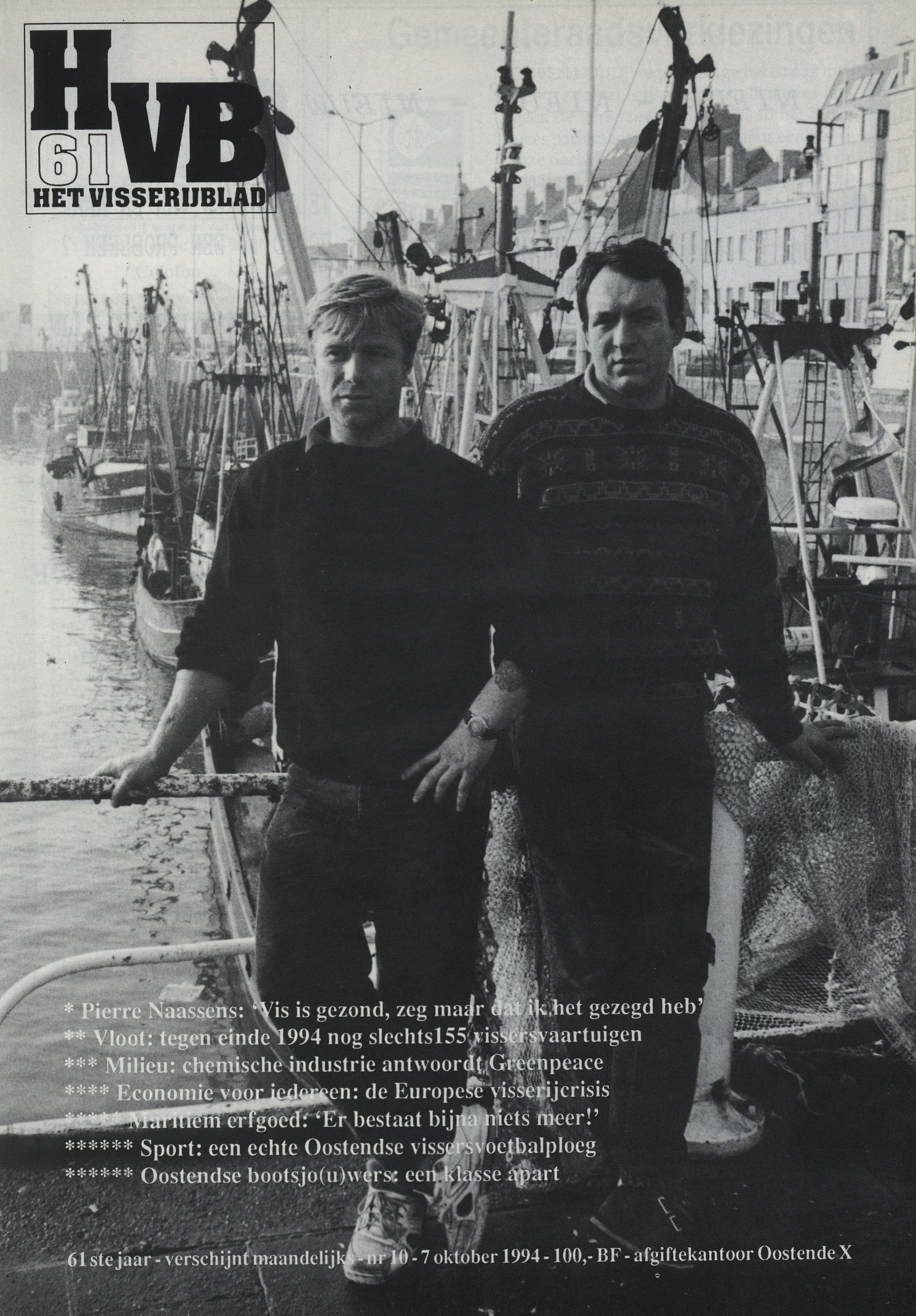


HVB 61 HET VISSERIJBLAD

- 
- * Pierre Naassens: 'Vis is gezond, zeg maar dat ik het gezegd heb'
 - ** Vloot: tegen einde 1994 nog slechts 155 vissersvaartuigen
 - *** Milieu: chemische industrie antwoordt Greenpeace
 - **** Economie voor iedereen: de Europese visserijcrisis
 - ***** Maritiem erfgoed: 'Er bestaat bijna niets meer!'
 - ***** Sport: een echte Oostendse vissersvoetbalploeg
 - ***** Oostendse bootsjo(u)wers: een klasse apart

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN EN NAAR
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

**MET DE NIEUWE
TELEFOON
"AUTOLINK"
KAN DIT**

Zelfs Scramblen kan !!!

INES N.V.
Wandelaarstraat 1
8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai
8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01

HVB 61 HET VISSERIJBLAD

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

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD: Daniël Crabbeels,
Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor
Vandekerckhove en voor Zuid-Europa:

Marc Loy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert
Coelus, Walter Debrock, Roger Decler,
Juil De Vocht, De Zetduivel, John
Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausling, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen) Marc

Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove,

René Van Mol, Vuurtorenwachter (De

Laatste), Guido Walters en Zeedieren-
jager.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

*De uitgever is niet verantwoordelijk voor
de standpunten of meningen van redac-
teurs die het artikel met hun naam
ondertekenen.*

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvol-
gende nummers startend vanaf de beta-
ling) door overschrijving van 1.200,-
BEF op rekening 384-0596581-18 van
Het Visserijblad, met vermelding :
abo HVB.

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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

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

Omslagfoto: Guido Walters

Gemeenteraadsverkiezingen



OP EEN KOUDE regenachtige herfst-
dag mo-
gen we ons al eens vragen stellen over het-
geen de verkozenen des volks in het Euro-
pees parlement uitvreten. Tijdens een slape-
loze nacht kunnen we ons ook al eens in de
plaats stellen van deze of gene minister die
zich na de zoveelste onderhandelingsronde
afvraagt wat hij daar eigenlijk zit te doen, in
die regering. Maar als de gemeenteraads-
verkiezingen naderen, dan gaan onze oogjes
twinkelen en twijfelen we geen seconde meer

aan het belang van het democratisch spel.

De gemeenteraadsverkiezingen zijn een medicijn voor degenen die denken dat de mensen zich nergens iets meer van aantrekken. Wie denkt dat de politiek de mensen koud laat, moet wel verwonderd staan kijken wanneer hij de passie ziet waarmee kandidaten allerhande zich in de strijd gooien, geruggesteund door een hechte kring van familieleden, vrienden en supporters. Op naar de gemeenteraad!

Soms vraag je je zelfs af wie nu eigenlijk *niet* op een lijst staat. En kijk, er komen namen van vissers voor op verschillende politieke partijen in verschillende gemeenten, zij hanteren de *papborstel* als hadden zij nooit iets anders gedaan. In folders en op affiches leggen zij de verbaasde kiezers uit hoe zij het in het vervolg zullen aanpakken. Reders die — aan hun gewicht te zien — voor de rest nog zelden aan sport doen, beklimmen bij nacht en ontij gezwind de ladder om hun naam bovenaan het bord te plakken.

De populariteit waarin de gemeenteraadsverkiezingen zich mogen verheugen heeft dan ook alles te maken met het feit dat we de kandidaten persoonlijk kennen. Ze komen ons op onze schouders slaan en ze zeggen ons dat we vooral niet mogen nalaten hulp te vragen. En of we nog iets drinken? De kiezers van hun kant verzekeren de vele kandidaten ervan dat ze zeker op hun stem kunnen rekenen. En iedereen geniet van het democratisch spel. Kandidaten en kiezers speuren de folders af en constateren tot hun verwondering dat Eddy deel uitmaakt van een gloednieuwe politieke formatie, dat Norbert *zijn kazak gekeerd* heeft en dat Sonja (slogan: 'beter één matroos in de hand dan tien kapiteins in de lucht' [?]) in ons welzijn geïnteresseerd is. Van geen van de drie hadden ze dat gedacht, wel wel.

Maar alle gekheid op een stokje... Er moet morgen toch wel iets te doen zijn met al die visserij-kandidaten (annex, -programma's) die zich vandaag aan ons voorstellen. Stel nu eens dat we dat democratische elan volhouden... ook nadat de stembussen gesloten zijn en (vooral) nadat de schepencolleges gevormd werden. We kennen immers al die mensen die de visserij momenteel te vuur en te zwaard verdedigen. Na de verkiezingen zullen ze de dienst uitmaken... of niet, maar dan zijn ze toch wel goede maatjes met de partijgenoten die wel degelijk in de prijzen gevallen zijn.

Het lijkt me onwaarschijnlijk dat de visserij daar zijn voordeel niet uit kan halen... tenzij we onmiddellijk na de verkiezingen weer in onze onverschilligheid wegzakken om luid en tegen iedereen die het horen wil te verkondigen dat het toch allemaal geen zin heeft

Flor Vandekerckhove

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



Niet voor niets geeft 70% van de rederders 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.

De Oostendse kustvisseren, dagvisseren, algemeen bekend als 'de bootsjouwens' zijn nog een 'klasse apart' in de Vlaamse visserij. Zij verkopen hun vangst veelal aan 'de trap', dat andere Oostendse fenomeen dat zowat het 'toeristische gezicht' van de Oostendse visserij vormt.

Voor de rest weet men niet zo goed wat men er mee moet aanvangen, met de bootsjouwens. Aan de mondigheid van de bootsjo(u)wers kan dat niet liggen, want ze hebben niet de gewoonte er doekjes om te winden.

Rudi Barbaix:

'De visserij vandaag, dat zijn vooral wetten en reglementen, zowel op zee als aan de trap!'

Rudi Barbaix, 37 jaar, begon in 1972 als vijftienjarige te varen, na visserijonderwijs gevolgd te hebben in de Oostendse Paster Pypeschool. Hij startte zijn carrière op de O 177 het vaartuig van vader Pierre, voer daarna met enkele andere kustschepen en kocht in 1978 zijn eigen vaartuig, de O 520, hij verkocht dat schip in 1980 om nadien op verscheidene open-zeevissereschepen, waaronder een ijslander, te varen. Hij keerde nadien terug naar zijn eerste liefde, de kustvisserij, monsterde eerst als schipper aan op enkele vaartuigen, om in 1987 weer met een eigen schip te beginnen, de O 211. Tegenwoordig is Rudi er nog steeds de schipper-reder van.

Mocht hij zijn leven overdoen, zou hij dan nog steeds voor de zee kiezen? Barbaix: 'Doordat de meeste mannen in de familie visser waren, wisten wij al op jonge leeftijd dat het hard werken was in de visserij, maar er waren, zo zagen wij, ook voordelen: wij waren vrij, hadden een pak drinkgeld en konden daar als jonge mannen ook flink van genieten. De echte visserijproblemen waren op die leeftijd nog ver weg'. Dat betekent niet dat hij het zich beklagt: 'De kustvisserij zit ons in het bloed. Moest ik het zien gebeuren dat de visserij verdwijnt, dan zou ik dat zeer spijtig vinden, zoiets gaat bij mij recht naar het hart'.

Maar de visserij is in al die tijd niet hetzelfde gebleven. Daarvan moet Barbaix niet overtuigd worden: 'Er zijn zaken verbeterd en er zijn zaken verslechterd. De werkomstandigheden zijn beter dan vroeger door het moderne materiaal dat we aan boord hebben, daardoor moeten we nu gewoon minder hard

werken. Daartegenover staat dat we niet meer zo vrij zijn als dat vroeger was. Door al die reglementen moet je aan alles denken: wat kan en wat niet kan, wat mag en niet mag, wat moet en wat niet moet, voeg daarbij al het andere werk en je weet het wel zeker'.

Daartegenover staat dan weer dat ook de vangstzelf veranderd zijn: 'Vroeger vingen we meer tong, gul, pladijs en paling met de garnaalkor... dat zien we nu niet meer. Ach, er is zoveel veranderd. We varen vandaag ook bij slechter weer uit. Bij windkracht 6 gingen we vroeger naar huis, tegenwoordig gaat dat niet meer: we zijn gewoon verplicht harder te varen, want het schip moet renderen'. Dat de moderne tijden niet alleen op zee opgeld maken, weet Barbaix ook uit ondervinding: 'Jaren geleden konden wij aan de 'trap' gewoon onze vangsten verkopen, nu is de trap een gewone verzameling winkels geworden, ook al met allerlei wetten en reglementen. Maar wat er ook van zij: de 'trap' is noodzakelijk, moest ze wegvallen dan mogen we ook het schip laten liggen'.

De bootsjouwens lopen er mistevreden bij. Niemand geeft om hen: 'De standpunten van de kustvisserij worden niet voldoende naar voren gebracht. Sedert Eddy Serie uit de Rederscentrale weg is, is er niemand meer die ons daar verdedigt. De agendapunten in de Rederscentrale zijn altijd deze van de grote vaartuigen. Wij moeten al steen en been gaan klagen voordat zij voor ons iets doen'.

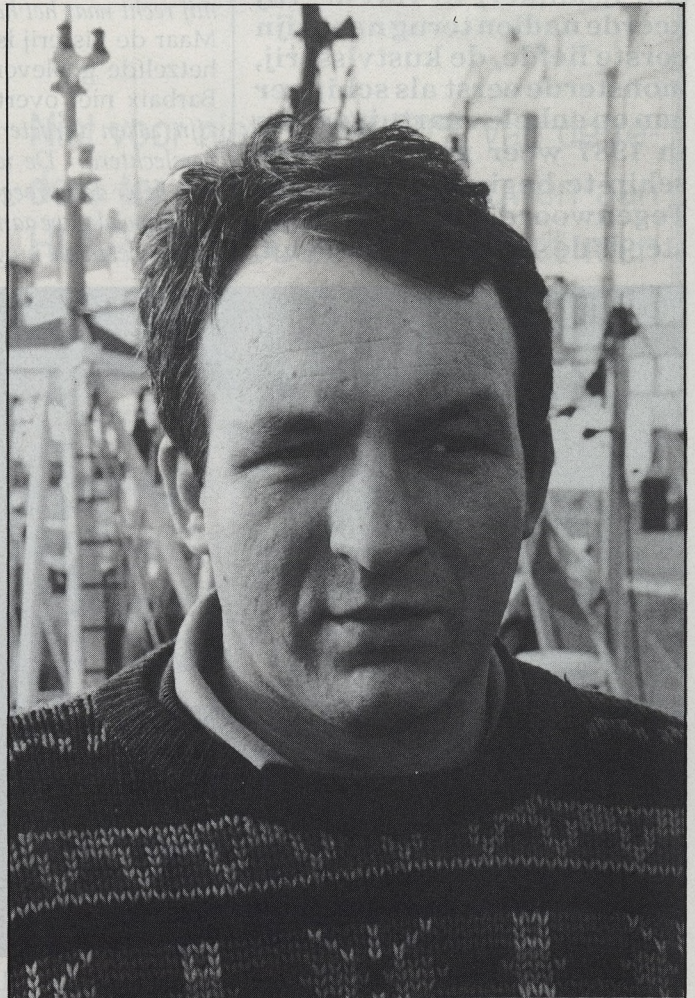
En steeds komt Barbaix terug op zijn stokpaardje. De reglementen. 'De visserijproblemen mag je gerust op rekening schrijven van de reglementen en de quota opgelegd door de E.U. Komt daar nog de massa Hollanders bij die zo nu en dan voor onze kust opduiken. Gelukkig zijn deze laatste ons nu enkele jaren bespaard gebleven want er zit gewoon ook minder garnaal en vis voor de kust en de



Rudi Barbaix: reglementen, reglementen en nog eens reglementen (foto z.d.j.)



Bootsjo(u)wers aan het woord: links Van Elslande en rechts Barbaix (foto's gw)



prijzen in de vismijn waren tien jaar geleden soms hoger dan nu'.

Als het allemaal zo slecht is, loont het dan nog de moeite om een nieuw schip te bouwen? 'Nieuwbouw is zeker noodzakelijk voor de kustvisserij! Maar dan niet zoals de Vlaamse deelregering het nu voorstelt, want ze spreken daar van krabbenvissers en staande netvissers. Waar halen zij het! Wat er dan wel moet gebeuren? De tonnemaat van de kustvissersvaartuigen moet verhogen, maar de pk's niet, er moeten polyvalente schepen komen die vlot van vismethode kunnen veranderen. En steun, ook financiële, van de overheid! Als je ziet wat de Fransen kunnen bereiken door hun acties, dan kan je toch alleen maar spreken van concurrentievervalsing en we dachten dat dit in de E.U. verboden was!? Omdat zij machtige visserijlanden zijn kunnen zij echter overleven en omdat wij maar een klein visserijlandje zijn, zouden wij moeten verdwijnen?!' Het is Barbaix aan te zien dat hij er niet mee akkoord gaat. Is er dan geen hoop voor de toekomst? 'Als er geen kordaat visserijbeleid komt, met voldoende steun, zal de Vlaamse visserij verdwijnen, zowel groot als klein. Reken maar uit: een modern kustvaartuig kost 30 miljoen, dat is veel te veel, dat kan niemand dragen, de helft zou daar af moeten.

Zeedierenjager



Manfred Van Elslande: 'de slopingpremies hebben ertoe geleid dat juist degenen die wel nog konden investeren de visserij verlaten hebben. (foto zdj)

Manfred Van Elslande:

'Het is nergens goed voor dat er op op onze beperkte kuststrook heel het jaar door gevist wordt'

Manfred, 36 jaar, begon in 1972 in de openzeevisserij te varen en kwam al na een paar reizen naar de kustvisserij afgezakt. Voer tot z'n achttiende als scheepsjongen, werd vervolgens matroos en in 1980 kocht hij als eenentwintigjarige de O 481, waarvan hij tot vandaag de schipper - reder is.

Afgezien van zijn vader waren alle mannelijke telgen van de familie Van Elslande vissers en van kleinsaf zat in de visserij er bij Manfred dan ook in. Hij wist hoe de vork aan de steel zat in deze veel-eisende sector.

Toen hij begon te werken was het nog zware arbeid, zo weet Van Elslande nog maar al te goed. Hij is het met de overige vissers eens: 'Het zijn de machines die het werk aan boord verlicht hebben'.

Maar vangsten zijn veel verminderd, dat ziet Manfred ook: 'We hebben nu een groter motorvermogen en toch zijn de vangsten zienderogen aan het verminderen. Komt daarbij dat de marktprijzen niet meeëvoluëren. Nu is er ook jaar-in-jaar-uit garnaal te krijgen omdat de Nederlandse Eurokotters ook op garnaal vissen en als hun visquota opgebruikt zijn. Wanneer wij door het slechte weer niet kunnen uitvaren, zijn zij wél aan het vissen'.

Dat is niet zonder gevolgen gebleven: 'Wanneer wij ook iets willen hebben, moeten wij van zeer slecht weer de zee op, zoniet zijn wij te laat. Toch is het nergens voor goed dat er op onze kleine kuststrook van nauwelijks 60 kilometer voortdurend gevist wordt'.

En zoals dat bij de andere kustvissers het geval is, horen we ook hier de

kreet om hulp: 'Als we van de staat geen bescherming krijgen, zijn we gedoemd als beoefenaars van de dagvisserij (die minder dan 24 uur achter elkaar op zee verblijven) te verdwijnen. Investeren zonder subsidies is onmogelijk! Als men echter kustvaartuigen op stapel zet, die zoveel kosten dat men telkens voor weken de zee op moet om dat af te betalen, dan is dat geen 'dagvisserij' meer en per slot van rekening ook geen echte kustvisserij. Wij zijn als kustvissers afhankelijk van hetgeen voor onze kust komt zwemmen. Dus als we deze specifieke visserij willen zien voortbestaan dan moet er een daadwerkelijke bescherming komen.

Er moet geïnvesteerd worden in nieuwe kustvaartuigen, maar dan wel een investering die met de 'dagvisserij' terug te verdienen valt'.

Over de Belgische, Vlaamse visserijpolitiek is Van Elslande niet zo erg te spreken: 'De slopingpremies waren niet zo'n goede maatregel. Blijkt immers dat degenen die uit de zee verdwenen zijn, juist degenen waren die wél hadden kunnen investeren!'

Waarom legt men nu zo'n apart beroep stil? 'Vroeger waren we vrijer in onze stiel, nu is het avontuurlijk eruit weggereguleerd. Al de voortdurende veranderingen werken serieus op ons systeem. Ik viste vroeger waar ik wilde, nu zegt men me waar ik moet vissen'.

No future? 'De toekomst in de visserij ziet er eerlijk gezegd niet zo goed uit. Je ziet de zaken evolueren en het loopt allemaal uit op ruzies tussen vissers van verschillende nationaliteiten. De invoer aan lagere prijzen dan hetgeen wij krijgen, is evenmin van aard om onze zaken rendabel te houden. Wij kunnen daar maar moeilijk tegen concurreren'.

En waarom van Elslande dan wel in de visserij blijft? 'De visserij mag niet verdwijnen. En wat mij persoonlijk betreft: het is geen goede zaak om te stoppen op jonge leeftijd, waar moet ik dan werk ander vinden met al die werkloosheid die er nu is?'



Gefrustreerd? 'Zo mag je het noemen, maar je zou er gefrustreerd van worden. Naar hetgeen wij zeggen, wordt nergens geluisterd. Wij ijveren al jaren voor een beschermd gebied waar buitenlanders niet mogen vissen, maar er komt niets van in huis'.

'En pas op, met de kustvisserij verdwijnt een stukje Oostende om U tegen te zeggen. Het is dank zij de trap dat de Oostendse kustvisserij nog een beetje rendabel is. Maar het omgekeerde geldt ook. De trap is sociaal, economisch, cultureel, toeristisch en historisch een grote verworvenheid die niet mag verdwijnen... en die trap kan alleen maar bestaan wanneer de dagvisserij blijft bestaan!'

Zeedierenjager

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge
industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie
Facom kwaliteitsgereedschappen
SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-
AFDICHTINGEN

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

De enige echte vissersploeg te Oostende

F.C. De Bootsjouters

Voorzitter Robert Goutsmit:

'Er wordt vooral getraind als het stormt'

Het gebeurde in de zestiger jaren dat de actieve voetbalmicrobe zich nestelde in de kustvisserij. Toen was er de betreunde Julien Verburgh, varend bootsjouter die zich tot in het fanionelftal van de Oostendse roemrijke tweedeklasser ASO, wist te handhaven. Julien kwam later om op zee, aan boord van de O21, in de fleur van zijn leven, terwijl hij als gezinsman, als visser en... als voetballer zeker nog vele hoogtepunten had kunnen beleven.

Maar de voetbalmicrobe was wel degelijk gezaaid. Enkele jaren later kregen we de gebroeders Devey, François en Wilfried, die hun voetbaltalenten lieten zien bij de toen op de vuurtorenwijk wereldbekende voetbalclub I.S.N.O. Zij zagen er niet tegen op 's nachts hard te varen, na de zware avondtrainingen bij de Oostendse *provincialer*.

Toen waren er ook nog enkele kustvissers die de voetbalsport in competitieverband beoefenden, maar dan bij de zogenaamde caféploegen; w.o. het elftal van café Docksy.

Twee jaar geleden, op de memorabele 7 oktober 1992, gebeurde het dan dat Manfred Van Elslande, Benny Viaene en Robert Goutsmit de F.C. De Bootsjouters stichtten, een voetbalploeg met spelers die uitsluitend uit

de bemanningen van de kustvisserij gerecrueteerd werden.

Nu, twee jaar later, voelt de ploeg dat ze klaar staat om aan te treden in de Perkez-voetbalcompetitie.

Deze competitie begon op 4 september en wij zullen in HVB de lezers regelmatig op de hoogte houden van de sportieve prestaties van deze vissersploeg. En ere wie ere toekomt:

de vissers worden gesteund door vishandel José, café Alexander en café New Zephyr, waar het clublokaal gevestigd is en die bekend staat als de pleisterplaats van de kustvissers en hun families. Dat kon men deze zomer tijdens de mooie warme zondagavonden op het terras op de 'vissemarkt' zien.



De middenvelders: van links naar rechts JP Verstraete, Steve Creminger, Hans Desaever, Frankie Lauwereins, Dirk Tratsaert en Gregory Sailliau (foto zdj)



De aanvallers van F.C. De Bootsjouwers. Van links naar rechts: Michel Wynsberghe, Benny Viaene en Koen Desaever. (foto zdj)



De verdedigers. Van links naar rechts: Geert Poppe, Robert Goutsmit, Serge Rogge, Manfred Van Elslande en Christiaan Barbaix (foto zdj)

Het bestuur van de club bestaat uit Robert Goutsmit (voorzitter), Rudi Poppe (secretaris en coach), Manfred Van Elslande (bestuurslid) en Hans Desaever (lokaalhouder).

Voorzitter Goutsmit verwoordt voor ons de clubfilosofie: *'Ze spelen voor de leute en om de zinnen te verzetten, maar ook om te winnen. Overwinningen van de ploeg worden dan ook gevierd in het lokaal, met redelijk veel drank; na een nederlaag is 't van 't zelfde maar dan zonder veel lawaai'*, aldus de voorzitter.

F.C. De Bootsjouwers kan rekenen op twintig spelers, waarvan er twaalf actieve kustvisseren zijn, de andere acht zijn niet vreemd aan de visserij: ze hebben vroeger gevaren of hebben nauwe familiebanden met beoefenaars van deze visserijtak.

Wie dacht dat F.C. De Bootsjouwers een witte raaf vormen in de visserijvoetbalwereld heeft het verkeerd voor. Wij mochten alvast een wedstrijd bekijken tegen de Oostendse *'Voetbalclub Vismijn'*, een ploeg gesponsord door vishandelaar Joël Meersman en reder Norbert Hennaert, een sterke ploeg, getraind door vislosser Marcel Asseloos.

De week voordien hadden de bootsjouwers zich op overtuigende wijze geplaatst voor de finale in dit jaarlijks tornooi van de in 1991 overleden visgroothandelaar Maurice Couvreur.

A propos: de Bootsjouwers verloren deze finale tegen de Vismijn. De verdienste van onze kustvisserijjongens mogen onderstreept worden, maar de wedstrijd duurde voor hen een kwartiertje te lang. Die dag werd er dus niet veel lawaai gemaakt in het clublokaal, maar de drie V's in het bootsjouwersvaandel mochten er zijn: Visserij- Vrouw(en)-Voetbal.

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

De vistechnieken van de Vlaamse vissers (V)

Boomkorren in de kustvisserij

Kustvissers jagen niet alleen op garnaal. Er wordt door hen ook vis aangevoerd. In de kustvisserij wordt de visvangst op tong, pladijs en andere bodemvissen, zoals dat ook het geval is in de 'open zeevisserij', bedreven met de 'boomkor'. Daarbij wordt de kor (het net) opgehouden door de boom of 'korrestok'; en gebruikt men het zogenaamde bokkensysteem.

De lengte van de kor(re) varieert van 3 tot 8 meter, waarbij de kleinste maten (3 tot 6 meter) gebruikt worden om in *slijkgonden* op tong te jagen. Met kleine visboelen vist men immers gemakkelijker op zachte moddergronden.

De grotere visboelen (7 à 8 meter) worden op hardere bodems gebruikt. Men vangt er meer verscheidene soorten vis mee: pladijs, schar, inktvis, wijting, makreel, kabeljauw, tarbot, griet... (ook al omdat deze vissen zelf hardere grond opzoeken.)

Boom en kor

Naargelang de lengte van de bomen heeft men natuurlijk ook andere 'viskorren' nodig. We spreken van 3-4-5-6-7 of 8 meter lange viskorren.

Garnaalvisserij of 'visvangst', het zijn wél dezelfde sleeën die gebruikt worden. Kleine formaten hebben andere bomen nodig, want deze reeks leerde ons vroeger al dat garnaal met 7 of 8 meter lange bomen gejaagd wordt.

Loodzeil

Het *loodzeil* wordt over heel de lengte verzwaard met kettingen (*kettingloodzeil*). Het gewicht van de kettingen wordt bepaald door de ervaring, door de motorsterkte en door het schip. (Van 30 kg tot 50 kg *loodzeilketting* voor een 8 meter pees.)

