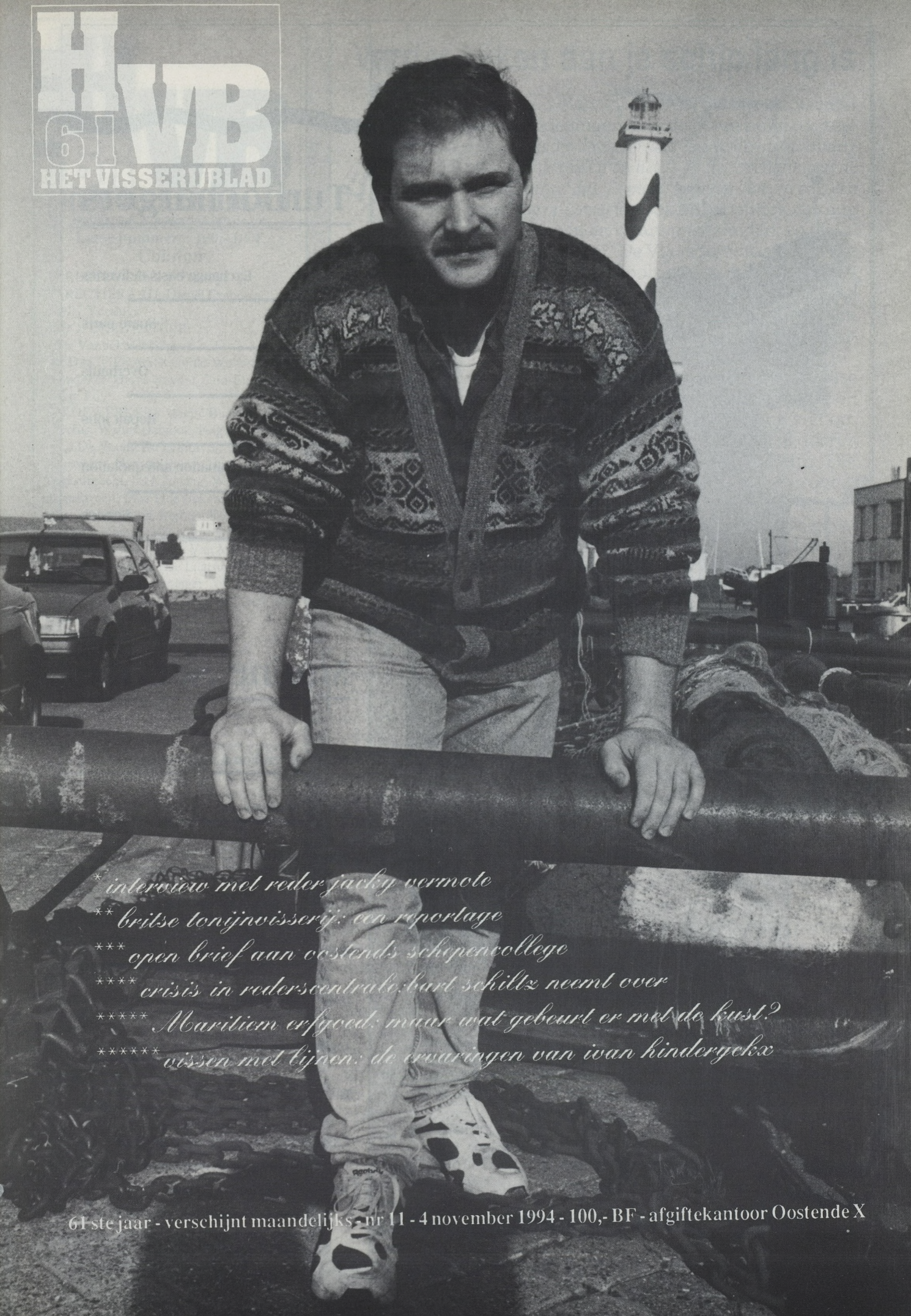
HVB 61
HET VISSERIJBLAD



* interview met reder jacky vermote
** britse tonijnvisserij: een reportage
*** open brief aan oostends schepencollege
**** crisis in rederscentrale: bart schiltz neemt over
***** Maritiem erfgoed: maar wat gebeurt er met de kust?
****** vissen met lijnen: de ervaringen van ivan hinderyckx

61ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 11 - 4 november 1994 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

HVB 61

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR: Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en voor Zuid-Europa: Marc Loy
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Roger Decleer, Juul De Vocht, De Zetduivel, John Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, Barbara Simoens (redactiesecretariaat), Eddy Serie, Flor Vandekerckhove, René Van Mol, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters en Zeedierenjager.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove,
H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

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

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

Omslagfoto: Guido Walters

Verder kijken dan je schip lang is

VLAK NA AFLOOP van de voorbije gemeenteraadsverkiezingen hoorde ik een politicus zeggen: *het is in de nederlaag dat je de overwinning moet voorbereiden en het is op het ogenblik van de overwinning dat je moet beseffen dat er ook een nederlaag op komst is.* Ook in de politiek zijn nog wijze mannen en vrouwen te vinden, zo blijkt. Hetzelfde geldt voor de visserij. De Vlaamse Noordzeevisserij bevindt zich vandaag in een nooit gezien dal. *Zal het ooit weer beter worden?* zo vraagt menigeen zich af. Natuurlijk zal het dat! Maar we moeten dan wel de wijsheid van hoger geciteerde politicus ter harte nemen en de toekomst voorbereiden.

We moeten durven een *balans* op te maken van de Vlaamse visserij zoals ze tot vandaag gewerkt heeft en we moeten durven *pespectieven* te schetsen die boeiend genoeg zijn om een nieuwe generatie vissers aan te trekken. Dat daarbij nieuwe wegen moeten bewandeld worden is duidelijk. Het zijn niet de Meerjarige Oriëntatieplannen van de Europese Unie, de beëindigings- en de slopingspremies die de toekomst zullen maken... integendeel. In het slechtste geval herleiden deze de visserij tot een marginale, folkloristische bezigheid, in het beste geval maken deze plannen en premies plaats voor een nieuwe visserij. Het komt er dan nog op aan die plaats in te nemen.

Ondernemingszin en werkkracht zullen daarbij zeer zeker nodig, maar niet voldoende zijn. Verstandige economisten weten maar al te goed dat een bedrijf alleen maar kan functioneren wanneer ze dat kan doen in een omgeving die haar gunstig gezind is. Wie zich buigt over de toekomst van de visserij moet dus verder kijken dan zijn schip lang is. Hij moet ervoor zorgen dat de bevolking — evenzeer als hijzelf — de mening toegedaan is dat de visserij bestaansrecht heeft. Hij moet een breed front van politici maken waarop hij kan terugvallen om een gunstige regelgeving ten voordele van de visserij te zien ontstaan.

De tijd dat voormannen uit de Vlaamse visserij ook zelf het politieke voortouw konden nemen ligt definitief achter ons. De visserijgemeenschap is daarvoor al lang te klein geworden. Dat mag ons echter niet beletten ons als eisende partij te gedragen. Is het immers niet zo dat de democratie gemeten kan worden aan de manier waarop ze met haar minderheden omspringt?

De visserijcisis is indringend en ze heeft in de vissershavens lelijk huisgehouden. Maar op het dieptepunt van deze crisis, mogen we ook een lichtpuntje zien: een kern van jonge reders en jonge vissers zal deze donkere tijden overleefd hebben, daar kunnen we nu al zeker van zijn. De ervaring die ze nu opdoen is van onschatbare waarde voor de vissers die na hen komen.

Het is de taak van dit blad om die ervaring te noteren en door te geven... aan de bevolking, aan de politici en aan de vissers die na ons komen.

Flor Vandekerckhove

Crisis in de visserij en dus...

Crisis in de Rederscentrale

DE CRISIS DIE vandaag onze visserij teistert, raakt iedereen: elke visser, elke reder, elke leverancier, elke visveiling, elk individu en elke vereniging... Sommige organisaties dreigen daardoor ontredderd te worden. Dat lijkt het geval te zijn voor de Rederscentrale (verder RC), de organisatie die de meeste Vlaamse reders ter zeevisserij groepeert.
De RC werd de voorbije maanden onder vuur genomen en niet in de laatste plaats door haar eigen leden. Dat blijkt o.m. uit de editorialen van het orgaan van de RC. (Inmiddels ex-)Voorzitter *Deroose* en directeur *Wittevrongel* probeerden dan wel de vinger op de vele wonden te leggen, ze konden niet beletten dat het bloed langs alle kanten bleef spuiten. Een bloemlezing *.

NA DE LANGE afwezigheid van *Fred Wittevrongel* deed het goed te zien dat de directeur weer een plaats ingenomen had in zijn eigen geliefkoosde blad. En meteen waren er weer interessante geluiden te horen. Maar vooraleer hij tot het grote schrijfwerk overging wilde hij iets rechtzetten dat waarschijnlijk al enige tijd *op zijn lever* lag. In het *Informatieblad van de RC* van 15 juli ll. had (de nu dus ex) voorzitter *Jef Deroose* immers het einde aangekondigd van de familiale rederijen. De man had zodoende een kruis gemaakt over de sociale laag die sinds jaar en dag het ledenbestand van de RC uitmaakt. Het artikel was merkwaardig genoeg om uitgebreid (en naar we ons herinneren niet tot grote tevredenheid van de ex-voorzitter) in HVB besproken te worden en de polemiek die volgde kreeg zelfs een plaats in de dagbladpers.
Wittevrongel besefte meteen dat zijn voorzitter een fout gemaakt had en hij corrigeerde hem dan ook zodra hij daar de kans toe kreeg: *'Er moet worden afgebouwd en daarmee uit. De manier waarop is enkel uitvoering, waarbij sommigen van oordeel zijn dat grotere bedrijven in de gegeven omstandigheden slagvaardiger zijn dan familiale ondernemingen, al hebben deze laatsten toch genoegzaam bewezen door hun inzet en de wil tot behoud minder snel over de kop te gaan dan groots opgezette volgens het "modern management" uitgeruste bedoeningen. Als het voor de hand liggend criterium om een familiaal bedrijf te definiëren — er zijn er o.i. ook andere — de voortzetting ervan van vader op zoon is, dan kan er inderdaad van een achteruitgang van deze uitbatingsvorm worden gesproken. De numerieke teloorgang van de eens zo machtige Oostendse vloot is daaraan in grote mate te wijten, ten voordele van Zeebrugge alwaar, in tegenstelling tot het verstedelijkte Oostende, er nog een echte visserskern heerst waar de opvolging verzekerd is. Maar ook dit laatste lijkt steeds minder het geval te worden, reden waarom gevreesd wordt dat ook daar het familiale, dat eigenlijk de ruggegraat van onze vloot ... aan het verdwijnen is.'* Voor Wittevrongel is dat echter geen reden om defaitistisch te worden: *'Anderzijds zullen er o.i. steeds echte gevestigde redersfamilies met verzekerde opvolging overblijven. Het aantal vaartuigen per rederij is trouwens niet beperkt en het hoeft niet zo te zijn dat 90% van een vloot slechts over één vaartuig beschikt. Een familiale rederij kan best groot en efficiënt zijn zoals o.m. in ons roemrijk visserijverleden werd bewezen door grote familiebedrijven, machtige NV's — denken we maar aan de Pêcheries à Vapeur van de familie Bauwens — die een reeks van de grootste en voor die tijd meest moderne vaartuigen runden.'* Waarmee dàt alvast rechtgezet is.

Verdeeldheid

Daarmee was echter de verdeeldheid niet weggewerkt die de jongste jaren toch al om de haverklap de kop opstak in de RC en die tijdens het ziekteverlof van directeur *Wittevrongel* naar een climax gegroeid was.
Deroose had er duidelijk zijn buik van vol: *'... het moet nu maar een keer gedaan zijn met rond de pot te draaien, met de kat uit de boom te kijken, met de Rederscentrale angst of gemakzucht te verwijten en in de Rederscentrale mensen te zoeken wie men onder de schuldgevoelens kan begraven.'* En hij maakte van de laatste gelegenheid gebruik om 'ook eens zijn gedacht' te zeggen. Over alles! Over de quotacommissie: *'Enkele jaren geleden zijn er nieuwe vaartuigen in de vaart gekomen ... Wie toen beroep gedaan heeft op de NMKN heeft de motorkracht met 10% moeten verminderen. En sindsdien is er een Quotacommissie gekomen die zich gelukkig acht met een quotaverdeling volgens motorvermogen...'* Over de reders in het algemeen: *'Visafslagers en leveranciers kunnen schelden op de Rederscentrale, maar reders kunnen dat niet tenzij ze kwaad zijn op zichzelf. En dat gebeurt spijtig genoeg meer en meer...'.* Over de *Rederscentrale Oostkust: 'Aan de Oostkust klaagt men over het gebrek aan verstandhouding tussen de Zeebrugse Visveiling en de Rederscentrale. We zouden er ons kunnen vanaf maken met de bewering dat de liefde niet van één kant kan komen en zelfs als de verstandhou-*

☞

Wablief?!

Het gaat slecht in de Rederscentrale. Leden weigeren nog langer hun lidgeld te betalen, het blok van 'buitenlandse-Belgische' vaartuigen denkt er al helemáál niet meer aan ooit nog één frank (zeg maar gulden) bij te dragen. Er moet bespaard worden in de Rederscentrale, al weet niemand goed waarop.
Sommige bestuursleden vinden dan ook dat de Rederscentrale de deuren maar moet sluiten en dat de reders ter zeevisserij hun lidmaatschap moeten aanvragen bij de... Boerenbond!
Intussen werd koortsachtig naar schuldigen gezocht... en werd het kader van de Rederscentrale hernieuwd. Nieuwe voorzitter is Bart Schiltz. Hij vervangt Jef Deroose die van zijn laatste voorzittersdagen gebruik maakte om nog eens wild om zich heen te schoppen.

ding eerder verslechterd dan verbeterd is zou het dan bewezen zijn dat alle schuld bij ons ligt, of zou het misschien kunnen zijn dat niet wij maar de Z.V. de hoofdschuldige zou kunnen blijken te zijn'. Over het leven: *'En dan al die praat over de visserijscholen, de Zeevaartinspectie, de Ongevallenkas en het "doppen" van de vissers...'.* En natuurlijk over de Z.V.: *'Wie is er geholpen met het zoeken naar schuldigen? Wie is er geholpen met het aanduiden van stommerikken, wie wil er een boekje opendoen over de sorteerders; wie heeft zich bewapend tegen de eis van de Maatschappelijke Zekerheid; wie zocht een akkoord langs het waarborgfonds? Wie leutert er al jaren over kwaliteit?'*

De Z.V. krijgt overigens de volle lading want daar heeft men *'eveneens een kater overgehouden aan de benoeming van de door ons gezochte stafmedewerker. Liever had men de benoeming toegejuicht van de voornaamste man in de Z.V., die blijkbaar in staat wordt geacht onze toestand te saneren en het bediendenbestand af te slanken. Ondergetekende schijnt daarvoor persoonlijk verantwoordelijk te zijn. Dit verwijt is reeds daardoor zo potsierlijk dat wij graag de loonkost van Rederscentrale naast die van de Z.V. willen leggen.'*

Ook *Wittevrongel* gaat hierop nader in. De Belgische vissersvoot mag dan al onder zijn onderste grens kunnen zakken, het personeelsbestand van de RC kan dat duidelijk niet: *'Om de muren op te lopen, zoiets te horen beweren en dan nog door iemand die zelf omringd is door allerhande directeurs, daar waar de visafslag voorheen het heel wat soberder deed, en de vraag kan gesteld worden, of het toen slechter ging...'*

De lezer zal terecht opmerken dat deze opsomming van verwijten kan *meetellen...* temeer daar ze genoteerd werd uit de pen van mensen die het regelmatig over de 'noodzakelijke eenheid van de sector' hebben. Paniekvoetbal van een generatie die zich gepasseerd weet? We laten de vraag open.

Nieuw kader

In elk geval wordt in snel tempo een nieuw kader in de RC gevormd. De nieuwe stafmedewerker, jurist *Dirk Florizoone* is zich aan het inwerken. De stukken die hij tot nu in het *Informatieblad van de RC* publiceert en waarin hij de visserij voorzichtig aftast zijn verfrissend.

Ook werd de voorbije maand door het directiecomitee (zoals statutair gepland) een nieuwe voorzitter en een nieuwe ondervoorzitter aangeduid.

In de stoel van *Deroose* neemt *Bart Schiltz* (° 1949) plaats, tegelijk wordt hij waarnemend directeur, en vervangt zodoende (tenminste tijdelijk) *Fred Wittevrongel*. Deze reder (kozijn van de bekende politicus *Hugo Schiltz*) werd in 1988 reeds voorzitter van de *Rederscentrale Oostkust*. In 1991 legde hij al zijn mandaten in de RC neer (twistpunt was de houding van de RC tegenover de Zeebrugse Visveiling!) maar hij kwam terug. In april 1993 wist hij een twintigtal eigenaars van grote boomkorvaartuigen achter zich te scharen en richtte de VRV (*Vlaamse Redersvereniging*) op die zich in de RC als dissidente organisatie opstelde. Even werd zelfs gedreigd met een scheuring, maar op de algemene vergadering van de RC in 1993 besloten de dissidenten binnen de RC te blijven ageren. Zij versterkten hun greep op het bestuur en *Schiltz* zelf veroverde toen de belangrijke functie van voorzitter van de quotacommissie van de RC. De VRV-ers bleven nadien wel het RC-kader contesteren. Een en ander mondde nu dus uit in de benoeming van *Schiltz* als voorzitter. Ondervoorzitter (en meteen ook voorzitter van de *Rederscentrale West- en Middenkust*, in opvolging van exreder *August Puystiens*) wordt *Jacky Vermote*, maar wat die over de visserij denkt, vindt u elders in dit blad.

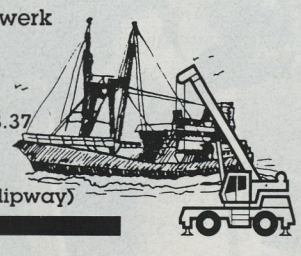
Flor Vandekerckhove

* Alle citaten komen uit het Informatieblad van de Rederscentrale nrs 18 en 19 van 1994.

Verheye Joël n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk

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



Jacky Vermote, nieuwe ondervoorzitter Rederscentrale:

'Ik ben ervan overtuigd: het wordt beter!'

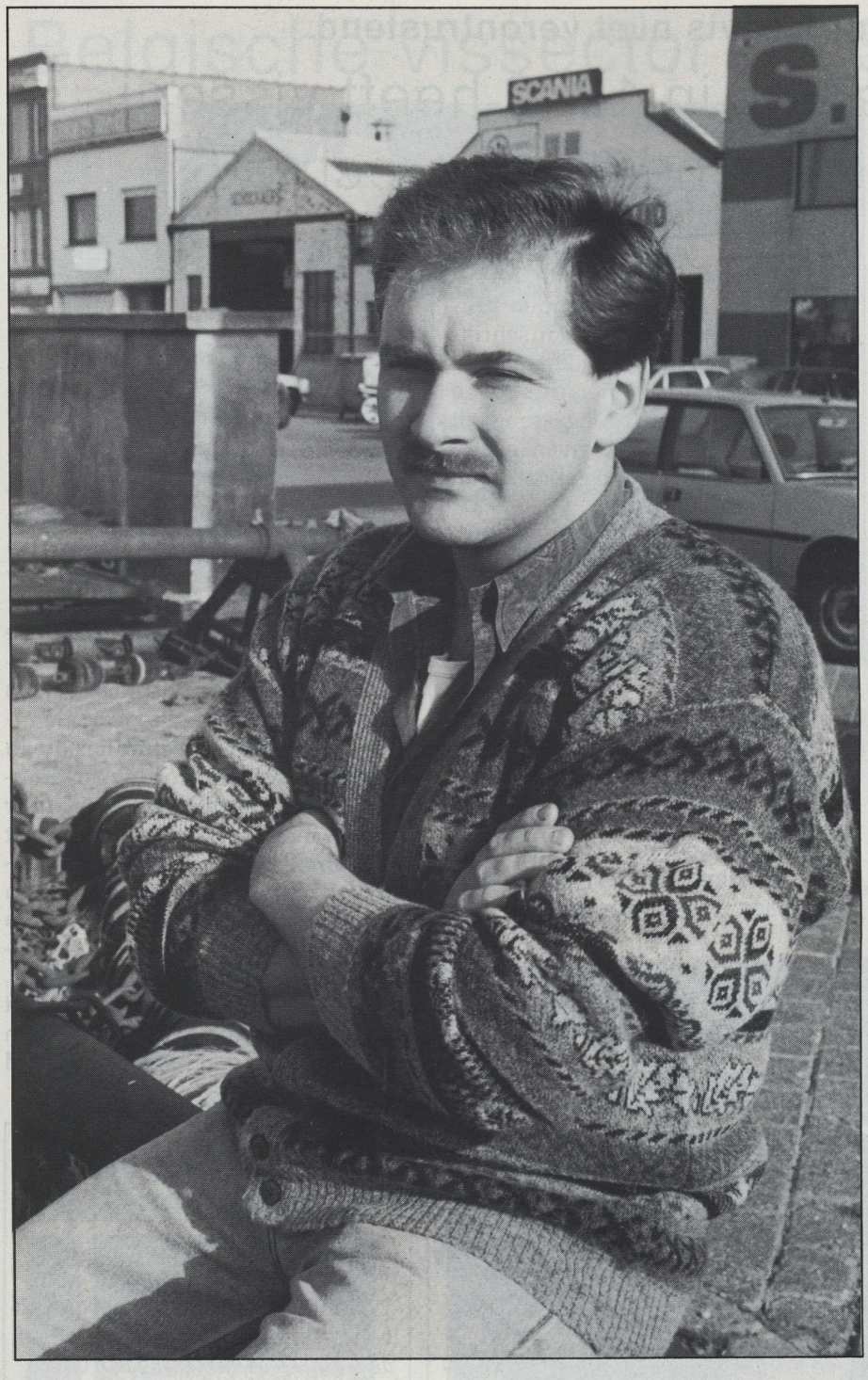
IN DE VOORBIJE maand duidde de Rederscentrale (zie ook elders in dit blad) een nieuwe voorzitter en ondervoorzitter aan. Voorzitter werd de ons bekende Bart Schiltz die in Zeebrugge zijn sporen verdiend heeft. Van de andere kant van de kust komt de nieuwe ondervoorzitter. Maar wie is die Jacky Vermote eigenlijk?

