stonden aan die der andere masten.
Vanaf volgende week: de Shanties

René Van Mol



steeds Renaud bereikbaar: semafoon 07 / 32 99 57 !

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

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

Ten huize van een havenkapitein in het Oostende van de negentiende eeuw (III)

Moeder ! De 'Marie' is aangekomen!

In de 'Rheinische Volksblätter für Haus, Familie und Hauswerk' uit 1854 vond auteyr JohnGheeraert het verslag dat de Duitse priester Kloping uitbracht over zijn verblijven aan de Belgische kust. Twee afleveringen lang verbleven we al bij de havenkapitein van het Oostende van de tijd van toen.

DE KAPITEIN HAD drie zonen. Eén was enkele maanden geleden afgezeild naar Oost-Indië. Een andere was drie jaar geleden naar Zuid-Amerika vertrokken. Thuis wisten ze slechts dat hij veilig in Rio de Janeiro aangekomen was. Hij werd spoedig verwacht.

De derde verbleef in Engeland. De kapitein was spijts zijn hoge leeftijd een opgeruimde kerel die in huis de goede stemming wist te bewaren. Hij zong in alle mogelijke Europese talen, trok af en toe zijn vrouw mee voor een paar gekke danspassen, en liet zijn huisgenoten lachen, tot zij er de tranen van in de ogen kregen. Bovendien was de man uiterst vroom. Bij zijn wandelingen naar de haven liet hij nooit na een kerk binnen te gaan. Hij was vrijgevig voor de armen en vriendelijk voor zijn buren. Volgens Adolph Kolping was hij een levend voorbeeld van de goede invloed van de vroomheid in het mensenleven.

Een zekere morgen kwam de kapitein dansend en springend de voorkamer binnen. Vanaf de deur riep hij reeds: *'Moeder! de 'Marie' is aangekomen! Ik heb het pas in de krant gelezen!'*

Opgewonden en de handen wrijvend liep hij in de kamer rond. De *'Marie'* was het schip waarmee de tweede zoon pas uit Rio de Janeiro was aangekomen. De kapitein dronk er een borrel op, en deed de kapelaan met hem meedrinken. Zowel de kapitein als zijn echtgenote waren trots op hun kroost. Om de kracht van zijn zoon duidelijk te maken, kwam de kapitein naar voor en zei: *'Een prachtige kerel, mijnheer! In elke hand neemt hij één persoon op, en heft ze beiden terzelfdertijd van de grond op!'*

De volgende zondag werd de zo geprezen jonge man verwacht, en Adolph Kolping werd nu ook nieuwsgierig om hem te leren kennen. De kapelaan had reeds vroeg in de morgen in zee gebaad, en een half uur langs het strand gewandeld. Nu smaakte het ontbijt dubbel goed. Terwijl hij nog aan tafel zat, hoorde hij het scherp gefluit van de trein, waarmee de kapitein aankwam. Onrustig werd de zoon verwacht. De kapitein liep voortdurend heen en weer, en de oude moeder moest zich bijna noodgedwongen aan alles vasthouden om recht te blijven. Eindelijk ging de deur open, en een kleine koffer vloog in de woonkamer binnen. Was het een scheepsknecht?

De moeder haastte zich naar de deur en herkende haar zoon, die er met zijn atletische gestalte, zijn bruin, verweerd gezicht en roodgloeiende wangen als een brok oersterke natuur uitzag. De kapelaan uit Keulen vond, toen hij zijn eigen gestalte vergeleek met het indrukwekkend postuur van de zoon, dat hij maar een flauw figuur sloeg. Na de hartelijke begroeting kon de trotste moeder over haar zoon niet meer zwijgen, en terwijl ze de handen op de stoelleuning van de kapellaan steunde, bleef ze vertellen. De oude kapitein had nauwelijks de pijp uit de mond genomen om zijn zoon te verwelkomen.

'Heb je een goede reis gehad?' vroeg de vader.

'Een goede reis, ja, maar er zijn toch twee mannen aan de gele koorts bezweken'.

'Dat God hen genadig weze', zuchtte de kapitein.

Wat ze elkaar verder over scheepsaangelegenheden vertelden, begreep Kolping niet.

'Werd er gevloekt aan boord?' vroeg de vader.

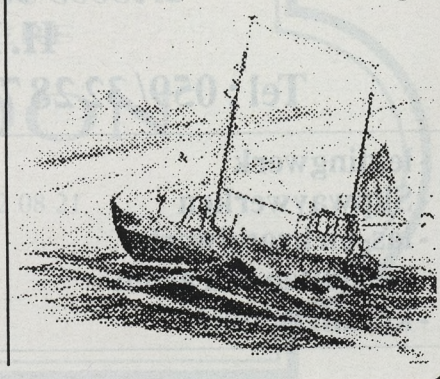
'Zover ik weet niet' antwoordde de zoon. *'De bemanning heeft zich fatsoenlijk gedragen en het scheepsgebed werd regelmatig gelezen.'*

Slechts nu vroeg de oude kapitein nieuwsgierig naar zijn familie in Antwerpen, en naar het wel en wee van de zeemanswereld. De vragen waren kort en bondig als die uit de catechismus. Intussen liep de zoon in de kamer heen en weer. Tenslotte bleef hij voor het grote kruisbeeld stilstaan, waarvoor hij met zijn moeder en broers en zusters zo dikwijls gebeden had, wanneer de vader bij stormweer op zee was.

De zoon wiens bevelen in voor- en tegenspoed zo dikwijls op de commandobrug van zijn schip geklonken hadden, kon vandaag nog dezelfde eerbied voor zijn ouders opbrengen als vroeger. Nadat ze samen enkele verfrissingen hadden genomen, gingen de oude en de jonge zeekapitein samen naar de kerk. Daarna bezochten ze oude en jonge vrienden uit de zeevaartwereld. Ze bleven middagmalen bij de vrouw van de oudste zoon, die met een schip naar Oost-Indië vertrokken was. 's Middags kwam de zoon terug. Hij vertelde zijn moeder nog wat over Rio de Janeiro, en nam dan afscheid voor onbepaalde tijd. In Antwerpen lag reeds een ander schip klaar voor een nieuwe reis naar Zuid-Amerika.

Bij het afscheid kwamen geen tranen te pas, ofschoon niemand wist of ze elkaar nog ooit zouden terugzien. Terwijl de vader zijn zoon vergezelde tot aan het station, ijlde de moeder naar de kerk. 's Avonds was het alsof de vrouw geweend had. Toch beheerste ze zich volkomen. Ook de kapitein was er stil bij; maar 's anderendaags had hij reeds zijn goed humeur teruggevonden.

(Vervolgt)



Een schrijver:

'Als ik nog een leven te goed heb, dan zou ik visser willen zijn.'

Hedendaagse literatuur over de visserij

Waarde lezer! Vooraleer je dit leest, moet je weten dat dit wel degelijk een journalistiek stuk over de visserij is, maar dan vooral over het schrijven erover. Dus! Zelfs als na enige tijd de moed je in de schoenen zakt, dan nog moet je volhouden, want uiteindelijk komen we er wel, bij de visserij, maar eerst moeten we nog één en ander kwijt. Over kunst!

DE KANS IS groot dat u het nog niet opgemerkt hebt, maar mensen die literatuur bedrijven, worden over en weer geslingerd tussen twee grondig verschillende visies op hun activiteit. Langs de ene kant van de barrière staan schrijvers die vinden dat literatuur op één of andere manier met de (rest van de) werkelijkheid verbonden is, langs de andere kant zijn er die zeggen dat kunst aan zichzelf genoeg heeft (l'art pour l'art, weet je wel). Soms wordt het heel extreem gesteld, bijvoorbeeld door voorstanders van de zogenaamde proletarische kunst aan de ene kant (van een in dat geval waarschijnlijk met straatstenen opgeworpen barricade) en post-moderne literatoren die ontkennen dat er überhaupt zoiets als 'werkelijkheid' bestaat, en die staan dan natuurlijk helemaal aan de andere kant van... ja, van wat dan eigenlijk?

Het mag dan voor vissers een storm in een glas water lijken, sommige literatoren maken zich daar wel degelijk druk om. Zij houden zich bijvoorbeeld onledig met twistvragen als daar zijn: kan de werkelijkheid beschreven worden? bestaat er eigenlijk wel een werkelijkheid buiten hetgeen geschreven is? Enzovoort enzoverder. Ingewikkeld!

Wat er ook van zij... Volgens de aard van de tijdgeest wordt de ene richting benadrukt en de andere platgedrukt. En dan opeens slaat alles weer om en krijgt die andere literatuuropvatting weer de bovenhand. Je houdt het niet voor mogelijk! Vergelijk het maar met het weer.