Wekkers

Tong wordt van op en onder de zeebodem gehaald door de 'wekkers', eindjes ketting die op regelmatige afstand van elkaar voor het loodzeil hangen (een veelgebruikte tussenruimte is 30 cm). Het gewicht en het aantal *wekkers* wordt weer bepaald door de ervaring van de schipper, de pk's en het vaartuig.

Kittelaars

Aan het loodzeil worden soms één of meer 'kittelaars' gesjikkeld.

De 'kittelaar' wordt op de schakels van het loodzeilketting zelf bevestigd, in tegenstelling tot de wekkers die op de 'slee' gesjikkeld zijn. We krijgen dan volgende situatie: een loodzeil van bijvoorbeeld 8 meter. Op 2 meter van de hoeken wordt de 'kittelaar' vastgezet, dus blijft in het midden nog 4 meter loodzeil over zodat de kittelaar een paar tiental centimeter voor het midden van het loodzeil uitgehangen wordt.

Men kan het vistuig op punt zetten door enkele schakels van het kettingloodzeil - op de slee - in te korten of uit te lengen, zodat de 'slee' van het loodzeil enkele centimeters korter of langer wordt.

Kuil

Het vissen en winden met de viskorren is zwaarder werk dan in de

garnaalvisserij, gewoon omdat alles zwaarder weegt. De 'kuilen' (kuil: gedeelte van het net waar de vis zich ophoopt) zijn zwaar door de 'spekking' of 'robbers' (om slijtage van het net tegen te gaan) die over de bodem slepen.

De 'Spekking' bestaat uit los touwwerk dat op de kuilmazen wordt bevestigd. 'Robbers' daarentegen zijn oude stukken 'garen', met dezelfde of grotere maaswijdte dan de kuil, die op de onderkant van de kuil worden aangezet.

(Vervolgt)
Zeedierenjager

Wij vernamen het overlijden van Jozef Lambrecht, visser op rust, matroos op rust bij de RMT. Echtgenoot van mevrouw Angèle Tahon. Jozef Lambrecht werd geboren te Adinkerke op 8 maart 1928 en overleed te Oostende op 8 september 1994. Hij werd begraven te De Panne.

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



ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

Greenpeace versus chemische industrie

Vissers als nuttige idioten in propagandaslag?

OP DE VOLGENDE BLADZIJDE drukken we een brief af die we toegestuurd kregen van Fechiplast, de 'Vereniging van Kunststofverwerkers', een beroepssectie binnen de 'Federatie der Chemische Nijverheid van België'. Deze vereniging reageert daarmee op de artikelen over Greenpeace die in ons blad gepubliceerd werden. In HVB nummer 9 van 2 september 1994 maakten we melding van de successen die deze milieuorganisatie bij de Vlaamse vissers mocht boeken. In haar strijd tegen de chemische industrie had Greenpeace immers niemand minder dan de voorzitter van de quotacommissie van de Rederscentrale ertoe overgehaald op de aandeelhoudersvergadering van Solvay te spreken over de schadelijke gevolgen van industriële chloorverbindingen op de voortplantingsmechanismen van vissen en de negatieve gevolgen die daar voor de reders uit voortvloeien. Verder was het iedereen opgevallen dat het Greenpeace-schip 'Sirius' geëscorteerd werd door twee vissersvaartuigen toen het op 24 augustus 1994 de Oostendse haven binnenvoer: een duidelijk eresalut van de betrokken vissers. Reder Jacques Torney van de O 192, een van de twee vaartuigen die de 'Sirius' de haven binnenloodsten, zegde ons daar toen over: 'Ik sta voor 100% achter de acties van Greenpeace. Op mij kunnen ze altijd rekenen'.

Greenpeace -vissers één front?

In de artikelen die we daarover publiceerden, meldden we dat het niet helemaal duidelijk is in hoeverre die acties door de Rederscentrale gedekt worden. Evenmin is het zeker dat die uitingen van solidariteit door de meerderheid van de vissers onderschreven worden. Maar Greenpeace-campagnevoerder Martin Besieux kon toch stellen dat hij in mei laatstleden een onderhoud had met een aantal bestuursleden van de Rederscentrale die zegden achter zijn standpunten terzake staan. En zelfs wanneer de gezamenlijke acties niet heel de visserijgemeenschap binden, dan nog zijn ze misschien wel de voorbode van een actief milieu-engagement van de meerderheid van de Vlaamse vissers.

Het is vooral die ontluikende band tussen actievoerders en vissers die 'Fechiplast' dwars zit. Daarom plaatst secretaris-generaal Scheys in een zijn brief een tegenzet die erop gericht is dat front in de kiem te smoren. 'Greenpeace heeft in 1993 zelf de commerciële visvangst aangeklaagd voor overexploitatie van het visbestand', zo zegt de man van Fechiplast. En hij vraagt

zich af welk duivels spel Greenpeace speelt. Indien de milieuorganisatie er immers van overtuigd is dat de vissers de boosdoeners zijn, waarom werken ze er dan nu mee samen? Proberen zij de visserstegenstand ten aanzien van Greenpeace af te wentelen 'op een derde partij die niets te maken heeft met de onzekere situatie in de Belgische visserijsector?', zo vraagt Scheys zich luidop af.

Greenpeace-Europese Commissie één front?

Greenpeace stelde eind vorig jaar inderdaad een rapport op over de toestand van de Noordzee waarin onomwonden staat: 'De visbestanden van de Noordzee zijn ononderbroken overgeëxploiteerd, wat leidde tot het in elkaar klappen van de stocks van haring en makreel. Momenteel worden de stocks van kabeljauw overbevestigd, hoewel de biomassa van geslachtsrijpe dieren wordt geschat op een derde van wat biologisch aanvaardbaar is. De vissterfte van platvis is sinds kort toegenomen als gevolg van de intensifiëring van de vangst van schol in de Nederlandse wateren. Er kan worden aangenomen dat de beheersmaatregelen gefaald hebben, en dat ondanks de pogingen tot controle, de sterfte als gevolg van de visserij voor een aantal stocks is toege-

nomen'. (1)

De analyse die Greenpeace maakt, komt overigens wonderwel overeen met het verslag die de Europese Commissie in het Europees parlement uitbracht. Maar waar het de eerste om ecologische motieven te doen is, heeft de tweede vooral economische bekommernissen: 'De personele en materiële middelen die voor het toezicht op de visserij worden ingezet, zijn in de meeste Lid-Staten op verre na niet toereikend. Hierdoor heeft men diverse vormen van fraude, die aan de basis liggen van de overbevising en die de geloofwaardigheid van het GVB (Gemeenschappelijk Visserijbeleid, NvdR) ondermijnen, de kans gegeven zich te ontwikkelen', en verder, 'Men kan in elk geval stellen dat het beleid dat de Unie heeft aangevoerd om de visbestanden te beheren, in de praktijk niet is weerspiegeld in reserves van zodanige omvang dat de gehele communautaire vloot bij de verwachte verharding van de concurrentie buiten schot kon blijven ... Er heeft daarentegen een verkrapping van de bestanden plaatsgevonden met als gevolg dat een ruimer beroep op invoer werd gedaan om de communautaire markt te bevoorraden'.

Wetenschappers-chemische industrie één front?

Fechiplast meent dus te mogen stellen dat niet de chemische industrie, maar de vissers zelf de oorzaak van de problemen zijn. Scheys: 'De experts bevestigen dat er helemaal geen sprake is van een dramatische involoed van de industriële vervuiling op de Noordzee-vis'. En in het Knack-artikel dat in de brief vermeld wordt, worden Rudy De Clerck en Wilfried Vyncke van het Rijksstation voor Zeevisserij ondervraagd. In het artikel zegt deze laatste: 'De grootste vijand van de vis in de Noordzee is de visser,' en hij gaat verder, 'De rest is bijkomstig, dus ook de besmetting met vervuilendestoffen. Voor andere zeeën hoeft dat niet noodzakelijk zo te zijn, maar de Noordzee is een heel open zee, waar het geregeld stormt. Dat heeft als gevolg dat haar water om de twee of drie jaar volledig wordt ververs't'. Verder stelt hij: 'Maar op dit ogenblik heeft de vervuiling van de Noordzee geen effect op de vis. Van de vissen die wij

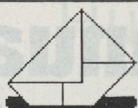
vangen, is één procent ziek of misvormd ... Tong en kabeljauw, de belangrijkste soorten voor onze Belgische vissers, tonen zich daarenboven weinig gevoelig voor vervuiling.' (3)

Greenpeace-chemische industrie één front?

Wie de verschillende standpunten op een rijtje zet, ziet dat er zich een gevaarlijk beeld vormt, een beeld waarbij de visser uiteindelijk de rekening gepresenteerd zal krijgen. Dat de vis bedreigd wordt, daarover is iedereen het eens; dat de visser daarvoor verantwoordelijk is, ook daarover bestaat blijkbaar een groeiende eensgezindheid. Het is daarbij niet denkbeeldig dat Greenpeace, de Europese Unie, de biologen en de chemische industrie het er uiteindelijk eens over worden dat de visserij de kaas gegeten heeft. De Europese Unie kan zodoende haar politiek een ecologisch tintje geven, de biologen zullen hun wetenschappelijk gelijk politiek onderschreven zien, de chemische industrie kan haar afvalproblemen van de dagorde schrappen, Greenpeace kan tot de actie overgaan en de visser... die mag zijn zuidwester voorgoed aan de kapstok hangen. Met andere woorden: niet zozeer de vis wordt als soort bedreigd, als wel de visser! En wat denkt de visser van dat alles? HVB is er om het hem te vragen.

Flor Vandekerckhove

- (1) Knack, 7 september 1994, pag. 33.
 (2) De Crisis van de Visserijsector in de Gemeenschap, mededeling van de commissie aan de raad en het Europees parlement, pag. 15.
 (3) Knack, 7 september 1994, pag. 33, 34



Brieven

Chemische industrie antwoordt Greenpeace

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.

Wij zijn ten zeerste verwonderd over enkele artikels in nr 61 van uw tijdschrift.

Greenpeace 'vergeet' blijkbaar dat de natuur zelf grote hoeveelheden chloorverbindingen produceert. Zo produceren de oceanen jaarlijks meer dan 5.000.000 ton methylchloride. Zeewater bestaat voor 3% uit natriumchloride, een andere chloorverbinding, die ook wel gekend is als 'zeezout'. Uitlaatgassen van scheepsmotoren bevatten chloorverbindingen. Het is onverantwoord alle chloorverbindingen over dezelfde kam te scheren, zoals Greenpeace in uw tijdschrift doet.

In bijlage vindt u een artikel in Knack van 7 september ll.

Wetenschapsjournalist Dirk Draulans, zelf een bioloog, is te rade gegaan bij visserij-experten. De experts bevestigen dat er helemaal geen sprake is van een dramatische invloed van de industriële vervuiling op de Noordzee-vis. Greenpeace heeft in 1993 zelf de commerciële visvangst aangeklaagd voor over-exploitatie van het visbestand. Is het misschien daarom dat zij de consument schrik aanjagen wat betreft de kwaliteit van de Noordzee-vis? Of willen zij gewoon de weerstand van de vissers afwentelen op een derde partij die niets te maken heeft met de onzekere situatie in de Belgische visserijsector.

G. Scheys, secretaris-generaal van vzw Fechiplast, Vereniging van Kunststofverwerkers



investeringskredieten: onze specialiteit

Profiteer van ons deskundig advies, onze gespecialiseerde service, onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector, onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

**1 januari
1992: 205
vaartuigen**

**1 januari
1995: 155
vaartuigen?**

36 aanvragen voor de beëindigingspremie?

Officieel waren er vorige vrijdag (30 september) 22 aanvragen binnen voor het bekomen van de beëindigingspremie. Het kunnen er uiteindelijk nog meer worden omdat de aanvraagtermijn nog niet verstreken is. Het ministerieel besluit (MB) waarin de voorwaarden voor de premie zijn vastgelegd is ondertussen nog niet verschenen. Voorlopig moeten de formulieren voor 15 oktober binnen zijn, maar als de publicatie in het Belgisch Staatsblad nog wat op zich laat wachten kan de termijn met een paar weken worden verlengd.

DE VOORWAARDEN VOOR het bekomen van de beëindigingspremie

zijn gewijzigd, maar tot op heden verscheen het MB nog niet in het staatsblad omdat de wijzigingen eerst aan het fiat van de Europese Commissie onderworpen waren. Dit belet niet dat de gegadigden zich nu reeds melden. Ook de rederijen die vorig jaar uit de boot vielen of hun vaartuig niet lieten schrappen voor 1 januari '94 moeten een nieuwe aanvraag indienen.

Vorig jaar werden 31 aanvragen ingediend. Er waren toen echter onvoldoende kredieten beschikbaar, waardoor uiteindelijk slechts dertien vaartuigen uit de vloot verdwenen. Van de niet gehonoreerde aanvragen zijn er intussen 8 hernieuwd. De 14 anderen hebben nog de tijd om zich te melden. Als dat ook effectief gebeurt zal het aantal aanvragen oplopen tot 36 of meer als er nog andere kandida-

ten opdagen.

Onvoldoende geld

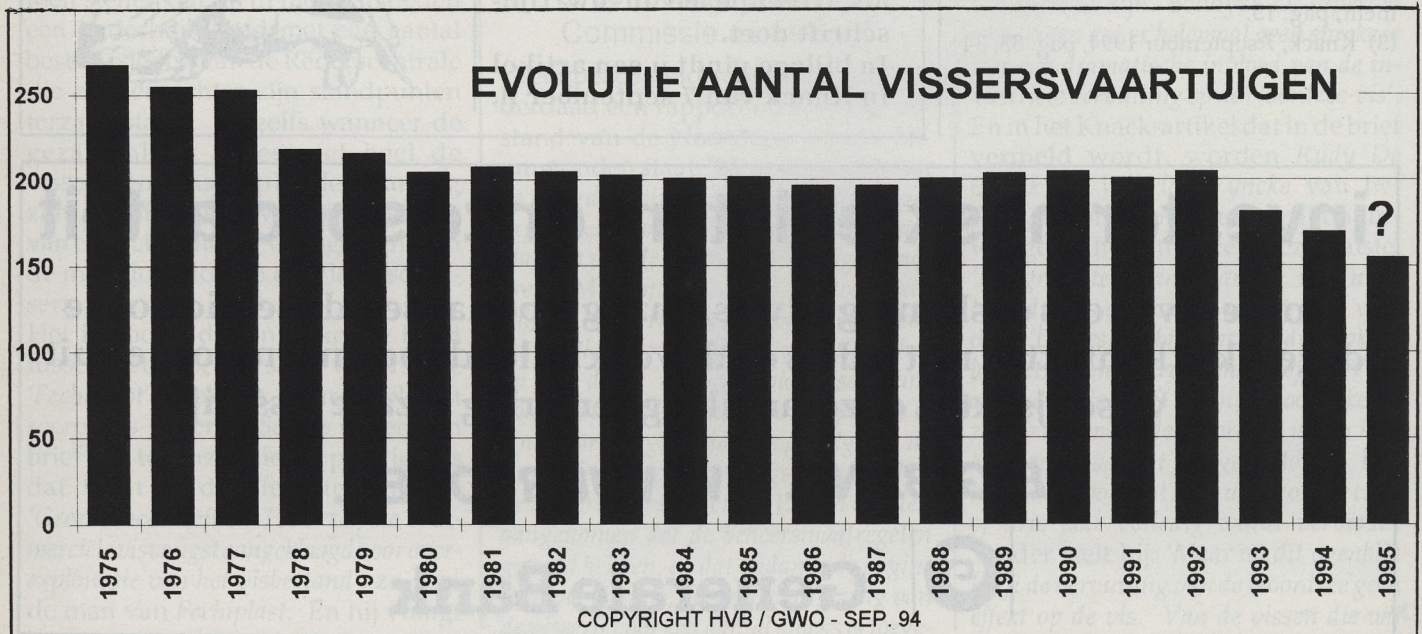
Voor de uitbetaling van de stopzettingsvergoedingen is op de begroting 1995 circa 170 miljoen, ongeveer evenveel als de vorige schijf, beschikbaar. Omdat er een andere berekeningswijze werd ingevoerd (met minima en maxima) zullen de bedragen enigszins afwijken van de vergoedingen die begin dit jaar werden uitbetaald. Globaal genomen zullen de verschillen echter niet groot zijn, verzekerde men ons op de bevoegde ministeriële dienst.

Het staat nu echter al vast dat het beschikbare bedrag ontoereikend is om alle aanvragen in te willigen. Het budget volstaat amper om tien tot twaalf dossiers uit te voeren. Of de eigenaars dan nog een (laatste?) kans krijgen is zeer de vraag.

Veel tijd is er niet meer om in gunstige voorwaarden uit de visserij te stappen. De Rederscentrale wees er onlangs nog op dat het beëindigingspremiestelsel afloopt op 1 januari 1996.

Benedengrens van 200 vaartuigen achterhaald

Het blijft een open vraag hoeveel reders nu nog bereid gevonden worden om te investeren in een nieuw vaartuig. De subsidiëring is aanzienlijk: 25 procent van de investering, maar een nieuw schip leggen kost nog altijd tientallen miljoenen. HVB vroeg zich



al eerder af of er dan nog wel een visserijvloot, die naam waardig, zal bestaan.

Over de benedengrens van 200 vaartuigen wordt al lang niet meer gesproken. De vloot telt vandaag precies 169 vaartuigen, waaronder een aantal dat nauwelijks of helemaal niet actief is. Weldra verdwijnt overigens nog een vaartuig uit de vloot (Z.37) om het motorvermogen over te dragen op een ander vaartuig (Z.200), een voorbeeld dat ongetwijfeld navolging zal vinden. Eind dit jaar zal onze visserijvloot teruggevallen zijn op circa 155 vaartuigen. Dat betekent dat er in amper vier jaar vijftig vaartuigen of een kwart van de vloot en de daaraan gekoppelde tewerkstelling wegvielen. Alle denkbare slogans uit de verkiezingspropaganda ten spijt kan niemand nu reeds voorspellen waar uiteindelijk de bodem zal liggen. (gw)

Huidige vlootcapaciteit

30.09.

Vaartuigen	pk	%	BT	%
Z*	94	63.097	16.912,71	69,97
O*	46	21.025	5.183,29	21,44
N*	23	8.667	1.698,61	7,03
B	2	600	153,00	0,63
ANDERE*	4	994	223,05	0,92
TOTAAL	169	94.383	24.170,66	-

* Z = Zeebrugge, O = Oostende, N = Nieuwpoort, B = Blankenberge. In deze cijfers werd reeds rekening gehouden met de verandering van thuishaven van de Z.14 (nu N.14) en de vernummering van van de vaartuigen A.2 (O.2), BOU.201 (Z.201), BOU.319 (O.319) en K.13 (Z.13). Deze wijzigingen werden echter nog niet officieel medegedeeld in de maandelijkse veranderingen in de *Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen*.

Bericht aan één lezer: vorige maand lanceerde dit blad een abonnementencampagne. Je kon een vriend(in) een abonnement cadeau doen en in ruil gratis een boek krijgen. Negen lezers maakten van het aanbod gebruik. Acht daarvan kregen reeds het gratis boek (èn de factuur) toegestuurd. Eén brief is hier ergens verloren gelegd en blijkt nu onvindbaar. De lezer die vandaag nog steeds geen boek toegestuurd kreeg, vragen wij vriendelijk opnieuw het antwoordformulier op te sturen. Sorry!



Scheepsdiesel RENAUD

BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

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



De Europese Commissie (verder EC) heeft plannen uitgewerkt om een sluitend toezicht op de visserijactiviteit in te stellen voor alle visgronden ten westen van de lijn Calais-Dover. Op de raad van de Europese visserijministers in Brussel op 28 september werd het voorstel uitgebreid besproken. De EC wil een systeem van standaardvaartuigdagen (SVD) invoeren als bijkomend middel om overbevissing tegen te gaan. Ze wil haast maken met haar voorstel en het nog voor 1 januari '95 goedgekeurd krijgen. De lidstaten zijn het daar helemaal niet mee eens. Zijn vinden het ontwerp ronduit onaanvaardbaar.

Het voorontwerp zal niet zonder slag of stoot aanvaard worden, zoveel is nu reeds duidelijk. Het mag dan nog bedoeld zijn om de Spaanse en Portugese vissers in het gareel te hou-

Nieuwe beheersvorm voor visbestanden

Ultieme greep op visserij: standaardvaartuigdagen

den, wanneer zij toegang krijgen tot de communautaire wateren (1 januari 1996). Het ingewikkelde SVD-systeem stoelt op een meldingsplicht met vangstopgave bij het binnen- en buitenvaren van de afgebakende visserijzones.

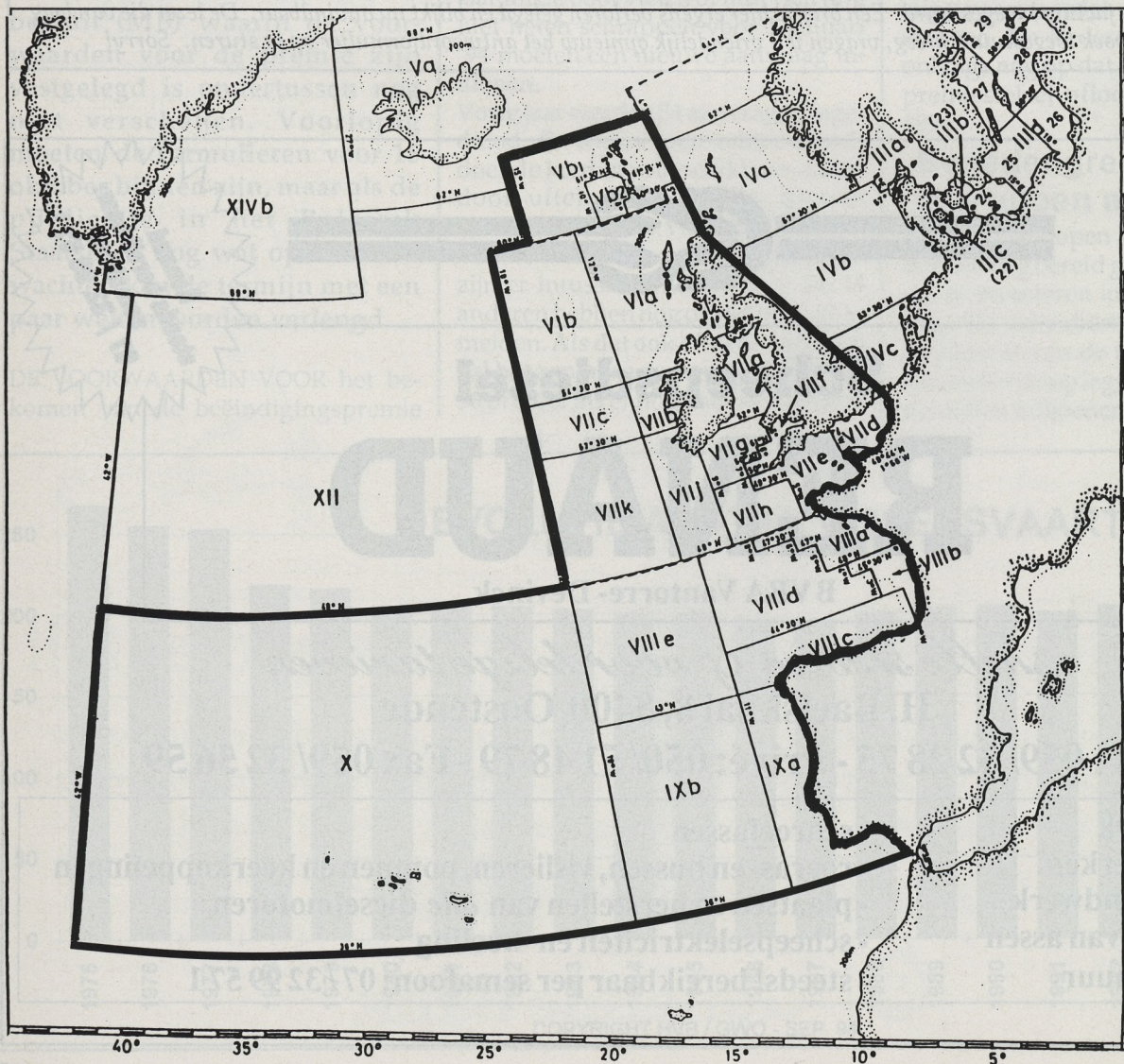
Noordzee gespaard

De Het SVD-systeem zou van toepassing zijn in de Ices-gebieden Vb, VI, VII, VIII, IX en X (zwaar omcirkeld op hieronder staand kaartje). De Noordzee valt daar buiten. Het begrip standaardvaartuigdagen slaat op de duur dat een

vaartuig in het vangstgebied vertoeft. Dat betekent allerm minst dat één dag ook gelijk is aan een SVD-dag. Het aantal aangerekende SVD wordt berekend aan de hand van het motorvermogen van het vaartuig. De standaard zou een vaartuig van 511 kW zijn, omgerekend: 695 pk. Dat wil zeggen dat een vaartuig van 695 pk dat één dag (24 uren) in het gebied aanwezig is één SVD-dag aangerekend krijgt. Voor een vaartuig van 900 pk is dat reeds 1,3 dagen en voor een 1.200 pk-er zelfs 1,7 dagen.

Boekhouding

In de ontwerpverordening staan het aantal SVD reeds netjes berekend per lidstaat. Voor ons land een totaal SVD voor de demersale visserij in Vb, VI, VII, VIII a,b,d van 13.666 SVD. De onderverdeling per visserijzone wordt Vb, VI 1.001 SVD, VII krijgt 11.688 SVD (waarvan 1.130 SVD in VII a), VIII a,b,d is goed voor 263 SVD, VIII c,e, IX, X: 0 SVD. Voor wat de pelagische visserij betreft krijgt België in Vb, VI, VII, VIII



a,b,d 23 SVD en in de gebieden IX, X: 0 SVD.

Het zal een hele berekening en boekhouding vergen om dat allemaal bij te houden. *'Het hele gedoe zou wel eens kunnen omslaan in veelvuldige aanpassingen van de Tac's en de quota, wat alleen maar kan leiden tot verwarring en een totaal gebrek aan transparantie'*, zo luidde een eerste reactie van onze landbouwminister.

Bijvoorbeeld

Een voorbeeld maakt de ministeriële vrees duidelijk.

De 13.666 SVD dagen zijn goed voor een aanwezigheid van 37 vaartuigen van 695 pk gedurende 365 dagen of één volledig jaar. In de veronderstelling dat het in dit theoretisch voorbeeld om vaartuigen van 1.200 gaat is er maar ruimte meer voor 22 vaartuigen. (13.666 gedeeld door 1,7 en nogmaals gedeeld door 365).

Om het nog duidelijker te stellen nemen we de 1.130 SVD in VIIa (Ierse Zee). Dit aantal SVD laat 3 vaartuigen van 695 pk toe gedurende een volledig kalenderjaar is de Ierse Zee te

vertoeven. Zes standaardvaartuigen kunnen er een half jaar aan de slag, 12 gelijkaardige vaartuigen drie maanden en 24 vaartuigen zouden het met anderhalve maand moeten stellen om het quotum op te vissen. Als u goed gevolgd hebt dan is het duidelijk dat 24 vaartuigen van 695 pk samen 16.680 pk vertegenwoordigen. Stel nu dat het gemiddelde aantal pk van die vaartuigen niet 695 pk maar 900 pk is. Dan slinkt het aantal SVD tot 869 (1.130 gedeeld door 1,3). Een herberekening van de vorig model-situatie toont dan aan dat er niet langer plaats is voor 24 vaartuigen gedurende anderhalve maand, maar slechts voor 19. Die 19 vaartuigen moeten dan, weer of geen weer, vissen wat zij kunnen. Krijgen zij het quotum niet op dan zijn onze vissers het onbenutte gedeelte definitief kwijt.