Jacky Vermote, inwoner van Koksijde, werd in 1971 te Nieuwpoort geboren. School liep hij tot zijn achttiende in de S.T.I.O. om daarna de hogere zeevaartschool te Antwerpen op te zoeken. Na drie jaar koopvaardij keerde hij de zee de rug toe om welgeteld één jaar aan de wal te werken, 6 maanden was dat dan nog als maritiem expert voor een verzekeringsmaatschappij. Het weze duidelijk: de zee laat je niet zomaar los.

Dat besefte ook Jacky Vermote al gauw en hij was dan ook van plan om het weer in de richting van de koopvaardij te zoeken... maar hij leerde intussen zijn echtgenote kennen en, zoals dat zo dikwijls gaat, hij dacht er opeens anders over. Maandenlange uithuizigheid is niet onmiddellijk hetgene jonggehuwden van het leven verwachten. In 1989 besloot hij dan ook tot een drastische koerswijziging over te gaan en hij werd aktief in de visserij als machinist-matroos op de O.518. In de zeevaartschool deed hij natuurlijk heel wat bagage op die nu goed van pas komt. Waarmee meteen een ander cliché bevestigd wordt: het bloed kruipt waar het niet gaan kan, want langs zowel moeders als langs vaders zijde was er een visserstraditie tot overgrootvaders toe. Vader Vermote is afkomstig uit Oostduinkerke, moeder is een rasechte Bretoense uit La Rochelle. De jongste generaties zochten het echter in een andere richting, want de familie-ervaring had de Vermotes geleerd dat de visserij zowel voor- als tegenspoed brengt.

Jacky is nu 31 jaar, reservemotorist en zaakvoerder van de O.66 en de O.518 en vanaf verleden jaar beheerder in de Rederscentrale. Zijn jonge leeftijd belet niet dat hij al enige ervaring opgedaan heeft. Vroeger trok hij, in de vakantie, wel eens met vader mee op zee en hij zag toen hoe *vrij* de vissers op zee waren... Ja de dingen zijn heel vlug veranderd.

Over de moeilijkheden in de Rederscentrale: *'De visserij maakt een zware crisis door, maar ik wil mijn overtuiging uit te spreken dat er beterschap komt. De Rederscentrale is aan het wankelen gebracht in deze crisis, hoewel dit nu juist het ogenblik van de eendracht zou moet zijn. De Rederscentrale zit nu volop in moeilijkheden, maar met de gepaste mannen zal dat wel allemaal weer op zijn pootjes vallen: de man aan het roer, daar gaat het om! De leden moeten evenwel beseffen dat de Rederscentrale geen won-*



deren kan doen. De Europese regelgeving is er gewoon, of we dat nu prettig vinden of niet.'

De nabije toekomst stemt hem echter hoopvol: *'Maar eerst en vooral zal er weer een evenwicht gevonden moeten worden tussen de reders onderling, zodat de visserij in het algemeen haar stabiliteit terugvindt. Als er reders zijn die blijven positief denken en investeren is er nog altijd toekomst, en dat geldt dan ook voor de jonge visser. Dat belet niet dat er een aantal zaken in de visserij zullen moeten veranderen: men zal ook met het sociaal-familiaal leven in de visserij beginnen rekening houden. Maar laat ons elkaar geen blaasjes wijsmaken: een visser zal altijd een vrouw moeten hebben die in dezelfde richting denkt en die achter hem staat'.*

Overbevissing, overcapaciteit. Het zijn allemaal geen loze woorden voor Vermote: *'Er moeten natuurlijk drastische sancties getroffen worden om de overcapaciteit tegen te gaan. Dat is een wereldprobleem voor de visserij en reikt veel verder dan de Vlaamse bekommernissen. Zo zien we dat er in grote visserijnaties — kijk naar New Foundland — rijke familes waren die 4 à 5 generaties lang konden leven van de visserij en die nu werkloos zijn omdat er totaal geen vis meer zit.'*

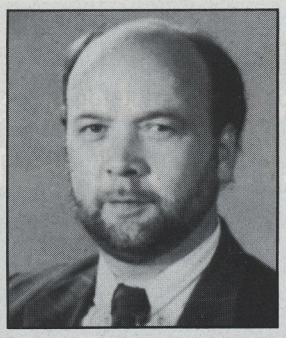
Daarom verdedigt hij ook de politiek van beëindigingspremies. *'De slopingspremie is in de beginne een goede zaak geweest, omdat er een groot pak oude vaartuigen uit de vloot verwijderd zijn. Het nadeel is dat de laatste slopingen een invloed uitoefenen op de pk's die overblijven; er zal bij wijze van speken gevochten worden om die overige pk's te bemachtigen'.*

Zeedierenjager, foto's gw

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

BTB

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

Schadelijke stoffen Noordzeevis niet verontrustend

Vincke: 'Kwikpaniek in 1972 heeft visserij veel schade berokkend, ten onrechte'

'Het kwikgehalte in de Noordzeevis is de jongste jaren spectaculair gedaald. Noordzeevis is de voorbije twintig jaar nooit zo gezond geweest', **zo betoogde dr. ir. Willy Vincke tijden het wetenschappelijk symposium naar aanleiding van** *10 jaar Belgica. 'De kwikpaniek in 1972 heeft de visserij veel schade berokkend, ten onrechte zo blijkt nu'.*

Ir. Vincke, wetenschappelijk medewerker aan het *Rijksstation voor Zeevisserij* in Oostende, stelde proefondervindelijk vast dat het gehalte aan zware metalen en andere schadelijke stoffen in Noordzeevis geen probleem meer vormen. Hij kwam tot die vaststelling na langdurig vergelijkend onderzoek naar kwik, cadmium, lood, koper, zink, PCB's en organochloorverbindingen (pesticiden) in vis. In zijn referaat *'Contaminaten in vis: is dit werkelijk een probleem?'*, antwoordde hij voor een publiek van wetenschappers: *neen, maar...*

De voorbije twintig jaar is de vervuiling door zware metalen opmerkelijk gedaald. Wat kwik in Noordzeevis betreft is die daling zelfs spectaculair. Het kwikgehalte bedraagt nog amper drie vierden van de gevonden residuen twintig jaar geleden. Hij schrijft die daling toe aan de toegenomen zuivering van afvalwater, de strenge reglementering op rookgassen van kwikverwerkende bedrijven en de vermindering van het gebruik van loodhoudende benzine.

Volgens ir. Vyncke moeten we ons niet opwinden over de aanwezigheid van zware metalen in zeevis. De trend voor kwik en cadmium zit in een dalende lijn. Ook het loodgehalte nam af sinds de jaren 85-87, toevallig de periode dat loodarme benzine in gebruik kwam. Koper- en zinkresiduen zorgen niet direkt voor problemen. Vyncke is zelfs voorstander om dit soort onderzoek terug te schroeven. Anderzijds moet uit voorzorg meer werk worden gemaakt van onderzoek naar de verontreininging van het mariene milieu door pesticiden en andere mono-aromatische koolwaterstoffen (MAC's). Koolwaterstoffen van fossiele oorsprongen vormen de nieuwe bedreiging. De wetenschap kan hier een handje toesteken omdat er de laatste jaren nieuwe betere metoden werden ontwikkeld om giftige stoffen op te sporen. Zo kan de dosering van schadelijke stoffen veel efficiënter bepaald worden, tot in de spierweefsels van de vissen.

PCB's

Pesticiden en vooral PCB's (polychloor bifenylen) zijn zeer resistent en komen nog steeds, weliswaar in lage koncentraties (10 tot 100 keer lager dan de toegelaten normen, zegt ir Vyncke), voor in de belangrijkste vissoorten. Vooral kankerverwekkende PCB's blijven de onderzoekers verontrusten. Ondanks de forse afbouw blijven de concentraties die in vis teruggevonden worden onveranderd. De concentraties zijn laag, maar daarom moet het probleem nog niet geminimaliseerd worden. Het onderzoek naar de concentraties van polyaromatische koolwaterstoffen (PAC's) is nog vrij recent. De gevonden concentraties zijn echter gering. Dat komt omdat het goedje snel wordt gemetaboliseerd. Maar PAC's horen niet thuis in vis en waakzaamheid blijft aangewezen. (gw)

Dr. Vincke: Het PCB-gehalte in onze vis ligt tien tot honderd maal lager dan de normen (foto gw).

PCB: een probleem? geen probleem!

Wijzen we erop dat HVB, voor wat betreft de aanwezigheid van PCB's in de zeeën, reeds de mening van Greenpeace en van de plasticindustrie gepubliceerd heeft (zie HVB nr 9/1994 pag. 5-8 en nr 10/1994 pag. 12-13). We hopen in het volgende HVB ook de vereniging de 'chlorofielen' en westhoeksenator Michiel Maertens aan het woord te laten die terzake uitgesproken (en vlak tegenover elkaar staande) standpunten hebben. De PCB-discussie zal uiteindelijk afgesloten worden met de mening van een visser die terzake belangrijke milieu-ervaringen opgedaan heeft... en zijn vispraktijk daaraan heeft aangepast. Ja, ook dat bestaat!

Belgische vissector op Sial in Parijs

Het Salon International de l'Alimentaire (SIAL) in Parijs is een begrip. Deze tweejaarlijkse levensmiddelenvakbeurs wisselt af met ANUGA in Keulen (dat we vorig jaar bezochten), het andere Mekka voor de voedingsindustrie. 4.000 exposanten op een oppervlakte van 164.000m² en meer dan 100.000 professionele bezoekers uit 140 landen. Daar kijk je als producent niet naast.

Ons land ontbrak op de 16de Sial niet. In vier Belgische paviljoenen waren circa 160 bedrijven en enkele beroepsorganizaties en overheidsinstanties vertegenwoordigd. De Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel (BDHB) zorgde in samenwerking met de NDALTP (die op zijn laatste benen loopt, want geregionaliseerd) voor een multisectoriële groepsstand voor de Belgische deelnemers. De Vlaamse Dienst voor Buitenlandse Handel (VDHB) deed hetzelfde voor een aantal Vlaamse bedrijven in de sector diepvriesprodukten. Er waren ook nog Belgische paviljoenen voor de bedrijven uit de zuivelsector, de charcuteriesector en de exporteurs van verse groenten en fruit.

De Belgische vissector was present met artisanaal gerookte zalm, heilbot, forel en andere visserijprodukten en bereidingen. Als belangrijkste exporteur van verse vis nam marktleider Pieters Visbedrijf een strategische plaats in. Andere Belgische visbedrijven op SIAL waren: Atka (Londerzeel), Borisalm (Sirault), Caviarland (Marcinelle), Gabriel (Malmedy), Gadus (Nieuwpoort), Ifpa (Brussel), Imrad (Dranouter), Saumofum (Dour), Sodial (Jumet).

De Oostendse bedrijven Morubel en La Couronne, de Belgische seafood-tak van de Britse Albert Fisher Group, stonden in een afzonderlijke stand, bemand met een Oostendse staf. Frima-McCain was eveneens van de partij, maar dan onder vertegenwoordiging van de Franse vestiging in Harnes. (tekst en foto gw)

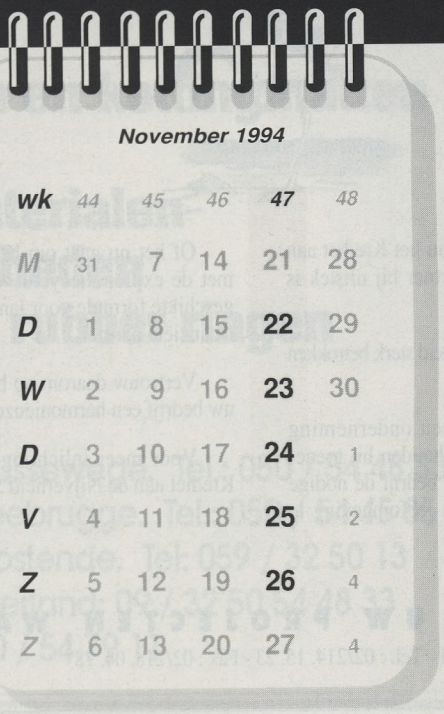
Bi+Vi
BINNENVAART + VISSERIJ

Een doeltreffende vakbeurs voor en door 'professionals'

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

ahoy
rotterdam n.v.



In november is het weer zover! Dan zetten beroepsvissers, 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 produkten 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 samensmelting van diverse professionaliteiten als vanzelfsprekend nu al in uw agenda noteert.

Nederlandse vissector verkoopt zich goed

Het Nederlandse Visbureau verspreidt op SIAL een fraaie zestalige exportgids waarin heel wat op te steken valt over deze sector. Het boekje telt 170 bladzijden en bevat een steekkaart van alle exportbedrijven. Bovendien bevat het een lange lijst van alle vissoorten en de bedrijven waar die te bekomen zijn. In een korte inleiding wordt ook de Nederlandse vissector voorgesteld.

De drie voornaamste pijlers zijn:

¤ een visserijvloot, een van de modernste ter wereld. De vloot telt ongeveer 500 kotters, 13 trawlers en 82 mosselschepen. Naar internationale maatstaven gerekend, worden er relatief korte visreizen gemaakt. Enkel de trawlers, met vangstgebieden voor de Noord- en Zuidamerikaanse en Afrikaanse kusten, zijn over het algemeen langer onderweg. De korte vistijd en de aanwezigheid van koelruimten in de schepen dragen voor een belangrijk deel bij tot het kwalitatief hoogwaardige eindprodukt.

Ook de organizatie van het transport van verse eindprodukten krijgt veel aandacht. Vanuit Nederland zijn een aantal transportlijnen opgezet, die er voor zorgen dat de verse vis in zeer korte tijd wordt verzameld, gegroepeerd en vervoerd naar verschillende landen in heel Europa. Het vervoer vindt zowel over de weg als per trein plaats. Het transport naar verre bestemmingen zoals Japan, het Midden-Oosten en Noord-Amerika vindt plaats per vliegtuig. Het in stand houden van de ononderbroken koelketen heeft hierbij prioriteit.

¤ een platvis-fileerindustrie, met een snel en kwalitatief hoogwaardig verwerkingsproces. De laatste twintig jaar heeft de Nederlandse platvisverwerkende industrie een sterke groei doorgemaakt. De bedrijven beschikken over een zeer moderne outillage. Opvallend is dat het fileren zelf nog handmatig geschiedt. Maar juist dit handmatig fileren heeft de Nederland een mondiale reputatie bezorgd. De gefileerde vis wordt zowel vers verpakt als ingevroren (panklaar of gepaneerd) verhandeld. De moderne verpakkingstechnieken maken een wereldwijde verzendig mogelijk. De capaciteit van de fileerindustrie is groot. De grote bedrijven beschikken over vries-, fileer- en paneercapaciteit van tientallen tonnen per dag.

¤ produkten als maatjesharing, mosselen en garnalen. Met de lichtgezouten driejarige haring, de maatjesharing, beschikt Nederland over een uniek produkt. De speciale vorm van verwerken, zoals alleen de Nederlanders die beheersen, is de basis geweest voor een smaakvolle zachte haring.

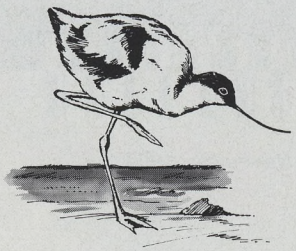
Nederland kent een rijke mosselcultuur met een jaarproduktie van één miljoen ton. Het overgrote deel hiervan is bestemd voor export naar voornamelijk België en Frankrijk.

De Nederlandse garnaalvisserij heeft zich toegelegd op de kleine, maar uiterst smaakvolle Crangon crangon garnaal. De Nederlandse verwerking van garnalen heeft een geheel nieuw perspectief gekregen door de invoering van pelmachines.

Cijfers

¤ 70 procent van de Nederlandse vis wordt geëxporteerd ¤ De export van de visprodukten bedraag 1 miljard US-dollar ¤ Aantal werknemers in de vissektor: 15.000 ¤ Aantal exportbedrijven: 110 ¤ Tewerkstelling in de exportbedrijven, grotendeel KMO met minder dan 20 werknemers: ca 2.200 ¤ INFO: Nederlands Visbureau - Dutch fish marketing board, P.O. Box 72, NL 2280 AB Rijswijk, Holland. Tel.: 31-(0)70-336.96.00, fax: 31- (0) 70 - 395 29 50.

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



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

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

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

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

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

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

KREDIET A/D NIJVERHEID

SAMEN MAKEN WIJ UW PROJECTEN WAAR.

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

TB

Canadese treiler via Oostende naar Zuid-Afrika

Begin oktober voer de uit St. Johns, Newfoundland, Canada afkomstige hektreiler *'Zinder'* de Oostendse haven binnen. Bij de scheepswerf Industriële de Pêcheries (IdP) werd zij ogenblikkelijk onder handen genomen.

Zo te zien heeft het vaartuig geruime tijd niet meer gevist. De Canadese Overheid heeft immers de visvangst op kabeljauw voor haar Oostkust voor jaren volledig verboden, zowel voor eigen als voor vreemde treilers. Veel hektreilers blijven te koop aan de kant liggen.

De 'Zinder' in de Oostendse vissershaven (foto gw)

Het scheepsschildersbedrijf Lauwereins zorgde ervoor dat het vaartuig met zijn blauw-witte kleuren terug onder de mensen kon komen. Naar we vernamen werd de Canadese treiler gekocht door een Belgische reder voor 22 miljoen frank. Het is de bedoeling dat het vissersschip wordt uitgebaat vanuit Zuid-Afrika. De *'Zinder'* is ondertussen reeds geregistreerd in Kaapstad.

Na het verkrijgen van de nodige vislicenties zijn er heel wat mogelijkheden om in Zuidafrikaanse en Namibische wateren een visserij te bedrijven op ansjovis, Kaapse heek, maasbankers (Kaapse horsmakreel), agulhastong, monniksvis (Zeeduivel), grootoogtonijn, groene makreel, steurgarnaal en Kaapse kreeft.

In 1990 bestond de Zuidafrikaanse vissersvloot uit 636 middenslagtreilers en 77 treilers voor de hoogzeevisserij (waarvan 3 in België gebouwd). De meeste diepzeetreilers zijn geregistreerd te Kaapstad (kenletters CT in het Cape Town District en CTA in Table Bay Harbour) en te Saldanha Bay (SBH).

Afhankelijk van de mogelijkheden van het schip en de te verkrijgen licenties volgens de soorten visserijen per jaargetijden kan er pelagisch en demersaal worden getreild op vis alsook een lonende inktvisvisserij worden beoefend.

Daniël Pots

CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33
Fax: 050 / 54 79 11

O 217 'André-Marcel'

Als scheepsmodelbouwer zou ik graag 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 dertig 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 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.

Onderzoeksraad voor de zeevaart

Z.84 'De Klauwaert'

De Z.84 verliet op 03.09.1992 de thuishaven om de visserij te bedrijven in de Duitse Bocht en stond onder het bevel van schipper *Luc De Spiegelaere*. Het vaartuig liep de haven van Den Helder binnen op 14.09.1992 omstreeks 02.30u.

Uit het onderzoek is gebleken dat de volledige bemanning, tussen 19.45u. en 20.30u, de stad is ingetrokken om iets te drinken en terug aan boord zijn gekomen tussen 01.00u. en 03.30u. Omstreeks 05.24u. werd brand aan boord van het vaartuig ontdekt, door de rook en vlammen die uit het kombuis sloegen. Bij deze brand is Assistent-motorist *Johan Vandierendonck* om het leven gekomen door verstikking. Door de Nederlandse Rijkspolitie te Water werd een onderzoek ingesteld naar de oorzaak van de brand en werd de bemanning verhoord.

De Raad zegt voor recht dat de brand aan boord van de Z.84 *'De Klauwaert'* op 15 september 1992 vermoedelijk te wijten is aan overhitting van een frietketel en waarbij Assistent-motorist Johan Vandierendonck om het leven is gekomen door verstikking, ten gevolge van koolmonoxydevergiftiging of zuurstofgebrek. Dat door ontstentenis aan bewijskracht de bemanning geen tuchtstraffen kunnen opgelegd worden en bijgevolg buiten de zaak worden gesteld. De Raad brengt hulde aan de nagedachtenis van Assistent-motorist Johan Vandierendonck en betuigd zijn oprechte medeleven aan de familieleden en nabestaanden van het slachtoffer.