Het tij keert

De jongste jaren was het — en ik druk me zachtjes uit — niet erg in de mode om 'geëngageerde' literatuur te schrijven. Dat was helemaal 'not done', maar vandaag zijn alweer heel andere geluiden te horen. Zo is er de toonaangevende Nederlandse essayist Cyrille Offermans waarover gezegd wordt: *'Beslissend voor Offermans is namelijk de vraag in hoeverre het kunstwerk erin slaagt* "de gangbare — esthetische en niet-esthetische — onverschilligheid voor het lot van de mensen, dieren en dingen te doorbreken". *Vanuit die norm waardeert hij de brieven van Vincent van Gogh, waaraan hij een uitgebreid en enthousiast essay wijdt. Hij bespreekt John Bergers cyclus* De vrucht van de arbeid *en vindt daar* "het mededogen" *de beste karakteristiek voor de houding van de verteller en ook het woord* "dat de houding van deze boeren tegenover elkaar en tegenover hun vee het best typeert" (...)*Wat Offermans in het werk van Van Gogh en Berger treft, is het besef dat de liquidatie van eeuwenoude levensvormen niet minder dan een catastofe is. Van Gogh en Berger hebben ieder op hun eigen manier en in hun eigen tijd de cultuur van de kleine boer gedocumenteerd en daardoor — zonder deze te romantiseren — de herinnering levendig gehouden aan een aantal vitale elementen waar op de langere duur geen enkele samenleving buiten kan. (...) De beste kunst maakt ons gevoelig voor de onverschilligheid die in toenemende mate voor mensen, dieren en dingen aan de dag wordt gelegd. Dat is de norm die in de opstellen telkens weer doorklinkt. De kunst moet de banden met wat definitief verloren lijkt, herstellen'* (1).

Mededogen in de literatuur! Had je het enkele jaren geleden gezegd, dan hadden de smaakmakers van het moment je als een rare kwast bekeken, gesteld natuurlijk dat zij je een blik waardig gegund zouden hebben.

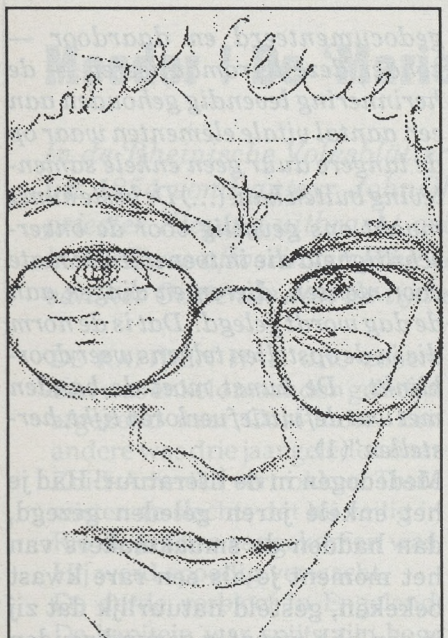
Boeren

Die Berger is me er eentje. Enige decennia geleden maakte hij ophef door een reeks indrukwekkende reportages op de Engelse televisie neer te zetten over kunst en hoe je daarnaar moet kijken. Sindsdien is zijn broodje gebakken en had hij bij wijze maar te kiezen hoe hij zijn verdere leven zou doorbrengen. En wat doet hij? Hij trekt naar de Franse Alpen en gaat er samenleven en -werken met de boeren die er onder druk van de vooruitgang en de Europese Unie nauwelijks nog in slagen te overleven. En hij schrijft over die uithoek van de wereld (2).

Misschien wordt hij daarbij geïnspireerd door zijn geestesgenoot, die andere Engelsman, Raymond Williams, die in 'The country and the ☞



John Berger: mededogen.



E. Annie Proulx: geïnteresseerd in sociale verandering, de oude manier van leven die verdwijnt.

city' (1973) op zoek gaat naar een cultuur die de goeie dingen uit het verleden probeert te behouden. Williams stelt boeiende vragen. Zou het mogelijk zijn de plattelandscultuur in de moderne samenleving over te planten? Welke aanpassingen dient zij dan te ondergaan? In hoeverre kan het platteland gespaard blijven? Hoe kan men binnen de onvermijdelijke massificatie toch nog een eigen cultuur vinden? Wat kan daarbinnen de taak van de kunsten zijn? Op die laatste vraag antwoordt Berger: *'De plicht die we nu hebben is te luisteren naar wie niet worden gehoord'* (3) Mededogen dus, waarin de kunstenaar zichzelf overtreft: *'... dat mag er ons niet van weerhouden duidelijk te zijn. Voor mededogen is geen plaats in het natuurlijk bestel van een wereld die draait om noodzakelijkheid. De wetten der noodzakelijkheid kennen evenmin uitzonderingen als die van de zwaartekracht. Het mededogen waartoe mensen in staat zijn gaat tegen dit bestel in en kan daarom nog het best worden opgevat als iets bovennatuurlijks. Wie uit zichzelf treedt, al is het maar even, om zich zozeer met een vreemde te vereenzelvigen, dat hij hem of haar volledig erkent en herkent, trotseert de noodzakelijkheid, en in dit trotseren (...) schuilt een kracht die de grens van het natuurlijk bestel te boven gaat'.*(4)

Vissers

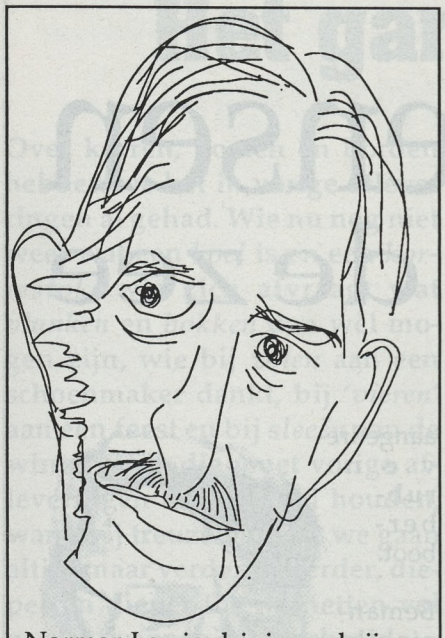
Hetgeen Berger doet, treft mij ook al omdat ik ooit een pamflet schreef waarin ik het — natuurlijk — opnam voor de visserij, juist omdat ik ook de mening toegedaan ben dat de liquidatie van de visserij een erge zaak (een 'catastrofe', zoals Berger dat waarschijnlijk zou zeggen) is. *'Mocht de levenswijze die nu zo algemeen wordt aangenomen toch niet de goeie blijken te zijn, en mochten we er dan ook nog iets willen aan doen, dan zou het goed zijn als er ergens nog mensen leven die ons tonen dat het ook anders kan. Laat ons dan nog voorbeelden hebben waarnaar we kunnen verwijzen, laten er dan nog stemmen zijn waarnaar we kunnen luisteren, werkers die het gewoon zijn op pad te gaan en die dingen zien die we niet te bekijken krijgen op de schermen, mensen die kunnen zeggen hoe het er buiten aan toe gaat, daar in het echte leven: vissers bijvoorbeeld.'* (5), zo zei ik het toen.

Berger en Williams zoeken in de boerenstand en in de plattelandscultuur naar zo'n 'andere manier van leven' en ik zie er een in de visserij. In mijn jongste boek 'Kleine Scheepswerf, Grote Staking' heb ik eigenlijk ten aanzien van de scheepsbouwers en de vissers gedaan wat Berger met zijn boeren doet. De manier waarop mag dan al verschillen: Berger schrijft verhalen, over de staking op de Oostendse APS-scheepswerf schreef ik een collage-dagboek; in beide gevallen gaat het wel degelijk *'(...) om een besef van continuïteit — en dus van verantwoordelijkheid — tot ver over de grenzen heen (...) het besef dat "de betrekkingen tussen de mensen belangrijker zijn dan de waarde van het geld". Door zich met (...) die andere mensen te identificeren die nog van dat besef zijn doordrongen, maakt Berger tastbaar duidelijk wat het betekent dat die betrekkingen in de moderne wereld zijn doorgesneden. Het leidt — simpel gezegd — tot leegte, apathie, zinloosheid, onvrede en zelfvernietiging.'* (6)

Hedendaagse literatuur over de visserij

Met andere woorden: het geëngageerde schrijven mag weer. Dat vindt ook de nieuwe ster aan het Amerikaanse schrijversfirmament, de schrijfster E. Annie Proulx (58). Ze woont in een piepklein dorpje in de bossen van Vermont (USA). Haar eerste roman 'Postcards' was al een schot in de roos en ging, jawel, over de teloorgang van het boerenleven. Haar tweede roman heet 'The Shipping News' en vertelt het verhaal van een derderangsjournalist die uiteindelijk terecht komt aan de kust van Newfoundland en daar werk vindt bij een krant. Hij wordt er onder meer verantwoordelijk voor een rubriek over scheepsvaartnieuws. (Ik moet u niet zeggen, hoe ik me met die figuur verwant voel, maar dit helemaal terzijde.) 'The Shipping News' (7) wordt meteen hèt boek over de teloorgang van het vissersleven in New Foundland. Voor het schrijven van deze roman las ze dan ook economische rapporten over het verval van de visserij. Ze maakte zich het Newfoundlanddialect eigen met behulp van de *'Dictionary of Newfoundland English'*, ze las boeken over scheepsbouw en leerde hoe je uit zeehondevin een taart bakt. Over hetgeen haar beweegt, zegt Proulx: *'Ik ben geïnteresseerd in sociale verandering, de oude manier van leven en denken die verdwijnt en het effect daarvan op de taal, kleding, voedsel, opvattingen. Daar lees ik over, net zolang tot ik het begrijp.'* (8)