Onaanvaardbaar

Zoiets is onaanvaardbaar. Dat vonden ook de Europese visserijministers die vorige week onder het voorzitterschap van de Duitse landbouw-

minister *Jochen Borchert* rond de tafel zaten. De Belgische delegatie onder leiding van minister *André Bourgeois* stelde dat de voorgestelde regeling, afgezien van de complexiteit, afbreuk doet aan de relatieve stabiliteit die werd bereikt bij de verdeling van de vangstmogelijkheden. Overigens vindt de minister het SVD-stelsel weinig betrouwbaar omdat er geen statistische basis voorhanden is om tot een billijke verdeling te komen.

Minister Bourgeois stond overigens niet alleen met zijn bezwaren. De delegaties uit Frankrijk, Ierland en Groot-Brittannië stonden op dezelfde golflengte. De raad zal de bespreking hernemen op de zitting van 23 november. Intussen wordt het Europees Parlement verzocht bij spoedprocedure een advies uit te brengen.

Veel tijd is er niet meer aangezien de raad er zich reeds eerder toe verbonden had om voor het einde van het jaar de modaliteiten vast te leggen waaraan de Spaanse en Portugese visserijvloot zich te houden hebben. (gw)

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIUWI**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

Alleen kwaliteitsproducten 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 - EUKOTTERS -
GARNAALVISSERIJ)
- * **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN**
(kwaliteit MONOFIL ORANJE 0,50 mm)
- * **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
- * **ALLERLEI VISSERIJ BENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Aanvullende quotamaatregelen voor tongvisserij vanaf 1 oktober

Tijdelijke aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden, vanaf 1 oktober '94:

Vangstbeperking voor tong in de Noordzee:

- aan vissersvaartuigen van 300 pk of minder wordt in de Noordzee en het Schelde-estuarium vanaf 1 oktober tot eind november 1994 een hoeveelheid tong toegekend die gelijk is aan 600 kg, vermeerderd met 7 kg per pk. (bv: vaartuig van 300 pk: $600 \text{ kg} + (7 \times 300) = 2.700 \text{ kg}$)
- aan deze van meer dan 300 pk wordt in dezelfde gebieden en voor dezelfde periode een hoeveelheid toegekend die gelijk is aan 3.000 kg, vermeerderd met 10 kg per pk. (bv: vaartuig van 900 pk: $3.000 + (10 \times 900) = 12.000 \text{ kg}$)

- de overbevissing van de toegewezen hoeveelheid tong per vaartuig gedurende de periode 1 juli tot 30 september 1994 wordt automatisch afgeboekt van de toegekende hoeveelheid voor de periode 1 oktober tot eind november 1994.

De onbenutting van de toegewezen hoeveelheid tong per vaartuig over dezelfde periode vervalt.

- de overbevissing van de toegewezen hoeveelheid tong per vaartuig van de periode 1 oktober tot 30 november 1994 zal afgeboekt worden van de hoeveelheid tong die aan het vaartuig zal toegekend worden vanaf 1 december 1994.

- het totale jaarquotum 1994 in de Noordzee en het Schelde-estuarium voor de groep van vissersvaartuigen van 300 pk of minder is vastgesteld op 855 ton aanvoergewicht. Indien dit voor 31 december 1994 wordt uitgeput, wordt de tongvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep.

- het totale jaarquotum 1994 in de Noordzee en het Schelde-estuarium voor de groep van vissersvaartuigen van meer dan 300 pk is vastgesteld op 1.659 ton aanvoergewicht. Indien dit tongkwotum voor 31 december 1994 wordt uitgeput, wordt de tongvisserij in de Noordzee gesloten voor die groep.

Vangstbeperkingen voor tong in de andere gebieden:

In de periode van 1 oktober tot 30 november 1994 mogen de tongvangsten, uitgedrukt in aanvoergewicht, volgende hoeveelheden per vaartuig niet overschrijden:

- gebied VIIa: maximaal 500 kg per kalenderdag

- gebied VIIId: maximaal 250 kg per kalenderdag voor vaartuigen tot en met 300 pk. en maximaal 400 kg per kalenderdag voor vaartuigen vanaf 301 pk.

- gebied VIIIf,g: maximaal 500 kg per kalenderdag voor vaartuigen vanaf 300 pk. en maximaal 800 kg per kalenderdag voor vaartuigen vanaf 301 pk.

- gebied VIIH,j,k: maximaal 300 kg per kalenderdag voor vaartuigen tot en met 300 pk. en maximaal 400 kg per kalenderdag voor vaartuigen vanaf 301 pk.

Vangstverboden voor tong zijn van kracht in de Ices-gebieden VIIe en VIIIa,b en in de Noorse Exclusieve Economische Zone.

En tenslotte

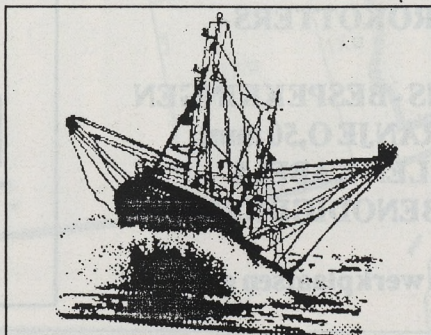
- per kalenderdag mag slechts uit één Ices-gebied tong worden aangevoerd, voor zover in dit gebied een tongquotum beschikbaar is.

- de hoeveelheid tong die aan een vissersvaartuig wordt toegewezen is niet overdraagbaar naar een ander vissersvaartuig.

- aan vissersvaartuigen van de Scheldenvloot die enkel binnengaats mogen vissen, wordt geen tongquotum in de Noordzee en het Schelde-estuarium toegekend. Alle andere vissersvaartuigen mogen geen tong vissen op de Westerschelde binnengaats, met uitzondering van de vissersvaartuigen van de Scheldenvloot die de toelating hebben om in het Schelde-estuarium te vissen.

- de periode van elke intrekking van de visvergunning wordt volledig uitgevoerd, ook al wordt de periode aangevangen of beëindigd in 1995.

- iedere reder dient zelf de stand van de tongvangsten van zijn vaartuig in de Noordzee bij te houden. De Dienst voor de Zeevisserij zal geen tussenstanden mededelen.



ZV 'roept' vaartuigen terug

De Zeebrugse Visveiling krijgt ook haar deel van de crisis te verwerken. De grootste visveiling van de Vlaamse kust moet zelfs marktaandeel prijsgeven aan Oostende. Zowel de onlangs opgerichte vismijncommissie als ZV-directeur Pollet deden een oproep naar de uitgezwermden Zeebrugse reders om opnieuw in de thuishaven te markten.

Het marktaandeel vergroten, dat is van meetaf de strategie van de ZV geweest. Halfweg '93 bedroeg het ZV-aandeel van de in ons land aangelande vis 70%, verkondigde directeur Pollet vorige zomer ter gelegenheid van de opening van het European Fish Center.

Oostende beent bij

Uit de cijfers voor heel 1993 blijkt dat Zeebrugge het jaar afsloot met respectievelijk 62 en 63 % van de aanvoer en de besomming. Acht maanden later moet de ZV echter al vrede nemen met 58 % van het aanvoergewicht en 59 % van de opbrengst van de Belgische aanvoer in eigen land, een verschuiving ten voordele van Oostende. Bovendien wordt door de Zeebrugse reders nog steeds druk over de Moerdijk verkocht. De situatie zint de ZV, een privébedrijf dat op percentage leeft, niet. De oproep om de uitgeweken Zeebrugse reders terug te halen komt dan ook niet onverwacht. Het is dan ook niet toevallig dat de Vismijncommissie, onder voorzitterschap van Freddy Pollet, de oproep lanceert.

Het zou voor de ZV zeker geen slechte zaak zijn voor de Vlaamse visserijsector als de reders hun boeg keren. Als dat moet gebeuren met fiscale en sociale stimulansen zullen die alvast geen concurrentievervalsende elementen mogen bevatten. 'Mister Europe' zal dat niet dulden.

Samenwerking

De uitverkoop van de Belgische vloot is een ander probleem dat de ZV-rendabiliteit zeker parten speelt. Hoeveel vaartuigen er nu eigenlijk in

vreemde handen (lees Nederlandse) zitten is moeilijk na te trekken. Sommige bronnen noemen het getal 30. Het kunnen er evengoed ettelijke meer of minder zijn, maar dat het een éénrichtingsverkeer is valt niet te loochenen. Uiteindelijk is het de hoofdaandeelhouder van een NV-rederij die beslist. Als die toevallig een Nederlandse pet draagt, dan is de kans groot dat die investering alvast niet bedoeld is om de Vlaamse visserij uit het slop te helpen.

Maar hoe dan?

De oproep tot meer samenwerking in de Belgische visserij — overigens niet nieuw — zal daar weinig aan veranderen. Hoe die samenwerking in de praktijk moet gebeuren is een andere vraag. Wellicht wordt in de eerste plaats gedacht aan uitgavenbesparende initiatieven, die op termijn ook jobs kunnen kosten. Kommerciële samenwerking? Alle glanzende folders hebben geen zoden aan de dijk gezet (lees: buitenlandse aanvoerders opgeleverd). Simultaan veilen kan misschien nieuwe perspectieven openen, maar dan mag het opzet zich niet beperken tot de kleinschaligheid van twee Belgische visveilingen. Tenslotte is er nog de mogelijkheid om samenwerkingsverbanden te zoeken met aanverwante sectoren (diepvries), nu het voor iedereen toch duidelijk is dat de verse visaanvoer geen groeipotentieel meer inhoudt.

De toekomst van de aanvoersector ziet er niet erg opwindend uit. Bij de oprichting van de ZV hadden de initiatiefnemers het zich nog anders voorgesteld. Met een aanvoer in eigen havens van 32.000 ton visserijproducten (de helft in Zeebrugge) en een besomming van 3,24 miljard (1,8 miljard in Zeebrugge) in 1987 ging het echter snel bergaf. Zes jaar later: minder dan 23.000 ton (waarvan 14.200 ton via de ZV) en een besomming van 2,28 (ZV: 1,43 miljard). Dergelijke evolutie doet hetgeen oorspronkelijk *prognoses* genoemd werd van naam veranderen: *misrekeningen*. De Z.V. heeft haar hoofdaandeelhouder, *Marie-Jeanne Beaus*, die de voorbije weken om andere redenen in het nieuws kwam, nog niet veel (dividend)plezier opgeleverd. De jaarbalans '93 staat dan wel niet in het rood, maar dat was eerder het resultaat van de verkoop van industriegronden dan van een winstgenererende exploitatie. (gw)

Augustus was een slechte maand, maar... wordt het ook een slecht jaar?

De aanvoer- en opbrengstcijfers van één maand zijn geen maatstaf om het visserijjaar te beoordelen. Zeker als men de cijfers van het lopend jaar gewoon naast die van dezelfde maand van het jaar voordien legt. We schreven het al eerder: het volstaat dat er in die maand één maandag minder is om een vertekend beeld te krijgen.

Na acht maanden staat er in ons overzicht echter slechts één positief cijfer: de aanvoerwaarde in Oostende ligt 9 procent hoger dan deze op hetzelfde tijdstip vorig jaar. In cijfers betekent dit een toename met 42 miljoen frank. Dat cijfer slaat alleen op de besomming van eigen vaartuigen. In de omzetcijfers van de OVA wordt daarnaast ook nog rekening gehouden met de vis die voor rekening van derden wordt geveild. Voor de visveiling is dat een complementaire activiteit met een zeer wisselvallig karakter. Meestal gaat het daarbij niet om grote hoeveelheden.

Nu tweederden van het jaar achter ons ligt, is de tendens reeds duidelijk

afgetekend voor de belangrijkste vissoorten in onze vismijnen: de demersale vangsten. De aanvoer ervan ging over heel de lijn achteruit. Het meest gebeurde dat in Zeebrugge (-18%), ook in Nieuwpoort zien we een gevoelige achteruitgang (-9,7%). In Oostende bleef de schade beperkt (-1,2%). In waarde scoorde de demersale aanvoer slecht in Nieuwpoort (-17,6%) en Zeebrugge (-10,5%). De vooruitgang die Oostende op dit terrein boekt (+10%) is in de huidige omstandigheden dan ook merkwaardig.

Onbegrijpelijk is echter de mededeling waaruit zou blijken dat slechts twintig procent van de aanvoer in de Oostendse vismijn afkomstig is van eigen vaartuigen. De overige tachtig procent komt, volgens die persberichten met koelwagens uit het buitenland. Waar haalt men het? De verantwoordelijke voor het vertellen van dergelijke onzin zou zich nooit meer in de vismijn mogen vertonen. (gw)

Besomming januari-augustus 1994

(deze cijfers omvatten de opbrengst van eigen aanvoer in Belgische havens en verschil + of - t.o.v. dezelfde periode vorig jaar)

	ZEEBRUGGE		OOSTENDE		NIEUWP.	
	WAARDE x 1.000 fr.	% 93-94	WAARDE x 1.000 fr.	% 93-94	WAARDE x 1.000 fr.	% 93-94
KAB	42.986	-26.8	34.129	-25.3	1.064	-72.9
SCHOL	143.593	-26.7	67.245	+19.6	4.288	-21.4
TONG	391.908	-6.7	232.749	+16.9	46.790	-15.9
TT	578.486	-	334.122	-	52.142	-
OV. DEM.	187.741	-	139.664	-	10.092	-
TT DEM.	766.227	-10.8	473.786	+10.0	62.234	-17.6
PEL.	100	+219.1	347	-12.4	89	-0.9
SCHAALD.	61.423	-8.7	26.417	-13.5	4.155	+13.6
WEEKD.	9.064	+3.5	9.435	+48.6	1.890	+203.5
TOT. 94	836.815	-10.5	509.985	+9.0	68.369	-14.4
TOT. 93	934.740	-	467.982	-	79.863	-
+/-	-97.925	-	+42.003	-	-11.495	-

□ BRON: Dienst voor de Zeevisserij, Oostende

Uitvoer visserijprodukten vorig jaar met tien procent gestegen

De *invoer* van vis- en visserijprodukten lag vorig jaar lager dan in 1992. De uitvoer is dan weer met tien procent toegenomen. Onmiddellijk dient daarbij gezegd dat de stijging van de *uitvoer* eigenlijk alleen maar de daling van vorig jaar goed.

De internationale handel is voor de vissector geen onbelangrijke bezigheid. Ons land voerde vorig jaar voor 26 miljard frank visserijprodukten in en voor bijna acht miljard uit. Dit handelstekort maakt meteen duidelijk dat de eigen produktie en verwerking van vis- en visserijprodukten geenszins in staat is om de binnenlandse behoeften te dekken.

Invoer

Op basis van gemiddelde prijzen werden enkel de *bevroren vis*, *schaaldieren* en *bereidingen en conserven* van vis tegen een hogere gemiddelde prijs ingevoerd. In alle andere categorieën trad een prijsdaling op.

Behalve de *invoer* van vis- en visserijprodukten voor menselijke consumptie werd ook nog een grotere hoeveelheid vismeel uit het buitenland betrokken.

De totale Belgische *invoer* van vis- en visserijprodukten (zonder vismeel) daalde vorig jaar tot 162 ton (-2,3 %) voor een globale waarde van 24,2 miljard frank (-3,4 %).

Uitvoer

Niet alleen goedkopere *invoer*, ook de prijs voor de uitgevoerde produkten lag doorgaans lager. Net als voor '92 kreeg de handel meer geld voor de uitvoer van bevroren vis. Ook de handelswaarde van bereidingen en conserven werden beter gehonoreerd. Het *uitvoervolume* van vis- en visserijprodukten (exclusief vismeel) steeg tot 44.611 ton (+ 9 %) en de *uitvoerwaarde* dikte aan tot 7,6 miljard frank (+ 11,4 %).

Samenstelling invoer vis- en visserijprodukten in '93

	INVOER IN TON	% VAN TOTAAL	WAARDE MILJOEN fr.	% VAN TOTAAL
Levende vis	5.972	2.8 %	871	3.5 %
Verse of gekoelde vis (andere dan visfilets)	33.966	16.1 %	4.699	18.8 %
Bevroren vis (andere dan visfilets)	8.983	4.3 %	756	3.0 %
Visfilets	20.157	9.6 %	2.596	10.4 %
Bewerkte vis	4.582	2.2 %	1.094	4.4 %
Schaaldieren	18.888	9.0 %	5.217	20.9 %
Weekdieren	29.036	13.8 %	2.391	9.6 %
Bereidingen en conserven	30.585	14.5 %	3.806	15.2 %
Bereidingen en conserven van schaal- en weekdieren	9.723	4.6 %	2.758	11.0 %
TOTAAL	161.892	76.8 %	24.187	96.8 %
verschil 92-93	-2.3 %	-	-3.4 %	-
Vismeel	48.956	23.2 %	792	3.2 %
verschil 92-93	+7.6 %	-	-4.5 %	-
ALGEMEEN TOTAAL 93	210.848	100 %	24.979	100 %
verschil 92-93	-0.1 %	-	-3.4 %	-

Samenstelling uitvoer vis en visserijprodukten in '93

	UITVOER IN TON	% VAN TOTAAL	WAARDE MILJOEN fr.	% VAN TOTAAL
Levende vis	2.089	4.0 %	295	3.8 %
Verse of gekoelde vis (andere dan visfilets)	13.182	25.6 %	1.291	16.6 %
Bevroren vis (andere dan visfilets)	2.088	4.0 %	317	4.1 %
Visfilets	2.984	5.8 %	485	6.2 %
Bewerkte vis	1.977	3.8 %	374	4.8 %
Schaaldieren	8.074	15.7 %	2.181	28.1 %
Weekdieren	3.078	6.0 %	375	4.8 %
Bereidingen en conserven	4.650	9.0 %	972	12.5 %
Bereidingen en conserven van schaal- en weekdieren	6.489	12.6 %	1.354	17.4 %
TOTAAL	44.611	86.5 %	7.645	98.4 %
verschil 92-93	+9 %	-	+11.4 %	-
Vismeel	6.984	13.5 %	126	1.6 %
verschil 92-93	+271.9 %	-	+276.3 %	-
ALGEMEEN TOTAAL 93	51.595	100 %	7.770	100 %
verschil 92-93	+20.6 %	-	+12.7 %	-

□ BRON: Nationaal Instituut voor Statistiek

TELEX - TELEX - □ De verkoop van Belgische vaartuigen in Nederlandse afslagen is enigszins teruggelopen. Wat helemaal niet betekent dat de Belgische aanvoer opdroogt. □ In Scheveningen liepen tussen half augustus en half september de O.33, de O.51, de B.601, de O.229, de Z.121 en

de O.349 binnen. De vangst van de Z.185 kwam per container toe. □ In dezelfde periode zakte de Z.121 naar Urk af waar een besomming van drie miljoen frank werd gemaakt. □ Breskens mocht de nieuwe Z.474, de Z.519 en de N.22 ontvangen. □ In Colijnsplaat liet de O.62 Dini een

nieuwe opvoerband plaatsen. □ De O.229 Liberty kreeg een nieuwe Caterpillar aan boord □ De O.518 La Farouche liet bij Padmos in Stellingen werkzaamheden uitvoeren. □ De GY.154 van de Heistse reder Gilbert Derudder lag er eveneens voor onderhoudswerkzaamheden. □

De uitslag!

Garnaalpelwedstrijd Visserskaai Oostende

Dames: 1 Suzanne Dieusaert, 2. Bianca Bruynsteen, 3. Berlinda Bruynsteen, 4. Belinda Ackein en Annie Zoonekeyn, 4. Nadine Maessen, Raymonde Ghijsels en Jeannine Demonie, 6. Vaneenoo, 7. Diana Desomer, Gabriëlle Vanbillemont en Simonne Ghijsels, 8. Noëlla Florens en Josiane Rau, 9. Jetti Behey, 10. Alphonsina Vanhooren, Vera Nierynck en Hilda Rau, 11. Marie-José Bulteel, Rosette Nierynck, Martine Pauwels en Patricia Desaever, 12. Lidia Rau, 13. Gilberta Smissaert en Christine Decock, 14. Maud Barbieux, 15. Sheila De Brauwer, 16. Gilberte Bruylinckx, 17. Rosanne Bullemans en Maria

Vanmaele, 18. Sabine Ferros en Brigitte Daenen, 19. Christina Pattyn.
Heren: 1. Ronny Bruynsteen, 2. Paul Vindevogel, 3. Etienne Tratsaert, 4. Maarten Tratsaert, 5. Oscar Verdruyne, 6. Daniël Crevits, Emiel Bouquet, Jacques Bertrand en Dolf Ackein, 7. Hubert Dewitte, 8. Felix Bauwens, 9. Aimé Nierynck, 10. Omer Quarain, 11. Marc Defever, 12. Ahmed Ziane en 13. Wilfried Matthys.
Kinderen: 1. Bruno Bruynsteen, 2. Dini Bogaert, 3. Bart Dhondt, 4. Skarlet De Saedeleer en Wim Dhondt, 5. Evi Van Humskerke, 6. Lisbeth Dhondt, 7. Nikita Heusequin.



Op de foto: van links naar rechts: Aimé Nierynck bestuurslid garnaal - kruiers, Bruno Bruynsteen winnaar bij de kinderen, Staf Rau penningmeester van de garnaalkruiers, Daniël Verleye secretaris garnaalkruiers, Suzanne Dieusart winnares dames, Ronny Bruynsteen winnaar heren, Jean Sleghers van de inrichtende handelaarsbond, Etienne Tratsaert derde plaats heren, uitbater restaurant la Roue die voor de innerlijke verzorging van de garnaalpellers zorgde en tenslotte reder Eerebout van de O 100, een van de vaartuigen die de garnaal aanvoerde.

nieuw!

De Vissers zijn de negers van de stad

Een pamflet van Flor Vandekerckhove over de maatschappelijke situatie van de vissers op de Oostendse Vuurtorenwijk. Te koop door 40 frank over te schrijven op rek. 384-0596581-18.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

AUGUSTUS 1994

Geschrap:

□ Z.474 ARGO, eigendom Argo NV, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist. Geschrap: 7.7.94

Nieuw vaartuig:

□ Z.474 LIMANDA, eigendom NV Argo, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27. Roepnaam OPSV; L.o.a. 23,98 m.; Gt. 130 ^(*); bouwjaar 1994, werf 23, staal; motor Mitsubishi - 220 kW - 299 pk, bouwjaar 1994; boomkorvisserij. Zeebrief: 12.7.94

Adresverandering en nieuw telefoonnummer:

□ O.23 GEOFFREY WILLIAM, eigendom François Devey, Ooststraat 58 bus 9, 8400 Oostende, tel. 059-50.44.31

Verandering van eigendom, tonne- maat en lengte:

□ Z.580 POSEIDON, eigendom Julie BVBA, Zeebruggelaan 125, 8370 Blankenberge, tel. 050-41.70.37. Gt. 61 (*) - Nt. 18; l.o.a. 20,64 m. Zeebrief: 1.8.94

Verandering van eigendom en naam:

□ Z.207 PERMEKE wordt Z.207 VERWACHTING, eigendom BVBA Rederij Verwachting, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27. Zeebrief: 18.8.94

Verandering van thuishaven:

□ K.13 MORGENSTER wordt Z.13 MORGENSTER, eigendom Peter Praet en Willy Praet, Merodestraat 125, 9130 Beveren-Kieldrecht. Zee- brief: 19.8.94

Erratum:

□ Z.41 TORNADO: l.o.a. is 25,75 m. i.p.v. 25,58

^(*) tonnemaat vastgesteld overeen- komstig de Konventie van 1969.

BOU.319 vernummerd tot O.319

De vernummering van de acht vaar- tuigen die in de *Officiële Lijst der Bel- gische Vissersvaartuigen* onder de ru- briek *andere* staan gaat door. De re- gistratieletters van de BOU.21 Adriana-Maria, A.2 Nancy en K.13 Morgenster werden reeds veranderd in respectievelijk Z.201, O.2 en Z.13. Ook op de grootste eenheid uit deze

IJslander O 216 gesloopt in Gent



De IJslander O.216 *Henri-Jeanine* is niet meer. Het vaartuig is door een Gents sloopbedrijf tot schroot herleid. Daarmee verdween het laatste grote vaartuig voor de IJslandvisserij. De kleinere O.129 *Amandine* is nu de enige overblijver van de eens zo machtige Oostendse IJslandvloot.

Op de voorlaatste dag van 1993 werd de O.216 geschrapt uit de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen. Er was even sprake om de O.216 als museumschip te bewaren als laatste getuige van een bloeiperiode van de

Oostendse visserij. Maar het geld en/of de wil ontbraken om dit initiatief van de grond te krijgen.

De stalen zijtreiler werd uiteindelijk gesloopt door *Van Heyghen Recycling*, een groot schrootbedrijf (40 werknemers) dat tijdens de voorbije maanden reeds meerdere geschrapte vissersvaartuigen ontmandelde. Hiermee eindigt de historiek van de in 1961 bij *Béliard-Crighton* (voor *Henri-Charles Lambreght* en *Henri-Cornelis Lambregt*) gebouwde diepzeetrawler. (gw)

Mercatorkring opgericht

Enkele oudgedienden van het opleidingsschip *Mercator* hebben het voortouw genomen voor de oprichting van een *Mercatorkring*. De oud-opvarenden, waaronder Jef Cuyt (voorzitter van het Belgische Zee-manscollege), André De Wilde (havenkapitein van Gent), Albert Westerlinck (gewezen commandant van de Hogere Zeevaartschool), Bruno Peeters, Leo Oosterlinck, Jan Pellens en Guido Puylaerts namen het initiatief, nadat de driemaster na een lange afwezigheid opnieuw in zijn thuishaven te bewonderen was naar aanleiding van *Eurosail '93* in Antwerpen. De nieuwe vereniging wil het imago van de barkantijn die bijna dertig jaar (1932-1961) diende als opleidingsschip van Belgische zeelui levendig houden en bijkomende financiële steun aanbrengen voor het instandhouden van het museumschip dat in 1964 uitgeleend werd aan Oostende. De kring wil zich niet in de plaats stellen van de *vzw Mercator*, maar eerder bijdragen tot de versterking ervan. Zij richt zich in de eerste plaats tot alle oud-opvarenden, maar staat ook open voor andere sympathisanten van het zeilschip.

□ Mercatorkring, Oude Leeuwenrui 8, 2000 Antwerpen, tel. 03-224.17.11, fax: 03-233.66.04.

Minister wil 'varende' monumenten beschermen

Op de vooravond van de jongste *Open Monumentendag* besliste minister Johan Sauwens, bevoegd voor monumentenzorg, om de beschermingsprocedure in te zetten voor vier 'varende' monumenten. Het bekendste vaartuig dat voor bescherming in aanmerking komt is het voormalige opleidingsschip *Mercator*. Verder viel de keuze op twee binnenvaartuigen. De *Maureen* is een binnenschip van het type *Boomse klipper* en de *Tijl Uilenspiegel* uit Schoten (voorheen *Agir de Gand*) is wellicht het laatste voorbeeld van een *Belgische klipperaak*. Als laatste komt de stoomsleepboot *Succes* met ligplaats in het Antwerpse Bonapartedok voor op de voorontwerplijst. Dit unieke vaartuig is een goed bewaard voorbeeld van een tachtig jaar oude stoomsleepboot die al sinds 1916 in de vaart is. De minister heeft er wellicht niet aan gedacht om ook een oud vissersvaartuig, een IJslander bv, van de sloop te redden.

Deense spanvissers houden onschuld staande voor Brugse rechter

Donderdag 24 maart enterde het visserijwachtschip van de Zeemacht een koppel Deense spanvissers. Beide vaartuigen werden opgeleid naar Zeebrugge. De vaartuigen werden op borgtocht en tegen betaling van 400.000 frank vrijgegeven.