Kat sturen

* Op 10 juni 1992 was door schipper *Goossens* beslist dat de O.206 zou afvaren te 14 uur. Matroos *Franky Tetaert* die normaal aangemonsterd was verliet het schip onder een vals voorwendsel en stapte naar een interimbureau om ander werk te vinden. De Raad bestraft *Tetaert* met 10 dagen schorsing.

* Ook *Stefaan Pots* die aangemonsterd was aan boord van de Z.45 had op 22 oktober 1992 zijn kat gestuurd toen er moest afgevaren worden. Pots verklaarde tijdens het verhoor dat hij een telegram aan de rederij gestuurd had om zijn opzeg te melden. Het zogezegde spoedbericht kwam nooit toe. Tevens moet een opzeg minstens 48 uur vooraf gebeuren. De Raad bestraft deze afwezige bij afvaart met 1 maand schorsing.

Dwarsliggers

* Schipper *Leon Compernolle* van de Z. 98 *'Op Hoop van Zegen'* kreeg 14 dagen schorsing om van juni tot september 1993 vier overtredingen te hebben begaan op het verkeersscheidingsstelsel in verschillende visserijgebieden.

* Stuurman *Robert Van Belzen* voer met de Z.596 'De Zwerver' op 27 nov.'92 tegen de algemene verkeersstroom van Friesland Oost en werd door de Nederlandse Marine geïdentificeerd. De Raad bestraft Van Belzen met 10 dagen schorsing.

* Schipper *Joseph Vandewalle* van de B.65 *'Artevelde'* kreeg 3 dagen schorsing om op 16 mei 1993 tegen de algemene verkeersstroom van de in westelijke richting gaande verkeersstroom gevaren te hebben.

Z.122 'Noordster'

Schipper *Jan Vlietinck* werd bestraft met 2 dagen schorsing om van 15 tot 29 oktober gevaren te hebben met een verlopen monsterrol van de Z.122 'Noordster'

N.408 'Speranza' en N.402 'De Norma'

Op 17.04.1992 lagen de N.408 en de N.402 in de nabijheid van elkaar gemeerd aan de kade te Nieuwpoort. Tijdens het uitvaren zijn beide vaartuigen met elkaar in aanvaring gekomen in de havengeul. De N.408 liep daarbij schade op aan bakboordzijde, schipper *Vercouter* van de N.402 gaf geen opsomming van de schade in zijn zeeverslag. Over de omstandigheden waarin de aanvaring zich heeft voorgedaan, legden de beide schippers een totaal tegenstrijdige verklaring af bij de zeevaartpolitie.

De enige logische uitleg voor de schade stemt overeen met de verklaring afgelegd door schipper *Kiekens*, waarbij de N.402 de N.408 aan bakboordzijde opliep in de havengeul bij laagwater. Bij dit riskante manoeuvre is de N.402 in aanvaring gekomen met de N.408 die aan bakboordzijde werd geraakt en daardoor dwars kwam te liggen in de havengeul. Schipper Mario Vercouter werd door de Onderzoeksraad 10 dagen geschorst. Schipper Alain Kiekens werd buiten de zaak gesteld.

EFFICIËNT EN VEILIG

NBB DRAADLOZE AFSTANDSBEDIENINGEN

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

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

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

Hervorming visserijonderwijs

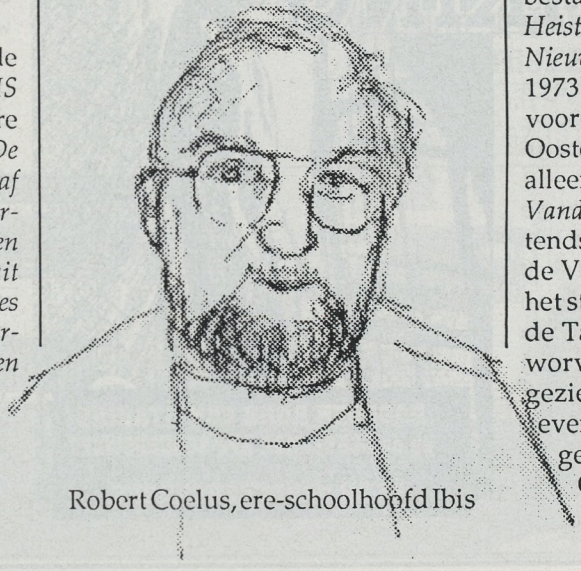
Toekomstige vissers moesten 25 jaar wachten

HET IS EINDELIJK zo ver, zegt HVB-medewerker Robert Coelus. Het visserijonderwijs wordt gecentraliseerd in één provinciale school en het niveau wordt opgetrokken tot een volwaardig secundair technisch onderwijs. Daarmee zijn de huidige beleidsverantwoordelijken alleen maar de reeds lang verwachte uitvoerders van ideeën die reeds meer dan 25 jaar oud zijn !
Hiermee krijgen de vissers ook eindelijk het onderwijs waar zij recht op hebben, een recht dat reeds lang verworven is voor alle andere beroepen.
Onderwijsman Robert Coelus maakt een balans op.

In de jaren zeventig werd het visserijonderwijs in vraag gesteld. Onder impuls van de visserijvoorman wijlen *Pros Vandenberghe* werd te Oostende in 1969 een internationale conferentie gehouden over het zeevisserijonderwijs. De F.A.O. (*Food & Agriculture Organisation*) had een studie gewijd aan het visserijonderwijs in de wereld, waaruit bleek dat België heel wat achterstand vertoonde. *Girard* van de F.A.O. stelde in zijn besluit van de conferentie:
'Er wordt erkend dat één der beste middelen om de produktiviteit van een vissersvloot op te drijven, het verhogen van de kennis van de visser is. Daar het vissersberoep steeds technischer wordt is het noodzakelijk dat de visser een grotere algemene ontwikkeling heeft dan dit in het verleden het geval was. De tot nu gedane studies hebben bewezen dat het gebrek aan bekwaam personeel in alle disciplines en op elk niveau in de meeste landen een verhinderende factor is bij de evenwichtige ontplooiing van de visserij'.

Houden jullie ze dom, wij zullen ze arm houden

Dat was voor ons niet nieuw. Bij de stichting van het *Koninklijk Werk IBIS* op 6 juli 1906 zei *Prins Albert*, de latere koning *Albert I*, in zijn toespraak: *'De toekomst van veel industrieën hangt af van de graad van vakkennis van het personeel. Dit geldt des te meer nog in een industrie zoals de visserij, die achteruit moet gaan zo zij geen nieuwe methodes toepast. Elke technische vooruitgang vereist immers, om vruchtbaar te zijn, een verhoging van de persoonlijke waarde van de arbeidskrachten'.*
De geesten in de Belgische visserij stonden terzake nog niet op dat standpunt. Het bedrijfsleven (de 'sector') en ook onderwijsmensen waren de mening toegedaan dat men de toekomstige vissers 'niet meer naar zee zou krijgen' door ze te lang op de schoolbanken te houden. Door de visser geen al te hoog diploma te geven, zou men hem in de visserij houden, zo dacht men luidop. Een mening die ongetwijfeld ook ingegeven was door een (ook toen al!) tekort aan vissers op de arbeidsmarkt.
En de vissers zelf, wat dachten die ervan? De *Zeevisserijdienst* deed, in samenwerking met de *Westvlaamse Economische Raad*, in 1971 een enquête bij de reders en de scheepsjongens betreffende het bemanningsprobleem om de uitwerking te kennen van het toen pas opgerichte *Fonds voor Scheepsjongens*.
Uit antwoorden van 136 scheepsjongens bleken de 'roep naar de zee' en 'het avontuur' veruit de belangrijkste beweegredenen te zijn om het vissersberoep te kiezen boven de 'inkomsten' en de 'familiale opvolging'. Ook bleek dat het hogervermelde scheepsjongenfonds eigenlijk geen aantrekkingskracht had voor het beroep. De reders van vissersvaartuigen hadden dan weer een vrij gunstige houding tegenover het fonds omdat er daardoor geen loonderving was voor de andere bemanningsleden.
Typisch was wel dat er in de enquête geen vragen werden gesteld aan de scheepsjongens of ze nog verdere studies wilden doen of bepaalde diploma's wensten te behalen. Over studie en verhoging van studieniveau werd dus in alle talen gezwegen.



Robert Coelus, ere-schoolhoofd Ibis

Eén school

Wel verschenen er in de dagbladen artikels over de bundeling van het zeevisserijonderwijs. De idee om er een provinciaal instituut (!) van te maken naar het voorbeeld van het hotelonderwijs in de provincie Namen, werd gelanceerd in het Nieuwsblad van 10 maart 1971.
Door volksvertegenwoordiger *Vansteenkiste* werd tijdens de bespreking van de begroting van culturele zaken van de *Nederlandse Cultuurgemeenschap* voor het begrotingsjaar 1973 een pleidooi gehouden om het visserijonderwijs te rationaliseren. Toen moesten immers weddetoelagen voorzien worden voor 6 directeurs, 32 leraren en 13 lesgevers voor een totale schoolbevolking van amper 397 leerlingen, verspreid over 6 scholen waarin alle netten (staat - stedelijk - katholiek - privé onderwijs) vertegenwoordigd waren. *Vansteenkiste* pleitte eveneens voor een herstructurering en een depolitizering.
Ook ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de *Vrije Visserijschool* te *Heist* stelde *Pros Vandenberghe* in het *Nieuwsblad van de Kust* op 15 februari 1973 de herstructurering concreet voor: te Heist één rijksschool en te Oostende hetzelfde, waarbij K.W. IBIS alleen nog als internaat zou fungeren. *Vandenberghe* zag de nieuwe Oostendse visserijschool al ingeplant op de Vuurtorenwijk dichtbij de haven, het strand en de visserij. IBIS had aan de Taboralaan immers gronden verworven met het oog op nieuwbouw gezien het bestaande IBIS-gebouw eventueel zou verdwijnen met de geplande havenuitbreiding van Oostende in de jaren zeventig.
Persoonlijk heb ik in 1972 een

studie gewijd aan de hervormingen van het zeevisserijonderwijs. Deze werd verspreid onder verschillende visserijinstanties, maar kwam daar waarschijnlijk op stoffige boekenrekken terecht.

Wat stond toen op het boodschappenlijstje

In deze studie werden drie vernieuwingen voorgesteld:

1. Het studiepeil verhogen. In plaats van drie jaar secundair onderwijs, zes jaar technisch secundair onderwijs naar het model van het V.S.O. (vernieuwd secundair onderwijs) dat in voege was getreden bij de schoolpaktherziening. Finaliteit was het diploma A2 voor dek en motoren en vier jaar beroepsonderwijs gevolgd door stages aan boord (systeem leercontract).
2. Eén centrale visserijschool. Eén rijksvisserijschool, compleet uitgebouwd met internaat, half-internaat en externaat met vestigingsplaats te Oostende. De braakliggende gronden op de Vuurtorenwijk zouden geschikt zijn voor een inplanting dicht bij het vissersbedrijf, de zee, de duinen, het rijksstation voor zeevisserij en het stedelijk speelplein.
3. Een opleidingschip verbonden aan de school met accomodatie voor meerdaagse reizen en tevens uitgerust voor wetenschappelijk visserijonderzoek.

Volksvertegenwoordiger *Dries Claeys* schreef me op 3 augustus 1972 dat er in mijn studie heel wat punten voor kwamen waarvoor hij sedert jaren voorstander was o.m. een verhoging van het studiepeil tot A2 hoogte.

Wat staat vandaag op het menu

1. Er wordt werk gemaakt om het studiepeil van het zeevisserijonderwijs volledig uit te bouwen tot een volwaardig secundair onderwijs. Eindelijk heeft de toekomstige visser de mogelijkheid om volledige gehomologeerde studies voor zijn beroep te doen. Vragen die hier verder bij rijzen zijn of de verruiming ook in de breedte zal gebeuren. Denkt men niet alleen aan de vissers maar ook aan de viskwekers en visverkopers, m.a.w. komt er in de nieuwe school een beroepsopleiding voor de visverwerkende nijverheid en ook een vorming voor jonge lui die hun kansen willen wagen in de *fishfarming* of aquacultuur?
2. De federale staat en wat onze regio betreft de Vlaamse Gemeenschap laat de inrichting van het zeevisserijonderwijs over aan de Provincie West-Vlaanderen. Er wordt één provinciale school gevormd met verschillende vestigingsplaatsen: een Belgisch compromis! Het is duidelijk dat belangengroepen weer een rol hebben gespeeld en dat we van de politizering nog niet af zijn.
3. Over een schoolschip wordt niet gesproken. Wel heeft men 'zijn ogen uitgekeken' toen het Nederlands schoolschip hier op bezoek kwam, maar daar bleef het bij. De O.29 *'Broodwinner'* bewijst weliswaar nog steeds goede diensten, maar het vaartuig, gebouwd in 1967, zal niet blijven meegaan. Is de tijd niet gekomen om ook kredieten te voorzien voor de nieuwbouw van een volwaardig visserijschoolschip?

☞

Het boek dat Vandekerckhove schreef rond de APS-staking. Te koop in de boekhandel of door overschrijving van **499,-** op rekening **384-0596581-18** van Het Visserijblad; Oostende. Verguisd door de enen, bewonderd door de anderen. Wie geen schrik heeft om terzake een eigen mening te vormen, hij leze!

'Ik heb uw boek in één... neen, in twee keer uitgelezen ... Een opmerkelijk boek. Onsterfelijk. Een openbaring voor de lezers en vooral voor ons, Oostendenaars. Ik heb mijn ogen opengetrokken.
Toen u over het kapelletje van Bredene sprak, voelde ik mij plots vertederd. U keek even op de bodem van uw hart: 'Ik mag het dan wel allemaal achter mij gelaten hebben, het visserskapelletje blijft...' Mooi.'

Y. Dalle, Oostende

'Ik heb u nog nooit gezien, maar uit uw boek heb ik u goed leren kennen. Het boek is afschuwelijk ... Wat de vakbond betreft zit u nog eens op het verkeerde spoor. Ons St.-Elooibeeld heeft meer waarde dan de paus. Zoals u dat beschrijft zet u de vakbond volledig in de stront van boven tot aan mijn kruis, zoals u dikwijls genoeg schrijft. U bent voor mij een gemene vent zonder opvoeding. Hopelijk lezen zeer veel mensen uw boek en reageren ze ook zoals ik.
U bent een strontvent...'
(Uittreksels uit een anoniem verstuurde brief, dd. 24.09.1994, uit een Vlaams dorp)

De deelnemers aan hogervermelde internationale conferentie (1969) waren unaniem van oordeel dat speciale de aandacht moest gevestigd worden op de noodzakelijkheid van een opleidingsschip.
In zijn inleidingsrede had de kabinetsattaché van minister van verkeerswezen *Bertrand* overigens medegedeeld dat een studie gemaakt werd voor de bouw van een opleidingsschip. De Rederscentrale wist deze idee om te buigen tot een goedkopere formule: het charteren van een bestaand vaartuig. Rederscentralechef *Pros Vandenberghe* was terzake waarschijnlijk niet onbeooroordeeld. Dacht hij niet aan de zware lening die de rederij van de O 29 nog lopen had bij zijn maatschappij?
Over de uitbating van het schoolschip was er geen eensgezindheid. 'Het bedrijf' en de schooldirecteurs stonden daarin soms radicaal tegenover elkaar. De opvattingen van de Rederscentrale kregen evenwel de bovenhand. De O 29 veranderde intussen wel van rederij en bemanning, en vaart al meer dan 20 jaar — en dat tot ieders tevredenheid — om de praktische opleiding van de jonge vissers te verzekeren. Intussen is ook een Nautisch Centrum bijgekomen te Zeebrugge.
Als onderwijsman van visserskinderen kan ik verder alleen maar hopen dat de toekomstige vissers nu alle kansen geboden worden die zo lang aan hun voorgangers onthouden werden.

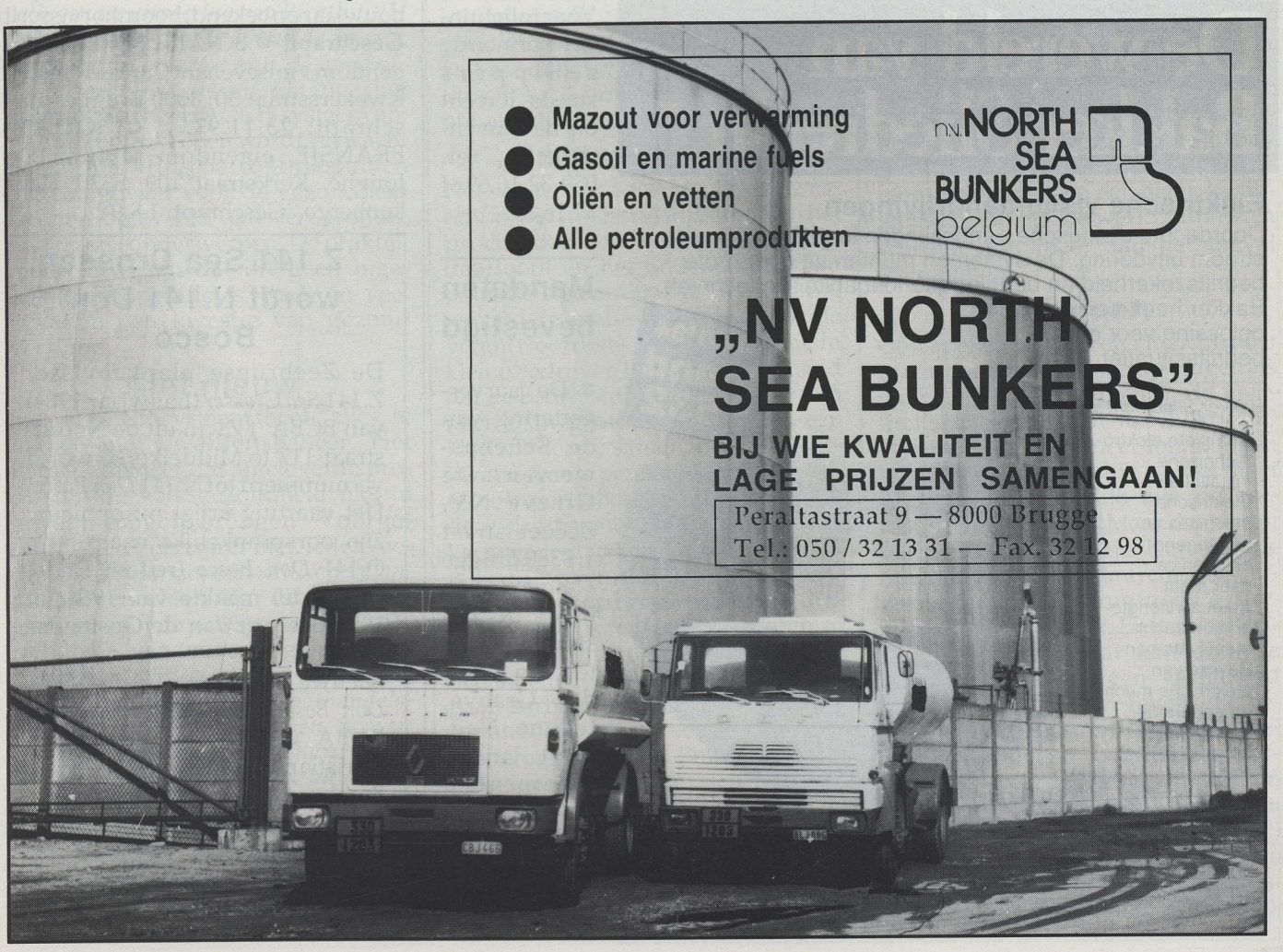
Robert Coelus

Evolutie visserijscholen

	naam	*plaats*	*stichting*	*stop*
1.	Rijksscheepsjongensschool	Oostende	1867	1914
2.	Stedelijke Visserijschool John Bauwens	Oostende	1886	1995
3.	Vrije Visserijschool Paster Pype	Oostende	1888	1995
4.	Vrije Visserijschool	Blankenberge	1890	1947
5.	Vrije Visserijschool	Heist	1894	1979*
6.	Vrije visserijschool	Nieuwpoort	1895	1993
7.	Visserijschool	De Panne	1904	1914
8.	Visserijschool	Koksijde	1904	?
9.	Visserijschool	Oostduinkerke	1904	1929
10.	Koninklijk Werk Ibis	Bredene	1906	Nog bestaande
11.	Visserijschool	Boekhoute	1929	1933
12.	Vrije visserijschool	Zeebrugge	1932	1945
13	Rijksvisserijschool Golfbreker	Heist	1947	1995
14.	Provinciale visserijschool Heist-	Oostende uit fusie van (2), (3) en (13).	1995	

* (fusie met Rijksschool, zie 13)

Dirk Demaeght



AKTIVITEITEN AKTIVITEITEN

NOVEMBER '94

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

5 Vissersmis in de St.-Antoniuskerk, Blankenberge (17 u.)

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

14-16 Conferentie over de visserij in de Baltische Zee. Warnemünde, Duitsland

15-17 Squid '94 in Venetië (It), internationale vakbeurs voor de inktvissector

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

18 Video-avond in visserscafé 'De Paardevisser' van het visserij museum te Oostduinkerke. O.a. de video 'Noord-Noord oost' over de IJslandvisserij in 1955-'56 (Armand Van Coppenholle) en Visserij, zo oud als de Mensheid (Roger Claeys). Aanvang: 20 uur.