De reisschrijver Norman Lewis (86) is al evenzeer geïnteresseerd in sociale verandering. Na de oorlog ging hij uitzieken in een vissersdorp in Spanje. Korte tijd nadat hij er was komen wonen, ging hij mee uit vissen. *'Nu is de visserij puur commercieel. De visser schakelt de sonar in, zoekt scholen op, gooit een gigantisch net uit. Toentertijd stapten wij in een bootje, alleen of met zijn tweeën. Mensen specialiseerden zich in één vissoort, kenden de geheimen van die vis'*, zo zegt Lewis het (9). Maar hoe komt het dan, zo vraag ik me af, dat er zoveel gelijkenissen zijn, tussen het leven in het primi-



Norman Lewis: drie jaar schrijver tussen de vissers.

tieve vissersdorpje in Spanje en, pak weg, het leven op de Oostendse visserswijk Opex? Lewis: *'Niet dat ik erin geloof, maar als zou blijken dat ik nog een leven te goed heb en als het beroep dan nog bestaat, dan zou ik visser willen zijn. Het beroep van visser verandert de geest, de mentaliteit. Vissers zijn, waar ook ter wereld gokkers. Ze halen een vangst binnen, verkopen die en spenderen het geld snel aan kleren of cadeaus. Alles moet op, ze leven van dag tot dag. Ze hebben iets heidens, ze offeren aan de oude goden van de zee. Landbouwers plannen alles. In Spanje was er naast het vissersdorp een boerendorp, het verschil had niet groter kunnen zijn.'* ... ofte het verschil tussen het landelijke Oudenburg en de Oostendse Vuurtorenwijk!

Er blijken dus wel degelijk constanten te zijn in de visserscultuur, belangrijke eigenschappen die we zowel aan de Belgische kust van het einde van de twintigste eeuw als bij de Spaanse vissers van vlak na de oorlog terugvinden. Lewis: *'De mensen daar waren gelukkig, filosofisch, heel interessant. Mijn ervaring is dat mensen in zo'n situatie, die nauwelijks van de middeleeuwen verschilde, heel boeiende gesprekspartners zijn, van hen leerde ik telkens weer nieuwe dingen. Dat gevoel heb ik ook bij de zogenaamd primitieve volkeren — ze weten dingen die me aanbelangen. Hoe lang kun je converseren met een Engels burgermannetje voor je je verveelt? Niet lang, moet ik zeggen.'* Juist.

Hoe is het verder vergaan met die Spaanse vissersgemeenschap? Lewis: *'Een jaar of vijf geleden keerde ik terug naar het vissersdorp voor een reportage in de* Sunday Times. *De verandering was zo verschrikkelijk dat ik besloot nog voor het vallen van de avond te vertrekken. Het dorp was overgenomen door de toeristen. Ik vond er nog een van mijn oude vrienden, Sebastian. Hij had, zoals ik wel verwacht had, een klein hotelletje geopend. Vroeger verdiende hij 32 peseta's per dag, materieel had hij het intussen stukken beter. Maar het was ook tragisch. Hij was zijn gevoel voor avontuur volledig kwijt...'* Het boek dat Lewis over het Spaanse vissersdorp schreef (10), zou op elk schip aanwezig moeten zijn. Het gaat over ons.

Flor Vandekerckhove

(1) Antony Mertens over 'Sporen van Montaigne' van Cyrille Offermans in De Groene Amsterdammer, 3 augustus 1994 pag. 25.

(2) John Berger, 'De vrucht van de arbeid' een trilogie bestaande uit 'Het varken aarde', 'Ver weg in Europa' en 'Sering en Vlag'.

(3) John Berger, 'Stemverheffing' pag. 37.

(4) Ib. pag. 61-62.

(5) Flor Vandekerckhove, 'Zout op je huid', pag. 11.

(6) Cyrille Offermans in 'Boerenziel', in De Groene Amsterdammer, 19 februari 1992 pag 16.

(7) Met het boek viel Proulx midden in de literaire prijzen: Haertland-prijs (van de Chicago Tribune), de Irish Times International Fiction Prize, de National Book Award en de Pulitzer-prijs.

(8) Vrij Nederland nr 23 van 11 juni 1994, pag. 23.

(9) Alle citaten van Lewis komen uit een interview dat Rudi Rotthier met de schrijver publiceerde in DS Magazine van 4 maart 1994.

(10) Norman Lewis, 'Stemmen van de oude zee' met een voorwoord van Cees Noteboom, 1994, Uitgeverij Atlas — Amsterdam / Antwerpen.

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**

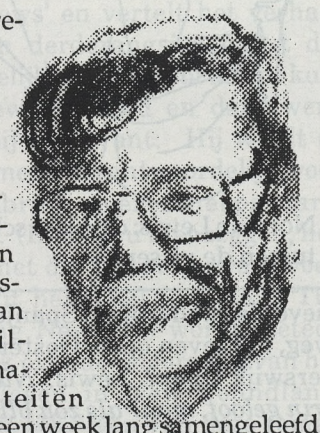
VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46

van schepen & van mensen & van de zee

IN HET KADER der herdenking van de 50ste verjaardag van de landing in Normandië in juni 1944 eindigde op 17 juli ll. de *Armanda de la liberté* , tussen Rouen en Le Havre, met de parade van 34 grote zeilschepen, 25 schepen met oude tuigage en 17 oorlogsschepen uit 25 landen. Een manifestatie van de zilte vrijheid. Werden opgemerkt de Franse duikboot *Psyche*, het Chileense opleidingsschip *Esmeralda* met haar vierkant getuigde fokkemast, 270 bemanning en 92 kadetten, de Mexikaanse driemastbark *Cuauhtemoc* waarmee iedere zeeman in zijn hart graag de Hoorn zou ronden, met aan de voet van de gangway de tetterende zonnebloemen die van bil gaan voor een handtekening — of is het voor wat anders, dromen zij dan 's nacht van de geneugten der zeeën? Er is ook de mijnenjager *Lobelia* van de Belgische zeemacht, de befaamde Italiaanse vierkantgetuigde driemaster *Amerigo Vespucci* die onder 2800 vierkante meter zeil al 60 jaar lang kadetten opleidt, het Franse tweemastgoelet met marszeil op de fokkemast *Belle Poule*, de Amerikaanse driemastbark *Eagle*, opleidingschip van de kustwacht met 180 mannen en vrouwen aan boord belast met de kustbescherming/milieuzorg/reddingswerk/antidrugtaken/boat people. Mevrouw de derde stuurman met eenscherpe en onontbeerlijke zin voor de navigatie vond het leuk, maar hoopte toch maar op een leerstoel literatuur in de zeevaarschool van *Cincinatti*. Vele andere vaartuigen omringden de Franse reddingsboten: *Notre dame du Risban, Amiral Amman, de Mona Rigolette* van *Cap La Hague* en de *Victor Mignotte* van *Fécamp* naast de Nederlandse reddingsboot *Prinses Margriet* en het Britse *Her Majesty the Queen*.

De blikvanger was de Portugese logger *Creoula*, een viermastgoelet die in 1937 haar eerste reis deed naar *Terre Neuve* voor de kabeljauwvaart en deze visserij maar stopte in 1973. Theoretisch heeft een *goelet* maar twee masten waarvan de grootste achteraan, al bestaan er ook dergelijke driemasters. Het vaartuig, een unieke nalatenschap van grote waarde, werd aangekocht door de Portugese Staatssecretariaat voor de Visserij met de bedoeling er een visserijmuseum van te maken, maar wordt nu gebruikt als opleidingsschip vor de jonge vissers. Wanneer deze ontschepen, weten zij wat eerbied voor de gezellen beduidt... een heel ander begrip dan solidariteit of vriendschap. Als al die andere schepen Heren en Prinsessen van de grote vlakte zijn dan is *Jeremiah O'Brien* de held van het feest. Dit libertyschip, erfenis van een vloot die ooit haar stempel drukte op oorlog en scheepvaart, maakte in 1944 de landing mee op *Omaha beach*. 900 stuks werden na de oorlog over de wereld verdeeld en zij die erop ingescheept waren, zullen nooit het lugubere kraken in het midschips vergeten bij stormweer (sommige Liberty's hadden de nare gewoonte in twee te breken). En die fonteintjes met drinkwater in de *alley ways*, een luxe, en de 'escape-panele'n onder in de deuren, met een trap vlogen ze eruit. Reddingsboot R4 uit Oostende vervoegde het gezeldschap na een tocht van 180 zeemijl tot Le Havre en vervolgens 65 mijl de Seine op tot Rouen. Het vaartuig stond onder bevel van kapitein *Jean D'Hondt*, nautisch directeur bij het loodswezen te Oostende, met de bemanning *Martony F.* schipper-redder, *Steyaert D.* motorist-redder en *Germonpré N.* matroos-redder. Reddingsboot R4 is een zelfrechtend, onzinkbaar vaartuig met een actieradius voor de hele Belgische kust. Het schip heeft een dubbele huid opgevuld met drijfmateriaal, de voortstuwing gebeurt door 2 Caterpillardiesels van elk 520 pk. Snelheid 15 tot 16 kn. Twee schroeven en twee roeren maken het extra manoeuvreerbaar. Er is radar, middengolfzend en -ontvangst, V.H.F., decca, dieptemeter... Het schip is verder uitgerust met een door motor aangedreven rubberboot.