De zaak kwam vorige maand tweemaal voor de correctionele rechtbank in Brugge. De beschuldiging luidt: illegale visserij binnen de 12-mijlszone. De officier van het visserijwachtschip, een landbouwinspecteur en een vertegenwoordiger van de Nautische commissie bevestigden dat beide vaartuigen wel degelijk binnen de limieten visten. De eigenaars van de E439 *Land's End* en de E522 *Jytteborg* uit Esbjerg ontkennen dat bij monde van hun verdediger, meester Lino Verbeke. Hij stelde dat de vaartuigen net buiten de voorbehouden wateren waren en beweert dat te kunnen staven met satellietfoto's van het *Global Positioning System*. De verdediging betwist de dagvaarding en de betichtingen en vordert een schadevergoeding. Meester Verbeke stelde bovendien dat de visserijwacht-officier die de overtreding vaststelde, daar wettelijk niet toe bevoegd was. Volgens de Brugse advocaat mogen alleen gezagvoerders van staatsschepen dergelijke processen verbaal opstellen.

Na de tweede zitting die aan de zaak was gewijd besliste de rechtbank uitspraak te doen op 17 oktober.

De crisis in de Europese visserij

DE VISSERIJCRISIS DIE we meemaken is de ergste die de moderne visserij ooit meegemaakt heeft. De Europese Commissie zegt het als volgt: *'De communautaire visserijsector kampt sinds begin 1993 met één van de ernstigste crises, zo niet de ernstigste — gezien de ongunstige algemene economische conjunctuur —, sinds het ontstaan van de Gemeenschap'* (*).

De visserijcrisis is dus geen Vlaams probleem, elke visserijnatie uit de Unie wordt ermee geconfronteerd. Specifiek voor België is evenwel dat de Vlaamse visserijsector zo klein is, dat de kans niet denkbeeldig is dat onze visserijgemeenschap door de crisis gewoon van de kaart geveegd wordt.

Maar zover is het (nog) niet. De Vlaamse vissers kunnen de crisis wel degelijk overleven. Ze moeten dan wel beseffen dat de mogelijkheden beperkt worden door allerhande internationale verplichtingen en feitelikheden. Ons land heeft er zich immers toe verbonden alleen nog maar binnen het kader van de Europese Unie (EU) te werken. De vissers moeten er zich vervolgens bewust van zijn dat deze EU het overleven van de visserij NIET garandeert. *'De Commissie meent evenwel dat haar eigen inspanningen om het voortbestaan van de communautaire visserij te verzekeren ontoereikend zullen zijn zonder de medewerking van de betrokken kringen, gaande van de overheid tot de sector zelf, met inbegrip van de individuele ondernemingen'* (pag. 4). Met andere woorden: als de Vlaamse visserij het overleeft, dan zal dat haar eigen verdienste zijn!

Wat is de aard van de crisis die ons treft? Hoe lang zal ze duren? Wie zal in de toekomst nog uit vissen gaan? De Europese Commissie weet er alles van.

Het kader waarin de vissers moeten werken wordt door de Commissie als *'Gemeenschappelijke Marktordening'* (GMO) omschreven. Zo'n grote woorden zijn niet zonder belang. Ze zeggen zeer duidelijk waar het uiteindelijk om draait. Het is de Markt die zal bepalen wie al dan niet zijn kop boven water kan houden en het is

de Europese Unie die de orde op die markt zal bepalen.

Wie zich bewust is van hetgeen hierboven staat, weet alvast wat hij niet moet doen. Hij moet bijvoorbeeld niet doen wat de Franse vissers deden. Bekend is het verzet van de Franse vissers tegen de invoer van vis uit landen van buiten de Europese Unie. Hoe heftig dat verzet ook moge zijn, uiteindelijk leidt het nergens toe, want Europa kan, zo zegt de EU, zelf niet meer kan instaan voor haar totale visproductie. Om aan de vraag van de Europese consument te voldoen, moet ook vis uit landen van buiten de Europese Unie aangevoerd worden. De prijzen waartegen die vis hier verkocht wordt, zijn o.m. afhankelijk van het douanetarief van de Unie, waarmee niet zomaar kan gerotzood worden. Al die zaken zijn immers vastgelegd in verdragen die niet eenzijdig opgezegd kunnen worden. De Commissie stelt dan ook duidelijk: *'De internationale verbintenissen van de Gemeenschap bieden dus geen mogelijkheid tot herziening van ... de invoerwaarden voor visserijproducten uit andere landen...'* (pag. 9).

Alles heeft met alles te maken

De hevigste visserijcrisis sinds het ontstaan van de Europese gemeenschap heeft vele oorzaken. Een aantal daarvan hebben niet onmiddellijk te maken met de visserij zelf. Zo is er de letterlijk en figuurlijk razendsnelle ontwikkeling van het vervoer waardoor verse vis vandaag uit Noord en Zuid-Amerika, en tegen interessante prijzen, op de Europese markt aangevoerd kan worden. Dat is een betrekkelijk nieuw fenomeen waaraan de vissers, de politici, de EU-ambtenaren niets kunnen verhelpen. Overigens mag verwacht worden dat we wat dat betreft nog het einde niet gezien hebben en dat het marktaandeel van bijvoorbeeld de ontwikkelingslanden alsmaar zal toenemen... waardoor de marktprijzen verder naar beneden zullen gedrukt worden.

Er zijn nog zo'n aantal economische fenomenen die niets met de visserij te maken hebben, maar waarvan we uiteindelijk wel de gevolgen voelen. Neem bijvoorbeeld de daling van de graanprijzen. Hierdoor werden kip en

varkensvlees goedkoper, waardoor de consumenten al eens meer kip gingen eten bijvoorbeeld... en al eens minder vis! Minder vraag naar vis zorgde dan wéér voor lagere marktprijzen.

Vervolgens is er de Europese Unie zelf. Ze zorgt ervoor dat er in Europa een Europese economische ruimte ontstaat (het wegvallen van de grenzen), waardoor de vis ongehinderd door Europa getransporteerd wordt. Wie dit koppelt aan een uitbreiding van de EU (zoals de EU dat inderdaad doet) is zelf mede oorzaak van de crisis. Noorwegen in de EU? Allemaal goed en wel, maar dan moet je weten dat het kabeljauwbestand in de Barentssee (boven en vlakbij Noorwegen) dat van de Noordzee ver overtreft (in 1994 respectievelijk TAC 700.000 ton en TAC ± 250.000 ton). Via een sterk ontwikkeld vervoer en een vrije Europese economische ruimte staat dat allemaal in minder dan geen tijd en onbelast hier op de markt. Prijzen naar beneden!

Al hetgeen hierboven staat viel dan nog eens samen met een verscherping van de recessie sinds 1991 en een economische crisis in 1993, waardoor de vraag naar consumptiegoederen afnam. Ook werden de koersen van de verschillende Europese munten aangepast zodat de concurrentiepositie van verschillende EU-landen (waaronder ook dat van België) aangetast werd. Beide laatste verschijnselen zijn van voorbijgaande aard (conjuncturele factoren), terwijl de eerste (ontwikkeling vervoer, Europese economische ruimte, uitbreiding EU, daling graanprijzen, toename aanbod uit ontwikkelingslanden...) wel degelijk een blijvend karakter hebben (structurele factoren).

Het leven is een strijd

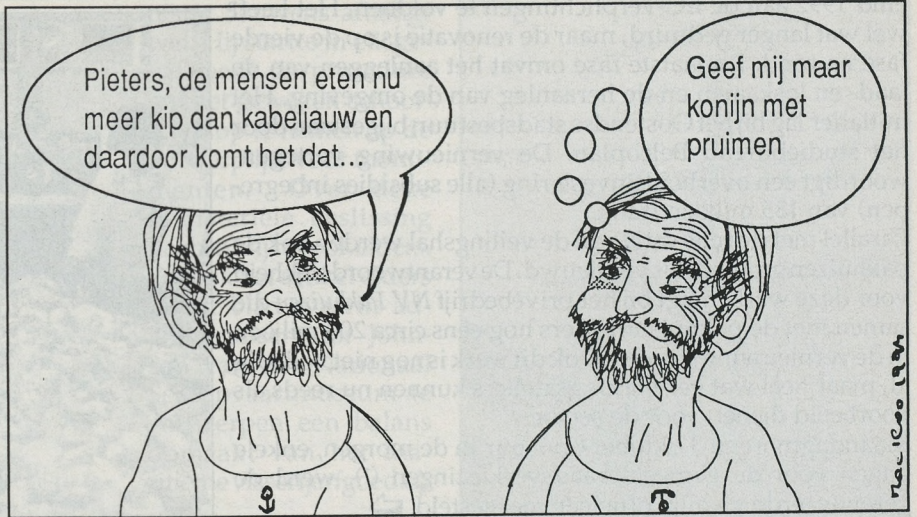
Uit hetgeen hierboven staat blijkt alvast één ding: het prijsniveau van de vis daalt. Dat wil zeggen dat de rederijen minder inkomsten krijgen voor eenzelfde aanvoer van vis. De prijzen kunnen weliswaar nog wel sporadisch eens stijgen, maar de trend zit er toch in: er is een dalende tendens. *'Er is de concurrentie van derde landen, van de aquacultuur en van de landbouw. De concurrentie is een feit: zij moet worden geaccepteerd...'* (pag. 14). ☞

De crisis heeft echter iets bijzonder pijnlijk duidelijk gemaakt. Veel rederijen kunnen de nieuwe omstandigheden niet meer aan. In economische termen heet het dat dat zij te *weinig concurrentiekracht* blijken te hebben. In het kader van de Gemeenschappelijke Marktordening is dat een catastrofe, want de EU is de mening toegedaan dat *'Net zoals de marktprijzen zich door geen enkel besluit laten dwingen, kan geen enkele regeling de producenten hun verloren gegane concurrentiekracht terugbezorgen'* (pag. 14).

En hoe dat komt

Intussen is er ook in de visserij zelf een en ander veranderd. Verschillende soorten vis zijn schaars geworden. De vissers brengen er bijgevolg minder van binnen in de vismijnen. Normaal zou dan het marktmechanisme spelen: minder aanvoer doet de prijzen stijgen (en economisch zou de kleinere aanvoer voor de rederijen dan geen slechte zaak moeten zijn). Dat is echter hetgene dat juist NIET gebeurt en wel om al de redenen die we hoger al uiteengezet hebben. *'De prijzen van de belangrijkste soorten worden heden ten dage immers in aanzienlijke mate door de wereldmarkt bepaald'* (pag. 14).

De Commissie wijst er terecht op dat zij dat probleem al lang heeft zien aankomen en dat ze door middel van het opstellen van de Meerjarige Oriëntatieplannen (MOP's) koos voor kleinere visserijvloten. Kleinere vloten kunnen inderdaad rendabeler zijn omdat er toch al minder vis te vangen is. Echt geslaagd is dat echter allemaal niet: *'Men kan in elk geval stellen dat het beleid dat de Unie heeft gevoerd om de visbestanden te beheren, in de praktijk niet is weerspiegeld in reserves van zodanige omvang dat de gehele communautaire vloot bij de verwachte verharding van de concurrentie buiten schot kon blijven ... Er heeft daarentegen een verkrapting van de bestanden plaatsgevonden, met als gevolg dat een ruimer beroep op invoer werd gedaan om de communautaire markt te bevoorraden.'* (pag. 15). Overigens is er niet alleen het tekort aan omzet: *'Het herstellen van het bedrijfseconomische evenwicht, dat niet alleen door een tekort aan omzet, maar vooral ook door een te hoge schuldenlast en dito bedrijfskosten wordt verstoord, lijkt derhalve een absolute noodzaak'*. Interessant is dat de Commissie dat niet alleen op rekening van achter-



haalde produktiemethoden schuift maar evenzeer aan de kwalijke rol die de banken daarbij spelen. In het Europese Commissie-jargon heet dat: *'... aan een verkeerde inschatting van de toekomstige ontwikkeling van de sector die bij het investeren is gemaakt en waarbij sommige gespecialiseerde banken ruimschoots betrokken zijn geweest.'* (pag. 16). Tenslotte is er ook het distributie- en consumptiepatroon dat erg veel veranderd is. *'Het merendeel van de producten wordt momenteel immers verkocht aan grootwinkelbedrijven ... Factoren zoals de onstandvastigheid van de aanvoer, de grote wisselvalligheid van de prijzen en de versnippering in de groothandelsbranche dragen ertoe bij dat de warenhuissector de communautaire produktie voor een stuk mijdt.'* (pag. 16).

Lange weg

De Europese Commissie is er dan ook van overtuigd dat de huidige visserijcrisis niet in een handomdraai opgelost wordt. Het is bijvoorbeeld niet omdat de economische conjunctuur verbetert dat de vissers uit hun miserie zijn. *'Naar het oordeel van de Commissie, moet men zich dringend reken-*

schap geven van de determinanten van de nieuwe situatie, dat wil zeggen van de factoren die het scenario van een langdurige crisis — wegens de onaanpassing van een deel van de sector aan de nieuwe economische werkelijkheid — aannemelijk maken.' (pag. 17).

Het is bijgevolg duidelijk dat maatregelen die, al te rap, onder druk van de omstandigheden genomen worden niets zullen uithalen. Hetgeen de vissers nodig hebben is een lange-termijnvisie op de visserij... een visie die niet buiten de vissers om mag opgelegd worden... want zoals de Commissie het zegt: als de individuele ondernemingen er niet achter staan, dan is alles tot mislukken gedoemd. Vraag is en blijft of de Vlaamse reders zo'n lange-termijnvisie hebben die hun ondernemingen naar het jaar 2000 kunnen brengen.

Flor Vandekerckhove

(*) De Crisis van de Visserijsector in de Gemeenschap, mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement. Uitgave COM (94) 335 def. Brussel, 19.07.1994, pag. 3. Alle volgende citaten komen eveneens uit dat dossier.

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

de maand in beeld

Op 5 november 1990, gevolgd door de eerste steenlegging op 17 januari 1991, gingen de renovatiewerken in de Oostendse vismijn officieel van start met de bedoeling tegen eind 1992 aan de EG-verplichtingen te voldoen. Het heeft wel wat langer geduurd, maar de renovatie is op de vierde fase na rond. De laatste fase omvat het aanleggen van de laad- en loskaaien en de heraanleg van de omgeving. Het initiatief lag bij het Oostendse stadsbestuur, bijgestaan door het studie bureau Belcoplan. De vernieuwing vertegenwoordigt een overheidsinvestering (alle subsidies inbegrepen) van 185 miljoen frank.

Parallel met de renovatie van de veilingshal werden ook de pakhuizen grotendeels vernieuwd. De verantwoordelijkheid voor deze werken ligt bij het privébedrijf NV Pakhuizen die samen met de pakhuishuurders nog eens circa 200 miljoen in de vernieuwing stopten. Ook dit werk is nog niet volledig af, maar heel wat verwerkingsateliers kunnen nu reeds als voorbeeld dienen voor de sector.

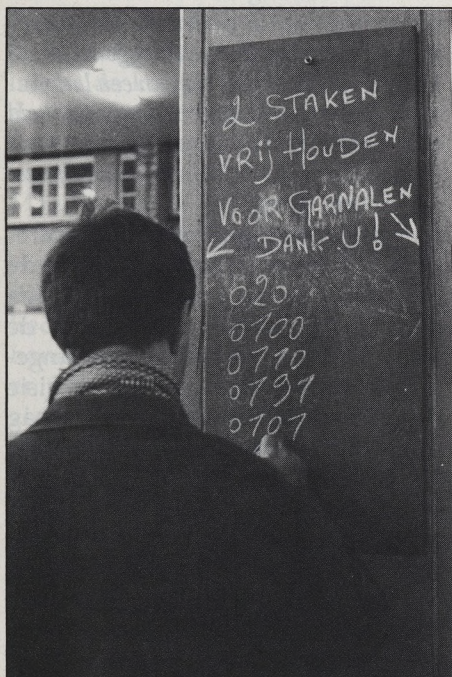
Maandagmorgen 3 oktober op 7 uur in de morgen, enkele dagen voor de gemeenteraadsverkiezingen (!), werd de gerenoveerde vismijn officieel voorgesteld. ➡



De toegangspoort van de oude vismijn in Zeebrugge hangt er al erg gehavend bij. Het verval van de vismijn zet zich trouwens door. Ondertussen blijft de start van het nieuwe recreatieve project uit. Voorziena opening: 15 juni 1995. ➡



Wordt de Mercator wel dra een 'varend' monument? Als het van minister Sauwens afhangt wel. Hij startte in elk geval reeds de procedure om het gewezen schoolschip op te nemen op de ontwerplijst voor monumenten. Over deze ministeriële beslissing hebben wij het ook elders. Zie ook het artikel elders in dit blad waarin adjunct-conservator Johnson van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen een balans opmaakt van het maritieme visserijfgoed. ➡



Op zondag 25 september werd op de Oostendse Visserskaai een garnalpelwedstrijd georganiseerd. Inrichters waren de handelaars van 'de kaai'. Het garnalengedeelte werd overgelaten aan de kustvissers en de garnalkruiers van Oostende stad en van de Vuurtorenwijk. Voor de uitslagen: zie elders in dit blad. ➡



↑ In de moderne Oostendse vismijn wordt niet gegrepen naar de meest gesofistikeerde communicatiemiddelen. De berichtgeving gebeurt nog steeds op goeie oude ambachtelijke wijze.



De Sirius verlaat Oostende, begeleid door de loodsboot Zannekin. Greenpeace voerde de voorbije weken actie voor propere zeeën. ➡



↩ De toestand van het staketsel in Nieuwpoort is op sommige plaatsen erbarmelijk. Eerder werd al een ander hersteld. Een paar weken geleden werden de noodzakelijke herstellingswerken hervat.

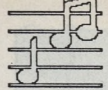
Nieuwpoort kreeg vorige maand de reuzencatamara 'Enza' op bezoek. De Nieuw-Zeelandse tweerompsboot voert promotie voor het fruit dat van de andere kant van onze wereldbol komt. Vandaar de naam E(at) N(ew) Z(ealand) A(pples). ➡



↩ De Vriendenkring van de Zeevaartpolitie vierde haar tienjarige bestaan. Tijdens een gezellig samenzijn in het Oostendse Koninginnehof bracht voorzitter Pol Vandenberghe hulde aan Monique Ardaen als meest verdienstelijke lid.

De vernieuwde verkoopshal in de Nieuwpoortse vissershaven nadert de voltooiing. De vismijn voldoet weldra aan de strengste hygiënische en sanitaire Europese normen. Het publiek wordt achter glas gehouden en enkele bevoegde personen zullen nog toegang krijgen. Dat zijn trouwe essentiële voorwaarden voor het verkrijgen van een Europees erkenningsnummer. ➡





Alexander Kent schreef sinds 1975 een vijftiental historische romans over de Britse marine, haar zeilschepen, de zeelui en de zeeslagen. Hoofdpersonage in alle werken is Richard Bolitho... Wanneer die op zestienjarige leeftijd zijn tweede schip in Spithead vervoegt, maakt hij deze bedenking: 'Harsh discipline was the rule rather than the exception, danger and death from working the ship in all weathers were too commonplace to mention.'

When landsmen saw a King's ship working clear of the shore, the yards alive with sailors and freshly set sails, when they heard the bang of gun-salutes, the lusty voices of those at the capstan joining in an well-tryed shanty, they knew nothing of that other world within the deep hull. Which was probably just as well.'

Alexander Kent, R. Bolitho - Midshipman, 1975

Vanaf deze aflevering vertelt René Van Mol in zijn reeks 'Zeemansliederen' over de shanties die zo 'romantisch' over baai en strand klonken.

(Red. André Baert)

Zeemansliederen (VI)

DE SHANTIES

DE SEA-SHANTY, waarover de vorige hoofdstukken een uitgebreide achtergrond schetsen, is in verschillende opzichten een buitenbeentje onder de folksongs. Niet in het minst door de omstandigheden van haar ontstaan. Het opkomende 19de eeuwse kapitalisme, dat de doodsteek betekende voor de meeste bestaande volksliederen, gaf eigenaardig genoeg juist de aanzet tot de bloei van deze groep naar wezen zeer elementaire zeemansliederen.

Maar ook op muzikaal gebied is de shanty een merkwaardige smeltkroes van allerlei invloeden. Van gospeltunes en Victoriaanse music-hall elementen tot Countrysongs, Highlandwerkliedertjes en groepsliederen van de 'cotton-lumbers' uit het zuiden van de Verenigde Staten.

De geschiedenis van de Europese muziek is voor een flink deel het verhaal van de ontwikkeling van halfgeïmproviseerde groepsgezangen tot de goed samengestelde liederen en melodieën vanaf het einde van de middeleeuwen. De shanties daarentegen geven een opmerkelijk voor-

beeld van een omgekeerde evolutie: het heropduiken - in de volle industrialisatie vanaf de tweede helft van de 19de eeuw - van deze 'chants' uit een grijs verleden, gebaseerd op slechts enkele notenreeksen en als litanieën herhaalde chorussen (litanie = lange, eentonige opsommingen die door een koor aangevuld of gedeeltelijk herhaald worden).

Van horen zingen

Hoe de shanties 'historisch' correct gezongen moeten worden, is niet steeds duidelijk. In een aantal gevallen werden echter harmonieën gebruikt. Zo noteerde passagier George Hoswell van de 'Parramatta' op het traject Londen - Sydney in 1879 een tiental dergelijke songs in geharmoniseerde versie terwijl de zeelui daadwerkelijk aan de slag waren. Men neemt aan dat de kans op goedklinkende shanties toenam naarmate er zich meer zwarten en/of Welshmen onder de bemanningsleden bevonden. Beiden zijn namelijk ook nu nog beroemd om hun 'harmonieuze' gezangen. Over de inhoud kunnen we hier kort zijn. Alle onderwerpen die ook maar zijdelings met het zeemansleven verband hielden, kwamen aan bod. Taboes werden zelden ge-

schuwd. Er werd gezongen over het leven aan boord, geklaagd over de ruwe behandeling, of erotisch gemijmerd over mooie meisjes. Daarbij waren grove termen niet zeldzaam. Zo luchtte de zeeman zijn gevoelens van sociale onderdrukking of zijn seksuele verlangens in zijn liederen.

Een lied voor alle werk

Slechts weinig van de ontelbare pgingen om tot een logische indeling van de gekende shanties te komen, zijn ten volle betrouwbaar gebleken. Meestal steunden ze op hun functie bij een bepaalde karwei of aan één specifiek dekwertuig. Vele echte zeelui stellen echter dat één bepaalde shanty, mits enige aanpassing, voor meerdere doeleinden kon gebruikt worden. Daarom zullen we hier een eenvoudige indeling in 3 categorieën gebruiken, gebaseerd op de wetenschap dat zingen vooral als nuttig werd ervaren bij de twee grote soorten werk aan boord: het hauling of handwerk aan het lopende want (vallen, schoten, brassen...) en het heaving of primitief machinewerk aan bijvoorbeeld windas of kaapstander. Zo onderscheiden we:

- de short-haul shanty (V.S.: short drag; Frankrijk: chanson de halage en saccades) gebruikt wanneer slechts een korte hevige inspanning vereist was.

- de long-haul of halyard-shanty (V.S.: long drag; Frankrijk: chanson de drisse) bij manoeuvres die te lang en te zwaar waren om beroep te doen op de vorige categorie.

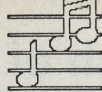
- de windlass- en capstan-shanty (Frankrijk: chanson de guindeau, de cabestan) voor het meer doorlopende heaving machinewerk.

Als vuistregel kan men onthouden dat, hoe belastender het werk en hoe langer het duurde, hoe meer muzikaal én inhoudelijk samenhangend de shanties werden.

Soorten

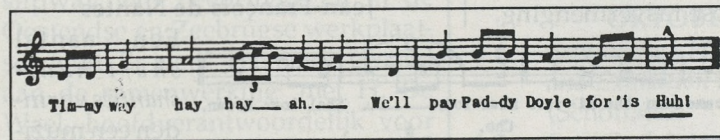
1. De short-haul shanty

De meest primitieve van alle shanties waren vermoedelijk de zogenaamde 'sing-outs' voor het short-hauling (strak aanhalen) van schoten en brassen. Meestal waren het wilde, klanknabootsende melodieën, soms ook niet meer dan korte kreten of zelfs lettergrepen. Ze konden ook hun nut hebben bij het hijsen van lichte stagzeilen (hand-over-hand shanties voor 2 tot 3 man), bij het prille begin van het hijsen van een zwaarder zeil of kort-



weg bijalles wat een laatste ruk of pull nodig had. Vandaar dat ze ook wel 'one-pull shanties' genoemd worden. Zeer elementair was bijvoorbeeld de shanty die gebruikt werd voor het 'sweating up' (the braces). Het laatste, zo strak mogelijk aanhalen der brassen. Een kort werkje voor slechts enkele handen. Ted Howard geeft van dot karweitje een solo-liedje, waarbij het 'koor' der halers slechts door middel van een grommende uithaal aan het einde van elke, korte, versregel inviel op de onderstreepte woordjes wordt

allen op deze geweldige krachtsinspanning voor te bereiden, moest de shanty over een 'lead-in' van behoorlijke lengte beschikken. Een klassiek voorbeeld is 'Paddy Doyle's Boots': (hieronder, op het onderstreepte woordje wordt ergetrokken)

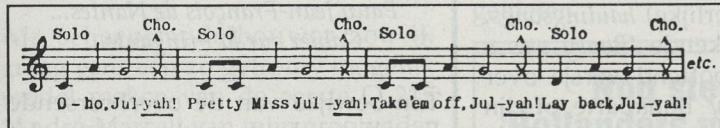


Als alle omstandigheden meezaten, zoals droog zeil, goed weer, iedereen nog vol frisse moed, was 1 versregel vaak

het vrij simpele liedjes met typisch een 2-lijnstructuur: één solo-lijn en een 'refrein' met slechts 1 pull-karakteristiek op de laatste lettergreep. Uit hun, ten opzichte van de latere halyard-shanties beperkt, repertorium plukken we ter illustratie volgende werkjes:

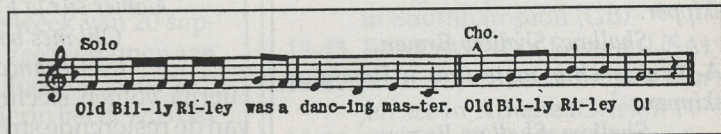
Billy Riley
Het beroemde 'Billy Riley' wordt vaak verbonden aan

Green's Blackwall Fregatten uit midden van de 19de eeuw. Het wilde, soms wanhopige karakter van het lied paste als gegoten bij het zware labeur op deze schepen. Met hun hoge relingen en zware achterstevan waren ze zeer moeilijk te manoeuvreren in hun bitse race tegen de clippers. Zoals zoveel anderen zou deze shanty Afro Negro-roots hebben.



er getrokken (zie hierboven). Nauwelijks iets meer geëvolueerd was de shanty die gezongen werd bij het 'bunting-up'. Eens het zeil opgerold, maar nog niet vastgesjord, vatte een kleine groep mannen post op het 'paard'. Men leunde over de ra om de immense rol canvas erop te sleuren en vast te leggen. En dan nog liefst in één machtige, gezamenlijke 'heave'. Om

voldoende.
Drie voorbeelden
Al deze short-haul-shanties werden ook wel eens 'foresheeters' genoemd, hoewel ze dus lang niet altijd aan de schoten werden gebruikt. Meestal zijn



Old Bill Riley was a dancing master.
Old Billy Riley O!
Old Billy Riley was master of a drogher.
Old Billy Riley O!
Old Billy Riley had a little daughter.
Old Billy Riley O!
Nice little daughter but I can't get at her.
Old Billy Riley O!
O Miss Riley, Little Miss Riley.
Screw her up and we're away, boys.
Old Billy Riley O!
One more pull and then belay, boys!
Old Billy Riley O!

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 - sorteersders:

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

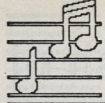


Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86.

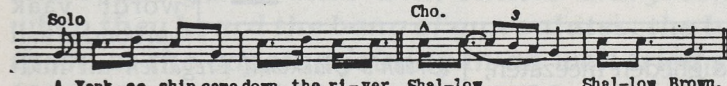
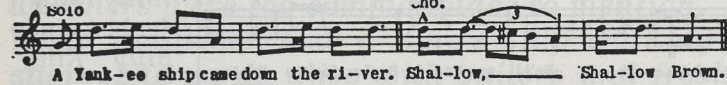
Let op de vrijwel onsamenhangende, losse versregels en de eentonige, steeds herhalende melodie. Ook R.H. Dana vermeldde dergelijke liedjes, bedoeld voor één laatste 'raise the dead'- pull. Zoals 'Round the corner', waarbij 'corner' een standaardterm is voor Kaap Hoorn.