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

29-30 Waddenzeeconferentie in Leeuwarden (Nl)

Werken hinderen doorvaart naar Oostends Visserijdok

De vervanging van de buitenvloed- en binnenebbedeuren zullen ook in de komende dagen nog problemen opleveren bij de doorvaart naar het Oostendse Visserijdok. Zo zal er vanaf 10 tot 25 november niet kunnen geschut worden bij eb. Het versassen zal vermoedelijk onmogelijk zijn van 10 tot 16 november, op 18 november en van 22 tot 28 november. Het stadsbestuur vestigt er de aandacht op dat deze data richtinggevend zijn en dat ze, afhankelijk van de weersomstandigheden en het vorderen van de werkzaamheden, voor wijzigingen vatbaar zijn.

Voor inlichtingen kunnen de schippers steeds terecht bij de Havendirectie, tel. 059-32.16.69 of 32.16.87.

Mandaten bevestigd

¤ De jaarvergadering van de **Scheepswerven De Graeve NV**, Zeegeulstraat 1, 8380 Brugge - Zeebrugge heeft de bestuursmandaten van Roger de Graeve, Jeanne Naeyaert, Jan De Graeve en Rita De Graeve voor een termijn van zes jaar hernieuwd.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Verandering van thuishaven: ¤ BOU.319 ZELDENRUST wordt O.319 ZELDENRUST, eigendom NV Dirk, Zeedijk 122-125 app. 7, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 5.9.94

Inbouw nieuwe motor en verandering PK en kW: ¤ O.229 LIBERTY, eigendom BVBA Lasat-Corveleyn, Fruithoflaan 124 bus 14, 2600 Berchem-Antwerpen. Motor Caterpillar, 218 kW - 296 pk, bouwjaar 1992. Zeebrief: 9.9.94

Adresverandering en nieuw telefoonnummer: O.274 LUCALI, eigendom Lebluy CV, Clivialaan 46, 8400 Oostende, tel. 059-80.51.72

Verandering in de Scheldevissersvloot: Nieuw vaartuig (in te schrijven bij de vaartuigen die alleen binnengaats mogen vissen): ¤ A.32 SOFIE, eigendom Walter Dooy, Antwerpsebaan 270 bus 6, 2040 Antwerpen. Roepnaam: OPBF; l.o.a. 7,20 m.; Gt. 3; bouwjaar 1986; werf onbekend; hout; motor Perkins - 35 kW - 47 pk, bouwjaar onbekend; boomkorvisserij

Geschrapt: ¤ BOU.151 SERENA, eigendom Vansevenant Carlos-Ranson, Kwekersstraat 30, 8000 Brugge. Geschrapt: 23.11.93. ¤ BOU.132 FRANSJE, eigendom Myriam De Jonghe, Kerkstraat 109, 8370 Blankenberge. Geschrapt: 1.8.94.

Z.141 Sea Crosser wordt N.141 Don Bosco

De Zeebrugse plankenvisser Z.141 *Sea Crosser* (bouwjaar 1964) van BCBA 't Zwin uit de Noordstraat 117 te Middelkerke wordt vernummerd tot N.141 *Don Bosco*. Het vaartuig krijgt nu opnieuw zijn oorspronkelijke naam. De O.141 *Don Bosco* (rederij Rudo, Oostende) maakte van 1964 tot 1985 deel uit van de Oostendse vloot.

Nieuwe eigenaar van de N.141 *Don Bosco* is de Rederij Johnny BVBA van Danny Vanhee en Christiane Mollet-Simoen uit de Bamburgstraat 23 in Westende.

De eerste verkoop van de N.141 *Don Bosco* was gepland op woensdag 2 november in de Nieuwpoortse vismijn.

De wereld van Bakker Sliedrecht *

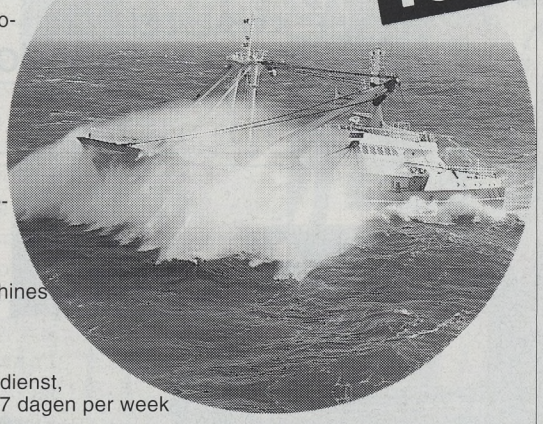
Elektrische vislieraandrijvingen

Doordachte elektrische aandrijvingen in gelijk- of draaistroom uitvoering. De systemen munten uit door grote bedrijfszekerheid en begrijpelijke/toegankelijke techniek. Bakker heeft een degelijke oplossing voor elke bedrijfssituatie!

Bi+VI'94 Stand Y532

Bakker Sliedrecht voor:

* Complete elektrotechnische installaties
* Elektrische machines en vermogenselektronica naar maat
* Autotrawl/lengte- en trekkracht-meetsystemen
* Revisie van elektrische machines en apparatuur
* Klantgerichte servicetraining
* Service/storingsdienst, 24 uur per dag, 7 dagen per week



BAKKER SLIEDRECHT
Bakker Sliedrecht Electro Industrie B.V.
Leeghwaterstraat 59, Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht
Tel. 01840-16600. Fax 01840-10144. Telex 26354 elinb nl.

EU-gezondheidscontroles laten weer van zich horen

HACCP: het Europese systeem voor interne gezondheidscontroles

Visserijsector uitgekozen als pilootproject

WANNEER DIT NUMMER van HVB verschijnt heeft het *Instituur voor Veterinaire Keuring* (IVK) al driemaal rond de tafel gezeten met vertegenwoordigers van de beroepsverenigingen. Op de agenda stond telkens het *HACCP-systeem* of *Hazard Analysis of Critical Control Points*. HACCP staat ook op de eerstvolgende agenda van de *Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij*. Een belangrijke aangelegenheid, maar er is nauwelijks iemand die weet waarover het gaat. Nochtans wordt dit systeem voor interne gezondheidscontroles verplicht en de invoering is nakend. HVB doet een poging om het mistgordijn op te trekken.

De *'Beschikking van de Commissie van 20 mei 1994 tot vaststelling van de bepalingen ter uitvoering van Richtlijn 91/493/EEG van de Raad wat de interne gezondheidskontroles van de visserijprodukten betreft' (94/356/EEG)* legt het gebruik van het HACCP-systeem op. Van alle betrokkenen wordt verwacht dat zij de kritische controlepunten die een gevaar voor de gezondheid kunnen opleveren aan een grondig onderzoek onderwerpen. De praktijk moet uitwijzen dat dit geen ingewikkelde operatie is, maar in veel gevallen een kwestie van gezond verstand.

Niet nieuw

Het HACCP-systeem heeft alles te maken met kwaliteitsbeheer. Het komt er op neer dat afgeleverde produkten de volksgezondheid niet in gevaar mogen brengen. Voorgeschreven regels zijn er niet. Ieder voedingsbedrijf moet een kritisch *zelfonderzoek* verrichten naar de potentiële gevaren voor de volksgezondheid. De richtlijn is van toepassing op *vissersvaartuigen, fabrieksschepen, visafslagen, groothandelsmarkten, groothandelsinrichtingen, bewerkings- en verwerkingsbedrijven, koel- en vrieshuizen waar zee- of zoetwaterdieren, aquacultuurprodukten, diepgevroren grondstoffen be- of verwerkt worden, bedrijven die conserven aanmaken...*

Het HACCP-systeem is echter geen uitvinding van de E.U. De Amerikaanse *Pillsbury Company* is de vader van de HACCP-gedachte. De systematiek werd reeds in 1973, ongeveer in zijn huidige vorm, voorgesteld aan de *Food en Drug Administration*, zeg maar de Amerikaanse waakhond over de veiligheid en gezondheid van de voeding.

In tegenstelling tot de traditionele kwaliteitskontroles, gebaseerd op het testen van het eindprodukt (dus na het beëindigen van het produktieproces), is HACPP een preventieve methode. Het doel is tijdig in te grijpen op externe faktoren die de kwaliteit van het produkt kunnen aantasten. Praktisch betekent dit dat de werk- en produktieomstandigheden kritisch worden onderzocht op aanwezigheid van gezondheidsbedreigende elementen en alle maatregelen worden genomen om de *contaminatie* (bevuiling, besmetting) van het produkt te elimineren. Voorbeelden zijn er voldoende: werkplaatsen met afbladerende plafonds, breekbaar glas als machineonderdeel, metaalstof dat door wrijving in het produkt terecht kan komen en alle mogelijke onhygiënische omstandigheden.

Hazard analysis

Het eerste luik van HACPP is de *hazard analysis* of het analyseren van het proces dat een voedingsprodukt doorloopt en het onderkennen van potentiële gevaren. Dit houdt in dat iemand de analyse doet en er ook de verantwoordelijkheid voor neemt. In kleine bedrijven ligt het voor de hand dat de bedrijfsleider die taak op zich neemt. In grote bedrijven zal een HACCP-team, samengesteld uit gekwalificeerde personeelsleden en externe experts, het produktieproces en de werkomstandigheden analyseren. De tweede stap binnen het eerste luik is bedrijfsoverschrijdend. Deze fase situeert zich op het niveau van bedrijven die gelijkaardige produkten of produktgroepen aan gelijkaardige behandelingen onderwerpen. Het kan gaan om bedrijven die enkel verse vis behandelen, om een eenvoudige omschrijving te nemen. Binnen de 'produkt'-groep moet men zich bezinnen over de kritische aspekten. Het is nuttig het verdere gebruik van het produkt en de afnemers of verbruikersgroep te omschrijven. Meteen zal duidelijk worden dat er een hemelsbreed verschil bestaat tussen een produkt bestemd voor verdere verwerking door de industrie en een produkt dat kant-en-klaar (wat niet altijd betekent gebruiksklaar) bij de de consument komt.

Eenmaal de produktgroep omschreven wordt een *produktstroomschema* opgesteld: het produktieproces wordt in systematisch geordende stappen ingedeeld (door middel van een grafische voorstelling).

Ter afronding van het eerste luik moet met zich bezinnen over de gevaren die het produkt kunnen bedreigen en de veiligheid ervan in het gedrang brengen. Voorbeelden van gevaren zijn: een te hoge microbiële besmetting, besmetting met ziekteverwekkende kiemen, residuen van chemische stoffen (bv. reinigingsprodukten), vreemde voorwerpen in het produkt (houtsplinters, glasscherven, metaal...).

Met die kennis stappen we over naar het twee luik: de kritieke controlepunten.

Aan de hand van het opgestelde stroomschema identificeren we op welk ogenblik iets gebeurt dat voor de kwaliteit belangrijk kan zijn. Een goede identificatie van plaats en moment levert meteen een eigen kwaliteitssysteem op. De werkzaamheden worden niet meer aan het toeval overgelaten.

Verfijnen

Gewapend met een beter inzicht moet er een antwoord komen op vragen als daar zijn: welke punten in de kwaliteitsbeheersing zijn nu écht kritiek? Waar zou er eventueel iets kunnen gebeuren dat gevaarlijk is? Het moet niet eens zo moeilijk zijn de antwoorden te vinden. Maar daar stopt het niet. De ervaring leert dat de oplettendheid hieromtrent snel afzwakt en men snel terug in een *'laisser-aller*-situatie' vervalt. Er is dus discipline nodig, en dat kan door te *registeren*. Volgens een vastgelegd schema worden de gegevens die belangrijk zijn voor de gevarenbeheersing (tevens kwaliteitsbeheersing) genoteerd. De registratie kan manueel gebeuren (aankruisen van een checklist van bv kleur, reuk enz.) of elektronisch (continue registratie van kookwatertemperatuur, vriestemperatuur, snelheden, druk enz.). ☞

Het nemen van stalen op geregelde tijdstippen voor analyse (bacteriologisch, chemisch, fysisch) kan eveneens aangewezen zijn.
Eens zover zijn alle kritieke punten geïdentificeerd, gecontroleerd en geregistreerd. Belangrijk is dat de registratiegegevens bijgehouden worden in een documentatiesysteem.

Standaardnorm

De cirkel is nog nog niet rond omdat er nog een essentieel element in ons controlesysteem ontbreekt. Meten en registreren volstaan niet als we goed en slecht niet kunnen onderscheiden. Daarom zijn er *normen* nodig. De standaardnorm is het produkt dat wij willen afleveren. Afwijkingen vaststellen en uit het circuit verwijderen leidt tot een optimale kwaliteit. De wettelijke voorschriften volstaan niet, omdat de wetgever onmogelijk voor alle produkten strikte normen kan vastleggen. Er zijn grenzen waaraan de industrie zich te houden heeft (bv, bacteriologische normen, vetgehalte enz), maar uiteindelijk zal elk bedrijf zijn verantwoordelijkheid moeten nemen en tot goede afspraken komen met de keurende instanties. Dat brengt ons meteen bij de laatste stap in het HACCP-systeem: de verificatie op de efficiëntie van het systeem.

Inspectie

Er bestaan tal van voorschriften en er zijn al veel controles. Waarom moet dan nog een HACCP ingevoerd worden? Het grote voordeel van HACCP is dat het iedereen zijn kritieke punten laat ontdekken, controleren en registreren. Bovendien is het geen vrijblijvend plan. Het moet door bedrijfsleiding èn inspectiedienst worden geverifieerd en goedgekeurd, waardoor beide partijen weten waaraan zich te houden.
Uit betrouwbare bron vernemen we dat het inderdaad de betrachting van het IVK is om terzake tot een positieve samenwerking met de bedrijven te komen. Daarbij zou ook ernstig werk worden gemaakt van een opleidingsprogramma. Volgens insiders is deze opstelling van het IVK een positief keerpunt in de verhouding tussen de bedrijfssector en de controledienst. Het IVK blijft echter een soevereine dienst die repressief kan en zal optreden indien de medewerking in bepaalde bedrijven uitblijft. In het bedrijf moet de mentaliteit om het goed te doen aanwezig zijn. De richtlijnen om die mentaliteit te creëren staan in de GGP (*Gids voor Goede Praktijken* ofte *Good Manufacturing Practice*). Er wordt beschreven hoe men bepaalde dingen moet aanpakken (bv. rauwe vis totaal gescheiden houden van gekookte vis). De GGP leert hoe men de dingen juist doet (bv. het scheiden van rauwe en gekookte vis is correct, maar was de kooktemperatuur wel juist? Deze handleidingen zijn helaas nergens te koop en moeten worden opgesteld door de bedrijven zelf (maar het kan ook sectorieel). Voor het ogenblik wordt tussen het IVK en de beroepsverenigingen gezocht naar een weg om tot dergelijke GGP's te komen. Het is duidelijk dat dit voorafgaat aan de invoering van het HACCP-systeem.

Toch eenvoudig

Na lezing van wat vooraf ging lijkt het een ingewikkelde bedoening. Bij beter inzicht zal blijken dat HACCP een eenvoudig systeem is dat onmiskenbare voordelen biedt:
- inspectiediensten en bedrijven zullen op dezelfde golflengte zitten.
- leidt het tot een algemene verbetering en beheersing van kwaliteit. Hoge kosten wegens niet-kwaliteit (bv. retours) kunnen hiermee worden uitgespaard.
- het vergt niet echt investeringen, maar dient wel ingepast in een goed georganiseerd proces dat steunt op een GGP. Vooraf dient daar in veel gevallen nog aan gesleuteld te worden.

Hoe het allemaal verder moet zullen we binnenkort vernemen. We volgen de zaak in de overtuiging dat ook de visverwerkende bedrijven de invoering van het HACCP-systeem niet kunnen ontlopen. (gw)

¤ Wie meer wil weten ovver HACCP kan contact opnemen met:
Food Tech Consult NV, fax: 09-220.02.86.

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

VAN VOORDEN GIETERIJ BV
SCHEEPSSCHROEVEN – STRAALBUIZEN
INDUSTRIEEL GIETWERK – MACHINEFABRIEK
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

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

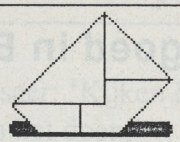
PROMAC BV
HYDRAULISCHE STUURMACHINES – ROEREN – WATERJETS – VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN – BOEGSCHROEVEN – KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJSINSTALLATIES – WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES
Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

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

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

VAN VOORDEN GROEP

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



Afgedraaide olie

Op het Symposium *'Dialoog tussen de wetenschappers en gebruikers van de zee'* werd door G. Degraeve, voorzitter van de Belgische Petroleumfederatie, een toespraak gehouden onder de titel 'De Zee gereinigd'.

BMM, een dienst van het Federaal Ministerie van Volksgezondheid stelt dat jaarlijks ongeveer een duizendtal kleine olielozingen in de kustwateren van België worden waargenomen.

Er zou aan dit probleem kunnen verholpen worden door in de havens voorzieningen te maken waar o.a. de vuile of afgedraaide olie van de scheepsmotoren kan gedeponeerd worden.

Er is daaromtrent niets voorzien voor de vissersvloot.

Het is ook zo dat de toeleveringsbedrijven de vuile olie niet meenemen, wat te land bijvoorbeeld wel gebeurt voor de auto's in de garages die terzake verplichtingen zijn opgelegd.

R. Coelus
Lid voor BBL begeleidingscomité
Impulsprogramma zeewetenschappen

Geen 'Week van de Blankenbergse Visserij'

Om organizatorische redenen komt er dit jaar geen *'Week van de Blankenbergse Visserij'*. De *Vissersfolkloregroep Ebbe & Vloed* zorgt al sinds 1982 voor een jaarlijks programma met een tentoonstelling, de viering van de *Bescheepsdag*, een bloemenhulde aan het monument der zeelieden (*Sterken Dries*), een bescheepsmaaltijd en een vissersmis. De traditionele vissersmis ter nagedachtenis van alle overleden en op zee gebleven vissers gaat echter wel door op zaterdag 5 november om 17 uur in de Sint-Antoniuskerk te Blankenberge.

Ebbe & Vloed hoopt volgend opnieuw in staat te zijn om begin november een *'Week van de Blankenbergse Visserij'* te organizeren.

Zware boete voor Deense haringvissers

De correctionele rechtbank van Brugge veroordeelde twee Deense schippers tot een boete van 30.000 frank, het verlies van een borgsom van 100.000 frank voor de haringvangst en het vistuig en 200.000 frank voor het vaartuig. De Denen kunnen nog beroep aantekenen tegen het vonnis. De rechtbank oordeelde dat de twee Deense vaartuigen binnen de territoriale wateren aktief waren. De verdediger van de Deense vissers hield tot de laatste minuut vol dat zijn cliënten niet in de fout gingen. Omdat het koppel een net van 400 meter sleepte zou het volgens de beklaagden best kunnen zijn dat de vaartuigen zich binnen de 12-mijlszone bevonden, maar dat de sleep buiten de voorbehouden zone gebeurde.

De Deense spanvissers E.439 *Land's End* en E.522 *Jyteborg* uit Esjberg werden op donderdag 24 maart geënterd en opgebracht door de bemanning van de *Merksem* die als visserijwacht fungeerde.

Failliet

NAERT NV, Vismijn 6-7, Zeebrugge, groothandel in diverse produkten. Failliet verklaard op dagvaarding op 10 oktober 1994.

HERMAN NV, Heiststraat 59, Zeebrugge, groot- en kleinhandel in vis. Failliet verklaard op dagvaarding op 10 oktober 1994.

REDERIJ PERMEKE BVBA, Heiststraat 59, Zeebrugge, rederij ter Zeevisserij en eigenaar van de Z.207 *Permeke*. Failliet verklaard op dagvaarding op 10 oktober 1994.

WESTERN ISLES FISH EXPORT COMPANY PVBA (WIFEC), Vismijnstraat 2-4, Zeebrugge, groothandel in vis- en visserijprodukten. Failliet verklaard op bekentenis op 27 september 1994.

'T SNOEKJE CVBA, Julien Demolderlaan 12, De Panne, handel in vis, schelp- en schaaldieren en andere visserijprodukten. Failliet verklaard op bekentenis op 5 oktober 1994.

Nieuwe onderneming

¤ QUALITY FISH & FOOD TRADER BVBA, Torhoutsesteenweg 32, 8210 Zedelgem. Groothandel in vis, schaal- en schelpdieren. Opgericht op 28 juli 1994, zaakvoerder: Chantal De Marque.

Tong: meer maar minder

Tijdens de eerste negen maanden van dit jaar werd 313 ton tong (+ 11,3%) meer aangevoerd dan vorig jaar. De opbrengst lag echter 13 miljoen frank lager, wat dan ook de daling van de gemiddelde prijs verklaart. Dat gemiddelde lag na negen maanden vorig jaar op 265 frank, dit jaar is dat 234 frank. Als de trend aanhoudt zou het jaar wel eens kunnen eindigen met de laagste gemiddelde jaarprijs van de voorbije tien jaar.

minder scholaanvoer

Van januari tot en met september lag de scholaanvoer in onze visafslagen 1.103 ton lager dan vorig jaar, een vermindering met 20,2% aanvoergewicht. Ondanks iets betere prijzen viel de opbrengst van 301 miljoen terug tot 256 miljoen (- 15,1%).

Kabeljauw loont niet

In de voorbije negen maanden daalde de kabeljauwaanvoer van 2.005 ton naar 1.319, 34,2% minder dan vorig jaar. Ondanks de betere prijs was de opbrengstvermindering nog aanzienlijk. Van de 122 miljoen vorig jaar bleven er dit jaar maar 87 over, een daling van 28,6%.