Bemanningsleden van reddingsboten van verschillende nationaliteiten hebben een week lang samengeleefd en gegevens en ervaringen kunnen uitwisselen, tussen stuur- en bakboord, tussen gelijkheid en verschil. De zee leeft met hen en zijzelf sterven er ook mee. Elkanders mogelijkheden weten in te schatten kan van belang zijn wanneer reddingsoperaties in moeilijke omstandigheden moeten uitgevoerd worden. Zij dienen om de zee te ontdekken. Dergelijke ontmoeting bevordert de teamgeest onder de redders die door de zee aangetrokken worden, zoals anderen door het geloof. Het is bovendien een onvergetelijke ervaring en een eer. De werking van de Belgische reddingsdiensten werd waar nodig uiteengezet. Aangezien er zeven miljoen bezoekers waren in Rouen mag gerust aangenomen worden dat tevens heel wat belangstellenden onze aanwezigheid hebben opgemerkt. Schepen laten zich ook graag van hun schoonste kant bekijken — schip is vrouwelijk, bekijk maar eens de zeeg — en net zoals de *ketchen, kotters, dundees, bricks* en *brigantijnen* lieten de bescheiden reddingsboten zich enkele dagen bewonderen om dan terug koers te zetten naar hun eigen wereld.

lin

Vistechnieken van de Vlaamse vissers (IV)

Het garnaalnet

Over korren, bomen en borden hebben we het in vorige afleveringen al gehad. Wie nu nog niet weet wat een *boel* is en een *korrestok*; wie zich afvraagt wat *planken* en *bokken* dan wel mogen zijn, wie bij *zolen* aan een schoenmaker denkt, bij *'vieren'* aan een feest en bij *sleeën* aan de wintersport, die moet vorige afleveringen bij de hand houden, want wij treuzelen niet, we gaan altijd maar verder en verder, dieper en dieper tot we netten vol garnaal vangen bijvoorbeeld.

UITERAARD WORDT EEN garnaalnet vervaardigd uit kleinmazig garen. Voor de *kuil* gebruikt men 22 millimeter diameter netmazen, dat is een vastgestelde maat, kleiner mag niet. Vooraan vergroten de netmazen per netstuk tot circa 30 millimeter (gemiddeld).

Het netstuk vooraan is (voorkant rug) ongeveer 500 netmazen breed, dit voor een 7-meter korrestok.

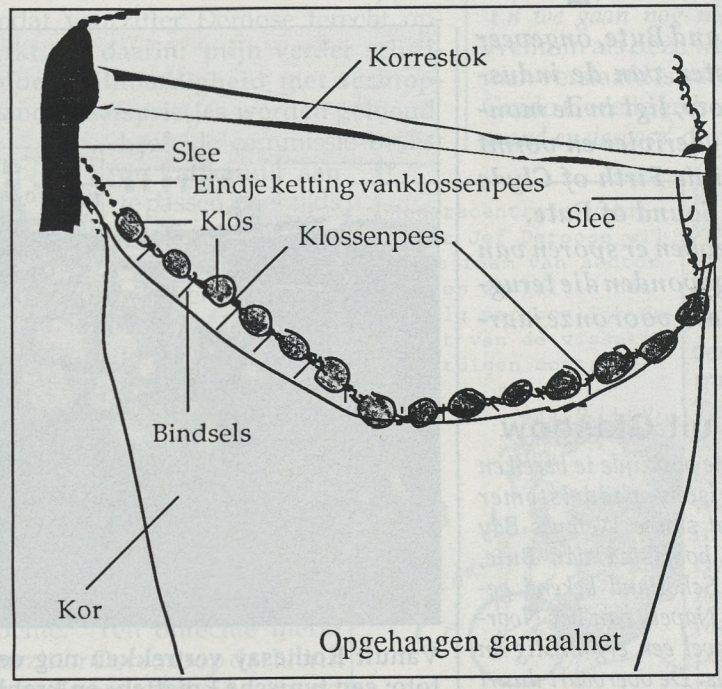
De *grondpees* bestaat meestal uit een mixtetouw van 18 mm diameter, die na aan het net *'gesteeld'* te zijn nog omwonden wordt met een rubberen band of'nylon trosj', dat om slijtage tegen te gaan en om het net te verzwaren.

Bij een 7-meter stok heeft de *grondpees* meestal de standaardmaat van 8,6 meter. De *bovenpees* is 6,8 meter lang (7meter korrestok) en het materiaal is vandaag mixte-nylon of perlon.

De *sleeën* bij de garnaalvisserij wegen 170 tot 250 kilogram. Hoe sterker de motor van het vaartuig, hoe zwaarder de sleeën kunnen zijn. De korrestok die 7 tot 8 meter lang is weegt 200 tot 300 kilogram. Reglementair is de motorsterkte van een garnaalvisser vastgesteld op maximaal 300 pk.

De *klossenpees* wordt samengesteld uit houten of rubberen rollen of bollen die op asjes draaien en met elkaar verbonden zijn door ringen of schakels.

Elke *klos* (rol of bol) met as en schakel is een dertigtal centimeter lang en



Opgehangen garnaalnet

weegt 7 à 8 kg. Volgens de korrestoklengte heeft men dan per *boel* 26 tot 32 klossen per *'stel'*. Door deze *'klossenpees'* opgejaagd, springen de garnalen het net in. Een garnaalboel met sleeën, korrestok, spranken en klossenpees weegt 900 tot 1000 kilogram.

Tuigen

rond de kuil is er een 'strop' gemaakt. Om deze te kunnen opwinden is er een kuiltouw aan bevestigd. Het kuiltouw is iets langer dan het net en is vastgemaakt aan de binnenste (kant van het vaartuig) slee.

Zo is de kuil verbonden met die slee die vanaf boord te bereiken is, en is er *loos* genoeg in het kuiltouw om het net niet te hinderen; *zodoende* kan men van aan boord, wanneer de boelen boven water komen, door middel van dat *kuiltouw* de *kuil* aan boord winden.

De *'grondpees'* wordt aan de *'klossenpees'* vastgemaakt door middel van *'bindsels'*. Deze zijn meestal dun perlontouw. Iedere schakel tussen de klossen wordt dan een bevestigingsplaats.

De *'klossenpees'* zit *vastgesjikkeld* (zie hiervoor HVB 8, 1994 pag. 23) op de onderkant van de sleeën met *'eindjesketting'*. Zo zit ook de onderpees vast met zo'n *'eindjesketting'*.

De *'bovenpees'* is uiteraard aan de bovenzijde van de sleeën bevestigd.

De stand van de *onderpees* tegenover de *klossenpees* is van groot belang. Door bijstelling met de 'eindjes ketting' wordt de 'onderpees' onder, gelijk of boven de *'klossenpees'* gezet.

Iedere schipper heeft zijn eigen maatstaven voor wat betreft de juiste lengte van de *'bindsels eindjesketting-klossenpees'* en de stand van de *'onderpees'* tegenover de *'klossenpees'*.

Het is over het algemeen zo dat men de garnaal zuiverder (dit is zonder bijvangst) aan boord haalt als de *'onderpees'* niet onder de *'klossenpees'* staat. Dat houdt in dat men 'zuiverder' gaat vangen als men deze pees boven de klossen zet, maar dit mag ook niet op het 'randje af' zijn zodat men niets meer kan vangen. Daartegenover staat dan weer dat hoe verder deze *'grondpees'* onder de *'klossenpees'* staat, hoe meer bijvangst men kan vangen.

Vieren en winden

Als de boelen buiten het schip staan en de schroef traag op vooruit draait, werpt men de kuilen overboord: de kor *viert* dan vanzelf weg. Vervolgens *viert* men de bokken plat en *viert* men de *boel* met de gewenste afstand 'korretouw'.