Shallow Brown

In andere one-pull shanties werden melodieën gebruikt die één stapje verder gingen dan de enkelvoudige solo-refrein lijn. Typisch is de volgende tune, waarvan de regels steeds herhaald werden, maar op verschillende toonhoogte. De titel 'Shallow Brown' verwijst naar een wat vage figuur die in



vele shanties opduikt. Voornamelijk in verband met de guano-schepen die op de Westkust van Zuid-Amerika voeren (Calao, Valparaïso...). Het woord 'shallow' zou trouwens een verbastering zijn van het Andeswoord 'Cholo', dat 'mesties' betekent: een Indiaans-Europese rasvermenging.



A Yankee ship came down the river. Shallow, Shallow Brown.
A Yankee ship came down the river. Shallow, Shallow Brown.
And who do you think was master of her? Shallow, Shallow Brown.
And who do you think was master of her? Shallow, Shallow Brown.
A Yankee ship mate and a limejuice skipper. Shallow, Shallow Brown.
A Yankee ship mate and a limejuice skipper. Shallow, Shallow Brown.
And what do you think they had for dinner? Shallow, Shallow Brown.
And what do you think they had for

dinner?
Shallow, Shallow Brown.
A parrot's tail and monkey's liver. Shallow, Shallow Brown.
A parrot's tail and monkey's liver. Shallow, Shallow Brown. (enz...)

Jean-François de Nantes

Een aantal short-haul-shanties vormden een muzikale tussentap van het primitieve 'Miss Julia' naar de meer Lyrische (dichterlijke) haulingsongs. Zo o.m. het gekende 'Boney was a warrior', een spottend versje over Napoleon 'Boney' Bonaparte, of zijn Franse tegenhanger (op dezelfde wijs) '.

C'est Jean-François de Nantes
Oué, oué, oué,
Gabier sur la Fringante
Oh! mes boués!
Jean-François!!!

Hierna volgen slechts regels 1 en 3 van de resterende strofen. Regels 2, 4 en 5 blijven dezelfde.

Débarque en fin d'campagne...
Fier comme un Roi d'Espagne...

En vrac dedans sa bourse...
Il a vingt mois de course...

Une montre, une chaîne,...
Du poids d'une baleine...

Et vide la bouteille...
Tout son or appaillie...

Montre et chaîne s'envolent...
Attrape la rougeole...*

A l'hôpital de Nantes...
Jean-François se lamente...

Pau' Jean-François de Nantes...
Gabier sur la Fringante...

Ten bewijze van de overheersende Engelse invloed, merken we op dat zelfs de Fransen hun 'François' als 'Frans-wee' uitspraken, om te kunnen rijmen op het eigenaardige 'boués', dat niets anders is dan een aanpassing van het Engels 'boys'.

En de lyrische uitwerking van de shanties reikte steeds verder, met solo en refrein van meer redelijke lengte, maar steeds met behoud van de ene 'pull' op het einde van het refrein. We vermelden slechts 'Johnny Boker', 'Haul away Joe' of het omstreden 'Haul away the bowline', dat zijn reputatie van oudere shanty vooral dankt aan het

feit dat de boelijn tegen eind 16de eeuw zijn belang verloor en het voorkomen van de woorden 'Hail out the bollene' (als commando) in het vroeger al vermelde 'Complaynt of Scotland'. Nochtans is er geen bewijs dat het lied echt ouder zou zijn dan de meeste andere. Temeer daar de melodie gebaseerd is op een zeer verspreide tune, best bekend als het Ierse 'Savourneen Delight'. Deze liedjes, volgens Stan Hugill de 'echte' foresheeters, vormen de overgang naar de 'Halyard Shanties'. En dat is dan weer een volgende aflevering.

* in een ongekuiste versie staat het pittiger: 'Attrape la vérole...', een in 'die tijd' veel voorkomende geslachtsziekte.

René Van Mol
Vervolgt

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN



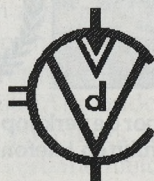
t.b.v. : autolaad-, haven-, portaal-, mobiele- en bouwkranen; betonpompen; hoogwerkers; lieraandrijvingen; schrooptersen; betoninstallaties; bouwmachines, enz.

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

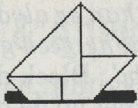
nv Van de Vijver-Cammaert België
Hydrauliek & Pneumatiek

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

Engineering, nieuwbouw, reparatie & revisie.



TE KOOP VISSERSVAARTUIG
BOU 136 'HURRICANE' EX Z.447
MOTOR CUMMINS 200 P.K.
UITGERUST GARNAALVISSERIJ
PERFECTE STAAT zw. TUSSEN 14h EN
18h 050/418416



Brieven

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

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

O 217 'André-Marcel'

Als scheepsmodelbouwer zou ik graag eens een zo getrouw mogelijk model maken van de eerste O 217 'André-Marcel' van mijn grootvader Karel-Louis Verleene. Het houten schip werd gebouwd in 1928 op de werf van J. Denye te Oostende. Maar om dit te kunnen verwezenlijken dient vooraf een zeer grondige studie gemaakt te worden omtrent zo'n scheepstype, nl. 'de eerste moteurs' die in het jaar '30 401 eenheden telde. Enkele gegevens hierover vonden we al in 'Van mannen en de zee' van Marcel Poppe (pag. 26-27).

Wie helpt mij met het verstrekken van allerlei nuttige informatie of wie wil mij foto's laten zien over de constructie, visserijmethodes of over het leven en werken aan boord.

Georges Verleene, Duivenhokstraat 39 te 8400 Oostende. Tel.: 059 / 51.01.14.

Correspondent

Ik zou erg dankbaar zijn mocht je me kunnen helpen. Onlangs bezocht ik jullie vissershavens en kon ik de Belgische vloot bekijken. Ik schrijf jullie omdat ik een artikel over de Belgische visserijindustrie wil plegen in het 'Scottish Fishing Weekly', een blad waarin ik een wekelijkse rubriek over de visserijactiviteiten rond het Eiland Man en in de Ierse Zee verzorg. Indien iemand daarover iets te zeggen heeft, dan zou ik het prettig vinden indien hij mij dat laat weten.

Gedurende mijn bezoek aan uw land kon ik al foto's van de havens nemen, maar met niemand spreken over de evolutie in de visserijsector. Elke informatie is dan ook welkom.

Wie daarover wil corresponderen, kan (in het Engels) schrijven naar Michael S Craine, 63 Birch Hill Crescent, Onchan, Isle of Man. IM3 3DA United Kingdom.

Valcke & Indimec, één directeur

Valcke Industries in Oostende en Indimec in Zeebrugge worden nu geleid door John Neus die de mechanische interventies op de werf, op de slipway van Zeebrugge en in de Oostendse en Zeebrugse werkplaatsen leidt. Er werd 'een einde gesteld aan de samenwerking' met H. De Wael, hoofdverantwoordelijk voor Valcke Industries, terwijl de A. Van Coillie, hoofdverantwoordelijk voor Indimec, nu van zijn pensioen mag genieten.

Nog steeds Hollanders voor onze kust?

Op verschillende plaatsen aan onze kust (o.a. te Bredene) spoelden tijdens de week van 20 september hopen zeeanemonen aan (onze vissers noemen ze *tetten*). Vissers zien hierin het bewijs dat 'de Nederlanders' weer flink voor onze kust gekord hebben. Alles is daardoor losgekweekt, zo stellen ze.

Ons visserijwachtschip heeft nog altijd de slechte gewoonte toelating te vragen om uit te varen, zo luidt de klacht. Voor de Hollandse luistervinken is dit dan een teken om zich terug te trekken. De visserijwacht zou veel efficiënter werken als ze in stilte zou uitvaren en de overtreders vanuit een onverwachte hoek zouden naderen, zo stellen de vissers onomwonden.

Dat de Nederlanders regelmatig binnen de drie mijl alles voor onze kust wegvissen, klopt. Of dit het juiste antwoord is op onze anemonenvraag weten we niet.

Failliet

BVBA JOHN, Oesterbankstraat 31, te Oostende, onderneming voor commerciële visvangst in vereffening. Failliet verklaard op beken-
tenis op 23 augustus 1994.

Nieuwe onderneming

Unicornextrusion NV, Wielsbeke, onderneming voor handel en vervoer van vis- en landbouwproducten.

De HVB-Kalender voor Vissers

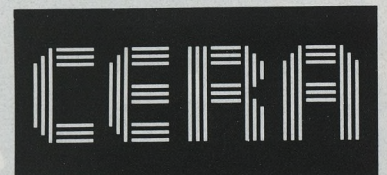
OKTOBER 94

- 4-6 *Scottish Fish Farming Conference and Exhibition* in Aviemore (Schotland)
- 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 Southampton (GB)
- 13-15 *Fish Expo '94* in Boston (USA)
- 16-19 *XVII International Seafood Conference* in Athene (Griek.)
- 19-22 *The International Exhibition for Marine and Fisheries Professionals* in Nantes (Fr.)
- 21-24 *Acquacoptura '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 (NI)

**DE BANK
DIE JE
RUIJTE GEEFT.**



De Laatste Vuurtorenwachter



AT EEN BOEK niet vermag te weeg te brengen! En dan hebben we het niet over de 'fatwa' die de Islamieten over 'Duivelsverzen' van *Salman*

Rushdie uitspraken, maar over 'Kleine Scheepswerf, Grote Staking', het boek dat de staking van de Oostendse APS-scheepsbouwers vereeuwigt. Niet alleen is het boek erin geslaagd het vakbondsfront op te blazen, het heeft ook de ontluikende liefde tussen de Christelijke vakbond en de SP gekelderd en tenslotte heeft het ook een nieuw front doen ontstaan tussen caféhouders enerzijds en kruideniers anderzijds, twee groepen die zich in het boek terecht geveiseerd voelen. Niet alleen zorgt het boek verder voor tweespalt bij de stakingspiketten van APS, Volkswagen en Delhaize, het rukt ook een aantal stakersgezinnen uiteen en dan vooral deze waar echtgenotes al eerder bevroeden dat een staking nooit zo lang kan duren als dat op APS het geval geweest is. Vraag is natuurlijk wat die mannen dan al die tijd uitgevreten hebben... en dat staat allemaal in dat boek! Om maar dat te zeggen.

Redenen genoeg voor het Algemeen Christelijk Vakverbond (ACV) om de auteur te ontbieden voor een gezellig gesprek dat misschien de publicatie van het boek alsnog zou verhinderen. De meningen in het ACV waren ver-

deeld, zo bleek toen de auteur zich voor de aldaar haastig ingestelde vierschaar (want slechts met drie) euech schaarde. Moest het boek nu al dan niet op de index gezet worden, zo luidde de vraag. *Jef Hugelier* — die in tegenstelling tot hetgeen *Vandekerckhove* beweert geen kruidenier is maar een secretaris, waarmee dit meteen rechtgezet is — verwoordde daar de revolutionaire, ongehoorde stelling dat de vakbond zich niet te moeien heeft met de inhoud van een boek. Schoorvoetend gaf verbondssecretaris *Fernand Jonckheere* toe, 'maar', zo stelde hij toch, 'aangezien het patronaat de gewoonte heeft de literaire werken van de Vlaamse auteurs te gebruiken als personeelsgids, moeten alle passages waarin de stakers herkenbaar voorgesteld worden, toch geschrapt worden.' Tegelijk zag hij in dat er dan niet zo heel veel zou overblijven van het, al niet al te lijvige, werk.

Redgy Steen maakte, zoals zijn naam het zegt, van zijn hart een steen en stak zijn vinger in de met sigarettenrook (vraag me niet van waar die kwam want noch *Steen*, noch *Hugelier* raken ook maar één sigaret aan) doordrenkte lucht: 'Vriend', zo sprak hij, 'Ik kan u maar één zaak zeggen: beter waart gij met een molensteen om de nek uit het aards

paradijs verdreven, dan dat gij één stap in mijn tempel zette, want

mijn vrouw kan er alvast niet om lachen, om al hetgeen gij daar geschreven hebt'. Bleek dat echtgenote *Steen* niet op de hoogte was van 's mans muziekkeuze en dat zij op basis van het uitlekken daarvan de scheiding aanvraag. EN DAT ALLEMAAL TEN GEVOLGE VAN EEN BOEK!

Redgy Steen — die in tegenstelling tot hetgeen *Vandekerckhove* beweert uitsluitend *cola-light* drinkt en mede daardoor het ideale arbeidersgewicht benadert — stak vervolgens nogmaals zijn vinger in de ACV-lucht: 'En *Vandekerckhove*, indien gij het waagt om het boek aan het publiek voor te stellen, weet dan dat de overige acht stakers zich daar ook tegen zullen verzetten'.

Het argument van de auteur dat die acht mensen het boek niet eens gelezen hadden, werd door de vierschaar (in afwezigheid van bisschop *Vangheluwe* dus slechts een drieschaar) op hoongelach onthaald. Alsof het nodig is een boek te lezen vooraleer het te veroordelen! *Vandekerckhove*, man: dit is de XXste eeuw!

'Kleine Scheepswerf, Grote Staking' is te koop in elke boekhandel: 499,-.

KUSTNIEUWS
 auteur Flor Vandekerckhove stelt het onverbloemd
ACV-Oostende wraakt boek over APS-staking

boek voor de mensen en te de mensen die voor het boek...
 de mensen die voor het boek...
 de mensen die voor het boek...
 de mensen die voor het boek...
 de mensen die voor het boek...



het taxi bedrijf voor de visserij
 Bredene

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
 Driftweg 25, Bredene



Oostende

Vragen & Antwoorden

de politieke rubriek van HVB



Zeehonden

Sinds de vroege jaren vijftig werden er aan de Belgische westkust jaarlijks minder en minder zeehonden gezien. In 1950 noteerde men daar nog 21 zeehonden, maar in de daaropvolgende veertig jaar ging het aantal zienderogen naar beneden. Sinds vorig jaar echter is het aantal waarnemingen weer gestegen tot 20, wat wijst op een verbetering van de waterkwaliteit en het voedselaanbod. Senator Michiel Maertens wil deze evolutie een duwtje geven en vraagt of de regering hem daarin wil helpen. Momenteel doet ons land een poging om hier aangespoelde dieren door te sturen naar het Centrum van Pietersburen te Nederland dat gespecialiseerd is in de revalidatie van zieke zeehonden. Indien de aangespoelde dieren overleden zijn, dan worden de kadavers hier gehouden en er worden proeven op uitgevoerd om de verontreiniging in de weefsels na te gaan. Verder hoopt de minister dat alle activiteiten verboden zullen worden *'die zouden kunnen interfereren met de zeehonden of met hun bevoorrading'*

gebieden, gelegen binnen de beschermde zogenaamde Ramsar-zone tussen de Trapegeer en de Stroombank...'. Hij zegt goede hoop te hebben dat dit project in de loop van het jaar 1995 tot een goed einde komt.

Sociale promotie

In onderwijsmiddens schrok men zich een hoedje toen de visserijscholen slechts enkele dagen voor het nieuwe schooljaar een brief in de bus vonden waarin onderwijsminister Luc Van den Bossche meedeelde dat *'sedert de integratie van het zeevisserijonderwijs in het Vlaams onderwijs ... er geen wettelijke grondslag meer bestaat voor de financiering of subsidiëring en erkenning van het onderwijs voor sociale promotie in de zeevisserij. Toen werd de bestaande regeling opgeheven, maar werd geen nieuwe in de plaats gesteld'*. Langs zijn neus weg zegt de minister ook dat het onderwijs voor sociale promotie (OSP) in het vervolg dan niet meer door de visserijscholen kan gebeuren, maar door de VDAB.

Wie daar alvast niet kon om lachen was voorzitter Deman van de lokale raad van de zeevisserijschool van Heist: *'In de huidige onderhandelingen om tot samenwerking (fusie) over te gaan, zou dit wel eens een breekpunt kunnen vormen'*, aldus Deman.

Inmiddels is het echter duidelijk geworden dat er voor dit schooljaar geen enkele verandering zal zijn. Volgend jaar zou de OSP wel degelijk onder de verantwoordelijkheid van de VDAB doorgaan, maar deze laatste zou dan op haar beurt beroep doen op de lokalen en de lesgevers van de (dan waarschijnlijk engemaakte provinciale) visserijscholen. De directeurs van de visserijscholen vinden het dan wel vervelend dat het de VDAB zal zijn die de beslissingen neemt.

RMT

In Oostende is zo vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen een polemiek ontstaan tussen een aantal parlementairen. Oorzaak van dat overen weergeschrijf is de Regie voor Maritiem Transport, de moeilijke concurrentiepositie van dat bedrijf en de belabberde financiële situatie waarin de veerbootmaatschappij verkeert. Een en ander is verder het gevolg van een publieke verklaring van de Oostendse Kamer voor handel en Nijverheid, waarna het ene woord het andere meebracht.

Johan vande Lanotte is voorlopig nog voor het behoud van het openbaar statuut, zo blijkt uit een Open Brief die hij de Kamer stuurt, Didier Ramoudt is daarentegen voor een gedeeltelijke privatisering en Jaak Vandemeulebroucke is ervoor dat de RMT aan de Vlaamse Gewestoverheid wordt toegevoegd. We laten het aan de lezers over om uit te vissen tot welke partij de drie opposenten behoren... op basis van de stellingen, zou dat een koud kunstje moeten zijn.

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

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

N.V. HOSTYIN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Brodene

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

Het maritieme erfgoed in België Conservator Wim Johnson: 'Er bestaat bijna niets meer!'

SINDSERIN de visserijwereld enige ophef heerst over het verdwijnen van een aantal typische vaartuigen (IJslander, lichtschip, houten vissersvaartuigen...) is er in dit blad een beschaafde polemieklusgebarsten. Is er in dit land nu al dan niet aandacht (en geld) voor het bewaren van het maritieme erfgoed, zo luidt de vraag.

Neen, zo menen enige briefschrijvers, die hun pennevruchten hierover vroeger reeds in HVB gepubliceerd zagen. Neen, zo menen ook enige ondernemende kustbewonders die prompt enige 'comitees ter vrijwaring van ...' begonnen op te richten — één te Zeebrugge en één te Oostende — die er dan weer niet in slaagden de betreffende IJslandvaarder uit slopershanden te redden. Ja, zo stellen dan weer de conservators van een aantal musea.

Ja en neen, zo zegt vandaag Wim Johnson, adjunct-conservator van het Antwerpse Nationaal Scheepvaartmuseum.

DE EERSTE VRAAG die men zich moet stellen wanneer men onderzoek doet naar de overblijfselen van een onderdeel van ons *cultuur-historisch patrimonium*, is wat er ons van dit patrimonium nog rest. Voor wat betreft het *maritiem-archeologisch patrimonium*, is het antwoord vlug gegeven is: er is ogenschijnlijk — bijna — niets meer.

Slopingpremies vernietigen erfgoed

Alhoewel België het eerste land op het Europese continent was om op

grote schaal consequent te industrialiseren, is het paradoxaal genoeg tevens een land dat te weinig aandacht besteedt aan zijn *industriëel-archeologisch patrimonium*. Dit geldt des te meer waar het ons *maritiem en fluviaal erfgoed* betreft. Een recente studie van het *Belgisch Instituut voor Binnenvaarttransport* stelt dat het aantal binnenvaartuigen sinds 1960 verminderde met niet minder dan 76%, wat vooral te wijten is aan de hoge slooppremies die van staatswege aan deze sector gegeven werden. Hierdoor vonden vele van de laatste ge-



De uiterste actieve museumhaven van Douarnenez in Bretagne groeide hier de laatste jaren uit tot een waar mekka voor de liefhebber van klassieke schepen. Op de foto: een langoustinevisser. (foto S. François)

tuigen van de 19de- of vroeg 20ste-eeuwse binnenvaart een abrupt einde op één van de vele Belgische of Nederlandse scheepsloperijen.

Dezelfde nefaste tendens stellen we trouwens vast voor wat betreft de Belgische visserijvloot, waar omzeggens elk oud schip gesloopt werd. Overigens dient gezegd dat de situatie voor wat betreft de binnenvaart, de, de koopvaardij en de pleziervaart niet beter is.

Om al deze redenen lijkt het zinvol om eerst na te gaan wat er in België nog rest aan traditionele vaartuigen. We beperken ons nu dus tot de visserij. Vervolgens gaan we na welke initiatieven er in de laatste jaren zijn ontstaan om het behoud van deze vaartuigen te verzekeren en wat hierin de positie van België is in vergelijking met de ons omringende landen.

Verleden

Om een idee te krijgen van de dramatische situatie van het *Belgisch maritiem patrimonium* vergelijken we de situatie van de visserijvloot zoals we die kennen omstreeks het jaar 1900 met de toestand anno 1994, bijna een eeuw later. In 1902 telde de Belgische visserijvloot voor wat betreft de kust volgens de officiële statistieken van het *Bestuur van het Zeewezen* nog 556 eenheden, waarvan 374 sloepen, 24 stoomtreilers — alle met Oostende als thuishaven — en 158 bootjes voor de kleine visserij binnen de 3-mijlszone. Onder de algemene hoofding 'sloepen' horen naar alle waarschijnlijkheid de grote traditionele vaartuigen van onze kust thuis, ook al waren dit technisch gesproken niet alleen sloepen. Het gaat hier meer speciaal om twee hoofdtypes: enerzijds de *schuiten* van Blankenberge, Heist en De Panne, anderzijds de *sloepen* van Blankenberge, Nieuwpoort en Oostende en de hiermee verwante *Nieuwpoortse dandy* en het *Oostendse schipje*. Met uitzondering van de *platboomde Blankenbergse* en daarvan afgeleide *Heistse schuit*, die typische strandschepen waren, betrof het hier op kiel gebouwde schepen, alhoewel een kielschip als *Panneschuit* eveneens tot de strandschepen kan gerekend worden.

Het onderscheid tussen beide types behoeft enig verklaring. De Belgische kust tussen De Panne en Knokke is een typisch vlakke zandkust bestaande uit een recent duinlandschap, met daarachter een kwartair polder-

gebied. De poldergrens, die de uitbreiding van de zogenaamde *Duinkerken II transgressie* weergeeft (circa 300 van onze tijdrekening), stemt min of meer overeen met de vroeg-middeleeuwse kust en het slikken- en schorregebied dat er zich vormde. Met uitzondering van Nieuwpoort, dat sinds de Middeleeuwen reeds beschikte over een natuurlijke haven in de IJzermonding en Oostende, waar reeds in de periode 1445-1446 een eerste haven voorzien van twee sluisen werd gegraven, kende de Belgische kust alleen strandhavens. De schepen landden hier bij hoogtij op het strand en kwamen dus droog te vallen. Platboomde schepen waren

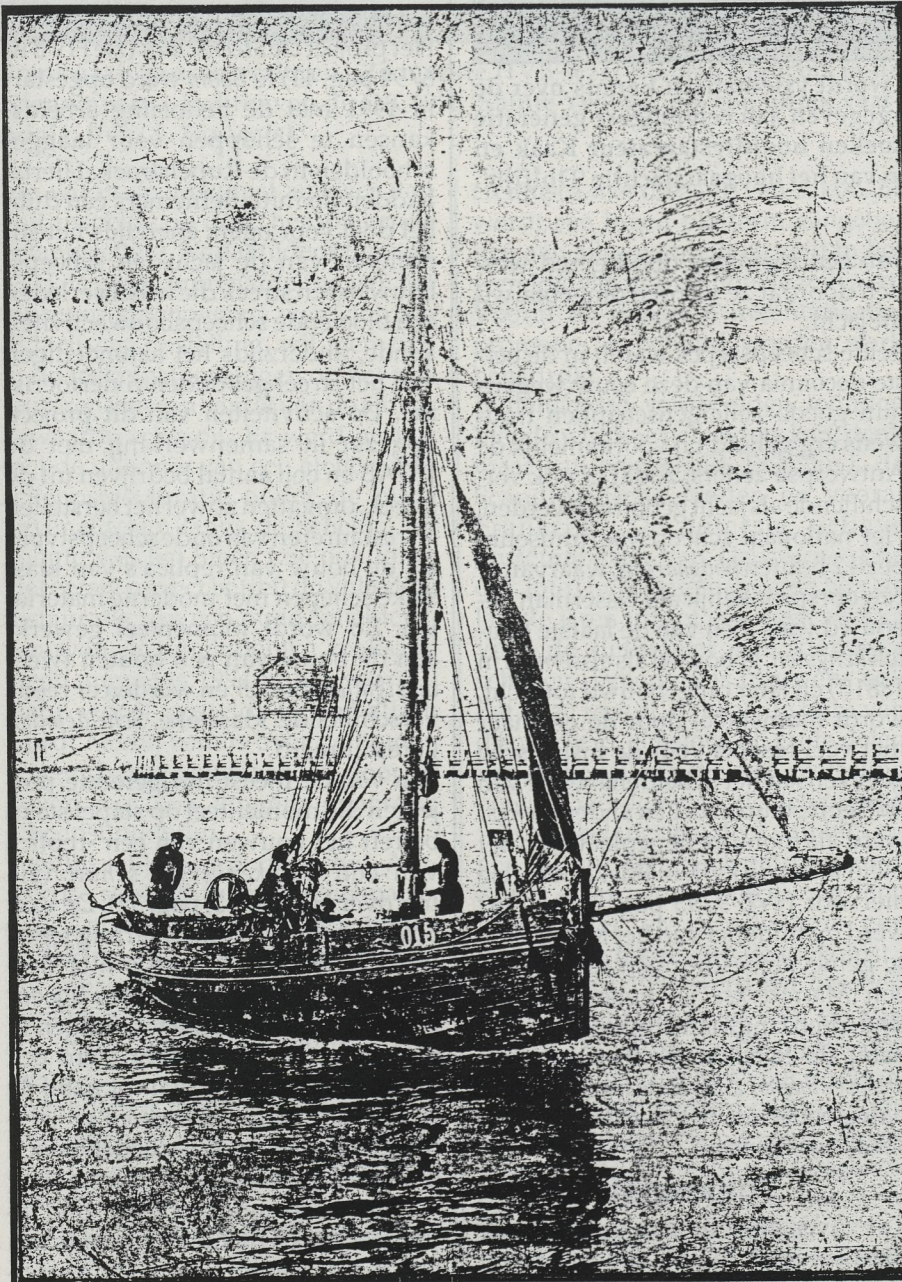
hiervoor uiteraard het best geschikt, zodat dit type eeuwenlang bijna ongewijzigd in voege bleef. Deze zware, logge schepen, waarvan de *Blankenbergse schuit* de laatste fase vertegenwoordigde, kende nochtans grote nadelen zoals het ontbreken van een *visbun* en het gebruik van *zwaarden* en *emmerzeilen* die het 'door de wind gaan' van het schip sterk bemoeilijkten en een vrij grote bemanning vereisten. Men was zich sterk bewust van de beperkingen die ditscheepstype bood en reeds in 1763 drong men in Blankenberge aan op het graven van een echte haven, die uiteindelijk pas in de periode 1862-1865 gerealiseerd werd. Vanaf dan zien we het aantal Blan-

kenbergse schuiten gestadig verminderen. Bovendien bood de haven de mogelijkheid om aan te meren met kielschepen, die door hun grootte, het voorkomen van een *visbun* en hun veel handelbaarder zeilvoering de schuiten op technisch gebied ver achter zich lieten.