Garnaalprijs maakt duik

De garnaalprijs maakte in september een flinke duik van 162 frank naar 88 frank. Dit is weliswaar een gemiddelde prijs, want voor de eerste keus lag de prijs nog steeds op 190 frank, terwijl maat twee slechts 70 frank per kilogram opbracht. Het is een normaal verschijnsel dat de garnaalprijs in september daalt, maar dit jaar maakten de schaaldiertjes toch een bijzonder grote sprong.

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

Antwerp Propeller Service

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

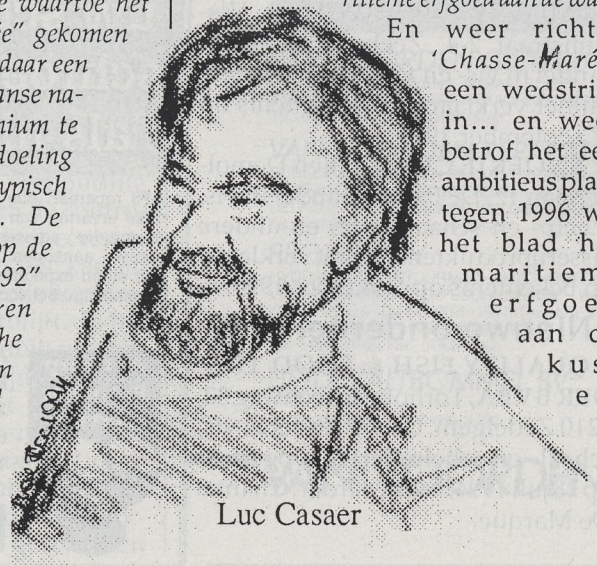
Licenced by LIPS PROPELLERS

Het maritieme erfgoed in België

Luc Casaer:
'Schepen bewaren, allemaal goed en wel... maar wat gebeurt er met de kust?'

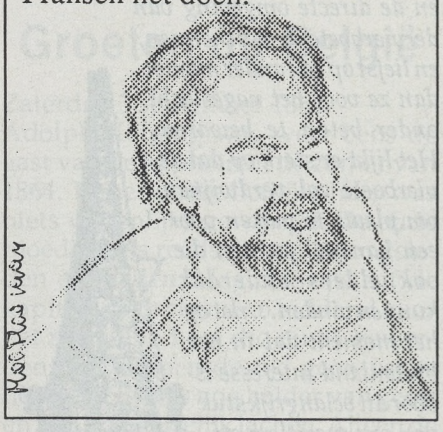
***HOE EEN DUBBELTJE** rollen kan. Enige tijd geleden brak in Vlaamse visserijkringen verontwaardiging uit over de slordige manier waarop ons volk met zijn maritiem verleden omgaat. Als paddestoelen schoten toen initiatieven uit de grond om de laatste grote IJslander van de sloop te redden, om het laatste lichtschip een nieuwe funktie te geven, om oude garnaalvaartuigen een toeristische toekomst te bezorgen...*
Terloops wijzen we erop dat al deze spontane initiatieven intussen alweer even spontaan van het toneel verdwenen zijn. En tegelijk kregen ze weerwerk van al degenen die sinds jaar en dag aan de werf van het marieme erfgoed timmeren. 'Hoezo, hier gebeurt nooit iets?', zo vroegen deze laatsten ons verontwaardigd. Visserijmuseumdirecteur Willem Lanszweert liet ons weten wat er wèl gebeurde, uit Blankenberge kwam het bericht dat men daar toch met veel liefde een autentieke scute bouwde, in Boom was men dan weer bezig een schoener te maken, in Heist werd de O 32 Jessica, een houten garnaalvaartuig, van de sloop gered en vorige maand maakte Wim Johnson in dit blad een balans op van het maritieme visserij-erfgoed... En het stopt maar niet.

Luc Casaer is in zijn vrije tijd een botenbouwer die terzake een behoorlijk palmares kan voorleggen. Zijn liefde voor het maritieme patrimonium is in jachtmiddens bekend.
Hij wijst er ons op dat het allemaal goed en wel is om oude schepen van de sloop te redden, maar *'dat heeft natuurlijk allemaal geen zin wanneer die schepen moeten varen voor een gebanaliseerde kust waarop geen enkele herinnering bewaard wordt aan het verleden.'*
Zijn enthousiasme werkt aanstekelijk: *'Schepen conserveren volstaat niet. Dat is alvast de conclusie waartoe het Franse blad "Chasse-Marée" gekomen is. In 1989 lanceerde men daar een eerste wedstrijd om het Franse nationaal maritiem patrimonium te bewaren. Het was de bedoeling dat elke Franse haven één typisch zeilvaartuig zou uitreden. De wedstrijd had succes en op de slotmanifestatie in "Brest 92" mochten de organisatoren maar liefst 83 historische zeilvaartuigen begroeten. In nauwelijks drie jaar tijd hadden ze daar een totaal overzicht van het Franse varend patrimonium bij elkaar getimmerd!'*
Prachtig toch en waar knelt het schoentje dan? *Casaer: 'Ze hebben het daarbij niet gelaten. Terwijl men in Frankrijk begon rond te varen met die 83 varende monumenten, drong het nieuwe idee zich al snel, en bijna automatisch, op. Na de schepen weer tot leven gebracht te hebben, moest men zich buigen over hun omgeving, zo werd het meteen duidelijk: mooie historische schepen hebben geen zin wanneer we die in een lelijk landschap laten varen! Dus, nadat het varend patrimonium in eer hersteld was, moest er een nieuwe fase aanbreken: aandacht voor het maritieme erfgoed aan de wal.'*
En weer richtte *'Chasse-Marée'* een wedstrijd in... en weer betrof het een ambitieus plan: tegen 1996 wil het blad het maritieme erfgoed aan de kust en in de riviermondingen gered zien. Volgens *Casaer* wordt het als volgt geformuleerd: *'Het objectief van de nieuwe wedstrijd is tegelijk eenvoudig en ambitieus. Ze willen op termijn de herinnering terughalen aan de mensen en de plaatsen die met het maritieme verleden verbonden zijn.'* En hij leest ons een stukje Frans voor, dat wij haastig vertalen: *'... alles van ons patrimonium weer tot leven wekken dat vergeten dreigt te worden, we zullen er de inventaris van maken en de geschiedenis van schrijven, uiteindelijk willen we een waardevol geheel krijgen met de bedoeling in een land te wonen waar de creativiteit geworteld is in een bodem van een levendige autentieke traditie. Zodoende zal Frankrijk, zoals Groot-Brittannië en Nederland, een land worden met een echte maritieme cultuur'.* ☞


Luc Casaer

quintiens
n.v.
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT
INSTALLATIE
HERSTELLING
ONDERHOUD
SCHAKELBORDEN
PLC-STURINGEN
HERWIKKELEN EL. MOTOREN
GROOTHANDEL
'day and night service'
Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge
AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

Luc Casaer: 'Kijken hoe de Fransen het doen.'



Ja, ze kunnen het mooi zeggen, de Fransen.
En hoe denken ze dat dan wel te realiseren? *Casaer*: 'Onderschat ze niet die Fransen! De omschrijving van de wedstrijd is bewust erg breed gehouden: mondelinge overlevering, geschreven en getekende documenten, know-how, voorwerpen, monumenten... In 1995 worden er overal lokale exposities georganiseerd. Zo'n lokale tentoonstellingen zijn niet zonder belang, vooral wanneer je weet dat het beroemde museumhaven van *Douarnenez*, waarover HVB vorige maand nog schreef, gegroeid is uit een kleine tentoonstelling over de visvangst op sardines. En het project zal in 1996 (weer) te Brest afgesloten worden met een grote nationale tentoonstelling. De wedstrijd staat open voor elkeen die maar wil: gemeenten, individuen, verenigingen, scholen... maar het gros van de troepen zal geleverd worden door de kustgemeenten.' En *Casaer*, die doet eraan mee. Daarover hebben we het hiernaast.

Flor Vandekerckhove

Maritiem patrimonium aan wal?

Twee voorbeelden

Wanneer het in Parijs regent, dan druppelt het in Brussel, zo zegt het spreekwoord. Iets soortgelijks kunnen we zeggen van het Franse Chasse-Marée en ons eigenste HVB. Waar het eerste blad het grote geweld bovenhaalt, daar moeten wij het doen met speldeprikken.

Ook aan de Vlaamse kust bestaat een belangrijk maritiem erfgoed dat zich aan wal situeert. Twee voorbeelden daarvan dreigen overigens eerstdaags voorgoed te verdwijnen. Wat mankeert die Vlamingen eigenlijk?

De bibliotheek der zeelieden: afschaffen?

In het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn bestaat nog steeds een 'bibliotheek der Zeelieden'. Ze opereert er vandaag nog steeds als uitleenpost van de Oostendse stadsbibiotheek en ambtenaar Anita Deneef is er drie halve dagen per week aanwezig om vissers, mensen van de RMT en van het loodswezen, vismijngebruikers allerhande van lectuur en een enkele keer ook van literatuur te voorzien.
De uitleenpost is een monument. Wie de kamer binnenloopt ziet op de bovenste planken van de bibliotheekrekken de ijzeren koffers staan waarop nog de kentekens te zien zijn van de IJslanders waarop ze — vol leesgenot — aan boord genomen werden. Ze is overigens ook al een monument omdat ze op 24 april 1943 gesticht werd door legendarische figuren, zoals schepen Edebau, door zijn zoon Frank (later conservator), door auteur Karel Jonckheere, HVB-uitgever Pros Vandenberghe en (toen nog hulp)bibliothecaris Omer Vilain. Deze laatste herinnert het zich nog: *'Ik zie nog die eerste spikspinternieuwe boeken in speciale metalen koffers de bibliotheek verlaten, maar bij hun terugkeer na de eerste zeereis waren ze al doordrongen van de reuk van vis en stookolie. Maar kom, er werd toch gelezen en dat was het belangrijkste'*.
Die hulppost dreigt gesloten te worden. Uiteraard is het lezen aan boord van vissersvaartuigen afgenomen, al is het maar omdat het aantal vaartuigen zelf geminimaliseerd is, maar ook omdat televisie en video op zee hun intrede gedaan hebben.
Uit goed ingelichte bron vernamen we dan ook dat de Oostendse stadsbibliotheek tot na de gemeenteraadsverkiezingen gewacht heeft om de deuren van haar uitleenpost-vismijn definitief te sluiten: personeelstekort in de centrale bibliotheek, besparingen, rationalisatie, rendement...
Nochtans lanceerde ondergetekende reeds in 1992 (!) een oproep om de uitleenpost om te vormen tot een 'archief van de visserij'. De brief die ik toen naar het Oostendse schepencollege schreef (zie HVB 8/1992 pag 34) besloot met: *'... waarmee het initiatief meteen bijdraagt tot de verdere ontsluiting van het gebied. De Bibliotheek der Zeelieden kan — zeker naarmate de renovatie van de haven vordert — een cultureel-maritieme aantrekkingspool vormen waaraan Oostende momenteel zo'n gebrek heeft'*.

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

Uitgerekend op de plaats waar ooit de Nieuwpoortse Vierboete stond wil de jachtclub een scheepshelling bouwen (foto gw)

Maar wie een stukje erfgoed wil redden moet geduldig zijn. Van de kant van het Oostendse schepencollege kwam er op de brief geen antwoord, maar vandaag is er te Oostende een nieuw college gevormd en — ook al omdat we het niet bij die brief gelaten hebben — is de kans reëel dat het 'archief van de visserij' in het bestuursprogramma opgenomen werd. We zijn benieuwd of de nieuwe schepen van cultuur wèl onze brieven beantwoordt.

Vierboete: beton erover?

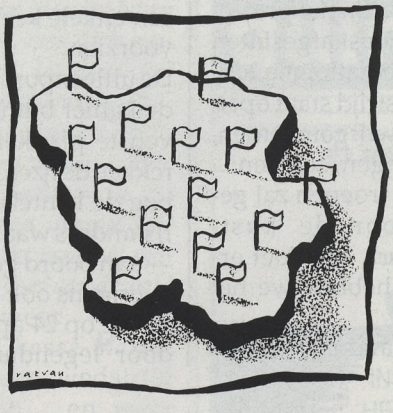
In 1993 vatte een groep jachtlui van de Nieuwpoortse haven het plan op om de zeskantige basis van de eerste nieuwpoortse vuurtoren, *'de groote steine vuerboete'*, van 1284 [illegible] bloot te leggen. Waar die vuurboete gestaan heeft is bekend. Hoe het geheel eruit zag weten we ook. In HVB van 2 juli '93 werd het allemaal al eens beschreven: *'De lokatie van de eerste Nieuwpoortse vuurtoren ligt aan de Kromme Hoek. De constructie rustte op een zeskantige basis met een buitendoorsnede van 7,4 meter. De oorspronkelijke spitse toren telde vier verdiepingen en was ongeveer 27 meter hoog...'*. Die eerste Nieuwpoortse vuurtoren behoorde tot de oudste stenen lichtbakens in Europa en kan als een merkwaardige site gekatalogeerd worden. Luc Casaer wist in zijn meeslepend enthousiasme de Fransen van La Marée ervan te overtuigen om een project rond de Nieuwpoortse vierboete mee te laten dingen in de wedstrijd die het blad inricht. Met een studie *'Licht op de Vierboete'* zal Casaer en een groep gelijkgezinden het Vlaams maritiem patrimonium in Brest vertegenwoordigen.

Uitgerekend op de plaats waar de fundamenten van deze vuurboete zich bevinden wil de Nieuwpoortse jachtclub nu echter een scheepshelling voor jachten, met bijhorende gebouwen, oprichten.

Casaer is er niet over te spreken: *'Ik vraag me toch af of er niets kan gedaan worden om de fundamenten en de directe omgeving van de vierboete te beschermen, en liefst op een ander manier dan ze voor het nageslacht onder beton te bewaren. Het lijkt er sterk op dat de vierboete zal verdwijnen om plaats te maken voor een handvol jachten die ook elders onderdak kunnen vinden... net op het moment dat in het buitenland interesse is voor dit belangrijk stuk van ons maritiem erfgoed'*.

Flor Vandekerckhove

Tekening: de Nieuwpoortse vierboete omstreeks 1850



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

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

Groeten uit België

Zaterdag 3 september 1864.
Adolph Kolping was weer eens de gast van de kapitein in de zomer van 1864. In het oude, lieflijke huis was niets wezenlijks gewijzigd. De oude moeder was reeds enkele jaren geleden overleden. Nog dikwijls zat de kapitein pijprokend en biddend voor het raam. Op hem die nu 84 geworden was, scheen de tijd geen vat te hebben. Hij was nog helder van geest en kon nog hartelijk lachen. Alleen de benen waren niet zo gewillig als vroeger. Een oude vrouw beredderde op een voortreffelijke wijze het huishouden. Kolping was de enige gast in huis. Wat hij aan de Noordzee-kust kwam zoeken, was dit jaar opnieuw ruimschoots voorhanden: rust, frisse lucht en het water, het oerelement van elke verkwikking.
Sinds zijn eerste kennismaking met Oostende was er heel wat veranderd. Het zeestadje zat weliswaar nog binnen zijn vestingsmuren gevangen, maar in de middenstad werd de ontvangst van de vakantiegangers heel wat beter voorbereid dan vroeger. De zorg van ieder leek kamers verhuren en zaken doen, en de herbergen en kroegen waren zo talrijk dat ze elkaar bijna de hand reikten. Hij herinnerde zich dat het leven in Oostende enkele jaren geleden veel goedkoper was, tenminste als men enigszins vertrouwd was met de gang van zaken in de stad. Toen uitten zelfs vele badgasten misschien al te luidruchtig hun verbazing over dat goedkope leven. In de loop der jaren heeft men echter diezelfde badgasten van deze verbazing genezen. Het scheen er in de eerste plaats op aan te komen van het seizoen, dat nauwelijks twee maanden duurde, zoveel mogelijk te profiteren. Voor deze vernieuwde levensinstelling van de Oostendenaars scheen Kolping meer begrip te kunnen opbrengen dan zijn gastheer. Volgens de kapitein zou de vooruitgang, zoals men het noemde, verderfelijk zijn voor iedereen. Nooit betaalden de mensen moeizamer hun schulden, beweerde hij. Kolping begreep wel de houding van de kapitein, hij behoorde immers tot een andere generatie.

John Gheeraert
(Vervolgt)

DE DRIJVENDE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID

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

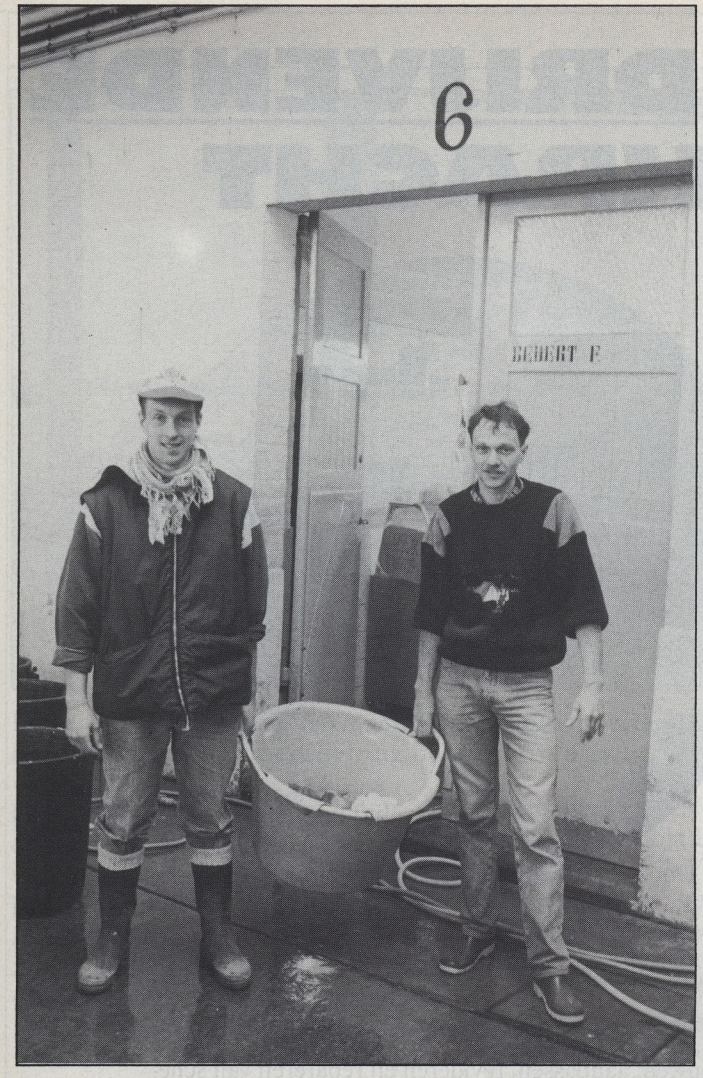
MACHINEFABRIEK PADMOS HOLLAND
PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

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

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

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

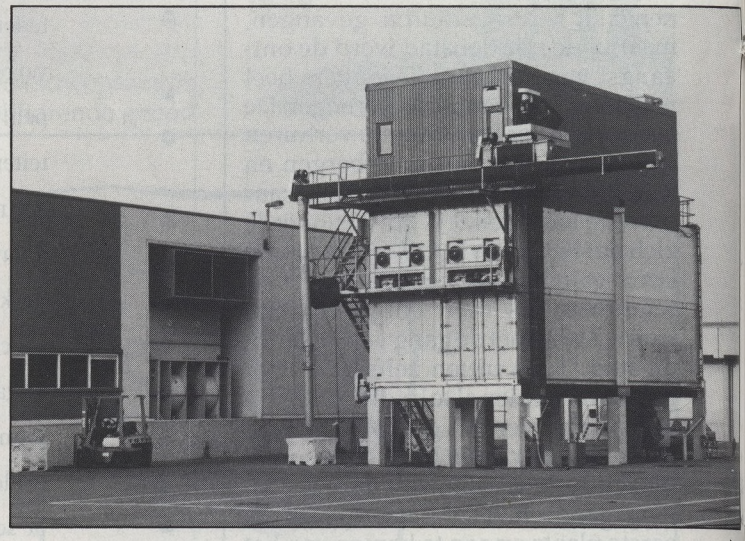
de maand in beeld

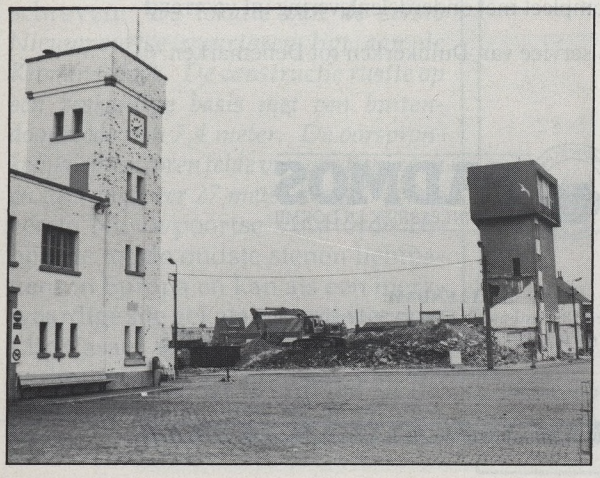


Sinds 1 september is geen kleinhandel meer toegelaten in de vernieuwde maar tot nog toe ongebruikte Nieuwpoortse vismijn. Een drietal vishandelaars, tevens afnemers van de Nieuwpoortse aanvoer, zijn het slachtoffer van deze beslissing van het stadsbestuur. Jarenlang werd een beperkte de detailhandel geduld. De verkoop was immers beperkt tot vier uur per dag (van 8 tot 12 uur) en slechts vier dagen per week. Voor de handelaars-huurders van pakhuis 6 (Franky Bedert), pakhuis 4 (D. Woestijn) en pakhuis 2 (Francine) is er geen alternatief uit de bus gekomen. De vishandel D. Bedert is reeds 35 jaar in het pakhuis gevestigd en werd zes jaar geleden overgenomen door de zijn zonen Franky en Freddy Bedert (foto) die nu op een andere manier hun vis aan de man moeten brengen. Zij schakelden over op ambulante handel en verkopen nu ook verse vis op de Nieuwpoortse markt.