Bij het *winden*, haalt men het korretouw op, *windt* men daarna de bokken; de boel komt boven water en men *pikt* dan de kuiltouwen los en *windt* deze kuiltouwen langs de koppen van de lier op, zodat de kuilen aan boord kunnen gezet worden.

Verder moet men natuurlijk ook nog hopen dat men op de 'goede plaats' ligt.

Vervolgt

Zeedierenjager

Bute is beautiful

Naast het 'Venetië van het Noorden', bestaat er ook een...

'Napels van het Noorden'

Het Schotse eiland Bute, ongeveer 50 km ten westen van de industriestad Glasgow, ligt in de monding van de Clyderivier en vormt een angel waar de Firth of Clyde overgaat in de Sound of Bute. Archeologen hebben er sporen van vissersdorpen gevonden die teruggaan tot 8.000 jaar voor onze jaartelling.



Vanuit Rothesay vertrekken nog een handvol vissersvaartuigen. Op de foto: een typische kreeften- en krabbenvisser.

Toeristen uit Glasgow

Het eiland is via de oostzijde te bereiken met de nostalgische paddelstomer 'Waverley' die het stadje Wemyss Bay verbindt met de hoofdstad van Bute, Rothesay, die in Schotland bekend geworden is als het Napels van het Noorden... maar dan wel een erg mistig en regenachtig Napels. De overvaart duurt 4u30. De Britse ferrymaatschappij Caledonian Macbrayne verkocht de 'Waverley' voor slechts 1 pond aan een groep sympathisanten die het schip in ere wil houden. Aan de westzijde kan men het eiland bereiken via een korte ferrydienst die slechts één kilometer moet overbruggen. Discussies tussen voor- en tegenstanders houden het bouwen van een brug tegen.

Reeds in de vorige eeuw werd Rothesay druk bezocht door de middenstand en de arbeiders van de scheepswerven uit Glasgow. Verscheidene paddelstoomboten voeren toen in het hoogseizoen af en aan. Er werden imposante gebouwen opgericht en florerende parken aangelegd.

De 500 vissersschepen die hoofdzakelijk op haring joegen brachten leven in de brouwerij. Het toerisme deed de rest. En de neringdoeners stelden het goed.

In de Middeleeuwen hebben vissers er zelf een stenen haven gebouwd. In 1752 kwam een nieuwe pier (Old Pier) tot stand. Gedurende 30 jaar werd de pier verlengd en verbreed. Door de uitbreiding van de visserij bouwde men in 1790 een nog grotere pier die de haven beschermde tegen wind en water. Met de toename van de stoombotentrafiek werd de haven aan beide zijden van de oude pier uitgebreid. Deze werd voor een gedeelte opgebroken om ingangen te voorzien naar het binnendok.

Na WO I liep de visserij-aktiviteit snel terug omdat vele boten uitweken naar havens aan de open zee, ook al omdat de haringstand dicht bij de kust erg teruggelopen was. De stoombootmaatschappijen haastten zich toen om de lege plaatsen op te vullen en massa's toeristen van het Britse vasteland over te brengen. Na 1980 viel de visserij zo erg terug dat er momenteel maar een handvol schepen zijn die nog vanuit Rothesay de visserij bedrijven. Na 1980 sloot te Glasgow ook de ene scheepswerf na de andere de deuren zodat de arbeidende klasse — die regelmatig in Rothesay verpozing zocht — wegbleef. En er was natuurlijk het Spanje-toerisme dat zich ontwikkelde. De plaatselijke nering liep dus achteruit. De imposante gebouwen uit de hoogdagen kregen andere bestemmingen (o.a. de sectie Archeologie en Natuurhistorie van het Butesmuseum) of verloederden.

Toeristen winnen

De stad Rothesay zelf is gegroeid rond een kasteel dat zijn oorsprong vindt in 1098 toen Koning Magnus uit Noorwegen de westelijke Schotse eilanden belaagde.

Bute is een lappendeken van velden en bossen in verschillende kleuren. Buiten Rothesay is er nog een stadje die naam waardig, Port Bannatyne, uitkijkend over de schilderachtige Kamesbaai. De omringende wateren, de Kyles of Bute, worden regelmatig bezocht door zeehonden.

Rothesay doet momenteel zijn best om de toerist terug te winnen: de gevels van de binnenstraatjes worden gerenoveerd, de historie geëtaleerd in musea, nadruk wordt gelegd op kleine familiale winkeltjes (de warenhuisketens worden geweerd), vele huizen uit de klassieke perioden worden omgebouwd tot bejaardenflats...

De haven is een belangrijk stuk Schots erfgoed. Afhankelijk van de seizoenen wordt er nu nog door de vissers getreild, alléén of in span, wordt de ankerseining beoefend of op kreeften gevist door het uitzetten van potten.

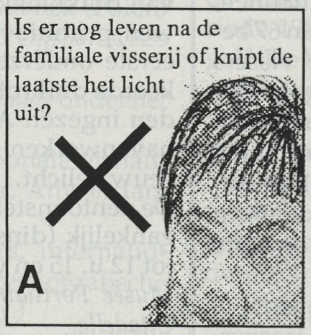
Ook wordt de toerist gewezen op een archeologische vorm van visserij. In de middeleeuwen visten de crofters (=boeren) er bij middel van 'fish-traps'. Tegen de laagwaterlijn bouwden ze met stenen hoepelvormige bassins. Met hoogwater liepen deze vol. Bij terugtrekkend tij liep het zeewater tussen de stenen weg. De vis bleef spartelend achter. De boeren hadden ze maar voor het rapen. Zo zijn ze.

Tekst en foto Daniël Pots

In onze bekende serie: *lachen met* (maar niet *om*) *oude mensen*

De Laatste Vuurtorenwachter

IN TEGENSTELLING TOT hetgeen de bureaukraten van de Europese Unie ons willen laten geloven, zijn er wel degelijk nog grenzen. Zo nu en dan worden deze zelfs overschreden door de twee huistekenaars die dat dit (kies maar uit) blad rijk (?) is, namelijk de heren Marc Speen en Mac Floo.

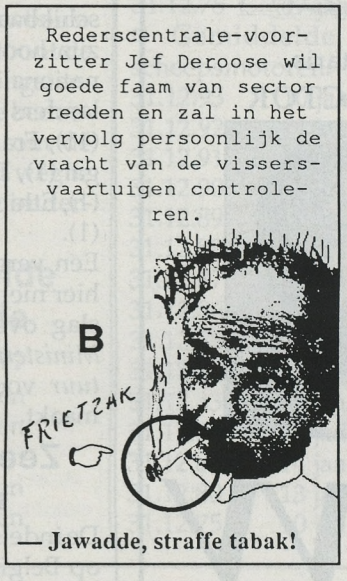


Daarom heb ik toegestemd in de vraag van de oude, maar nog steeds actieve hoofdredacteur om voortaan in een commissie te zetelen die de tekeningen van deze beide karikaturisten onder de loupe neemt. Deze commissie werd overigens in het leven geroepen vlak nadat de voorzitter van de oude, maar nog steeds bijzonder levendige, organisatie Rederscentrale in zijn woordenboek gelezen heeft dat de tekeningen in HVB eigenlijk vooral tot doel hebben zijn persoon belachelijk te maken.

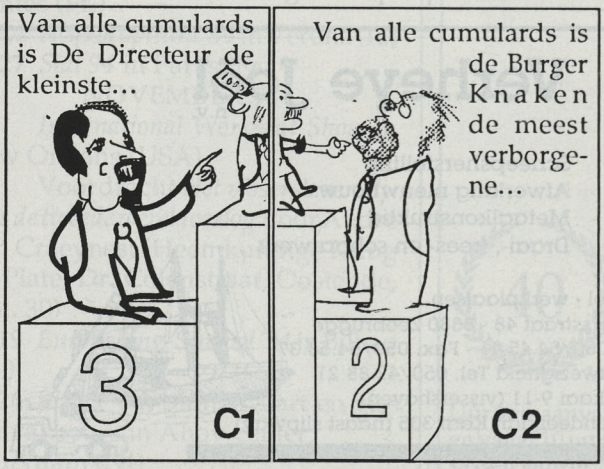
Blijgemutst togen wij dus aan het werk. Als eerste karikatuur werd ons een tekening van de heer Mac Floo voorgelegd (zie HVB nr 8 van 5 augustus 1994), verbeeldende de voorzitter van de springlevende Rederscentrale, terwijl hij tegen een lamp aankijkt. Uit de begeleidende tekst blijkt dat Mac Floo zich afvraagt of de laatste het licht al dan niet moet uitknippen. Omdat voorzitter Deroose terecht opmerkt dat daarin: **'mijn verder schrijdende kaalhoofdigheid met rechtopstaande haarsprietjes worden getoond'** heeft de commissie beslist de karikatuur aan te passen, enerzijds door middel van toevoeging van een pruik en anderzijds door de lamp weg te laten om dat alles niet teveel in het licht te zetten (zie tekening A).