Wanneer vanaf 1884 de eerste stoomtreilers hun intrede doen betekent dit de definitieve doodsteek voor de strandhavens van Heist, Koksijde, Oostduinkerke en De Panne. Na 1905 verminderde het aantal strandschepen spectaculair omdat vele kleine vissers, mede onder invloed van het opkomende kusttoerisme, overschakelden op de commercieel interessantere garnalenvangst met kleinere bootjes zoals de *Nieuwpoortse* en *Oostendse garnaalboot* en het *Oostends schipje*. Tot omstreeks 1913 ontsnapten deze kleine scheepjes aan de mechanisering, maar vanaf 1920 merken we een snelle overgang van zeil op motor. Tegen die tijd zijn de grote strandschepen definitief verdwenen, terwijl ook de sloeetypes omstreeks 1930 een stille dood kenden.

De visserij werd echter niet alleen aan de Belgische kust beoefend, maar ook in de toentertijd zeer visrijke rivieren, vooral dan in het *Scheldeëstuarium*. Hier maken we onderscheid tussen de Brabantse types zoals *knots* (zie ook, kaderstuk) en *Mariekerkse jol*, en de Zeeuwse types zoals *hoogaars* en *hengst*. De *Antwerpse sloep*, geïnspireerd op de *Oostendse langbomer* - een éénmastsloep- en mogelijk ook op de Nederlandse *sloep van Pernis* vormt eigenlijk een klasse apart. Juiste statistische gegevens over deze schepen zijn niet onmiddellijk voor handen, zodat we slechts voorzichtige gissingen kunnen maken over de omvang van de Scheldevloot omstreeks de eeuwenwisseling. In 1911 waren er te Antwerpen nog zeven knotsen, maar omstreeks 1920 waren ze zo goed als verdwenen. *Jollen* voor de kleine visserij werden voornamelijk gebouwd in Mariekerke, maar ook in Steendorp. De laatste *Mariekerkse jol* verdween in 1939.

Hoogaarsen en *hengsten* troffen we voornamelijk aan in de kleine polderhavens van het beneden-Scheldegebied: Kieldrecht, Lillo, Berendrecht, Zandvliet en vooral Boekhoute, dan tot 1944 een vrij belangrijk aantal *hoogaarsen* en *hengsten* onderdakbood. De laatste — gemotoriseerde — lem-



De nood aan informatie is groot. HVB-lezer Eerebout vroeg de redactie mee te helpen bij het opsporen van gegevens over de O 15.



In het Antwerps scheepsvaartmuseum wordt systematisch kennis over de houten scheepsbouw opgedaan en doorgegeven aan een jongere generatie scheepstimmerlui. Op de foto onderzoeken hoofdrestaurateur Kaak en scheepstimmerman Thys de huidgangen van het hoogaarsjachtje 'Dolfijn'.

merhengst voer vanuit Kieldrecht tot 1957. *Stalen sloepen, kotters, lemmer- en klipperaken* konden hier het hoofd boven water houden tot omstreeks het einde van de zeventiger jaren.

Heden

Wat rest er ons nog van dit rijke patri-monium anno 1994? De balans is be-droevend. Alle klassieke kust-vaartuigen, zowel de *schuiten* als de *sloepen*, zijn volledig verdwenen. Ook van de recentere *stoomtreilers* rest er ons geen spoor meer. De slopers-woede grijpt nog steeds om zich heen: pas onlangs verdween de laatste grote IJslandvaarder, de O. 216 'Henri-Jeanine' van het toneel. De Belgische vissersvloot, die in de periode 1920-1929 tot de modernste van Europa gerekend werd, stevent langzaam af op een definitieve ondergang. Ook de kleinere garnaalbootjes ondergaan dit droevige lot, hoewel er recent nog melding werd gemaakt van het bestaan van een *schover* in de Oostendse achterhaven. Tijdens een vluchtige inventarisatie van de verschillende kusthavens in de zomer van 1992 troffen wij wel nog een aantal overnaads gebouwde houten éénmans-garnaalbootjes aan, enkele *palingboten* in Nieuwpoort en een klein aantal overnaadse houten roeiboten. Van de klassieke vissersschepen van het Scheldegebied resten ons alleen nog een aantal *hoogaarsen* en *hengsten*, die

van een roemloze dood gered wer-den doordat ze werden omgebouwd tot jacht.

Beide scheepstypes waren in de eer-ste decennia van deze eeuw wegens hun goede zeileigenschappen trou-wens erg geliefd bij voornamelijk de Antwerpse zeilers, zodat er ook ver-schillende als jacht gebouwd werden. Het nationaal scheepsvaartmuseum bezit 2 houten *hoogaarsen*, waarvan er één oorspronkelijk als visserman ge-bouwd was. Eén van de laatste hou-ten *hengsten*, gebouwd als *visserman* in 1881(!) en later omgebouwd tot jacht, wordt momenteel door de eigenaar met veel respect voor de historische gegevens in het Scheldehaventje van *Paal* gerestaureerd. Een andere *hengst* werd als monument geplaatst op het plein naast de kerk in Boekhoute (zie hiervoor HVB 9/93 pag. 5). In 1962 werd op initiatief van het Mariekerk-se gemeentebestuur een replica van een *Mariekerkse jol* gebouwd, die sindsdien langzaam ligt weg te rotten nabij de Schelde. *Knotsen* en *Ant-werpse sloepen* zijn reeds meer dan een halve eeuw uit het maritieme land-schap verdwenen.

Toekomst

Tot zover deze droeve opsomming. Men kan zich hierbij terecht vragen stellen of er in België überhaupt nog wel belangstelling bestaat voor het maritiem patrimonium. Gelukkig

kunnen we deze vraag positief beantwoorden. De laatste jaren merken we dat, los van elkaar, verschillende ini-tiatieven ontstonden om deze nega-tieve tendens om te buigen. En nu gaan we weer eens buiten het terrein van de visserij kijken. Zo werd in 1980 het *scheepsvaartmuseum te Baas-rode* opgericht, op de oude terreinen van één van België's belangrijkste binnenvaartwerven.

Dit uiterst belangrijke site, dat onder meer nog over een oud droogdok en een quasi volledig authentiek machi-nepark beschikt, staat op de lijst voor bescherming. Het bestaande droog-dok zou in de toekomst opengesteld worden voor partikulieren terwijl men inkomsten wil verkrijgen door het afleveren van klopbriefjes.

Het project *De Steenschuit* (zie HVB nr 6/94 pag. 41) te *Boom* werd opgestart in 1991 met de bedoeling arbeids-kansen te scheppen voor laagge-schoolden in de Rupelstreek. Hierbij hadden de initiatiefnemers een dub-bel doel voor ogen: enerzijds het sti-muleren van de jacht- en scheeps-bouw in een streek die in het verleden een bloeiende scheepsbouwactiviteit kende, anderzijds het aanmoedigen van het streekgebonden riviertourisme. De activiteiten van dit project, opgezet in samenwerking met de VDAB en een aantal bedrijven uit de streek, omvatten zowel het herstellen en restaureren van oude scheepstypes als de bouw van replica's van klas-sieke schepen met moderne materia-len. Zo wordt momenteel gewerkt aan de bouw van een houten twee-mastgaffelschoener en werden er reeds verschillende klassieke *Scheldejollen* gerestaureerd.

Eén van de meest intrigerende pro-jekten die momenteel op stapel staan betreft het bouwen van een -replica van een *Blankenbergse schuit* (zie hierover HVB 9/93, pag. 32). De vzw *Scute* wil een dergelijk vaartuig tegen 1995 in de vaart krijgen om er deel mee te nemen aan de diverse bijeen-komsten van klassieke vaartuigen in binnen- en buitenland. Er werd een werf uit de grond gestampt nabij de haven van Blankenberge en er werden gedetailleerde constructieplannen getekend, gebaseerd op de opmeting van nog bestaande modellen, oud fo-tomateriaal en de praktijkkennis van een aantal van de laatste scheepsbo-uwiers van de Vlaamse kust.

Ook de nationaal scheepsvaartmuse-



Soms gaan kansen verloren. Zo merkte HVB-lezer Stefaan François in de Nieuwpoortse jachthaven de DK 1958 'Sainte Yvonne' op, een uniek vaartuigje. (foto S. François)

um wil in de toekomst actiever dan ooit inspelen op deze heroplevende belangstelling. Nadat tijdens *Eurosail 1993* de ganse buitenafdeling van het museum gerenoveerd werd tot een didactische opstelling, wil men zich in de toekomst toelagen op het restaureren van een aantal van de aldaar bewaarde schepen. Er werd gestart met de uitbouw van een atelier voor scheepsrestauratie onder de oude havenafdaken langs de Schelde, ter hoogte van het Steen (zie ook foto). Het eerste project betreft de volledige restauratie van een oude Scheldejol, waarvan de uiteindelijke realisatie tegen augustus 1994 in het vooruitzicht wordt gesteld. Systematisch wordt hierbij kennis over de houten scheepsbouw opgedaan en doorgegeven aan een jongere generatie scheepstimmerlui.

Tegelijkertijd werd door het Antwerpse stadsbestuur het Bonapartedok, Antwerpens oudste dok, ter beschikking van het museum gesteld als museumhaven. Na restauratie kunnen een aantal oude schepen dan ook terug naar hun natuurlijk element.

Bovendien is het de bedoeling dat er later ook echt mee kan gevaren worden, ter promotie van het maritiem patrimonium.

Precies dit laatste is tenslotte het doel van de pas opgerichte *Werkgroep Maritiem Erfgoed*. Deze ontstond door de ontevredenheid van een aantal particulieren, behoudsverenigingen

en musca met de gang van zaken. Er wordt een breed platform aangeboden aan alles wat reilt en zeilt in het wereldje van de traditionele zeilvaart. Vooral de aspecten inventarisatie, promotie en behoud worden sterk benadrukt.

Buitenlandse voorbeelden toonden hier de weg hoe het anders kan: denk maar aan Nederland, Engeland, de Scandinavische landen en vooral Frankrijk. De uiterste actieve museumhaven van *Douarnenez* (zie ook foto) in Bretagne groeide hier de laatste jaren uit tot een waar mekka voor de liefhebber van klassieke schepen. Typierend is trouwens ook dat deze *revival*, dankzij de hulp van de overheid, aansloeg bij grote delen van de bevolking die zich plotseling bewust werden van de teloorgang van een belangrijke deel van hun eigen cultuur-historisch patrimonium. Zover staan we in België nog lang niet, maar er is alleszins een sprankeltje hoop voor de toekomst. Op 18 april 1994 werd het beschermingsbesluit getekend voor de *waal Céphée*. Dit vormt een belangrijk precedent, aangezien hier voor de eerste maal een stuk roerend patrimonium als monument erkend werd. Mogelijk opent dit op de duur de weg naar de herwaardering van het hele maritiem erfgoed in België.

Wim Johnson
[bewerkt op basis van een artikel van Johnson in 'Monumenten en Landschappen' (juli-aug 1994)]

Antwerpse knots in Scheepvaartmuseum

Dat er wel degelijk aandacht aan het maritiem erfgoed besteed wordt bewezen 'De Vrienden van het Nationaal Scheepvaartmuseum' die erin geslaagd zijn om een belangrijke aankoop voor het Antwerpse scheepvaartmuseum te realiseren: Het Antwerpse knotsjacht 'Courlis'. De echte Antwerpse knots was een typisch vissersvaartuig van het Brabantse type, een rondgebouwd kielschip met gebogen, steilstaande voorsteven en een zwaar voorschip. Het was een vissersvaartuig dat gebruikt werd voor de garnaalvangst en de kleine visserij op de Schelde. *Knotsen* hadden hun thuishaven in Antwerpen en worden reeds in de 18de eeuw vermeld. Als vissersschip maten zij ongeveer 10 m., terwijl ze ca. 4 m. breed waren. Deze zeer robuuste schepen verdwenen omstreeks 1920 uit ons maritiem landschap. Groot was dan ook de verbazing toen bleek dat er in Zeeland nog een exemplaar van een dergelijke 'Antwerpse knots' bestond. Dit schip, 'Courlis' (wulp) genaamd, werd echter niet meer als visserman, maar als jacht gebouwd door scheepsbouwer *Pochet* te Merksem in 1928, volgens mondelinge overlevering voor rekening van een hoogleeraar uit Luik. Het heeft een lengte over stevens van 7,69 meter en een maximale breedte op het berghout van 2,43 meter. Het schip werd op 16 september 11. opgehaald in de jachthaven 'Oranjeplaat' te Arnemuiden. Op zaterdag 17 september werd aange-meerd aan het Scheldepont. Daar kreeg het schip gezelschap van twee *schooltjalken* en van een aantal klassieke zeilschepen van de, in het artikel vermelde, 'Werkgroep Maritiem Erfgoed'. De vloot voer toen gezamenlijk richting Antwerpen. De nieuwe aanwinst kreeg alvast een plaats in het Bonapartedok, als eerste bijdrage aan de uitbouw ervan tot museumhaven.

Sally naar Dartford

Sally heeft haar vrachtferryverbinding Vlissingen-Ramsgate van de ene dag op de andere opgeheven. De Sally Sun en de Sally Eurobridge, de twee vaartuigen die de verbinding tweemaal per dag verzorgden, varen voortaan van Vlissingen naar Dartford, aan de Thames. De nieuwe overtocht duurt bijna tien uur.

Volgens directeur Simon Taylor gebeurt de wijziging op verzoek van de vervoersbedrijven. Dartford ligt een eind stroomopwaarts van de Thames, op 12 mijl van Londen, en is vlot te bereiken via de autosnelweg M 25. Sally geeft toe dat de verhuis ook te maken heeft met het toenemende concurrentie van de Kanaaltunnel die nu open is voor vrachtverkeer. *'Hoe verder dat de Britse aanleghaven verwijderd is van de regio Dover waar de concurrentiestrijd het hevigst is, hoe beter'*, zegt Taylor.

North Sea Ferries wint prijs

De rederij North Sea Ferries is door de lezers van de Britse zondagskrant The Observer uitgeroepen tot de beste ferrymaatschappij van '94. North Sea Ferries, dat voor 50 procent eigendom is van P&O, en elke nacht de verbindingen Zeebrugge - Hull en Rotterdam (Europort) - Hull verzorgt eindigde in het referendum als eerste met 87%.

Boel voorlopig gered

Minister van Verkeer Elio Di Rupo heeft 'positieve beslissingen' getroffen voor de financiering van de bouw van een kabellegger op de Boelwerf. De dossiers liepen echter vertraging op door enkele technische details. Door het uitblijven van de staats-

waarborg kon de Schotse rederij Friary haar kabellegger eerst niet betalen. De schuld van Friary bij de werf zou inmiddels opgelopen zijn tot 1 miljard frank.

Het uitblijven van de overheidswaarborg was niet het enige probleem van de scheepswerf. De Koninklijke Begemann Groep, naast de overheidsholding Gimvindus de enige privé-aandeelhouder van Boel, zit zoals bekend in slechte papieren. Begemann verkocht de voorbije maanden al enkele belangrijke dochterbedrijven en overweegt de verkoop van nog meer participaties. De wankelende positie van de Nederlandse aandeelhouder brengt spijtig genoeg ook de bouw van twee nieuwe olietankers in het gedrang. De schepen werden bij Boel besteld door de rederij Maats. Het probleem is hier het ontbreken van de nodige bankgaranties voor het miljardenorder. Het is voor de rest trouwens de enige bestelling in het orderboek van de Boelwerf.

Op drift geslagen jacht aan lot overgelaten

Het Britse zeiljacht 'Miss Piggy' dat in een race naar Oostende mastbreuk had geleden, liep op vrijdag 16 september omstreeks 22 u. de haven van Baudsei (GB) binnen nadat het schip 10 uur rondgezwalpt had. De zes bemanningsleden waren behoorlijk van de kaart. Niemand begrijpt waarom de andere jachten in koers geen hulp boden toen de noodkreet werd uitgezonden.

De Britse West Mersea Yacht Club, richtte de 42 ste zeilrace Buckley Goblets in. De koers ging van West Mersea langs de kust tot voor Harwich om dan over te steken naar Oostende. Vrijdagmorgen vertrokken 27 zeil-

jachten van diverse klassen. De zee was vrij ruw met harde wind 7 Beaufort. Omstreeks de middag sloeg het noodlot toe op de Miss Piggy van zeilmaker Mathew Vincent. De mast knakte af. Vincent zond onmiddellijk het internationaal noodsein Mayday uit.

Op dat ogenblik passeerden diverse andere jachten in de koers de op drift geslagen Miss Piggy. Velen hadden het noodsignaal gehoord, enkele opvarenden verklaarden vrijdagavond in Oostende zonder blozen zelfs op minder dan 300 meter van het stuurloze jacht te zijn gepasseerd.

Iets wat de Britse kustwacht niet slikte. Zij stellen een onderzoek in. De Oostende havenkapitein Raphaël Ghys noemt dergelijke handelswijze totaal onverantwoord.

Exxon legt zich niet neer bij boete voor olievlek

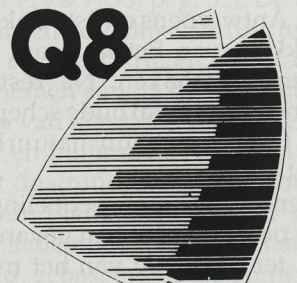
Exxon gaat in beroep tegen de boete van omgerekend 185 miljard frank die een rechtbank vrijdag heeft opgelegd wegens het vervuilen van de kust van Alaska. President-directeur Lee Raymond noemde het vonnis onevenwichtig en niet eerlijk. *'De boete is uitzonderlijk hoog, gelet op wettelijke of praktische normen. Het vonnis moet herzien worden. Na het ongeval met de Exxon Valdez, in 1989, hebben wij beloofd de vervuiling op te ruimen en zij die rechtstreeks schade leden te vergoeden'*, aldus Raymond. *'In de afgelopen jaren heeft Exxon uit zichzelf ruim negen miljard frank uitgekeerd aan meer dan 11.000 personen of instellingen die zich hadden gemeld wegens schade. Verder is Exxon een programma begonnen om de vervuiling te verwijderen'*, aldus de boze directeur.

Kuwait Petroleum (Belgium)

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge

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



Het maritieme Lissabon

DE PORTUGESE HOOFDSTAD
Lissabon volgt van het jaar Antwerpen op als Europese culturele hoofdstad. Net als de Scheldestad heeft deze stad aan de Taag veel van haar economische en culturele luister te danken aan haar haven. Zeehavens steden blijven dan ook boeien (met uitzondering van Brussel en Roeselare natuurlijk, die ook zogenoemde zeehavens hebben). Ze dragen de frisse zee-lucht tot in de verste stegen, de aangemeerde schepen relativeren het belang van de eigen zorgen en de kaaibedrijvigheid geeft je de indruk er thuis te zijn.

Het citaat

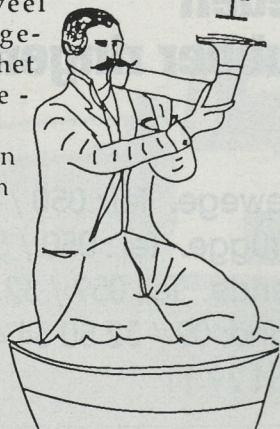
In 'Het Citaat' wordt telkenmale een citaat afgedrukt die met de zee of met artikels in dit blad te maken (zouden kunnen) hebben.

'Aanvankelijk vond ik dit leven een avontuur, tot ik ging beseffen dat niet ik, maar de oevers mijn richting bepaalden. De zee heeft daarentegen geen doel en geen pretenties. Het is slechts het ritme waar het om gaat, het spel van het aantrekken en afstoten.

Hoe woest zij ook mag zijn, nooit treedt zij buiten haar oevers. Gek ben ik erop. Als ik mijn geluk niet meer op kan, ontkleed ik mij en stort mij jodelend in de golven.

Maar vrees niet, lieve samenleving, mijn liefde gaat nooit zo ver dat ik breed ben te verdrinken. Ook dat leert de zee: een mens is niet veel meer gegeven dan het pootje-baaien.'

Martin Simek in De Groene Amsterdammer, 29 juni '94.



Wij daar dus naartoe! Lissabon: deze over zeven heuvels uitwaaiende stad op de noordelijke Taagoever met ruim 4 miljoen inwoners conserveert tot vandaag de sporen van multiraciale passanten: Feniciers, Grieken, Cathagers, Romeinen, Moren...

In 1147 veroverde ene *Alfonso Henriques* met behulp van de kruisvaarders de stad op de Moren en in 1260 werd Lissabon de hoofdstad van het koninkrijk.

Tijdens de 15de en 16de eeuw groeide de stad uit tot een wereldhaven, het grootste handelscentrum van Europa en het middelpunt van een wereldrijk. *Bartholomeus Dias*, *Hendrik De Zeevaarder*, *Petro Cabral*, *Vasco Da Gama* en *Maghelaes* verlegden de staatsgrenzen tot de westkust van Afrika, Kaap de Goede Hoop, de zeeroute naar India en Brazilië. Niet zelden kleurde het kielzog van deze zee-grensverleggende zeilers rood bij de hoogmoedige beschavings- en bekeringsijver van de veroveraars. In het *Pradao dos Descobrimentos*, het gedenkteken van de ontdekkingsreizigers - een gestileerd karveel met monumentale figuren - op een paar honderd meter van de imposante *Torre de Belem*, domineert een kruis in zwaardvorm de toegang. Of: wie in de ontdekte gebieden het kruis niet volgde, stierf door het zwaard.

Vlaamse boeren

De kolonisatie tekende taal, huidskleur, religie en politieke leven in

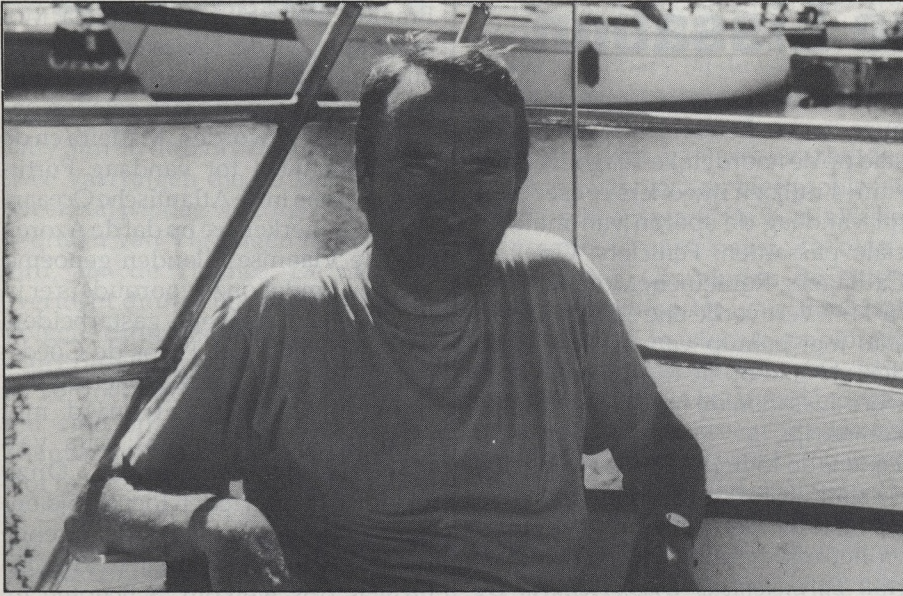
Brazilië, Guinee-Bissau, Angola, Mozambique en de Kaapverdische Eilanden. Deze vier laatste zijn overigens slechts twintig jaar geleden onafhankelijk geworden. Madeira en de Azoren blijven tot vandaag Portugese stippen in de Atlantische Oceaan. Terloops merken we op dat de Azoren ooit de Vlaamse Eilanden genoemd werden omdat onze voorouders er in de 15de eeuw gingen gastarbeiden. We schrijven 1450. Filips de Goede, graaf van Vlaanderen en hertog van Bourgondië was getrouwd met Isabella van Portugal, zus van Hendrik de Zeevaarder. Onze Vlaamse boeren leden toentertijd onder een pestepidemie, onder strenge winters en het Spaanse juk. Emigratie was dus welkom. Scheepten in: wagenmakers en timmerlieden uit Limburg, boeren uit het Brugse Vrije en Veurne Ambacht, Gentse ambachtshui.... En de Oostendenaars, aldus de kronieken, richtten de plaatselijke *pescador* op de *baleia*. Maar laat ons terugkeren naar Lissabon en de Portugezen.

In 1755 vernietigde een zware aardbeving een groot deel van de Lissabon en 30 000 mensen kwamen om in de daaropvolgende brand. Wie als overlevende in paniek naar de Taag vluchtte, werd verrast door 15 meterhoge vloedgolven.

In de 19de eeuw verliest Portugal definitief z'n wereldmacht. Brazilië wordt onafhankelijk, de monarchie loopt op haar laatste benen en in 1920 wordt de republiek uitgeroepen. Maar 45 regeringen, 8 presidenten en 16 jaar later wordt de macht overgeno-



De 25 april-brug, één van de langste hangbruggen ter wereld (foto ml)



Jean Legrand uit Charleroi zeilde eerst naar Lissabon om er nu regelmatig heen te vliegen (foto ml)

men door het leger dat beroep doet op *Salazar* die met volledige volmachten en dus met harde hand 42 jaar zal regeren. Na z'neerst letterlijke en wat later figuurlijke val wordt hij opgevolgd door *Caetano* die een vergeefse strijd voert tegen de onafhankelijkheidsdrang van Angola, Mozambique en Guinee-Bissau, precies 20 jaar, op 25 april '74, brak de geschiedenis makende Anjerrevolutie uit, waarbij rode anjers de geweerlopen toonden en er slechts één ongewilde dode viel. Memorabele dagen, dat ondervond onze hoofdredacteur, die daar indertijd getuige van was, aan den lijve. De terugkeer van landgenoten uit de vroegere kolonies maakte er het leven in die nadagen niet makkelijker op. Nu is Portugal een parlementaire democratie. Sinds 1988 is het samen met Spanje lid geworden van de E.U.

Haven

Wie Lissabon zegt snuift de Taag en denkt aan de haven die zich kilometers ver vastgebeten heeft op de noordelijke stadsoever en zowel de kronkelende Moorse wijk Alfama, aan de voet van het Castelo, als het residentiele Baxia, Bairoo Alto en Belem omgordelt. Naast het kitcherige Kristus Koningbeeld op de andere oever domineert vooral de 25 april-brug, één van de langste hangbruggen ter wereld.

90% van alle vreemde goederen in het land komen via de havens binnen. 30% daarvan pascert voorbij die

van Lissabon. Voor olie en al z'n derivaten is Lissabon zelfs de belangrijkste haven van het land. De haven heeft haar ontwikkeling vooral te danken aan haar uitzonderlijke ligging aan het Taagestuarium, dat hadden de

Feniciers overigens ook al begrepen. Na de glorieperiode van de ontdekkingsreizen wordt de haven in de 19de eeuw gemoderniseerd en van nieuwe dokken voorzien en in 1907 wordt door de regering een havenbestuur geïnstalleerd (vergelijkbaar met dat van Zeebrugge) en 7 jaar geleden kreeg de haven ook haar administratieve autonomie zodat ze sindsdien haar eigen lasten en baten kan beheren. De haven die 1100 ha groot is, verscheept vooral bulkgoederen, *general cargo* en containers. De havenautoriteiten baten zelf twee grote goederenloodsen, twee container- en ro-ro terminals uit. Een aantal losse bulkproducten worden midden de Taag vanop voor anker liggende schepen overgeslaan op kleinere vaartuigen. Belangrijk in het havenverkeer zijn ook de talrijke cruiseschepen die dagelijks aan de Alcantarakaaï meren. Tijdens ons bezoek, begin augustus, lag de 'Cristal Harmony' er. 240 lopende meter luxe! Met z'n 12 dekken met o.a. tenniscourts, zwembaden, casino, bioscoop, luxueuze appartementen en suites, boetieks... Voor de 960 passagiers zijn

CREVITS

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

Zeebruggeaan 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

maar liefst 545 bemanningsleden aangemonsterd! Een twaalfdaagse triplangs Noordeporese havens kost op het Penthouse Deck zo'n slordige 660 000 fr of zo'n 55 000 fr per dag.

Kijk, een Belg!

Verder treffen we in de haven, naast industriële vestigingen, koelloosden voor groenten en fruit en een belangrijke visserij-activiteit en vismijn.