Er wordt nog steeds gebouwd in het European Fish Centre in Zeebrugge. Op de hoek van de Groenland- en de Oostzeestraat krijgt het nieuwe onderkomen van de visgroothandel Paulus gestalte.

De verplaatsbare ijsproduktie-eenheid is aan de oude Zeebrugse vismijn weggehaald en overgebracht naar de nieuwe vismijn. De geautomatiseerde Finsam-ijsaanmaker werd eind 1990 in gebruik genomen door de NV De IJsbreker. De Noorse ijsfabriek heeft een dagelijkse capaciteit van 60 ton schilferijs en kan 100 ton koelijs bunkeren.

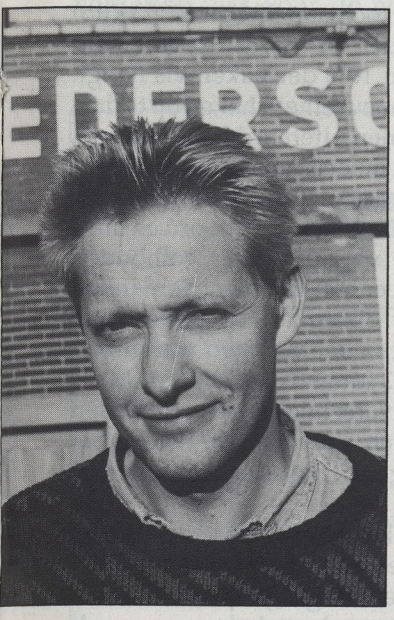




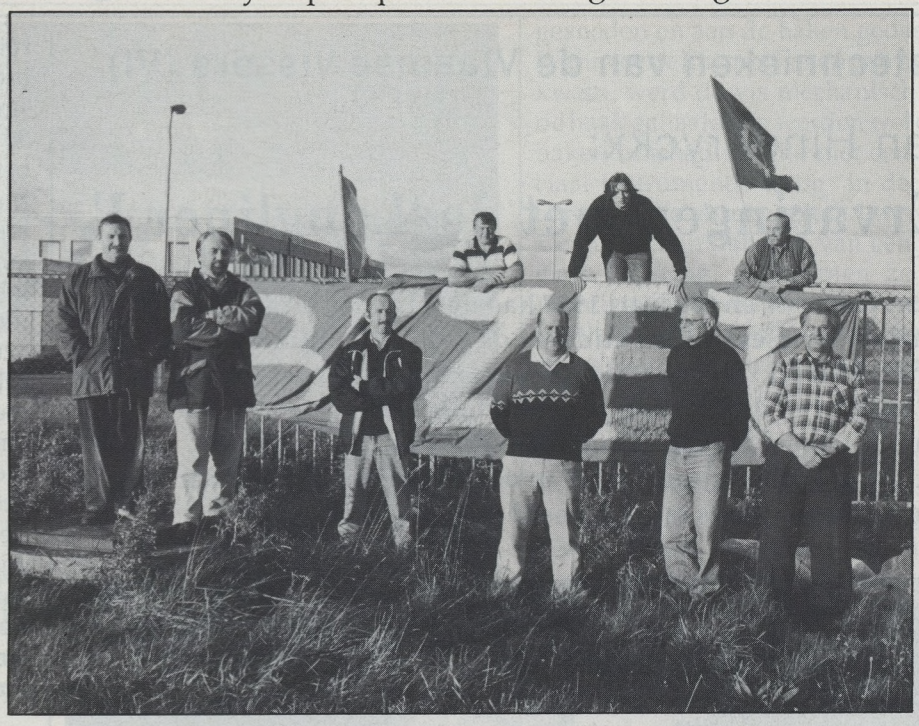
Het pand Debra naast de oude Zeebrugse vismijn ligt plat. De afbraakwerken zijn de eerste stap in de realisatie van het Sealife-center door de NV Vismijnpark Zeebrugge. Zoals bekend zijn er plannen om in en rond de oude vismijn een groots projekt te realizeren met winkels, restaurants, een permanente tentoonstelling dat kadert binnen een attractief toeristisch project in de oude vismijngebouwen. Op de gronde van het pand Debra komt een appartementsblok met een vijftigtal woongelegenheden en een winkelgalerij op de benedenverdieping.

De nieuwe stafmedewerker van de Rederscentrale heet Dirk Florizoone. Deze 24-jarige (24.11.1994) jurist uit Wenduine moet er directeur Wittevrongel bijstaan en is er momenteel assistent van waarnemend directeur Bart Schiltz die momenteel de zieke Fred Wittevrongel vervangt.

De Nieuwpoortse vismijn wordt geen atelier, zoals deze foto laat vermoeden. De ingebruikneming van de nieuwe veilhal, oorspronkelijk voorzien voor half september, gebeurt nu omstreeks 15 november. Pas dan zijn de nieuwe IVK-lokalen klaar en opgeleverd door de aannemer.



Bezetters van Polyship slepen sociale begeleiding uit de brand



De bezetting van de failliete scheepswerf Béliard Polyship te Oostende heeft toch al één concreet resultaat opgeleverd. De Vlaamse regering stelde een enveloppe van 33 miljoen frank ter beschikking voor de sociale begeleiding van de werknemers die bij de overname van het bedrijf afvloeien. Intussen wacht SKB op de goedkeuring en de toewijzing door de kabinetsraad van de bouw van vier nieuwe kustmijnenvegers.

Op 23 februari legde de directie van van de Oostendse polyesterscheepswerf de boeken neer en 's anderendaags sprak de handelsrechtbank het faillissement uit. Meteen kwamen 120 arbeiders en 35 bedienden in de werkloosheid terecht. De gedupeerde werknemers gingen onmiddellijk over tot de bezetting van het bedrijf, een vakbondsaktie die nu reeds 37 weken stand houdt.

Met het goede nieuws is reeds aan één van de drie opschortende voorwaarden voor overname door het Antwerpse Scheepkonstruktiebedrijf SKB voldaan. Naast de opdracht voor de bouw én de afwerking van de kustmijnenvegers, een opdracht van 12 miljard frank, wil de overnemer dat er ook een kollektieve arbeidsovereenkomst (CAO) komt met de werknemersorganizaties.

Het dossier voor de bouw van vier nieuwe kunststofmijnenveger is momenteel in behandeling op het kabinet van defensieminister Delcroix. Verwacht wordt dat het miljardencontract binnenkort toegewezen wordt aan SKB, dat nu ook de nodige financiële garanties kan voorleggen, nadat er een tijdelijke vereniging werd opgericht waarbij SKB, ENI, Fabricom en Tractebel betrokken zijn.

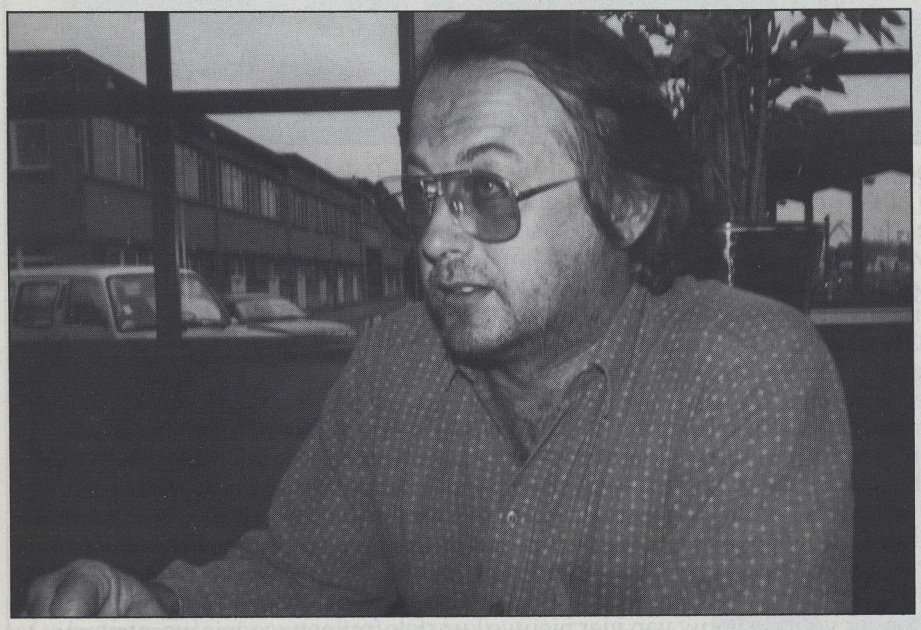
Op het symposium dat op 17, 18 en 19 oktober te Oostende gehouden werd onder de naam 'dialoog tussen de wetenschappers en de gebruikers van de Noordzee', verraste reder Willy Versluys de aanwezigen met een boeiend referaat over de crisis in de Europese visserij. Hij benadrukte de noodzaak voor een lange-termijnvisie waarin zowel de rederijen als de wetenschapsmensen hun bijdrage te leveren hebben. (In tegenstelling tot minister Dehousse sprak Versluys in het Nederlands.)

Vistechnieken van de Vlaamse vissers (VI)

Ivan Hinderyckx:

Ervaringen met de 'Longliner I'

TUSSEN MEI 1984 en februari 1987 had de Vlaamse visserij een professionele lijnvisser in haar midden: de O 278 'Longliner I'. Daniël en Ivan Hinderyckx waren er de eigenaars van en zij voeren zelf ook mee aan boord van deze vreemde eend in de bijt.
Aan het woord is Ivan Hinderyckx, 40 jaar, uit Oostende, voor het grote longlineravontuur actief in de sportvisserij, waarnaar hij vandaag willens nillens teruggekeerd is.



Ivan Hinderyckx: 'Het experiment met de Longliner had kunnen slagen'.

'Longlining', de *'langelijnvisserij'* (?) wordt voornamelijk in *Noorwegen, Canada, Frankrijk* en *Japan* bedreven. Nadat de gebroeders Hinderyckx deze visserij in Frankrijk bestudeerd hadden, besloten ze het erop te wagen. Zij kochten een 38 meter lang vaartuig (in 1983 in Nederland gebouwd, vermeldenswaard is ook dat het schip een versterkte steven had om zonder schade tussen ijsschotsen door te kunnen varen) en maakten er de O 278 *'Longliner I'* van, het eerste Vlaamse vaartuig dat op professionele manier met lange lijnen uit vissen zou gaan.

Van lijnen en haken

In totaal had de O 278 niet minder dan 24.000 haken aan boord. Dit mag veel lijken, maar Hinderyckx wijst er ons op dat de grotere schepen in Frankrijk tot 60.000 haken 'sterk' zijn. Er wordt gevist op kabeljauw, rog, haai en leng, en men kan er bijvoorbeeld ook tarbot mee vangen.
De eerste reis werd aangevangen vanuit de thuishaven Oostende. Na 5 dagen zee konden Hinderyckx en de zijnen 775.000 frank *'maken'*: een zeer mooie besomming voor zo'n korte zeereis. Maar er waren ook veel moeilijkheden met het materiaal aan boord: zeg maar kinderziekten... maar ze wogen wel zeer sterk door op de exploitatierekening van de rederij.
Na twee maanden vanuit Oostende te hebben gevaren, verplaatsten de gebroeders Hinderyckx hun actieterrein naar *Cherbourg*, waar de meeste Franse lijnvissers gevestigd zijn (waar dus de grootste ervaring terzake heerst) en waar zij meer geld voor hun vangsten konden krijgen. In Cherbourg besomden zij, na één van hun eerste — een vierdaagse! — reizen 1.300.000 frank, hun recordopbrengst. Andere memorabele vangsten: 27 ton haaien en zeehonden in 36 uur vissen. Ook werden eens 3 bennen tarbot opgehaald in één trek.
Maar laat ons eerst het materiaal bekijken. De haken zijn ongeveer 8 cm lang, de afstand tussen de afzonderlijke haken op de lijn bedraagt 1,2 meter. Zo is een lijn met 1000 haken 1200 meter lang. De lijn zelf is 8 mm dik, de haken zijn eraan gebonden met eindjes touw van 50 cm lengte. Om te vissen werd er eerst een *blaas* met vlag en anker (25 à 30 kg) neergezet, waarna de lijn gevierd werd. Om de 1.000 haken is er een ankertje. Er zijn maar twee blazen nodig — één aan het begin en één op het einde van de lijn. De lijn schiet men uit met de stroming en moet men ook zo ophalen.

Vissen

Soms waren de vangsten ook eens slecht, zoals dat in gelijk welke soort visserij gebeurt. In normale omstandigheden moest de *Longliner*, wanneer er met 11.000 haken gevist werd, in 24 uur toch aan 80 ben (4000 kilo) vis geraken. Er wordt op gerekend dat er aan 10% der haken vis hangt. Door de hoeveelheid haken op te drijven kan men uiteraard meer vangen, maar dan moet je natuurlijk ook meer volk aan boord hebben. De Fransen zijn met 12-13 man aan boord en kunnen deze visserij langer volhouden en met meer haken vissen; de mannen lossen er elkaar af. De gebroeders Hinderyckx daarentegen waren met 6 man + 2 jongens aan boord. Maar het grote verschil was dat de Fransen specialisten waren en de Belgen beginnelingen... met alle gevolgen van dien.
Het moeilijkste bij deze visserij is het uitschieten van de lijn. De *Longliner* viste met elf 'magazijnen' van elk 1.000 haken. Dat gebeurde aan een snelheid van 4 haken per seconde, het schip voer dan ongeveer 7 knopen. 20 minuten na de laatste haak te hebben geschoten begon het winden. Het ophalen van 11.000 haken duurde dan ook ongeveer 4 uur. Gedurende die tijd bleef het laatste gedeelte van de lijn nog vissen.
Daarvoor was heel zeker een gespecialiseerde bemanning nodig. Hinderyckx had in de beginne deze bemanning niet. Daarom werden drie Franse matrozen aan boord genomen. Het werk ging vlotter en de Fransen leer- ☞

Op de rails in een ruim van de 'Longliner I' bevinden zich de 'magazijnen' met een lange lijn van 1000 haken vastgemaakt met 50 cm lange lijntjes.

den de Belgen de knepen van het vak, maar er braken tussen de Belgische bemanning en de Fransen ook ernstige conflicten uit. Hetgeen niet bevorderlijk was voor de goeie gang van zaken.

De Franse schepen vingen ook zelf hun *aas*, meestal makreel. De Belgen moesten deze aankopen. Per reis van 1 week hadden zij 6 à 7 ton aas nodig. aan iedere haak ging 25 gram. automatisch werd de makreel in stukken gesneden en aan de haken gedaan. Wanneer de lijn met haken aan boord kwam, werd de vis mechanisch van de haak gehaald. Zo werden wel eens haken beschadigd, die met een speciaal instrumentje terug in de oorspronkelijke vorm geplooid werden. De haken zijn dan ook van een speciale legering, zodat men ze een twintigtal keren kan plooien voor ze versleten zijn. Kapotte haken werden vervangen. Per werkweek werden zo'n 1500 haken hernieuwd, maar omdat één haak maar twee frank kosten, waren dat geen al te grote kosten. De meeste kosten ging naar 'aas' en mazout. Het mazoutverbruik lag evenwel veel lager dan dat bij de trawlers het geval is.

De *Longliner* viste alleen grote exemplaren omdat de haken groot waren, daarbij beschadigden zij geenszins de zeefauna. Hinderyckx blijft erbij: economisch gezien is het een interessante visserij en ook ecologisch is het een prachtig systeem want men kan er uiterst selectief mee vissen.

De lijnen worden uitgeschoten op het achterschip en worden ingehaald op een derde van de scheepslengte van ☞

Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07 / 32 99 57 1

Scheepsdiesel

RENAUD

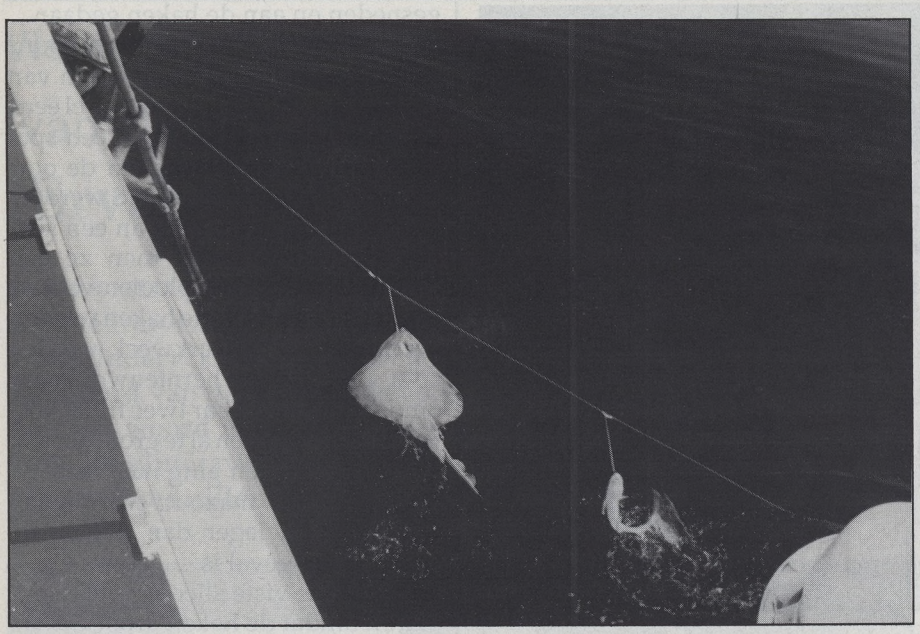
BVBA Vantorre- Devinck

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 lijn wordt binnen gehaald. Op de foto herkennen we een rog en een zeehond.

voren omdat uit ervaring blijkt dat dit de beste plaats is. Ook had de *Longliner* boegschroeven zodat het schip gemakkelijk kon gemanoevreerd worden.
De visgronden die zij bevisten waren gelegen in de diepste putten van de Ierse Zee, Kanaal en de Noordzee tot aan de Doggersbank.

Stop

Zij stopten uiteindelijk hun bedrijvigheid omdat het schip een nieuwe motor nodig had: kosten van 8 à 9 miljoen. Samen met de beginkosten was dat gewoon teveel geworden voor de gebroeders Hinderyckx. Komt daarbij dat zij alles haden moeten aanleren en dus veel *'leergeld'* betaald hadden dat zich vertaald had in een aantal mislukte reizen.
Mochten zij het volgehouden hebben, dan is het waarschijnlijk dat het vissen met de lijnen navolging gekend zou hebben bij andere Vlaamse vissers.
Ivan Hinderyckx: *'Nadat wij ermee gestopt waren, volgde ik het reilen en zeilen van ons schip nog en werd haast ziek van jaloersheid wanneer ik de mooie vangsten zag die de nieuwe reder mocht noteren. Het schip bracht maar liefst 1.200 bennen vis per week binnen.'*
Wat er verder met de *'Longliner I'* gebeurd is, kon u vorige maand in HVB lezen.

Zeedierenjager
Vervolgt

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van François Vosté, echtgenoot van mevrouw Blanche Ricaud en werkman in de vismijn op rust. François Vosté werd geboren te Ruisbroek op 11 april 1924 en overleed te Oostende op 25 september 1994.

Tekening:
de O.278 'Longliner I'

SKB - Life Saving Equipment nv

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

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

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

— Erkend servicestation —

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

Het ware gelaat van WO I

11 november, 80 jaar geleden — The Downs, vóór het stadje Deal (Engeland): ideaal om schepen voor anker te laten gaan, in afwachting dat ze een haven binnen mogen varen. North en South Foreland houden er het grootste windgeweld tegen. De Goodwinzandbanken breken de golven die uit het oosten komen aanrollen.

Tijdens het najaar van 1914 werden alle geallieerde en neutrale vaartuigen die Het Kanaal in of uit wilden naar Deal afgeleid. Officieren van patrouilleboten inspecteerden er de schepen op verboden vracht. Indien deze of gene kapitein zich aan de controle zou onttrekken, lag daar de kanonneerboot 'HMS Niger' paraat om desnoods de achtervolging in te zetten. De 'Niger' lag voor anker op één en een kwart mijl van het strand. Voor de inwoners en vissers van het kustplaatsje was het schip reeds tot het decorum gaan behoren.

Woensdag 11 november 1914 begon zoals vele herfstmorgens beginnen: de zon scheen en een zuidenwind zorgde voor milde temperaturen. De vissers trokken hun boten vanaf het strand in zee. Niet om te vissen. Ze waren opgeëist en voeren af en aan met Thames- en zeeloodsen naar de voor anker liggende vrachtvervoerders.

Op de motorboor 'Elsie' die op driekwart mijl van Walmer Castle naar een coaster sputterde zag de roerganger een grijs object uit het water steken. De brave man dacht dat het een stuk wrakhout was. Hij besloot het op de terugweg op sleeptouw te nemen en het op een hoger gelegen stuk keienstrand te deponeren zodat het geen strandboten zou beschadigen. Had hij geweten dat het object de periskoop was van de U-12 die op de loer lag, hij zou vast en zeker niet zo rustig gebleven zijn.