De tweede tekening (B) uit dezelfde editie van HVB toont de voorzitter van de bijzonder jongogende Rederscentrale, lurkende aan een groente. Ten onrechte merkt voorzitter Deroose op dat hierin zijn rookverslaafdheid getoond wordt. Hetgeen de voorzitter van de immer jonge Rederscentrale door Mac Floo in de mond gelegd wordt, is echter geen sigaret, maar hetgeen de Westvlaamse softdruggebruikers een 'frietzak' noemen, bevattende weed of hasj, naargelang de marktomstandigheden (mede beïnvloed door operaties als daar zijn: balatum). Aangezien de commissie vermoedt dat de heer Deroose deze softdrugs niet nuttigt, menen wij dat hij hier zich ten onrechte belachelijk gemaakt voelt. De cartoon wordt bijgevolg niet gewijzigd.

Vervolgens werden een aantal nog niet-gepubliceerde cartoons van Mac Floo gecensureerd. De HVB-lezers zullen dus de karikatuur **niet** te zien krijgen waarop de heer Deroose verslaafd blijkt te zijn aan extacy en uitroept: *'En we gaan nog niet naar house'*, evenmin als deze waarbij dezelfde man verslaafd is aan de poëzie van Guido Gezelle en het gedicht *'dien avond en deroose'* declameert en zeker niet de karikatuur waarin de voorzitter aan geheugenverlies leidt en uitroept: *'Welke springlevende Rederscentrale?'*



Tenslotte ging de commissie over tot het serieuze werk. Vraag was immers of de tweede tekenaar, hetende de heer Marc Speen, in de ploeg van HVB mocht blijven functioneren. Onderstaande nog niet gepubliceerde strip (C1, C2, C3) werd daarbij als maatstaf genomen. Het zal de lezers duidelijk zijn dat deze man te ver gaat. Niet alleen gaat hij zich, evenzeer als Mac Floo, te buiten aan het uitlachen van oude mensen, hij maakt daarbij echter de fout deze mensen in eigen gelederen te zoeken. Marc Speen wordt hierbij dan ook afgedankt. En de commissie roemt zichzelf in de wetenschap dat ze de publicatie van onderstaande strip op de valreep heeft kunnen tegenhouden. (Ik zeg altijd: imprematur!)

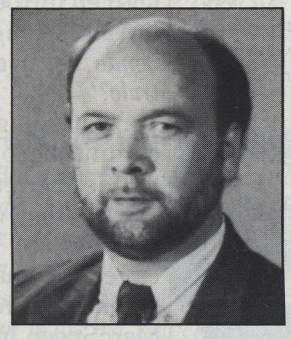




ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-Maritiem
VOOR AL UW PROBLEMEN WENDT U TOT DE

BTB

Sekretaris
Ivan VICTOR



ABVV

Gemeenteraadslid Oostende

SP

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

122 buitenlandse vissers

Eind vorig jaar werden 1.215 zeevissers geteld, waarvan er 720 aangemonsterd waren en 495 beschikbaar bleven. Onder de 1.215 ingeschreven vissers kwamen 1.093 zeemannen van Belgische nationaliteit voor en 122 vreemde zeemannen, waarvan 56 aangemonsterd en 67 beschikbaar. De buitenlandse vissers zijn hoofdzakelijk van Nederlandse nationaliteit (99). De andere buitenlanders komen uit Groot-Brittannië (11), Frankrijk (3), Spanje (3), Portugal (1), Denemarken (1), Luxemburg (1), Ethiopië (1), Oekraïne (1) en Zaïre (1).

Een vergelijking met vorige jaren is hier niet mogelijk omdat het jaarverslag over de visserijvloot van het *Ministerie van Verkeer en Infrastructuur* voor het eerst de opsplitsing maakt.

Zeebrugse vloot telt meest vissers

De indeling van de bemanningsleden op Belgische vissersvaartuigen leert dat 431 van de 720 aangemonsterde vissers op de 85 bemande Zeebrugse vaartuigen werken. Het gaat om 85 schippers, 60 stuurmannen, 150 matrozen, 5 lichtmatrozen, 21 scheepsjongens, 75 motoristen en 35 hulpmotoristen.

Oostende telde eind vorig jaar 43 bemande vaartuigen en 174 bemanningsleden. De 21 in Nieuwpoort geregistreerde vaartuigen monsterden 81 zeevissers aan.

De gemiddelde leeftijd van de aangemonsterde zeevissers bedroeg 31 jaar en 8 maanden.

Werken onder water

In het *Musée Portuaire* in Duinkerke loopt tot 25 september een interessante tentoonstelling over duiken en werkzaamheden onder water. De tentoonstelling, *Plongeurs et scaphandriers, la grande aventure du travail sous la mer*, toont enerzijds een historisch overzicht van de technieken die gebruikt worden bij werkzaamheden onder water. Dat gebeurt aan de hand van duikklokken uit de middeleeuwen, primitieve duikuitrustingen, de eerste onderzeeërs tot de gesofistikeerde duikrobots die vandaag worden ingezet. Anderzijds worden de havenwerken in de 19de en 20ste eeuw belicht.

De tentoonstelling is dagelijks toegankelijk (dinsdag gesloten) van 10 tot 12 u. 15 en van 13 tot 18 uur in het *Musée Portuaire* aan de *Quai de la Citadelle.*

Boudewijn in Nederlandse handen

De Z.14 *Brandon Star* heeft een nieuwe eigenaar, namelijk *NV Beheer Shamrock*, gevestigd op het adres van de zaakvoerder, tevens zetel van de *NV Oostkant* (*N.126 Skylight*) en *'t Zwin BVBA* (*Z.141 Sea Crosser*). De bokkentreiler vaart voortaan als N.14 *Boudewijn*. Niettegenstaande het vaartuig de naam van een lid uit het Belgische koningshuis draagt, is de ware eigenaar van het schip in Nederland te zoeken.

Failliet

Baltic-Fish bvba, Kolvestraat 17-19, Brugge, groothandel vis- en schaaldieren, failliet op bekentenis op 4 augustus.

Chatton Christian sprl, Broustinlaan 82, 1080 Brussel, groothandel vis- en visserijprodukten, failliet verklaard op 21 augustus.

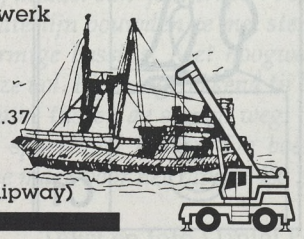
Gentse vismarkt gesloten

De vismarkt in Gent, ondergebracht in het historisch Vleeshuis op de Groentenmarkt, gaat dicht. Het Gentse stadsbestuur start restauratiewerken aan het 16de-eeuwse pand en besloot daarom de handelsovereenkomst niet te hernieuwen. Na de restauratie krijgt het gebouw een nieuwe marktfunctie, vastgelegd in een erfpachtovereenkomst voor 66 jaar.

Verheye Joël n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk

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



De HVB-kalender voor Vissers

SEPTEMBER 94

1-25 Tentoonstelling *Plongeurs et scaphandriers, la grande aventure du travail sous la mer*, Musée Portuaire, Duinkerke (Fr.)

4 Viering 50ste verjaardag van de bevrijding in Oostende

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

9-11 *Belgian Grand Prix Offshore Class One* in Oostende

11 *Open Monumentendag* onder het tema transport

12-14 *Vis '94*, internationale vishandelsbeurs in Rai-center, Amsterdam (Nl)

13-16 *Oceans 94 Osates*, internationale conferentie voor oceanografische technologie in Brest (Fr.)

16-24 *International Boat Show* in Southampton (GB)

17-18 *Open Havendagen* in Antwerpen

28-30 *International Fresh Fish Conference* in Reykjavik (IJsland)

OKTOBER 94

4-6 *Scottish Fish Farming Conference and Exhibition* in Aviemore (Schotl.)

6-9 *InterCool*, internationale vakbeurs voor diepvries, ijs- en koeltechnieken in Düsseldorf (Duitsland)

13-15 *Fish Expo Boston* in Boston (USA)

17-19 Symposium *Dialoog tussen de wetenschappers en de gebruikers van de zee*, Thermae Palace, Oostende

17-21 *ITS '94, international towage and salvage conference & exhibition* in Southhampton (GB)

13-15 *Fish Expo '94* in Boston (USA)

16-19 *XVII International Seafood Conference* in Athene (Griek.)

19-22 *The International Exhibition fot Marine and Fisheries Professionals* in Nantes (Fr.)

21-24 *Acquacopltura '94* in Verona (It.)

23-27 *Sial 94* in Parijs (Fr.)

NOVEMBER 94

3-5 *International Workboat Show* in New Orleans (USA)

9 Voordracht *Het vissersleven tijdens de tweede wereldoorlog* door André Van Craeynest (Heemkundige Kring De Plate, Dr. Colenstraat, Oostende, 14 u. 30)

15-19 *Eurofishing-Sinaval '94* in Bilbao (Sp.)