In '92 deden 5 022 schepen de haven aan en in het totaal werden in dat jaar 18 miljoen ton goederen verhandeld. In één van de vele jachthaventjes richting Belem troffen we *Jean Le-grand*, 62 en immobilienmakelaar uit Charleroi, aan boord van z'n 11 meter lange zeilboot 'Taka'. Nadat hij het casco had gekocht, bouwde hij acht jaar aan de witte stijlvolle interieurafwerking. Vorig jaar zeilde hij solo vanuit Antwerpen in zo'n dertig dagen hierheen en nu wil hij verder zuidwaarts en hoopt hij ooit de Atlantische oceaan over te steken. Tijdens de zomer- en kerkstvakantie vliegt hij vanuit ons land naar z'n boot. *In tegenstelling met de joviale, bijna familiale vrienden-onder-elkaar-*

mentaliteit in onze jachthavens, blijven ze in Portugal veel meer afstandelijk', zo vindt hij, 'dat belet de Portugezen niet om vriendelijk te blijven', zo voegt hij eraan toe.

Scheepvaartmuseum

Pal tegenover het monument van de verovering in Belem en het Noordafrikaans ogende nieuw cultureel centrum van de stad, ligt het *Mosteiro dos Jeronimos*, gebouwd door *Dom Manuel* als dank voor de behouden terugkeer van *Vasco Da Gama* uit Indië. De bouwheer gaf zo z'n naam aan een nieuwe stijl het *manuelisme*, een mengeling van gotiek en stijlelementen uit het verre oosten: met grote kunstzinnigheid werden tropische vruchten en bloemen en objecten uit de zeevaart (zoals touwen en katrollen) in steen gekapt. In een gedeelte van dit drukbezochte klooster en een belendende nieuwbouw is het *museu de marinha* ondergebracht.

Dit maritiem museum, uitgebaat door het leger, biedt de bezoeker in klasieke statische opstelling een overzicht van het rijke maritieme Portugese verleden met natuurlijk nogal

wat aandacht voor de oorlogsvloot door de eeuwen heen. Maar ook handelsvaart, visserij en zeilerij komen in de talrijke maquettes, schilderijen en attributen voldoende aan bod. Zo is er het houten beeld van de aartsengel Michaël dat *Vasco Da Gama* aan boord had tijdens z'n ontdekkingstocht naar Indië. Heel wat imposante boegbeelden ook en het echte salon aan boord van het koninklijk jacht 'Amélia'. Pronkstuk is de 'Bergantim Real' één van de zes in het museum aanwezige galeien. Gebouwd in 1778 voor koningin *Maria I* en voor het laatst gebruikt in 1957 toen de Engelse koningin Lissabon bezocht. Ook de 'Santa Cruz', het watervliegtuig waarmee de Portugezen in 1922 voor het eerst vanuit Lissabon naar Rio de Janeiro vlogen, kreeg er een plaatsje. Het museum heeft ook nog een werkwinkel waar aan maquettebouw wordt gedaan, een bibliotheek en aansluitend is er nog een planetarium.

Marc Loy

**Volgende maand:
de Portugese visserij**

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

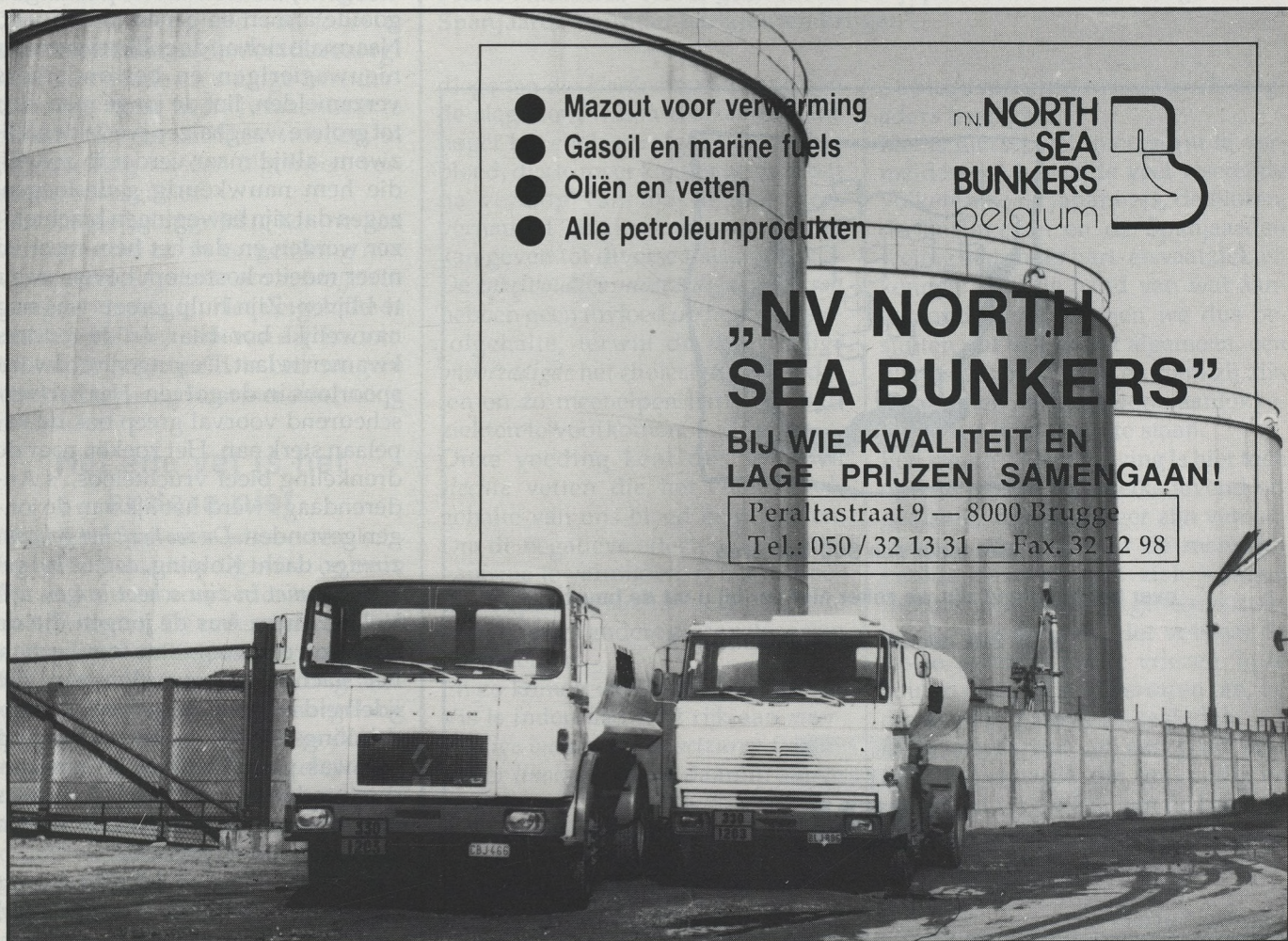
NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium 

**„NV NORTH
SEA BUNKERS”**

**BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

Peraltastraat 9 — 8000 Brugge

Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax. 32 12 98



Ten huize van een havenkapitein in het Oostende van de XIXde eeuw (IV)

'De redders speurden de zee af, hopen een drenkeling te kunnen redden'

TWEE JAAR LATER kon Kolping opnieuw genieten van de huiselijke atmosfeer bij de kapitein, die zijn goede luim nog niet verloren had. Van zorgen was de oude zeeman echter niet gespaard gebleven. De oudste zoon was aan de kust van Afrika door de gele koorts getroffen geweest. Met verlamde handen en armen kwam hij thuis, zodat hij als een kind moest gekleed en gevoerd worden. Het deed Kolping pijn de forsgebouwde man die met succes avonturen in een wereld van 'wilden' en piraten had overleefd, daar als een hulpeloos kind te zien, met de hand slap langs zijn lichaam hangend. Vooraleer de jonge man op straat werd gebracht, stopte men de armen onder de dichtgeknoopte jas.

De oude kapitein bleef vertrouwen op God, schikte zich in zijn lot, en troostte zijn huisgenoten: 'Zolang wij

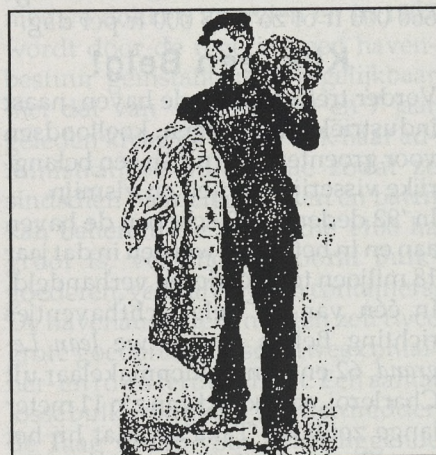
er zijn, hoeft niemand enige nood te lijden'.

Na verloop van tijd voelde de zoon weer leven in zijn handen. Ook de zoon die in Engeland verbleef, was op een wonderbare wijze van de dood op zee gered geweest. Deze twee voorvallen konden enkel het vertrouwen van de oudjes in God versterken.

En Kolping kon zich weer aan het observeren van de Oostendenaars en de toeristen wijden.

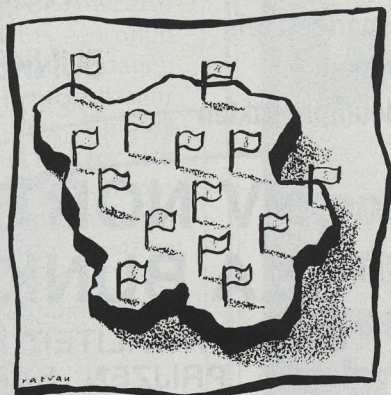
Een drenkeling

De redders die ononderbroken baders en baadsters in het oog hielden, waren er volgens Adolph Kolping vooral op uit om geld te verdienen. Vanaf het strand lagen ze op vinkenslag en speurden de zee af, hopen hier of daar een drenkeling te kunnen ter hulp snellen. Ze haalden eens een



vriend van de kapelaan met geweld en zonder reden uit het water, spijs zijn protest, opdat ze hem een fooi zouden kunnen ontfutselen. Toch maakten waaghalzen de aanwezigheid van de redders nodig. Op zekere dag ging een jonge man baden, terwijl de woelige zee zich terugtrok. De jongen scheen zeer vertrouwd met het water, waarin hij zich als een vis beweegde. Hij wentelde zich op de rug en gooide armen en benen in de lucht. Naarmate zich op de golfbrekers meer nieuwsgierigen en bewonderaars verzamelden, liet de jonge man zich tot grotere waaghalzerij verleiden. Hij zwom altijd maar verder in zee. Zij die hem nauwkeurig gadesloegen, zagen dat zijn bewegingen krachtloos werden en dat het hem meer en meer moeite kostte om boven water te blijven. Zijn hulpgeroep was nog nauwelijks hoorbaar, en de redders kwamen te laat. De jongen verdween spoorloos in de golven. Het hartverscheurend voorval greep ook de kapelaan sterk aan. Het zoeken naar de drenkeling bleef vruchteloos. 's Anderendaags werd het lijk van de jongen gevonden. De zee heeft het geheimzinnige, dacht Kolping, dat het gestorvene niet in zijn schoot bergen wil. Volgens hem was de jongen die de zoon van een voorname familie was, het slachtoffer geworden van zijn ijdelheid en geldingsgedrag. De verdrinkingsdood van een matroos op zee was gemakkelijker te aanvaarden, omdat tegen de hand Gods niets in te brengen is. Hier had de jongen zijn eigen onheil gezocht.

John Gheeraert
(Vervolgt)



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

Voor het eerst in HVB: een speciale bladzijde voor diëtisten!

Pierre Naassens, adviseur van de minister van volksgezondheid:

‘Vis is gezond, zeg maar dat ik het gezegd heb!’

DATVIS GEZOND is, weten wij inmiddels ook wel. Maar hoe dat komt en waarom dat dan wel zo is, vroegen we aan iemand die het echt kan weten. Een specialist.

Zoals alles dat uit zee komt, is vis rijk aan *jodium*, een wezenlijk bestanddeel in de voeding dat de werking van de schildklier regelt. Een gebrek aan jodium kan een invloed uitoefenen op de groei, de stofwisseling en het zenuwstelsel. Het is dus belangrijk dat het lichaam regelmatig de noodzakelijke hoeveelheden jodium kan opnemen.

Naast een hoogwaardige *eiwitsamenstelling*, is vis verder rijk aan *selenium* dat een grote rol in de verdedigingsmechanismen van het lichaam speelt. Ook de aanwezigheid van *fosfor* is zeker niet te onderschatten: deze zorgt voor een goede en stevige beendering, maar heeft helaas niets te maken met het slimmer worden, in tegenstelling tot een algemeen verspreid volksgeloof.

Eén van de belangrijkste kenmerken van vis is dat er, in vergelijking met vlees, een *laag gehalte aan vetstoffen* in terug te vinden is. Het vetgehalte is uiteraard afhankelijk van de vissoort. Wijting bijvoorbeeld is een magere vis en is bijgevolg vetarmer dan haring of makreel.

Het ene vet is het andere niet

Maar zelfs de vette vissoorten hebben geen kwaadaardig effect op onze lijn en kunnen voor iedereen aanbevolen worden. De reden daarvan ligt in de samenstelling van de vetzuren. De vetten die in onze voeding aanwezig zijn, verschillen naargelang hun samenstelling. Zo zijn er de *verzadigde vetzuren*, de *enkelvoudige onverzadigde vetzuren* en de *meervoudige onverzadigde vetzuren*. De verzadigde vetzuren doen het *cholesterolgehalte* stijgen. Het zijn dus *slechte* vetten en moeten zoveel mogelijk uitgeschakeld worden — vooral door



Pierre Naassens: ‘Het is geen toeval dat Japanners, Noren, Portugezen en Spanjaarden minder hartziekten krijgen!’

diegenen die *bloedvatvernauwing* van de slagaders willen *voorkomen*. Hoe hoger het cholesterolgehalte van het bloed, des te meer kans er bestaat dat na verloop van tijd de slagaders vernauwd geraken, wat aanleiding kan geven tot diverse hartziekten.

De *enkelvoudige onverzadigde vetzuren* hebben geen invloed op het cholesterolgehalte, terwijl de *meervoudige onverzadigde* het cholesterol doen dalen en zo meehelpen hart- en vaatziekten te voorkomen.

Onze voeding kent dus *goede* en *slechte* vetten die het cholesterolgehalte van ons bloed beïnvloeden. Om de negatieve effecten op ons organisme te vermijden, is het dus nodig bepaalde *slechte* vetsoorten te vermijden en andere *goede* vetsoorten op te nemen.

En zo komen we eindelijk bij de *vis*. Vis is inderdaad heel rijk aan *meervoudige onverzadigde vetzuren* (waaronder *linolzuur*) en is daarom aan te bevelen.

Alle soorten dragen bij tot een evenwichtige en volledige basisvoeding. Er kan worden gesteld dat vis een positieve werking uitoefent op het cholesterolgehalte van het bloed en

de bloedvatvernauwing van de slagaders tegengaat.

Het is hierbij wel interessant te vermelden dat bepaalde veel visetende volkeren zoals Japanners, de Noren, de Portugezen en de Spanjaarden weinig of minder hart- en vaatziekten kennen. Aan de hand van wat aangetoond werd, kunnen we dus besluiten dat vis, in het algemeen, een bijzonder product is en dankzij zijn kwaliteiten als ongewoon aantrekkelijk in het licht komt te staan.

Een kleine waarschuwing is hier toch op zijn plaats. Zoals elke levend organisme, kan vis drager zijn van parasieten die ook voor de mens bepaalde gevaren met zich kunnen meebrengen. Maar het gevaar is makkelijk te vermijden. Het volstaat de vis te verhitten, in te vriezen, in te zouten of in azijn te bewaren om, op die manier, parasieten te doden.

De voorwaarden om een goed product te bekomen zijn eenvoudig en verheffen vis tot één van de beste en meest gezonde eetwaren op de voedingsmiddelenmarkt!

Pierre Naassens

Schotland

Anstruther en de driezustersteden



De vissers van Anstruther zijn nog altijd een stug Schots volkje, nog even 'bijgelovig' als hun kompanen bij ons zo'n veertig jaar geleden. Als ze naar hun schip gaan om zee te kiezen willen ze geen priester of predikant tegenkomen of een vrouw die praat of een varken dat gilt. Als ze hun schip uitreden voor de zalmvangst mag het woord zalm niet vallen. Dit jaagt de vis weg. De toekomstige vangst wordt dan maar aangeduid met 'rode vis'. Als een buitenstaander Anstruther kiest als nieuwe woonplaats duurt het volgens de volksmond 50 jaar vooraleer hij er is ingeburgerd.

Anstruther ligt tussen Pittenweem en Crail in het vroegere koninkrijk Fife op de Oostkust van Midden-Schotland. Door de natuurlijke grenzen, de monding van de Forth in het zuiden en de monding van de Dee in het noorden, kon het lang zijn onafhankelijkheid bewaren. De lokale bevolking leeft er met hun gezicht op de zee. Ze hebben de moderne tijden nauwelijks gevolgd, alhoewel...

Visserij

De vloot grotere schepen van Anstruther is uitgeweken naar grotere vissershavens (onder andere Aberdeen). Mini-busjes rijden bemanningen over en weer. De kustvloot opereert hoofdzakelijk vanuit Pittenweem omdat daar een splinternieuwe vismijn is. Anstruther zelf heeft een belangrijk visserijmuseum. Een gedeelte van de vissershaven is overigens ingenomen door een drijvende tentoon-

stelling.

Wie het museum bezoekt krijgt een inleiding in de stuurhut en de kombuis van de ex-treiler 'Brighter Hope III'. In verscheidene oude pakhuizen herbergt het museum verder alles wat er moet zijn. Er liggen overigens nog veel vissersboten op renovatie te wachten. Het lichtschip North-Carr is het vlaggeschip van de museumvloot.

Anstruther was vroeger een haringhaven. De vissers joegen op de 'zilveren schat' vanaf Het Kanaal, langs de Outer-Hebrides tot voor Scandinavië en Rusland. Rond 1900 bezat Anstruther 221 boten en waren er 600 mensen betrokken bij de haringvangst. Overbevissing, samen met een aantal natuurlijke factoren, verdreef uiteindelijk de haring. Anstruther viel terug op de lijnvisserij, het gewone treilen en de purseseining. De lijnvisserij legden lijnen uit van 20 km lang met 7.000 haken van aas voorzien. Met relatief grote vissersboten joegen ze ermee op kabeljauw tot voorbij de Fär Oreilanden. In 1984 viel ook deze visserij stil omdat de baten de kosten niet meer dekten. Velen schakelden toen over op verschillende vormen van kustvisserij en het uitzetten van krabben- en kreeftenpotten in hun 'day-boats'.

Driezustersteden

Vanop de top van de oostelijke pier ziet men de bruingroene klippen (met vuurtoren) van het eiland May op zo'n 8 km. van de kust. Oostelijker staat een olieplatform.

Pittenweem, Anstruther en Crail zijn zustersteden die elkaar aanvullen.

De eerste herbergt een moderne vloot en

een actieve vissersbevolking. Met de nieuwe vismijn, volgens EU-normen opgetrokken en tijdens havenfeesten op 6 augustus 1994 officieel geopend, mikt Pittenweem ook op visservaartuigen uit andere havens. Kredieten zijn trouwens toegezegd om de haven te verruimen en... veiliger te maken, want de kust is er gevaarlijk. De pursevissers van deze kern hebben in het nabije verleden gouden dagen gekend. Daarvoor moesten ze soms, via het Caledonische Kanaal, vele maanden vissen voor Crinan en de Hebriden op de Westkust. De visverkoop brengt vandaag ook leven in de brouwerij.

Anstruther, het oudste en grauwste van de drie woonkernen, mikt met zijn museum en zijn visrestaurants op het toerisme. Het East Neuk Outdoors Centre zorgt in de zomer voor ontspanning voor jong en oud: roeien, zeilen, trampolinespringen en uitstapjes naar het eiland May om er de vogelpopulatie te bekijken. De plaatselijke vissersbevolking vist, zoals reeds vermeld, vanuit andere havens. Hun onversaagd vissen heeft immers de rijke broedplaatsen rond het eiland May compleet vernietigd.

Crail is een oud vissersplaatsje met opeengepakte huisjes waar de visserij quasi is stilgevallen. Vanuit het omzeggens lege haventje opereren nog slechts enkele krabben- en kreeftenboten. Crail is een geliefde plek van de gepensioneerden en van een bonte verzameling jonge schilders en pottenbakkers die hun intrek genomen hebben in de witte huisjes die over het haventje uitkijken.

Tekst en foto Daniël Pots

Op de foto: Een hoekje uit het schilderachtige Pittenweem.



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



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

Licensed by



Mijmeren bij een foto van de Afovos

HET DOET ALTIJD *deugd* in het buitenland een vissersvaartuig terug te vinden waar je vroeger vertrouwd mee was, maar waarvan je dacht dat het lang verdwenen was. We keken nogal op toen we in het Nederlandse *Visserijnieuws* lazen dat onze vroegere Z. 405 *Kamina* nu een zeilschip is geworden. De Nederlanders zullen het wellicht ook fijn vinden als we hen melden dat hun WR. 138 uit Wieringen vandaag op de Brugse vaart omgebouwd wordt tot een pleziervaartuig.

Het vissersschip op de foto uit Griekenland die lezer Stefaan François in dit blad (HVB nr 9/94 pag. 17) liet afdrukken, komt ons bekend voor. Zoals hij er bijligt heeft hij iets van de 0.129 '*Amandine*'. Vandaar waarschijnlijk dat de link gelegd wordt naar de werf *Panesi*.

't een en 't ander

In ons land kan men inderdaad gemakkelijk zien dat een schip van deze of gene werf komt. In het buitenland ligt het moeilijker. Vele werven nemen er ideeën over van concurrenten of kopen tekeningen van internationale ontwerpbureaus. Wat bij ons als nieuw wordt gepresenteerd is in andere landen soms al tien jaar oud.



Is deze 'Afovos' in het Griekse Naxon een oud Belgische vissersvaartuig? Lezer François denkt van wel, medewerker Pots heeft zo zijn twijfels (Foto François)

De romp van de '*Afovos*' ziet er wel degelijk 'Vlaams' uit. Maar het dient gezegd: zo'n romp en werden echter ook in Nederland, Frankrijk en Spanje gebouwd. De *bakkaken* op de voorsteven alsook de nogal dunne mast met ver uit elkaar staande trappen kwamen voor op een bepaald type Zeebrugs vissersvaartuig (de oude Z.30 en zijn serie). De leuningens passen er niet bij maar die kunnen later zijn aangebracht. De stuurhut past dan weer niet bij het Zeebrugs type waar we het over hebben: deze schepen hadden een brede stuurhut met een dikke houten dakplank. De ver uit elkaar staande trappen op de mast tonen verder aan dat het reeds om een oud vaartuig gaat.

De voorkant van de stuurhut ziet er ongetwijfeld Vlaams uit en doet ons denken aan een bepaalde periode (de oude O.229, O. 285 '*Suzy*' e.a.). Deze stuurhutten hadden echter meestal 2 zijruiten. De ijzeren leuningens die steun geven op de buitenbrug werden bij ons op dergelijke wijze nog aangebracht op schepen van voor WO II maar passen niet bij het type stuurhut zoals ze bij ons werden gemaakt. De ruiten zijn wat te groot, maar we vinden zulke stuurhutten wel terug bij oudere (en reeds verkochte) Britse schepen (o.a. LT. 137, LT. 61). We denken hierbij automatisch aan de Britse familie *Parkes* (*Boston Deep Sea Fisheries*) die veel dergelijke schepen verkocht hebben aan zuidoostelijke landen en aan het Verre Oosten.

De zijden (verschansing) zijn veel te laag om van een Vlaams vaartuig te zijn (er kan natuurlijk een gedeelte weggebrand zijn). Verder loopt het *kookhuis* op onze schepen verder naar achteren dan het geval is op de foto van de '*Afovos*'. De leuningens op de



B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Juli '79: de Z 492 in Moeilijkheden voor Scheveningen. De bamning wordt door politie en strandreddingsbrigade aan wal gebracht.

stuurhut kunnen later zijn aangebracht maar kwamen wel veel voor op Britse treilers. Ze zijn algemeen gebruik op zuiderse treilers.

Hoe het ene woord, het ander meebrengt

Omdat we een paar Zeebrugse kenmerken herkennen, dwalen onze gedachten af naar de mysterieuze verdwijning van de Z. 592 'Hosannah' van de rederij Pax. De reder van dat 25 meter lange en in 1965 gebouwde vissersschip had reeds in 1976 financiële problemen en bevoorraade toen regelmatig illegaal de (toen nog onwettelijk opererende) piratenzenders *Mi-Amigo* en *Radio Caroline*. De reder-schipper werd overigens voor deze delicten in 1979 veroordeeld. Na de straf van de schipper verdween de 'Hosannah' uit de Belgische havens en was een tijdje spoorloos. Later bleek dat de Z. 592 hoofdzakelijk vanuit *Schevingen* opereerde maar ook veel in *Port St. Peter* op het Kanaaleiland *Guernsey* te zien was. Het viste weinig maar bevoorraade des te meer piratenzenders. In juli 1979 strandde de Z. 592 op het strand van Schevingen toen het een stuk net in zijn schroef kreeg. De toegesnelde reddingsboot kreeg zijn ankerlijn in de schroef en kwam naast de 'Hosannah' vast te zitten. De opvarenden werden dan maar vanop het strand gered door politieagenten en strandredders.

Op 16 februari 1980 vond de chemietanker 'Ben Clough' ten oosten van het lichtschip *South-Goodwin* (ingang Kanaal) een olievlek, een leeg reddingsvlot van de Z. 529 en drijvend wrakhout. Eerst werd gedacht dat het schip met man (de Zeebrug-

genaars *Germain Ackx*, zijn zoon *Jan, Hector Snauwaert* en twee Nederlandse neven *Jan* en *Piet Guyt*) en misvergaan was. Mogelijk waren er meer (niet geregistreerde) mensen aan boord. Men twijfelde er later aan dat het wrakhout van de 'Hosannah' afkomstig was.

Het vissersschip had ondertussen een dubbele registratie nl. in België nog altijd ingeschreven als Z. 592 maar ook bekend als het Britse GU. 5200 (*Guernsey*). Het viste, zoals gezegd, bijna niet meer en bevoorraade illegale zenders. Het wrak werd niet gevonden. Allerlei verhalen staken de kop op.

In middens van bemanningsleden, disc-jockeys en bevoorraders van piratenzenders vertelde men dat de opvarenden waren gezien in Spanje, dat het zinken een schijnmaneuver was en de Z. 592 op weg was naar Griekenland om van daaruit een in Zuid-Europa opererende piratenzender te bevoorraden.

De Z. 592 werd echter nergens meer opgemerkt. Bij navraag bleek dat het geen enkele Westeuropese haven aangedaan had. Met de beschikbare diesellole kon het niet verder varen dan Gibraltar zonder bij te moeten tanken.

Omdat er geen nieuwe gegevens binnenkwamen werden (in maart 1981) de geruchten over Spanje en Griekenland als fantasie beschouwd. Officiël werd nu aangenomen dat de Z. 592 'Hosannah' met minstens 5 mensen in dichte mist op 16 februari 1980 is gezonken of werd overvaren ter oosten van de *Goodwin Sands*.

De Z. 592 in verband brengen met de 'Afovos' brengt ons dus te ver. Tenzij

een andere wakkere HVB-lezer nog meer details opmerkt, kunnen we door de bouwmerken besluiten dat de 'Afovos' geen Belgische treiler was.