De onderzeeboot was niet alléén. Uit het (onderwater)oosten naderde ook de U-11 richting 'HMS Niger'. Er lag echter een neutraal schip op haar weg. Om in dit stadium van de oorlog geen internationaal incident te veroorzaken liet ze de aanval over aan de U-12.

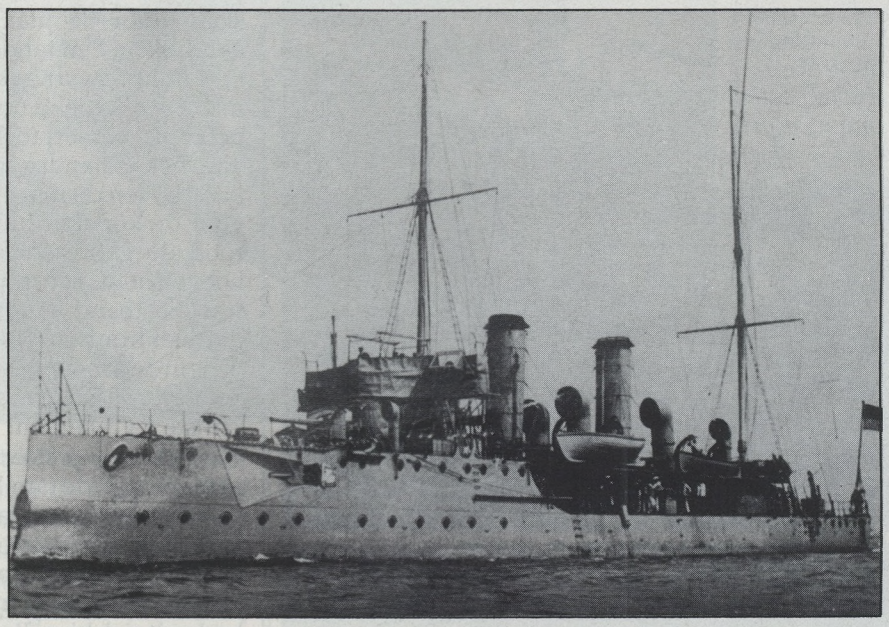
Net na de middag zagen de officieren met wacht op de 'Niger' wel degelijk een periskoop aan de oppervlakte komen. Ze sloegen groot alarm. De bemanning sloot vlug alle waterdichte deuren. De U-12 schoot een torpedo af die de 'Niger' aan stuurboord trof.

Op dit ogenblik verscheen het ware gelaat van de oorlog aan de inwoners van Deal: Een zwarte rookkolom schoot de hoogte in, gevolgd door een explosie met nog meer rook en stoomgesis. Het schip werd door de rook volledig aan het oog onttrokken.

De strandboten voeren naar de plaats van het onheil. Door het afsluiten van de waterdichte schotten kreeg de tot ondergang gedoemde 'Niger' nog 20 minuten respijt. De bemanning verzamelde zich op het botendek en de meesten werden gered. Rond 12u30 zakte het schip volledig in het water, de masten bogen onder de druk van het omslaan.

's Avonds in de pubs was de 'Niger' het gespreksonderwerp van de dag. Velen hadden iets toe te voegen aan wat anderen niet wisten. De ene had een seinlamp zien flitsen uit een hotel, anderen gaven de schuld aan een Nederlands oorlogsschip dat de onderzeeboten naar Deal lokte en nog anderen spraken van een spion op één van de neutrale schepen; beweringen waar evenwel nooit een antwoord op kwam.

Daniël Pots



De 'HMS Niger' getorpedeerd in the Downs.

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

De Portugese visserij

Cascaïs, augustus 1994 — De Portugees mag dan een fervent viseter zijn, de visserij kende er in het voorbije decennium een gestage achteruitgang qua besomming, aanlandingen en vlootsterkte. De import van visserijprodukten is er drie keer groter dan de export. Landelijke en Europese overheid komen nu meer en meer over de brug om de sector te steunen en te moderniseren.
Een beeld. Net als mondaine buur *Estoril* scoort het pittoreske vissersdorp *Cascaïs*, aan de monding van de Taag, op zo'n 30 kilometer van de hoofdstad Lissabon, hoog als zonnebestemming in de reisbrochures. Maar de visserijaktiviteit blijft naast het massatoerisme een belangrijke bron van inkomsten en *Cascaïs* herbergt meteen één van de zeventien visafslagen van het land.

17 uur. Terwijl Duitse toeristen — je ziet die echt overal! — zich op een bedje van zand roterend roosteren in eigen vet en wat verder een meute kwebbelende Nederlanders op vijf vierkante meter eigenmachtig veroverd territorium de transistorradio van een klit lokale tieners overstemmen, ankeren een paar honderd meter voor de vloedlijn de middenslagvaartuigen van de lokale havenloze vissersvloot. Her en der trekken krachtige armen zich nu roeiend naar de aangevoerde vangst en een kwartier later wordt de dagvangst de betonnen staketseltrap op gesjouwd. Een staalkaart van fotograferende Europese zonnekloppers lopen de lossers net iets te veel in de weg om het allemaal beleefd te houden. Vandaar wordt de buit naar de *docapesca* — een nieuwe 40 meter lange visafslag geprangd tussen kaai en toeristische visrestaurantjes — gerold.

Nadat sorteerders hun werk hebben gedaan, passeren de plastieken bennen via een transportband de mijnmeester die, gevangen in een glazen cabine, de voorbijschuivende vangst elektronisch catalogeert, nummert en het verkoopsbord regisseert. Het kopersgild, veelal winkeliers uit de belendende straten, bestaat hoofdzakelijk uit vrouwen die tussen het afslaan door de plaatselijke roddels aandikken. Een tandeloos, gepantoffeld in het zwart gekleed exemplaar met twee kwieke oogjes in het rimpelkopje, beroert toch vlot de toetsen van het afstandsapparraat. Op het bord boven de maritieme catwalk en vóór de koperstribune flitst digitaal rood de gepresenteerde koopwaar: hoeveelheid, soort, prijs... Boven de transportband hangt een toestelletje dat elektronisch vlug de bordgegevens in de passerende en nu verkochte bennen spuwt. En dat in één van de armste E.G.-landen!
Na de verkoop sleept de rest van de gemobiliseerde familieleden de koop — vandaag vooral langoustinen, kabeljauw, rog, makreel en tong — naar de weinig efficient geparkeerde voertuigen. Deze mercantiele ceremonie herhaalt zich hier alle werkdagen. Met haar vloot van 25 grote vaartuigen en ca. veertig kleine buitenboordstrandschuiten realiseerde de mijn vorig jaar 825 ton (in 1992: 946 ton)...
Ook in het havengebied van Lissabon zelf, niet zo ver van de *Torre de Belem*, kan je niet naast de indrukwekkende gevelrij van de *docapesca* kijken. Maar hier bepaalt de internationale transi- ☞

Foto boven: 80% van de vloot bestaat uit op het strand getrokken bootjes.
Foto links: met sloepen wordt de vangst van de voor anker liggende schepen overgevaren naar het staketsel van Cascaïs.

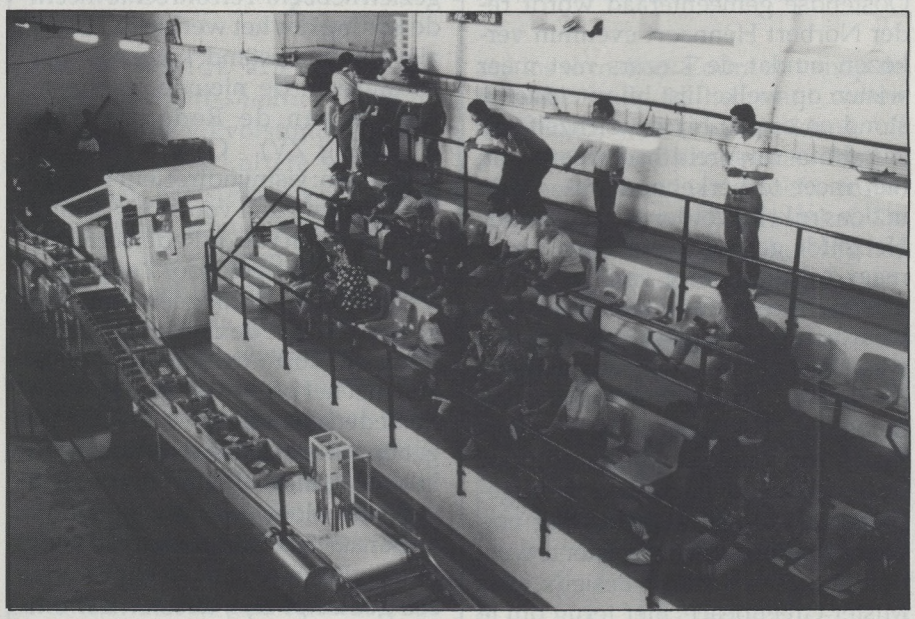


Foto helemaal boven: aan 'de trap' van Cascaïs wordt de vangst gelost en naar de vismijn gebracht (foto hierboven) waar vooral vrouwelijke kopers toeslaan, terwijl de veilingmeester in zijn glazen cabine de aktiviteit leidt.

tofunctie van diepgevroren en verwerkte visserijprodukten in grote mate de activiteit. Toch treffen we in het visserijdok de grotere schepen van de vloot. Hier gebeuren de aanlandingen en de afslag in de vroege morgen. En naast de grote firma's vormen de overwegend zwarte straatverkoopsters, die hun waar hier ter plaatse reinigen en dan per bestelwagen of zelfs met de tram hun koopwaar transporteren, de joviale en kleurrijke noot.

De Portugees at vorig jaar zo'n 60 kg vis. Dat is meteen drie keer meer dan het Europees gemiddelde. Overigens komt 12,5% van z'n totaal voedingspakket uit zee.

De kronkelende steegjes van het oude Lissabon walmen dan ook in een permanente geur van gebakken sardines. De in de voorbije vijf jaar alsmaar afslankende vloot van 10.699 vaartuigen (20 jaar geleden: 14.475 vissersboten) was vorig jaar goed voor 289.000 ton aanvoer (in 1992: 296.000 ton). Zowat één vierde van de vangst komt uit de territoriale wateren, 80% van de vloot bestaat uit felgekleurde bootjes van minder dan 10 meter die op het strand worden getrokken.

In orde van belangrijkheid, qua aanvoerhoeveelheid, zijn de sardines de koplopers met zowat 90.000 ton. De aanvoerhavens *Matosinhos, Setubal, Portimao* en *Olhao* zijn de belangrijkste los- en verwerkingshavens van het Portugese basisvoedsel. Ook tonijn en inktvis behoren bij de belangrijkste aanvoersoorten. Verder vallen in afnemende orde van grootte en onderhevig aan de Europese quota ook nog te vermelden: horsmakreel, blauwe wijting, makreel, kabeljauw, zeeduivel, vlas wijting, schol, tong en schartong.

'Onze export van visserijprodukten is zowat drie maal kleiner dan de invoer. Die export behelst vooral de tot conserven verwerkte sardines naar Frankrijk en ook de verwerkte kabeljauw', zegt ons *Antonio Duarte de Almeid a Pinho, subdirector general das pescas* die ressorteert onder het *Ministerio do Mar*. *'De Portugese overheid is nu van plan om 1400 miljoen BEF, waarvan de helft onder de vorm van subsidies, te spenderen voor de modernisering van de visservloot. Geld dat vooral gespendeerd zal worden aan structuurverbeteringen en verbeteringen van verwerking en afzet. Naar de modernisering van de havens gaat ca. 900 miljoen BEF en naar opleiding en onderzoek ruim 800 miljoen. Komt daarbij nog eens de vele miljarden aan E.G.-steun'*, aldus nog onderdirecteur *Duarte*.

Inspanningen die een sector waar zo'n 30 000 mensen werk vinden en 3 500 leerlingen opgeleid worden weer toekomst moet garanderen.

Tekst en foto's Marc Loy

DELTAFLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie

Facom kwaliteitsgereedschappen

SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-AFDICHTINGEN

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

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

De Laatste Vuurtorenwachter

HIER GEBEURT NOOIT iets. En dan opeens komt Greenpeace binnen vallen in de persoon van zenuwpees-propagandaleiter Martin Besieux om ons opgewonden uit te leggen hoe erg het gesteld is met de PCB's in de Oostzee. Hij wordt achterna gezeten door een bende zogenaamde Chlorofielen die zeer sterk benadrukken dat er met de Noordzee niets aan de hand is. Er kan geen plastic genoeg gemaakt worden, zo zeggen deze werknemers uit de plasticindustrie, die van hun baas vrijaf krijgen om dat in West-Vlaanderen te komen zeggen. Toffe baas! Enkele huizen verder wordt een paleisrevolutie georganiseerd in de Rederscentrale waarbij Bart Schiltz (pro-Greenpeace) de zaak in handen neemt en daarbij Jef Deroose (ongetwijfeld een Chlorofielenaanhanger) van de wankelende troon stoot. Deroose pleegt tijdens zijn val nog enig proza waarvan Fred Wittevrongel prompt weer ziek wordt. August Puystiens bekend tijdens een campagne van zelfkritiek dat hij geen reder meer is en laat zonder veel omhaal de ondervoorzitterszetel van de Rederscentrale over aan Martin Besieux, wat zeg ik, aan Jacky Vermote. Gusten blij dat hij ervan af is. Over zetels gesproken: nog aan de middenkust wordt de Oostendse burgemeester Goekint door de bevolking weggestemd en blijft dus burgemeester, of course, hetzelfde gebeurt in Bredene met milieuschepen (noch pro-Greenpeace, noch pro-Chlorofielen en ook niet echt tegen de vrouwen) Willy Versluys die dus eveneens op zijn post blijft. Kwestie van de crisis te overleven. In dezelfde gemeenteraadsverkiezingen, maar dan weer te Oostende, haalt geheime SP-kandidaat Flor Vandekerckhove zeer tegen zijn zin in toch nog 100 stemmen. Het blijft dus allemaal geheim (zoals gewoonlijk. Hij zal al blij mogen zijn als hij ten gepaste tijde een pensioentje krijgt). Nog minder geluk heeft oud-reder Eddy Serie die, ondanks een barnumreklame van te laat verstuurde brieven maar goed blijkt te zijn voor een dertigtal stemmen, ook met hem gebeurt dus niets. Maar dat geeft niet, want hij is binnen. In die Oostendse gemeenteraad wordt reder Norbert Hennaert evenmin verkozen omdat de kiezers niet meer wisten op welke lijst hij uiteindelijk stond en omdat hij van zichzelf een jeugdfoto verspreid had waarop hij niet meer te herkennen was. Mijn inziens rukt hij verder op naar rechts. Hetzelfde gebeurde met Ivan Victor maar hij werd niet verkozen juist omdat hij een foto verspreid had waarop hij wel degelijk te herkennen was. Wel verkozen is zwarte Theys die het nu eens allemaal zal gaan oplossen. Het Oostendse wonderkind Johan Vande Lanotte wordt door de bevolking tot burgemeester uitgeroepen en vlucht dezelfde dag nog naar Brussel om daar minister te worden. Intussen is Martin Besieux, alias Mister Greenpeace, hier terug om te vragen of de regionale televisie niet in de buurt is want hij heeft ergens een PCB gezien en wil op TV zeggen dat we vis moeten eten voor het te laat is. De Chlorofielen, die hem nog steeds achterna zitten, ontkennen heftig. Die PCB was geen PCB maar een ondermaatse kabeljauw, waaruit blijkt dat de vissers oorzaak van alle kwaad zijn. Intussen is reder Versluys tot bij koning der Belgen Albert II geraakt om er de ware toedracht van de situatie uit te leggen. *'Sire,'* zo zegt hij welbespraakt als hij is, *'er zijn geen vissers meer!'*. Historische woorden! De koning stuift weg, omdat hij in de reder niemand minder dan Jean-Pierre Van Rossem meent te herkennen. Op straat wordt de bevende (maar nu van de schrik!) koning achterna gezeten door de Chlorofielen die hem een petitie willen overhandigen van duizend mensen die nooit van zijn leven ook maar één PCB gezien hebben. Ten onrechte meent de koning dat het werkloze vissers zijn die in opstand komen onder leiding van de nieuwe stafmedewerker van de Rederscentrale (strekking ZV). Over werklozen gesproken: vismijndirecteur Freddy Pollet vraagt aan voorzitter Schiltz of hij de naam van de Rederscentrale niet wil vervangen door **Zeebrugse Visveilers** en of hij geen hulp kan gebruiken van de dertig ZV-directeurs die korte metten zullen maken met het personeelsbestand van de Rederscentrale (ZV). De ontslagenen zullen allemaal werk krijgen in de ZV, aldus Pollet. Inmiddels vaart de vloot dag na dag uit op zoek naar de Chlorofielen die door Martin Besieux van Greenpeace in zee gedumpt zijn, alleen maar om te bewijzen dat er wel degelijk PCB's in zee zitten. Op Akzo vragen ze zich inmiddels af waar hun peroneel blijft, want er moeten nieuwe PCB's gemaakt worden. En dat staat allemaal in deze editie van HVB!

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

Begin deze eeuw. Het ergste dat William H.S. Jones als leerling aan boord van een der laatste ijzeren zeilschepen moest doorstaan, was de frustratie van een zware en langdurige ronding van Kaap Hoorn. En wanneer het onderbemande schip eindelijk westwaarts veiligheid zocht, keerde de wind zich tegen hen. Terug naar de Kaap, het ijs, de weken zwoegen met tuig en zeil. Ook daar en dan klonk de shantie bij ieder ijzig werk:

'..."Haul away", the Second Mate roared at us, as he saw the suddenly released gigantic sail begin flapping itself to pieces, and we hauled away for dear life to Paddy Furlong's bellowed Chant of "Haul we heigh, we ho, haul, with a will heigh-ay", until the torn sail was clewed up close under the yard.'
(Captain William H.S. Jones, Master Mariner, 'Tha Cape Horn Breed', 1956)

Zeemansliederen (VII)

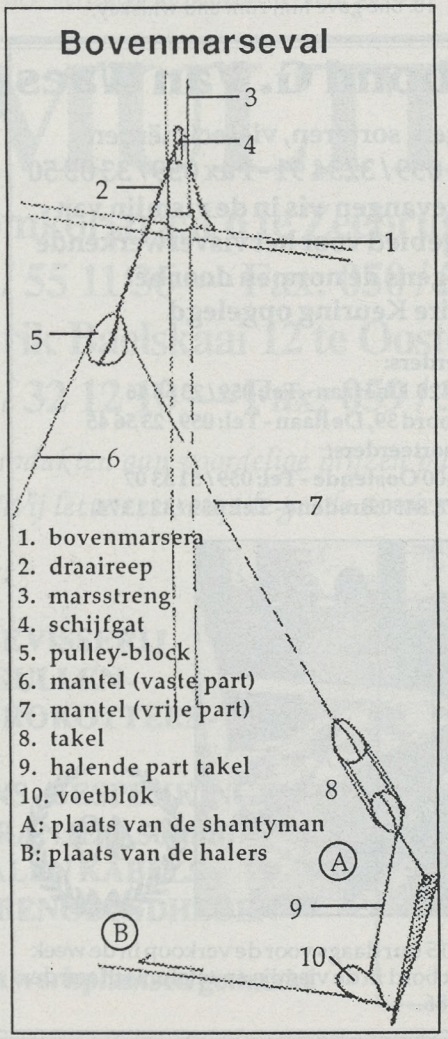
De Halyard - Shanties

DE IN DE VORIGE aflevering besproken *one-pull-shanties* (HVB nr 10/94 pag. 28 e.v.) volstonden ruimschoots voor het kortere werk aan boord, zoals het *'sweating-up'*. Maar de langdurige slopende arbeid aan de zware bovenbram- of bovenmarsvallen schiep de behoefte aan meer ontwikkelde *'full-scale' hauling songs*. Zo evolueerde een aantal short-haul-shanties tot echte vierregelige liederen, meestal met twee *pulls* per refrein. Dit is voornamelijk het geval voor die songs waarvan de klemtoon aan het begin, eerder dan op het einde van het refrein viel.

Zo ontstonden de authentieke *Halyard-Shanties*, de meest indrukwekkende en veruit de meest lyrische de hauling-songs. Gezien de duur van het werk hadden deze liederen een flink aantal gevarieerde versregels nodig, wat heel wat eiste van het improvisatievermogen van de shantyman. En liet zijn talent om nieuwe verzen te bedenken hem dan toch eens in de steek, dan kon hij altijd terugvallen op een aantal 'standaardregels', die op bijna alle shanties pasten, de zgn. *'floaters'*. Dit legt uit waarom vaak identieke fragmenten als clichés in tal van shanties opduiken.