22-26 *Bi+Vi '94*, binnenvaart en visserijvakbeurs in Ahoy-center, Rotterdam (Nl)

Rompen vissersvaartuigen gemiddeld 19 jaar oud

De gemiddelde ouderdom van de rompen van de Belgische vissersvaartuigen bedroeg eind vorig jaar 19 jaar en 2 maanden. Dat betekent dat er opnieuw een veroudering intreedt, aangezien de gemiddelde ouderdom in '92 nog 18 jaar en 3 maanden bedroeg. De gemiddelde ouderdom van de scheepsrompen daalde in de periode 1985-'88 door de nieuwbouwgolf. De laatste jaar is de nieuwbouw nagenoeg stilgevallen en vertoont de vloot opnieuw een verouderingstendens. En was het niet juist de bedoeling van de slopingspremie om de oude exemplaren uit de vloot weg te halen, zodat de gemiddelde ouderdom zou dalen?

Evolutie gemiddelde ouderdom van de scheepsrompen:

31.12.93	19 jaar 2 maanden
31.12.92	18 jaar 3 maanden
31.12.91	19 jaar 0 maanden
31.12.90	18 jaar 8 maanden
31.12.89	18 jaar 0 maanden
31.12.88	17 jaar 9 maanden
31.12.87	17 jaar 8 maanden
31.12.86	18 jaar 1 maand
31.12.85	19 jaar 4 maanden
31.12.84	19 jaar 2 maanden
31.12.83	19 jaar 6 maanden
31.12.82	19 jaar 1 maand
31.12.81	18 jaar 5 maanden
31.12.80	18 jaar 4 maanden
31.12.75	17 jaar 1 maand

¤ Gemiddelde ouderdom der scheepsmotoren:

31.12.93	10 jaar 8 maand
31.12.92	11 jaar 1 maand
31.12.91	12 jaar 4 maanden
31.12.90	12 jaar 0 maand
31.12.89	11 jaar 6 maanden
31.12.88	12 jaar 1 maand
31.12.87	12 jaar 9 maanden
31.12.86	13 jaar 6 maanden
31.12.85	14 jaar 5 maanden
31.12.84	15 jaar 1 maand
31.12.83	14 jaar 9 maanden
31.12.82	14 jaar 7 maanden
31.12.81	14 jaar 0 maand
31.12.80	13 jaar 10 maanden
31.12.75	10 jaar 7 maanden

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

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

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



40 40

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

SPANJE

Spaanse vissers blijven op oorlogspad

Nadat ze een Frans vissersvaartuig gekaapt hadden en verschillende Spaanse en één Franse vissershaven geblokkeerd, vielen de Spaanse vissers ook Engelsen aan die in de Golf van Biskaje aan het werk waren. Overgeleverd aan de woede van de Spanjaarden, waren de Engelse vissers niet over die acties niet te spreken. Zij kregen dan ook assistentie van de Engelse marine. De navy zal de Britse vissers, zolang als nodig, laten vergezellen door de 'Anglesey' en 'Alderney', die zelf ook reservenetten aan boord zullen nemen voor het geval de Spanjaarden de drijfnetten van de tonijnvissers doorknippen.
Eén en ander liep eerst nog verkeerd af toen bleek dat de Engelse beschermers eerst meer oog hadden voor de lengte van de netten van het Engelse vissersvaartuig 'Charisma'. Herinneren we eraan dat de Spanjaarden vooral boos zijn omdat ze vermoeden dat Franse en Britse vaartuigen met te lange drijfnetten vissen, zodat er achteraf voor de Spanjaarden — die met lijnen op de tonijn vissen — niets meer te verdienen valt.
Inmiddels overweegt de Europese Commissie om tegen 1997 het gebruik van drijfnetten volledig te verbieden. Zij wordt daarin echter niet gesteund door Groot-Brittannië dat vindt dat netten tot 2,5 kilometer lengte behouden moeten blijven.
Los daarvan is er ook nog een visserijoorlog bezig in de noordelijke wateren rond Spitsbergen. Daar zijn het dan weer de IJslanders die door de Noren beticht worden van 'zeeroverspraktijken'.

NEDERLAND

Bressiaanse vissers

Tijdens de jaarlijkse visserijdagen te Breskens werd met terechte trots het boek 'Bressiaanse vissers' (ISBN 90.6455.170.7) voorgesteld. Daarin wordt in 300 pagina's het verhaal van het vissersdorp aan de Westerschelde verteld. Hoofdbrok van het boek bestaat uit een vlootlijst van alle vissersvaartuigen die ooit te Breskens geregistreerd waren. Het boek wordt afgesloten met een index, zodat het een bijzonder bruikbaar naslagwerk wordt. Het boek kost in de Nederlandse boekhandel 57,50 gulden. Wie meer wil weten, kan terecht bij uitgeverij Pirola te Schoorl (Nederland).

NOORWEGEN

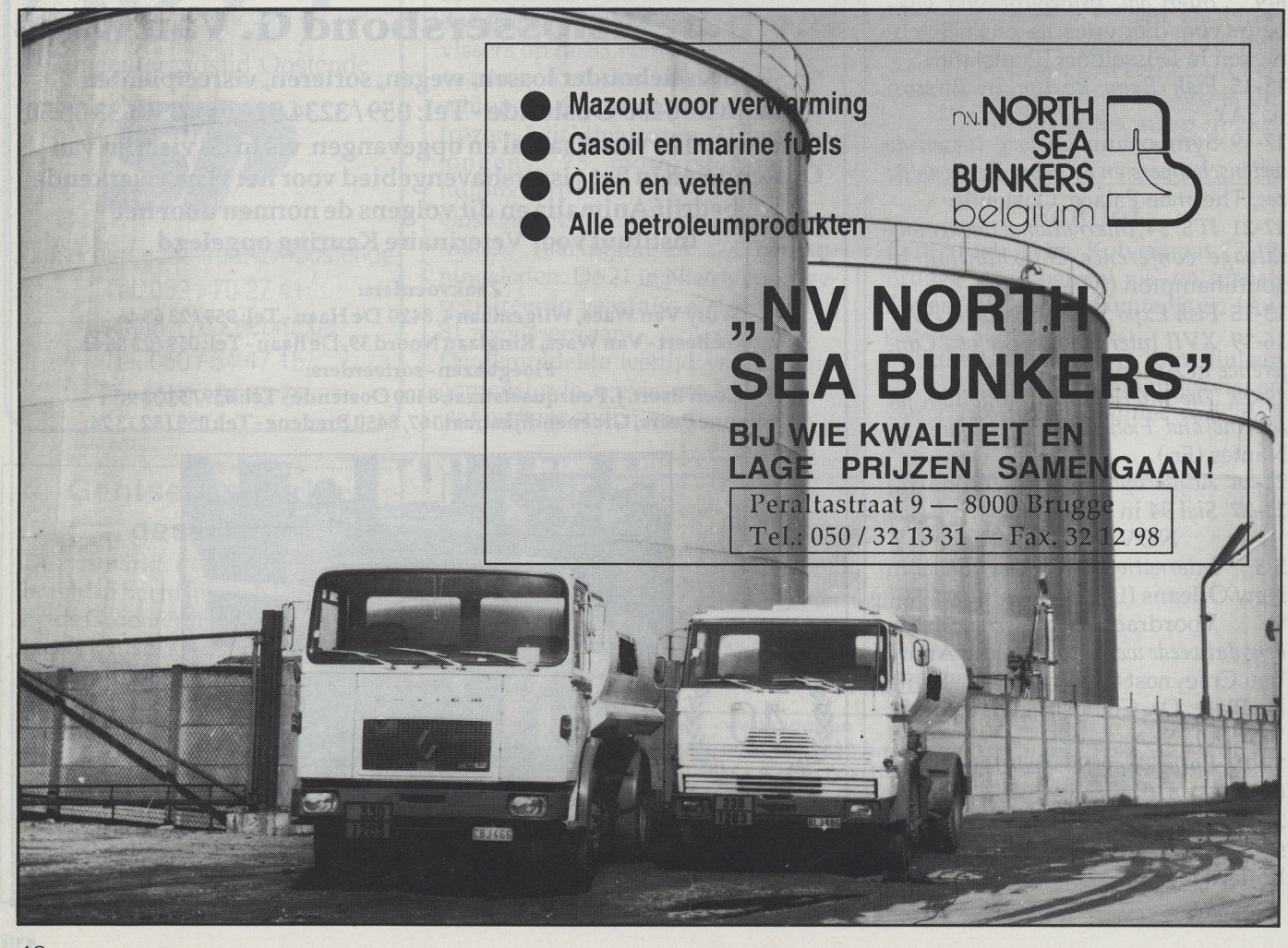
Britse diepvriestreiler komt halfleeg terug

De Britse diepvriestreiler 'Arctic Ranger' uit Hull moest ten noorden van Noorwegen stoppen met vissen toen bleek dat het Britse quotum aldaar opgevist was. Schipper **Alan Walker** werd daartoe aangemaand door de Noorse kustwacht. Voor de rederij en de vissers aan boord van de 'Arctic Ranger' is dat een ramp. De eerste ziet zich geconfronteerd met een verlies van 400.000 £, terwijl de 35-koppige bemanning 100.000 £ aan haar neus ziet passeren.