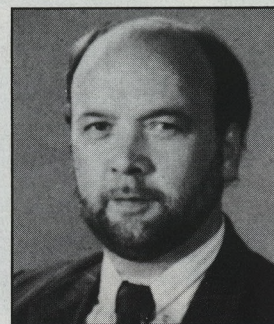
Daniël Pots

Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de krantenwinkel op vrijdag 4 november

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



Sekretaris
Ivan VICTOR



ABVV

Gemeenteraadslid Oostende

Jules Peurquaetstraat 27 Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Kustlaan 176 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53

Nieuw visserijboek:

Het laatste bolwerk van de jager

ROGER JANSOONE, bijna twintig jaar ambtenaar op de Dienst voor de Zeevisserij in Oostende (in de periode 67-86 toen de kantoren nog in de Koninginnelaan te vinden waren), schreef zijn versie van wat in het Engels bekend staat als 'The last stronghold of the hunter', of de visserij als laatste overblijfsel van de oeroude jachteconomie.

Op beknopte wijze (128 bladzijden) schetst de auteur de geschiedenis van de Vlaamse zeevisserij. Leidraad is de complementaire functie van de zeevisserij tegenover de landbouwsector. In twaalf hoofdstukken worden de krachtlijnen van 20 eeuwen Vlaamse visserijgeschiedenis chronologisch gebundeld.

(1.) Voorgeschiedenis van de Vlaamse zeevisserij (2.) De sociologische basis: het ontstaan van een vissersbevolking (3.) De economische infrastructuur: het ontstaan van vissershavens (4.) De opkomst van de Vlaamse haringvisserij

(5.) De gouden eeuw van de Vlaamse haringvisserij (6.) Bloei van de visserij in de 16de eeuw (7.) Twee eeuwen uitschakeling van de Vlaamse zeevisserij (8.) De langzame heropstanding in de 19de eeuw (9.) Een nieuw tijdperk: de stoomvisserij (10.) Een bedrijf in de kering: visserijonderwijs, motorvisserij en IJslandvaart (11.) Doorbraak van de middenslagvisserij en het overwicht van de oostkust (12.) Een nieuwe scharnierperiode, waarin het kader is uitgetekend waarbinnen de zeevisserij thans reilt en zeilt.

Het boek bevat verder een samenvatting in het Frans, Engels en Duits en een bibliografie.

Vermelden we nog dat Roger Jansoone jarenlang van nabij betrokken was bij het nationaal en later het internationale visserijbeleid en bij visserijprojecten in het kader van de ontwikkelingssamenwerking. Momenteel is hij directeur Algemene Zaken bij het Ministerie van Landbouw.

Het boek wordt uitgegeven door de Dienst Informatie van het federale Ministerie

van Landbouw. Het werk is rijkelijk geïllustreerd met kleurenreproducties van schilderijen van visserijtaferelen en met sprekende tijdsdocumenten.

□ Het laatste bolwerk van de jager is verkrijgbaar door storting van 500 fr. op postrekening 000-0265505-16 van het Ministerie van Landbouw - Dienst Informatie, 1210 Brussel met de vermelding 'Boek: Het laatste bolwerk van de jager'.

nieuw!

Verguisd door de enen, bewonderd door de anderen

'Kleine Scheepswerf, Grote Staking', het boek dat Flor Vandekerckhove rond de APS-staking schreef.

Nu te koop in de boekhandel

499,-



Bi+Vi
BINNENVAART + VISSERIJ

Een doeltreffende vakbeurs voor en door 'professionals'



November 1994

wk	44	45	46	47	48
M	31	7	14	21	28
D	1	8	15	22	29
W	2	9	16	23	30
D	3	10	17	24	1
V	4	11	18	25	2
Z	5	12	19	26	4
Z	6	13	20	27	4

In november is het weer zover! Dan zetten beroepsvisserij, binnenvaartschippers en reders voor de zevende maal in successie massaal koers richting Ahoy' Rotterdam. Met als doel een bezoek aan de professionele vakbeurs Binnenvaart + Visserij, kortweg BiVi. Bijna 400 bedrijven en instellingen presenteren op een vloeroppervlakte van 22.000 m² producten en diensten die voor u en uw toekomst van doorslaggevend belang kunnen zijn. Met inbegrip van een groot aantal kostenverlagende noviteiten. Geen andere beurs dan BiVi voorziet in deze behoefte. Het kan daarom niet anders dan dat u een bezoek aan deze unieke samenwerking van diverse professionaliteiten als vanzelfsprekend nu al in uw agenda noteert.

Openingstijden:
Dagelijks van 12.00-22.00 uur
Zaterdag 10.00-17.00 uur

Zuiderparkweg 20-30
3084 BB Rotterdam
Holland

Tel.: +31 10 - 410 44 18
Fax: +31 10 - 481 85 36



rotterdam n.v.



Stemmen van de oude zee

Vissers zijn geen toeristenlokkers

De Britse reisschrijver Norman Lewis had tijdens WOII genoeg van de beschaving gekregen en ging na die grote uitspatting van de nieuwe technologie uitzieken in een geïsoleerd Spaans vissersdorp. Over deze schrijver hadden we het vroeger reeds in dit blad (HVB nr 9/94 pag. 33-35), vandaag hebben we het over de vissers waarover hij schrijft.

HET SPANJE DAT Lewis toen leerde kennen bestaat nu niet meer. Alleen mensen die al op reis gingen lang voordat iedereen dat deed, weten hoe het daar toen was. Die andere reisschrijver Cees Noteboom schrijft bijvoorbeeld over het Spanje dat hij in de vroeger jaren vijftig leerde kennen: *'Ik was arm, maar het land was nog armer en daardoor was ik weer en beetje rijk: ik herinner me een maaltijd op het balkon van een pension ... die nooit meer leek op te houden, omelet en vlees, brood van een schilderij van Zurbarán en wijn uit een aardewerken kan die almaar wonderbaarlijk vermenigvuldigd werd, terwijl beneden me, op het grote plein, de avondlijke menigte haar rituele rondes maakte, pratend en gebarend. Overdaad en armoede tegelijk, dat was het vreemde mengsel.'*

De vissers die Lewis in het dorpje Farol leert kennen, leven er in een soort beschaafde armoede. Ze beschikken over het levensnoodzakelijke — en alleen in die zin hebben ze niets te kort — maar er wordt bijvoorbeeld alleen maar getrouwd als de visvangst dat jaar is meegevallen. Valt de vangst tegen dan is er geen geld en wordt de trouwpartij gewoon een heel jaar uitgesteld. Het jaar daarop kan het weer van hetzelfde laken een broek zijn. Vandaar dat het dorp over een soort erkende publieke vrouw beschikt die, tot ieders tevredenheid, al die opgekropte mannelijke energie een gepaste uitweg geeft.

'Stemmen van de oude zee' is een boek over een wereld die niet meer bestaat... of toch?! Terwijl je het boek leest kan je je niet van de indruk ontdoen dat er veel overeenkomsten

bestaan tussen de levensstijl van de primitieve vissers van Farol en deze van de moderne vissers, anno 1994, van de Vlaamse kust. Het is tegelijk allemaal zo anders en allemaal zo gelijkend.

De visvangst

Elk jaar is er in maart is er de eerste grote visvangst, de eerste *'pesca grande'*, wanneer de sardienen passeren. Wanneer die vangst tegenvalt, hetgeen al eens gebeurt, dan ziet het dorp de schamele inkomsten voor dat jaar met maar liefst een derde afnemen. De tweede *'pesca grande'* volgt kort daarop wanneer er op tonijn gejaagd wordt en dan is er nog een visvangst van de laatste hoop. Deze wordt de kleine vangst, de *'pesca minor'*, genoemd en heeft alles te maken met de scholen sardienen die tamelijk stipt in de herfst weer op het toneel verschijnen.

Auteur Norman Lewis wordt stilaan opgenomen in de dorpsgemeenschap en wordt zelfs een plaatselijke *'sportvissers'* (dat is waarschijnlijk het verste dat een schrijver in de visserij kan geraken) die weet waarover hij spreekt. Hij heeft het over zwarte lipvissen en zwaluwstaart, harders en *'grebias'*, escarmalan en kreeft, dentón en *'saupas'*, zeebaars, *'ciervias'* en *'escorvai'*... Maar hij typeert in zijn boek natuurlijk niet alleen de vis, ook de vissers en hun vistechnieken worden gedetailleerd beschreven. *'Wanneer ze genoeg hadden van het routinewerk met de palangres of de netten, reserveerden ze een paar dagen om met de raï te gaan vissen, of ze gingen er 's nachts op uit met de drietand en een zaklantaarn, wat verboden was...'* en verder, *'Ze hadden het er altijd bij kunnen laten om met de roeiboot op een kilometer of drie uit de kust te gaan vissen, maar de diepe, onbekende wateren, die verrassingen in overvloed maar weinig extra's opleverden, lokten.'*

Het geld

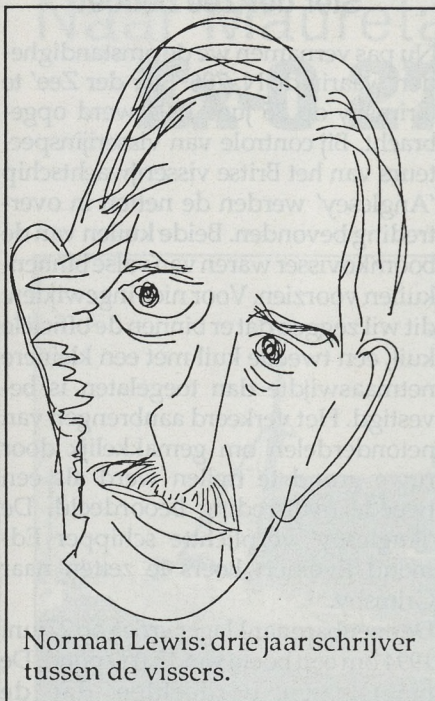
Geld speelt in het dorp eigenlijk geen rol. *'De inkoper en zijn assistent wogen de vis, waarna de koper een dikke stapel briefjes van duizend peseta te voorschijn*

haalde en hun uitbetaalde. Het bedrag per man was voldoende om de opgelopen schulden mee af te lossen. Met wat er eventueel nog over was zouden gezinshoofden, net als altijd, voor hun vrouwen kinderen nieuwe kleren van de beste kwaliteit die er te krijgen was aanschaffen. Hierna begonnen ze financieel weer van voren af aan, en de winkels en de leverancier van visgerei zouden hun rekeningen heropenen'. In die zin is er eigenlijk niet zo heel veel veranderd in het consumptiepatroon van de vissers.

De gemeenschap

In een gemeenschap waarin geen overschot geproduceerd wordt, is iedereen gelijk... echt gelijk. En in Farol wordt echt geen onderscheid gemaakt, op voorwaarde dat de persoon in kwestie geen leer draagt: geen leren schoenen, geen leren portefeuille, geen leren riem... Leer is gewoon taboe! Niemand weet waarom leer niet mag, maar iedereen houdt zich aan de regel! Al wat je wil, maar geen leer!

Alleen de winkeliers zitten in een machtige positie omdat ze de openstaande rekeningen beheren en dus een bankiersrol vervullen, er is verder een niet-verkozen (we zijn immers in het fascistische Franco-tijdperk) burgemeester die door de hogere overheid aan het dorp toegevoegd werd. Men had hem het bijna vergeven wie hij was *'doordat hij de dorpelingen ervan had weten te overtuigen dat hij niet uit eigen verkiezing nationalist was geweest, maar door het geografische toeval dat hij hij in het door de nationalisten bezette gebied was geboren'*. Wie denkt anders te zijn dan de rest van het volk, moet daar een prijs voor betalen. Zo is er de, overigens sympathieke, dorpspastoor *don Ignacio* die alleen maar getolereerd wordt omdat iedereen weet dat hij zich niet aan de regels van de kuisheid houdt. Zodoende bewijst hij dat hij toch een beetje zoals iedereen is. *Don Ignacio* heeft zich overigens al lang bij de feiten neergelegd: alleen de oude vrouwen komen naar zijn kerk, de vissers zetten er geen voet binnen. Ze vrezden immers dat de man ongeluk



Norman Lewis: drie jaar schrijver tussen de vissers.

brengt, vandaar dat hij ook niet in het enige dorpscafé binnen mag. Voor de rest wordt hem geen strohalm in de weg gelegd. *'De vissers hadden er geen bezwaar tegen dat hij buiten voor het café plaatsnam, waar eventuele ongunstige invloeden die hij uitstraalde zich in de lucht snel zouden verstrooien, maar uit respect voor hun oordeel ging hij er nooit binnen.'*

Overigens heeft ook hij zich goed aangepast. Zo nu en dan laat hij de zondagsmis vallen wegens geen volk waarop hij zich welgemutst aan de uitoefening van zijn hobby zet. Type-rend voor de man is ook dat een vrouw uit een naburig dorp die zelfmoord gepleegd heeft (en daar niet in kerkelijke grond begraven mag worden) wel degelijk in Farol terecht kan. *"Stuur haar maar hierheen,"* zei don

Ignacio. *"Op ons kerkhof vind ik nog wel een plaatsje voor haar."*

Het geloof

De vissers worden dus duidelijk alleen maar met veel tegenzin gekerstend. Een katholiek huwelijk speelt zich bijvoorbeeld als volgt af: *'Dat gebeurde in de kerk, in een omgeving waartegen de trouwlustige visser een intense, bijgelovige weerzin had, wat wel eens tot bijzondere tafereelen leidde. Volgegoten met cognac, zwalkend en wankelend en aan de ene kant ondersteund door zijn aanstaande schoonmoeder en aan de andere door zijn bruid, werd hij dan tot in het zicht van de kerkdeur begeleid, waarna alle mannelijke leden van het gezelschap zich na nog enkele aanmoedigingskreten omdraaiden en teruggingen, het aan slechts enkele doorgewinterde oude vrouwen overlatend de kerk wel te betreden'*. De vissers hebben zo hun eigen geloof dat de overheid overigens met man en macht probeert uit te roeien, in Franco's land was het immers niet om het even waarin je geloofde. *'De twee weken dat ik met het net viste waren niet zonder risico. Het was een periode waarin de guardia civil had besloten de pesterijen te hervatten. Alle boten waren nagekeken om te controleren of hun oude, atheïstische namen niet door de met opzet dunne laag verf waarmee ze waren overschilderd heen schemerden, en de enkele koppige ketter die weer ogen of zelfs sterren op de boeg van zijn boot had aangebracht, werd naar het casa cuartel ontboden om officieel te worden berispt.'*

Het toerisme

Maar het toerisme doet zijn intrede in het na-oorlogse Spanje, ook in Farol. De eerste toeristen die het dorp ziet toekomen, zijn er nog van het soort dat een persoonlijke chauffeur mee-

brengt 'wat de dorpelingen prompt en voorgoed in hun mening sterkte dat alle buitenstaanders in wezen gestoord, zo niet echt krankzinnig waren', maar al ras wordt de aristocratie opgevolgd door sobere burgermannetjes en uiteindelijk door de romaanse en germaanse luidruchtige toeristen die ook wij hier zo goed hebben leren kennen.

De vissers zijn er niet over te spreken. *'Muga vertelde dat er op 25 augustus groepen Franse en Duitse toeristen kwamen, die alle kamers in zijn hotel hadden besproken. "Dit is jullie kans,"* zei hij. *"Jullie kunnen duizend peseta vragen om een groepje naar een van de zandstranden te brengen. Waarom zouden jullie je druk maken over sardines? Waarom zouden jullie je druk maken over tonijn?"*

Op de gezichten van de vissers stond duidelijk te lezen dat ze ontzet waren en dat Muga's voorstel hun immoreel, bijna oneerbaar voorkwam. Ze hadden misschien een te hoge dunk van hun eigen waardigheid en die van hun beroep, waardoor ze zich mijlenver verheven voelden boven de vrekkeige, onderdanige boeren en de smakeloze, lachwekkende burgermannetjes zoals Muga, met wie ze contact hadden. Wat Muga nu voorstelde, klaagden ze, was niet alleen een belediging voor hen, maar ook voor de zee. Zij waren gente honrado, geen toeristenlokkers of toeristenuitbuiters'.

De rest van het verhaal is bekend. Ook de vissers van Farol passen zich uiteindelijk aan. Ze vissen voortaan alleen nog op soorten waarvan ze weten dat de toeristen er de voorkeur aan geven. Blijkt dat zelfs de meest trotse mensen overstag gaan onder druk van Vooruitgang & Toerisme: *'Waar ze vroeger traag en statig was, bewoog ze zich nu gehaast. Haar waardige weduwachtige dracht was vervangen door een praktische trui met rok, en haar stugge, grijze haar was genadeloos kortgeknipt zodat er meer van haar schrielle nek zichtbaar was. Tot mijn verbazing zag ik dat ze met de zwartleren schoenen met opzichtige gespen die ze droeg het laatste dorpstaoe had doorbroken.'*

Ik zou zeggen: zorg ervoor dat het jullie niet overkomt!

Flor Vandekerckhove

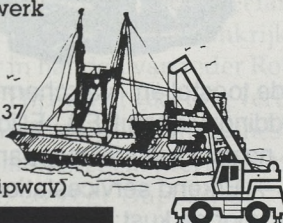
Stemmen van de oude zee van Norman Lewis werd in 1994 in het Nederlands uitgegeven door uitgeverij Atlas Amsterdam/Antwerpen en kost 800 bef.

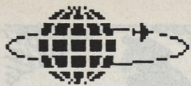


Verheye Joël n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk

Bureel - werkplaatsen :
Visserstraat 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)





GROOT-BRITTANNIE ————— ➔

Padstow huldigt Vlaamse vissers

Op zaterdag 17 september bracht de havengemeenschap van Noord-Wales hulde aan de Belgische vissers die daar op 20 februari 1944 talrijke opvarenden reddden van de getorpedeerde destroyer HMS Warwick. De redders zijn intussen, vijftig jaar na de feiten, zelf overleden, of zo oud dat ze nauwelijks nog kunnen deelnemen aan het feest dat de Britse Welshmen opzetten. Ook van officiële Belgische zijde was er geen belangstelling.

Opeen muur, nabij de kleine haven van Padstow, werd 's middags een gedenkplaat onthuld. De tekst: 'hulde aan degenen die sneuvelden toen de "Warwick" in de strijd zank. Hulde ook aan de redders en inspanningen van de Belgische vissersvaartuigen "Christoffel Columbus" (schipper Bacquaert, "Blauwvoet" (schipper Dewulf) en de Britse trawler "Lady Luck" (schipper Crisp) die de overlevenden aan wal brachten.'

GROOT-BRITTANNIE ————— ➔

Recordopbrengst voor Engelse Belg

Na een zeereis van 9 dagen verzilverde de LT.197 'Cleopatra' zijn 607 kisten vis op vrijdag 9 september voor 59.000 pond (net geen 3.000.000 frank) in zijn thuishaven Lowestoft. Het vaartuig is de vorig jaar naar Engeland geregistreerde trailer Z.97 'Cleopatra' van Roger De Graeve uit Zeebrugge. De opbrengst is de hoogste tot nu toe behaald in Lowestoft gedurende 1994. De vangst bestond hoofdzakelijk uit pladijs, aangevuld met zeeduivel (staartvis) en tarbot.(dp)

Volgende maand in HVB

De tonijnvisserij loopt tegen het einde van oktober ten einde. In het novembernummer van HVB brengt Daniël Pots een reportage over de Britse tonijnvisserij en de moeilijkheden die deze sector kent.

NEDERLAND ————— ➔

Eerste tarbotkwekerij officieel van start

Begin maart is aan de Eemshaven, in het uiterste noorden van de Nederlandse provincie Groningen, de eerste Nederlandse tarbot-kwekerij officieel van start gegaan. Alles wijst erop dat het aquacultuurbedrijf de zaken groots aanpakt. Niet alleen heeft men zich verzekerd van de medewerking van Dutch Aquacultural Engineering B.V., die nauw verbonden is met de landbouwuniversiteit in Wageningen en heeft de Provincie Groningen het bedrijf financieel gesteund, maar bovendien mochten de initiatiefnemers de Nederlandse minister van landbouw, natuurbeheer en visserij begroeten op de officiële inhuldiging van het bedrijf, waaruit blijkt dat het bedrijf over regeringssteun kan beschikken.

SCHOTLAND ————— ➔

Pieters breidt uit

Het Brugse visverwerkingsbedrijf Pieters heeft aan de Schotse overheid toelating gevraagd om zijn Schotse bedrijf Pieter Western Isles Ltd. nabij Stornoway op het eiland Lewis te mogen uitbreiden. Het nieuwe visverwerkingsbedrijf zou 30 eilanders te werk stellen. (dp)

ENGLAND ————— ➔

Ster der Zee beboet

Nu pas vernamen we de omstandigheden waarin de N. 706 'Ster der Zee' te Grimsby op 25 juni 1994 werd opgebracht. Bij controle van visserijinspecteurs van het Britse visserijwachtschip 'Anglesey' werden de netten in overtreding bevonden. Beide kuilen van de boomkvisser waren van valse binnenkuilen voorzien. Voor niet-ingewijden: dit wil zeggen dat er binnen de officiële kuil, een tweede kuil met een kleinere netmaaswijdte dan toegelaten is bevestigd. Het verkeerd aanbrenge van netonderdelen om gemakkelijk door ruwe grond te treilen werd als een tweede overtreding beoordeeld. De 'Anglesey' verplichtte schipper Edmond Everaert koers te zetten naar Grimsby.

De openbare aanklager vroeg op 27 juni 1994 om een boete van 15.000 pond. De magistraten oordeelden dat de konfiskatie van de kuilen en een boete van 10.470 pond (523.500 frank) voldoende was.(dp)

FRANKRIJK ————— ➔

Oostendse 'trap' op Franse televisie

Een ploeg van van Thalassa, het maritieme magazine van de Franse televisie, was een week op hotel te Oostende. Er werd gefilmd aan de 'trap', op zeeaanboord van de O.481 en op diverse andere plaatsen die in verband staan met de visserij. Wanneer het bewuste programma op de televisie uitgezonden wordt melden we in ons volgende nummer.

SKB - Life Saving Equipment nv

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

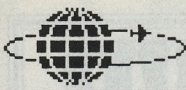


Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B - 8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 28 25
Fax: 059 / 33 01 48

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 .

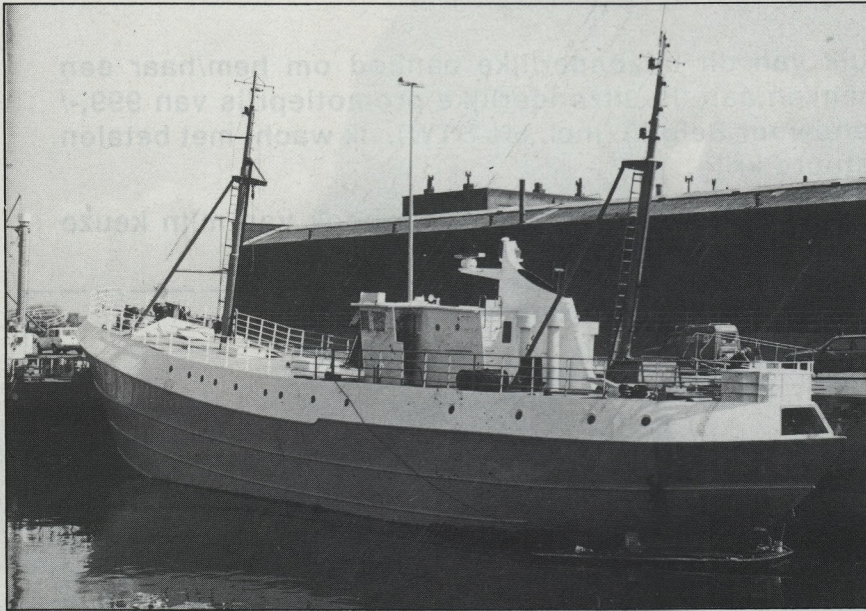
— Erkend servicestation —

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



Naar Mauretanië

Ex-O 278 Longliner verlaat Europa



De 'Parrain', de grootste lijnvisser uit Cherbourg (Frankrijk) is op 23 augustus uit de thuishaven vertrokken, richting Afrika. Op het eerste gezicht lijkt het een voor ons oninteressant bericht. Wanneer we echter weten dat het schip Cherbourg verlaten heeft om de visserij in de Mauretaanse wateren te bedrijven, dan herinneren we ons dat ook een Belgische delegatie naar dat land ging om na te gaan of daar toekomstmogelijkheden waren. Wanneer we verder weten dat de 'Parrain', de ex-Belgische lijnvisser O 278 'Longliner' is, dan wordt het verhaal wel degelijk het vermelden waard.

De Franse reder kan met zijn vaartuig blijkbaar resultaten halen die voor de Belgen niet weggelegd zijn. Herinneren we eraan dat de O 278 het eerste (en enige) Belgisch moderne vaartuig was dat de lijnvisserij beproefde. Na de start in 1985 bleek echter al vlug dat er geen toekomst voor het experiment weggelegd was. Op 29 januari van 1987 sprak de rechtbank van koophandel te Brugge al het faillissement uit.

De O 278 had tegen die tijd al een kleine internationale carrière achter de rug. In 1963 in Nederland gebouwd, werkte het 38 meter lange schip eerst in het Franse Boulogne-sur-Mer en later in Saint-Pierre-et-Miquelon. Dan kwam het in '84 naar België. De O 278 vertrok na het faillissement opnieuw naar Frankrijk en kwam er in handen van reder Robert Dupont. Hij liet het vaartuig verbouwen waarbij vooral de machines een andere plaats kregen. Met uitstekend resultaat, zo zegt Dupont, die van-

daag nog steeds eigenaar van het vaartuig is.

Geen toekomst meer in Frankrijk

Vandaag valt er voor de 'Parrain' niet veel meer te rapen bij de visvangst (die vooral in de Ierse Zee en Het Kanaal bedreven wordt). En dan is er nog de monetaire markt die tegenzit: *'De devaluatie van de lire en de peseta heeft ons veel kwaad gedaan. Omdat 95% van onze vangsten naar het buitenland gaan, hebben wij onmiddellijk de weerslag gevoeld. Komt daarbij dat de USA haar geprepareerde vis aan belachelijk lage prijzen binnenbrengt, voeg daar de Noren bij die via Denemarken dagelijks tientallen ton vis op de markt zetten, en dan weet je het wel,'* aldus de reder.

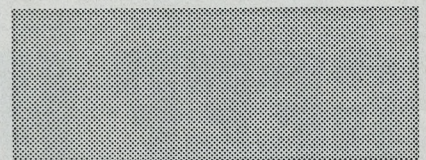
Mauretanië

Robert Dupont bleef echter niet bij de pakken zitten. Op het einde van de voorbije augustus voer zijn schip dan ook naar Mauretanië. Hij had daarvoor gewacht tot hij van Centrale Bank van Mauretanië de verzekering had gekregen dat het geld dat in Mauretanië verdiend wordt onmiddellijk op een Franse rekening gestort wordt. Zonder die garantie zou hij er nooit aan begonnen zijn, zo stelde de reder het.

Na een tussenstop te Douarnenez, waar materiaal aan boord genomen werd, is de 'parrain' op 3 september in de Afrikaanse wateren aangekomen.

Hij wordt tegen kerstdag opnieuw te Cherbourg verwacht.

Tegen die tijd zal ook duidelijk zijn of het Mauretaanse experiment al dan niet een succes is.



GEEF EEN VRIEND HVB

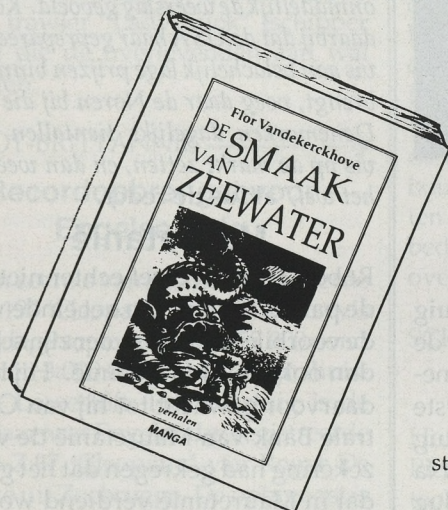
HVB is het lijfblad van veel vissers. HVB getuigt van een manier van leven die zeldzaam geworden is. HVB verdedigt de vissersgemeenschap. Iedereen zou dit blad moeten kennen... en lezen.

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