IJSLAND

Groot verlies door dollar

Uit de aard van de zaak is de IJslandse visserij vooral op de uitvoer gericht. Dat deze eenzijdige activiteit van het



eiland erg nadelig kan zijn, blijkt uit volgende gegevens. In 1993 heeft de IJslandse visindustrie een verlies van 35 miljoen dollar gemaakt. Eén en ander heeft te maken met de uitvoer van IJslandse vis naar de Vernenigde Staten. Door de lage koers van de dollar zien de 32 IJslandse visfabrieken hun inkomsten gelijk dalen.

OEKRAINE ✈

Sportvissen in de Oekraïne

Mede door de aktiviteiten van een Oostendse politicus-zakenman aldaar is de belangstelling van de Oostendenaars voor de Oekraïne in de voormalige Sovjet-Unie vandaag bijzonder groot. Zo lazen we in 'Winden', het leerlingenblad van de Oostendse John Bauwens(visserij)school een artikel (advertentie?) voor een sportvisserstrip naar het verre Oekraïne. Voor 31.000 frank kan men er zoetwatervissen als snoek, meerval, snoekbaars, karper, baars, zeelt en rietvoorn aan de haak slaan. We laten u verder meegenieten van het proza: 'Hengeldruk en aasgewenning zijn hier onbestaande. Ook de perspectieven voor de vliegvissen zijn optimaal ... Voor uw verblijf is alles in de prijs inbegrepen, zelfs de drank! ... Voor de echtgenotes die niet deelnemen aan de visavonturen van hun man, wordt een verzorging in een gezondheidssanatorium; duis waterbehandelingen, massages en sauna onder medische begeleiding gratis aangeboden!' Allen daarheen!

GROOT-BRITTANNIE ✈

Fishing '95

In de lange rij visserijvakbeurzen die we via deze rubriek kenbaar maken, mogen we 'Fishing '95' te Aberdeen zeker niet vergeten. Volgens de inrichters zal deze editie een mijlpaal zijn in de geschiedenis van deze Schotse beurs die nu reeds voor de tiende keer doorgaat. in 1995 gebeurt dat op 23, 24 en 25 maart. Zoals dat verleden jaar ook al het geval was, zullen 200 exposanten van de partij zijn. Veel daarvan zullen er echter nooit gezien nieuwigheden tentoonstellen, aldus de organisatoren. Wij willen het graag geloven, maar indien u eerst meer wil weten, dan kan er info gevraagd worden bij Fishing '95, Clara Northcott, Emap Heighway, Meed House, 21 John Street, London WC1N 2BP, United Kingdom.

WERELD ✈

Nieuwe vissersvaartuigen

Dat er nog vissersvaartuigen gebouwd worden is een feit. Alleen gebeurt dat minder in Vlaanderen dan elders in de wereld. Portugal bijvoorbeeld gaat meer dan 12.775.000.000 bef in de modernisering van haar vloot steken. Een deel van het geld gaat naar structuurverbeteringen van afzet en verwerking. Voor modernisering van de havens wordt meer dan 800 miljoen uitgetrokken. De helft van het totale bedrag komt van subsidies.

Dichter bij de deur mag de Nederlandse scheepswerf Visser uit Den Helder vier vistransportschepen voor het Aziatische eilandenrijk Maldiven (in de Indische Oceaan) bouwen. Ze zullen elk 21,30 meter lang zijn, 6,60 meter breed en een holte hebben van 3,05 meter. Ze zullen een Cummins-dieselmotor van 320 pk geïnstalleerd krijgen. Het project wordt gefinancierd door de Wereldbank, de OPEC-fund en het 'Nordic Development Fund'. Hetzelfde fonds staat ook nog in voor de aanleg van een vissershaven met visverwerkende industrie op de Maldiven.

De Spaanse scheepswerven liggen evenmin plat. In de orderboeken staan nog 41 bestellingen voor een totaal van 63.993 pk, een motorvermogen dat staat voor 70 % van het totale vermogen van de Belgische zeevisserijvloot. De bestelde tonnage, ca 26.600 brt, overtreft de omvang van onze vloot. Maar ook de Spaanse scheepsbouwsector heeft met problemen af te rekenen. Jaren terug lag de Spaanse scheepsproduktie, tevens een sterk exportprodukt, aanzienlijk hoger.

Het internationale vaktijdschrift *World Fishing* (verspreid in 120 landen) publiceerde, zoals elk jaar overigens, een lijst van de bouwopdrachten die de Spaanse werven af te werken krijgen. Meer dan de helft van de vaartuigen wordt gebouwd voor Spaanse opdrachtgevers. De bouwlijst bevat vooral vrieshektrawlers (21) en hektrawlers (10).

Overigens ziet het ernaar uit dat het bouwen van vissersvaartuigen hoe langer hoe meer eeninternationale zaak wordt. Zo heeft de vissersfamilie Stephen uit het Britse Peterhead een trawler besteld bij de Poolse werf 'Parnica' in Szcecin. Het vaartuig zal 27,5 meter lang zijn en voortgestuwd worden door een SWD van 1250 pk.

De Nederlandse families Wolters en Bakker respectievelijk eigenaars van de garnaalvaartuigen ZK 4 en TS 6 laten dan weer garnalenschepen bouwen in het Litouwse Klaipeda. De kotters die in december in Nederland geleverd zullen worden, krijgen dan hun afwerking bij 'Welgelegen' in Lauwersoog. De bouw van de casco's in Litouwen gebeurt onder het kritisch oog van het Nederlandse Scheepvaartkundig Bureau Herman Jansen. Wanneer de schepen te Nederland toekomen, zal het hele onderschip klaar zijn, inclusief de schroef. Stralen en schilderen is dan ook al gebeurd en het aluminium stuurhuis is ook al klaar. Welgelegen moet nog zorgen voor de inbouw van de motor, de lier, intimmering en electriciteit.

Vermelden we tenslotte nog dat Scheepserf Metz uit Urk in augustus de nieuwe UK 382 'Janssien' (41,90 meter lang, 8,50 meter breed, 5,00 meter hol, SWD-motor van 2000 pk) mocht afleveren aan de gebroeders Koffeman. Voor de Urker gebroeders is dit meteen het zesde vaartuig. Van de acht broers varen er nu zes als schipper op een eigen kotter.

DELTAFLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie

Facom kwaliteitsgereedschappen

SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-AFDICHTINGEN

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

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

Te koop: BB-motor Jamaha, 20 pk, kortstaart: 30.000 frank. Polyvalent roei-/motorbootje, 2,40 meter: 10.000 frank. Zodiac Cadet T 240: 15.000 frank. Tel.: 059 / 32.31.05.

GEEF EEN VRIEND HVB

HVB is het lijfblad van vele vissers. HVB getuigt van een manier van leven die zeldzaam geworden is. HVB verdedigt de vissersgemeenschap. Iedereen zou dit blad moeten kennen... en lezen.

Ja, ik heb een vriend(in) die HVB graag zou lezen. Daarom wil ik het hem/haar wel cadeau doen.

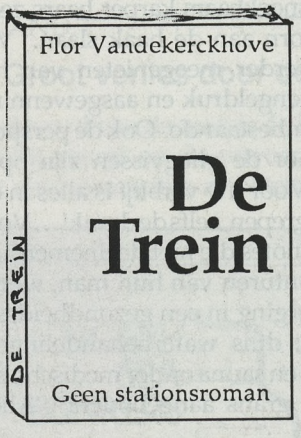
Daarom maak ik gebruik van dit uitzonderlijke aanbod om hem/haar een jaarabonnement te schenken aan de uitzonderlijke promotieprijs van 999,-/ jaar(campagne uitsluitend voor België) (incl. 6% BTW). Ik wacht met betalen tot ik de factuur toegestuurd krijg.

Zelf krijg ik in ruil gratis het hieronder aangekruiste boek van mijn keuze (omcirkel het cijfer voor het boek van uw keuze).

1. De verhalenbundel 'De Smaak van Zeewater'
2. De roman 'Het kasteel'
3. De novelle 'De Trein'







strook uitknippen en terugsturen naar HVB, H.Baelskaai 2 te 8400 Oostende

U kunt HVB twaalf keer na elkaar opsturen naar:

Naam en voornaam: ... ...

Straat en nummer: ... ...

Gemeente en postnummer: ... ...

U kunt de factuur van 999,- bef (en het gratis boek van mijn keuze) sturen naar mijn adres:

Naam en voornaam: ... ...

Straat en nummer: ... ...

Gemeente en postnummer: ... ...

(Desgevallend BTW-nummer): ... ...

GEEF HVB EEN VRIEND