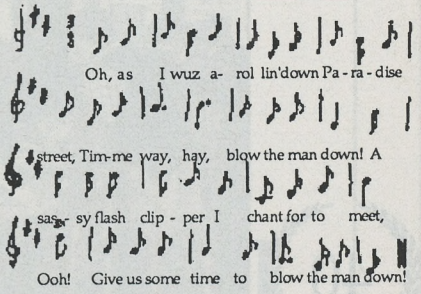
Werk

Om zich het werk bij zo'n zwaar karwei als het hijsen van bijvoorbeeld een bovenmarseval te kunnen voorstellen, volgt hier een typische situatieschets. Vooreerst dienden enkele mannen op de ra de *seizings* van het zeil los te maken. Zodra ze vanop de ra weer veilig in het want waren aanbeland, weerklonk de klank *'all clear aloft'* naar de halers aan dek.
Het soort val dat hier bedoeld wordt, bestond uit verschillende delen. De zgn. draaireep, een ketting of staaldraad die de eigenlijke val uitmaakte, liep vanaf het midden van de ra doorheen een schijfgat in de marssteng en eindigde aan de andere zijde van de mast op een grote stalen blok (*pulley block*). Hierdoor zat de 'mantel' geschoren, een zware kabel waarvan het vaste (of staande) part aan één zijde op de waterloopsklos (het buitenste deel van het dek) vastzat. Het vrije part ervan eindigde op een 2-schijfsblok dat, samen met een tweede, op de tegenoverliggende klos gezet blok een zware takel vormde. Het halende part van deze takel (de *'loper'*) werd dan door een voetblok geleid en liep vandaar in horizontale richting (voor dat alles zie tekening op deze bladzijde).
Aan het begin van de loper (voor het voetblok) stond de shantyman, die het touw zo hoog mogelijk in zijn vertikaal deel vastgreep. De halers stonden trekkensgereed aan het horizontale deel van de loper, wachtend op de inleidende regels van hun voorzanger om het *hauling* te beginnen. Soms zou de shantyman ook wel eerst éénmaal het refrein zingen, om aan te geven welk lied hij wilde gebruiken. Eén of meer liederen werden gebruikt, net zolang tot het halen beëindigd was en de val rond de korvijnnagels aan de binnenzijde van de reling was belegd.
Uit de talrijke *halyard shanties* pikken we nu enkele voorbeelden.



Blow the man down

Zoals het in een vroeger artikel vermelde *'hooraw for the Black Ball Line'*, was het bekende *Blow the man down* (*blow* betekent hier *'slaan'*) een favoriete song van de zeelui van de fameuze *Black Ballers* uit begin 19de eeuw, die waarschijnlijk bereid waren iedereen neer te meppen die het aandurfde hen voor een zeeman van een *'minder'* schip aan te zien.



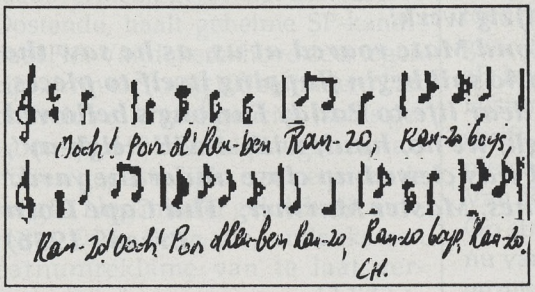
2. This spankin'flash packet she said unto me,/"there's dandy full-rigger [Blackballer] just ready for sea."
3. This dandy full-rigger to New-York was bound,/She was very well rigged and very well found.

☞

4. So I packed up me sea-schest and signed on that day,/An' with this flash packet I spent me half-pay.
5. 'T was when this Blackballer was ready for sea,/'T is then that you'll see such a hell of a spree.
6. There's tinkers an'tailors an' soldiers an' all,/All ship as prime seaman aboard this Blackball.
7. "Lay aft, here, ye lubbers, lay aft one an' all/ I'll have none o'yer dodges aboard this Blackball!"
8. An' now when she's clear over ol' Mersey Bar,/The mate knocks 'em down with a big capstan bar.
9. As soon as this packet is well out to sea,/ There's cruel hard treatment o'every degree.
10. So we'll blow the man up, bullies, blow the man down,/Wid a crew o'hard cases from Liverpoll town!

Reuben Ranzo

Misschien de enige kreet die, als oorsprong tot het halen, het woord *'blow'* nog overtrof, was de merkwaardige naam *'Ranzo'*. Dit maakte het lied *Reuben Ranzo* tot één der meest inspirerende *halyardshanties*. Wie deze mysterieuze figuur zou geweest zijn, is twijfelachtig. Een Russische of Poolse jood, een Portugese zeeman, een Amerikaans *'groentje'* (a *'rube'*) of zelfs *Daniël Rantzan*, held vande Deens-Zweedse oorlog in de 16de eeuw. In het lied is hij in elk geval een onwetende knaap die er als zeeman niets van bakt, tot de kapiteinsdochter zich (in alle opzichten!) over hem ontfermt en hij zich uiteindelijk zelf tot kapitein opwerkt.



2. Ranzo wuz no sailor,
   He shipped aboard a whaler.
3. Ranzo joined Pierre Loti,
   Did not know his dooty.
4. Shanghaied aboard of a whaler,
   They tried to make him a sailor.
5. They put him holystoning,
   and cared not for his groaning.
6. They gave him lashes thirty,
   Because he wuz so dirty.
7. He washed once in a fortnight,
   Said it wuz his birthright.
8. The cap'n gave him thirty,
   His daughter begged for mercy.
9. She gave him soap an' water,
   an' a bit more than she oughter.
10. She gave him rum and whiskey,
    Which made him feel damned frisky.
11. She taught him navigation,
    An' gave him edication.
12. She made him the best sailor,
    Sailing on that whaler.
13. Ranzo's now the skipper,
    Of a Yankee whaler.

Hanging Johnny

Van het melancholische *Hanging Johnny*, getuigt *John Masefield* in *A Sailors Garland* dat het als geen ander paste bij de in onmenselijk weer uitgevoerde maneuvers bij het ronden van *Kaap Hoorn*. De verbitterde tekst spreekt voor zichzelf.

They call me Hanging Johnny
Away boys away,
They say I hang for money
O hang boys hang.

O first I hanged my Sally...
And then I hanged my family...

It's then I hanged my granny...
I hanged her up so canny...

And then I hanged my mother....
My sister and my brother...

A rope, a beam, a ladder,...
We'll hang and haul together...

We'll hang and haul together...
We'll haul for better weather...

Vele andere voorbeelden zijn voorhanden. Het veel opgewektere *Cheerly Men*. De klassiekers *General Taylor* en *Hilo John Brown*, waarvan we de tegenhangers *Santyanno* en *Sally Brown* bij de *capstan-shanties* zullen bespreken. De vertalingen De *Rüner von Hamborg* (*Plattdeutsche* versie van *Roll the Cotton down*) of *As-tu connu le père Lanc'lot*, een voor het hauling aangepaste versie van *Goodbye Fare-ye-well*. Voor de geïnteresseerden zal op het einde van de reeks een biblio- en discografie gegeven worden waarin al deze — en veel meer — shanties kunnen gevonden worden.
Toch moeten we nog één interessante variante op de *halyard shanty* vermelden, die in vorm sterk op de gangspil- of *capstansongs* leek. Het was de zgn. *Stamp'n go* of *Walkaway shanty*, waarbij de halers met de rug naar het voetblok stonden en de val 'voorttrokken', met de voeten stampend in een marstempo. Het overbekende *Drunken Sailor* en de minder illustere variante *Roll the chariot along* zijn hier typische voorbeelden van.

René Van Mol

Vervolgt

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

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

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

40 40

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

Douanedocument

Lang geleden dat we nog iets van senator Desutter hoorden. Deze visserijspecialist van de oostkust is deze keer echter weer van d partij met een vraag die hij aan de minister van financiën stelde. Hem was het opgevallen dat de Belgische Administratie van Douane en Accijnzen nog steeds het T2M-document vraagt, daar waar dit douaneformulier in andere lidstaten niet meer gebruikt wordt.

De minister wees erop dat het (Europese) formulier nog steeds vereist is in die gevallen waar Belgische vissers hunvangst in het buitenland (E.U.) willenverkopen en ook omgekeerd, wanneer vreemde schepen in onze veilingen verkopen. Dat andere landen dit formulier niet meer gebruiken is natuurlijk de zaak van de minister niet, maar *'Niettemin werd in het verleden de aandacht van de EG-Commissie reeds gevestigd op de mogelijke bestaande divergentie inzake het gebruik van het document T2M in de verschillende lidstaten.'*

Het museum 'Sincfala' voor visserij vzw zoekt voor haar documentatie alle nummers van HVB van vóór het jaar 1988 alsook de nummers 4/'93, 5/'93, 11/'93, 01/'92, 03/'92, 03/'91, 10/'91, O2/'89, 09/'88 en 10/'88. Ook zijn wij geïnteresseerd in zeemansalmanakken en andere documenten betreffende de visserij.

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

Stephan Puystiens
Dr. E. Moreauxlaan 209
Oostende Tel.: (059) 32 25 68.
Schilder - behanger - decorateur
Specialiteit: marmerimitatie &
'Peinture de Paris'

Belgen & Denen

Senator Michiel Maertens heeft het gemunt op de Deense vissers die *'met tientallen trawlers op de Noordzee een ecologisch onverantwoorde industrievisserij (beoefenen) die het biologisch evenwicht in de Noordzee zwaar verstoort en die op termijn ook de Belgische quota kan aantasten'*. En nu de minister: *'België is steeds gekant geweest tegen de visserij voor vismeeldoeleinden. Wij menen dat de visserij voor menselijke consumptie de absolute voorrang moet hebben en menen dat wanneer de visserij voor vismeeldoeleinden dan toch toegelaten wordt, deze zo beperkt mogelijk moet zijn en zo gereglementeerd moet worden dat ze zo weinig mogelijke gevolgen heeft voor de visserij voor menselijke consumptie'*.

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge NIEUW!
Tel: 050 / 55 11 36 — Fax: 050 / 55 11 38
Hendrik Baelskaai 12 te Oostende
Tel: 059 / 32 12 10 — Fax: 059 / 32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.
Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

Open brief aan het Oostendse schepencollege

Mijnheer de burgemeester, mevrouwen en mijne heren schepenen,

VELE OOSTENDSE VISSERSFAMILIES hebben wortels in de streek van De Panne. Hun voorouders kwamen naar Oostende afgezakt omdat de visserij in de dorpen van de westkust (De Panne, Adinkerke, Oostduinkerke en Koksijde) langzaam doodbloedde en er uiteindelijk ophield te bestaan. Het plan om te Adinkerke een aanleghaven te bouwen, zodat de vissers de (meer dan 80) sloepen niet meer dagelijks uit het water zouden moeten trekken, ging (ook al wegens het uitbreken van W.O.I) uiteindelijk niet door. De enige kans om de visserij daar leefbaar te houden, werd zodoende verkeken (1).

Als we er dan al mochten aan twijfelen of de samenleving maakbaar is, dan toont het voorbeeld alvast aan dat een gemeenschap wel degelijk *onklaar* te maken is... door zaken niet uit te voeren bijvoorbeeld. Maar laat ons vooral niet van ons onderwerp afwijken.

Een jonge visser vertelde me het verhaal van een 'stamvader' die zodoende regelmatig in De Panne de tram naar Oostende moest nemen om er aan te monsteren. Dat was dus niet ongewoon, want veel Oostendse reders waren uit De Panne afkomstig (2) en stelden waarschijnlijk hun oudburen te werk.

Merkwaardig aan het verhaal is evenwel dat die kusttram een aparte wagon had... voor vissers! Zij mochten zich, zo zegde de jonge visser, niet onder de gewone passagiers mengen. Wie nu — zoals ik eerst — denkt dat het uitsluitend met de visreuk te maken had, heeft het verkeerd voor, want de maatregel was niet alleen van kracht wanneer de vissers uit Oostende naar huis terugkeerden, hij gold evenzeer wanneer de vissers — en we mogen veronderstellen: enigszins proper gewassen en gekamd — naar hun Oostendse visserij trokken.

Het verhaal is meer dan een anekdote. Indien het klopt, wil dat zeggen dat er aan de Vlaamse kust ooit een *'apartheid'* bestaan heeft waarvan de vissers het slachtoffer waren. De vergelijking met de sociale positie van de zwarten in Zuid-Afrika en de U.S.A. mag dan als een mokerslag aankomen, maar is niet zo heel ver gezocht. Ik weet echter niet of het verhaal juist is, of dat het integendeel door de tijd vervormd tot ons gekomen is. Het lijkt me waard om onderzocht te worden. Maar wat ook de uitkomst van dat onderzoek zou zijn: dat het vandaag verteld wordt, is tekenend voor het beeld dat de vissers nu van zichzelf hebben, een zelfbeeld dat ze blijkbaar van generatie op generatie overgeleverd krijgen... en dat ze overigens door de stedelingen bevestigd zien! *'De "bootjessjouwers" zijn in de stad niet zo graag gezien'*, zo zegde een scheepsingenieur me onlangs — en hij liet duidelijk blijken dat de stedelingen daar redenen voor hebben, *'en het is spijtig dat het juist die kleine vissers zijn die het contact met de burgers via "de trap" onderhouden'*. (Ofte: je hebt goeie negers en slechte negers.)

De vissers vormen dus een sociale onderlaag, zo blijkt ook vandaag nog uit talrijke, soms kleine, maar daarom niet minder belangrijke tekens waarmee ook moderne hedendaagse vissers regelmatig geconfronteerd worden (3).

Feit is dat de vissers zich op meer dan één manier van de andere burgers onderscheiden. Ze hebben een eigen identiteit. De Engelse reisschrijver *Norman Lewis* woonde en werkte drie jaar in een primitieve vissersgemeenschap in Spanje. Zijn besluit: *'Niet dat ik erin geloof, maar als zou blijken dat ik nog een leven te goed heb en als het beroep dan nog bestaat, dan zou ik visser willen zijn. Het beroep van visser verandert de geest, de mentaliteit. Vissers zijn, waar ook ter wereld gokkers. Ze halen een vangst binnen, verkopen die en spenderen het geld snel aan kleren of cadeaus. Alles moet op, ze leven van dag tot dag. Ze hebben iets heidens, ze offeren aan de oude goden van de zee. Landbouwers plannen alles. In Spanje was er naast het vissersdorp een boerendorp, het verschil had niet groter kunnen zijn.'* (4).

Herken ik daar de vissers van de Oostendse Vuurtorenwijk niet?

Goed, de vissers zijn *ànders*, maar zijn ze daarom ook *minder*? Als de vissers door de burgerij als tweederangsburgers behandeld worden, moeten er dan niet méér, en vooral duidelijker, tekenen te vinden zijn waaruit blijkt dat men ze van de burgerij wil(de) isoleren? Was er in Zuid-Afrika naast de zogenaamde kleine apartheid dan geen grote? Plegen de Amerikaanse *'wasps'* (*White Anglo Saxon Protestants*) de zwarten niet uit ☞

Aan de HVB-lezers die *niet* in Oostende wonen

De *open brief* die hier afgedrukt wordt, dreigt u op de zenuwen te gaan werken. Weet de HVB-redactie dan niet dat het zwaartepunt van de Vlaamse visserij al lang niet meer in Oostende ligt? Waarom moet hier dan zoveel aandacht aan deze stad gewijd worden?

U hebt gelijk.

Maar de hier afgedrukte *open brief* geeft ook de vissers van plaatsen buiten Oostende een methode om onze problematiek onder ogen van de gemeenschap te brengen. Want daarin ligt de waarde van deze *'open brief aan het Oostendse schepencollege'*, dat ze nu eens niet over problemen spreekt waar we toch al machteloos tegenover staan: Europese Unie, economische crisis, internationale ontwikkelingen van vervoer, economie en politiek, monetaire problemen... De brief heeft het over een toestand waaraan wel degelijk iets te verhelpen valt en dat door de mensen die de brief lezen.

Op andere plaatsen zal de situatie er ongetwijfeld anders uitzien dan hetgeen hier over Oostende te lezen valt, maar ook daar moet die situatie beschreven worden (en dan het liefst door iemand die ter plekke woont) en ook daar moeten oplossingen geformuleerd worden die door de plaatselijke vissers, door de plaatselijke bevolking en door de plaatselijke autoriteiten uitgevoerd kunnen worden.

Onze kolommen staan open!

de betere wijken te stoten? En de vraag die ons schrik aanjaagt: moet er dan geen gelijkaardig uitstotingsproces te zien zijn in Oostende?
En ja hoor. In 1938 schrijft onderwijzer *Foutry* een aantal merkwaardige bladzijden uit de geschiedenis van Oostende, waarin het allemaal (en niet eens tussen de lijnen) te lezen staat. *'Verder was heel het visscherskwartier één woonkazerne geworden en waren de kroegen zoodanig in aantal toegenomen dat ons zeevolk in een gealcoholiseerd ras dreigde te ontaarden. Men begrijpe dat, ook op zedelijk gebied, een ware ondergang van ons volk te voorzien was'*, en Foutry legt vervolgens uit hoe het betere deel van de bevolking van dat *'gealcoholiseerde ras'* zou gescheiden worden, *'Het Oostendsch Gemeentebestuur heeft dus voor zijn vischers een moderne en gezonde wijk gesticht, waar tevens alle instellingen, zoals dokken, stapelhuizen en vischmijn in hun onmiddellijk bereik werden gesteld'*. Hij besluit met er uitdrukkelijk op te wijzen dat de vissers hun plaats moeten kennen: *'Vergeten we daarbij niet dat de visscherskinderen op die wijze bewaard blijven voor het beroep van hun voorvaderen, daar allerhande "postjes" in een te drukke nabije seizoenstad tal van zeemanszonen aan de scheepvaart ontrukten'*. (5)
Terloops moeten we opmerken dat bovenstaande klachten — met inbegrip het gebrek aan bemanningen n.a.v. het toeristische seizoen — vandaag nog regelmatig te horen zijn. Maar terzake!
En hoe noemde de burgerij het 'thuisland', langs de andere kant van de havengeul, daar waar de vissers woonst en werk vonden, geïsoleerd van het bruisende stadsleven? Ze noemden dit *Het Negerdorp*!
Deze brief mag de zaken (te) zwartwit stellen; dit geschrift mag zich dan niet laten hinderen door enig wetenschappelijk onderzoekswerk en door veel zin voor nuances: aparte plaatsen op de tram en een aparte wijk die in de volksmond als *negerdorp* omschreven werd... het zijn zaken die ongetwijfeld wegen op het bewustzijn van de vissers.
Overigens... dat het met de uitbouw van die *'moderne en gezonde'* wijk uiteindelijk nogal scheef gelopen is, bewijst alleen al de naam die deze woonwijk kreeg. Zij werd *Opex* genoemd naar een commerciële naamloze vennootschap (*NV Opex, Ostende Phare et Extension*) die er alleen maar op uit was zoveel mogelijk winst uit de beschikbare gronden te halen (6). De *Opex* werd een wijk van veel te dicht opeen gebouwde huizen, zonder dorpsplein, zonder centrum: een negorij!
Niet dat er een komplot tegen de vissers bestaan heeft, niet dat men moedwillig alles gedaan heeft om de vissers alle trots te ontnemen, maar wie op de Vuurtorenwijk woont en er de geschiedenis van de bouwperikelen volgt, kan alleen maar het hoofd buigen. Hier woont een minderwaardig volk, zo zeggen al die feiten. Want na de moeilijkheden met de *NV Opex*, volgde nog zo één en ander. Het dossier over de uitbouw van een moderne visserstuinwijk in hetzelfde gebied sleepte bijvoorbeeld niet minder dan tachtig (!) jaar aan (7). En onlangs bleek nog dat op de Vuurtorenwijk een aantal huizen opeens scheuren ging vertonen: *'De experten ... stellen vast dat maar een beperkt aantal woningen scheuren vertoonden en stellen ook vast dat de schommelingen van het grondwater niet erg groot waren. In elk geval, zo zeggen de experten, niet zo groot dat een normaal gefundeerde woning er last van zou krijgen.'* (8) Met andere woorden: de *Opex* is de plek waar je het je als aannemer van bouwerken kan veroorloven abnormaal gefundeerde huizen te bouwen!

Murw

Inmiddels ging de visserij langzaam maar zeker achteruit. In 1950 waren er te Oostende nog 236 visserschepen geregistreerd, in 1991 waren er maar 57 meer en op 1 januari 1994 hadden nog maar 45 vaartuigen Oostende als thuishaven (9).
Voor deze achteruitgang zijn talrijke redenen op te sommen. Vele daarvan kunnen de vissers niet aangewreven worden, evenmin is het allemaal de schuld van de reders of van de beleidsmensen... Maar we moeten wel constateren dat de Oostendse burgerij weinig weerwerk gegeven heeft op de zichtbare en voortdurende achteruitgang van hetgeen toch een pijler van de plaatselijke economie is.
Deze brief is te klein om daar bewijzen voor aan te voeren (10), ook al omdat dit het punt niet is dat we willen scoren. Laat ons terzake alleen nog zeggen dat er vandaag concrete voorstellen en plannen bestaan om het toerisme ook buiten de oostelijke grenzen van de stad te ontwikkelen en dat veel plannenmakers zich nu al luidop afvragen wat die vissers daar eigenlijk nog doen!
Interessanter (en bedroevender) is de vaststelling dat ook vanuit de vissersgemeenschap zelf weinig antwoorden op de verloedering komen. De jammerklachten op de Oostendse Vuurtorenwijk mogen dan gelijke tred houden met de teloorgang... niemand slaagt erin het roer om te gooien. Zelfs toen de Europese Unie haar visserijrationalisatie zo grondig doorgevoerd had dat het gebied tussen Oostende en Bredene feitelijk tot probleemgebied uitgeroepen werd (11), bleek op de *Opex* geen sociaal weefsel te bestaan dat van de gelegenheid gebruik maakte om de daaraan gekoppelde financiële steun (12) op te eisen. Het isoleren van de vissers had hen murw gemaakt. Op de *Opex* was niet voldoende levenskracht meer aanwezig om het tij te keren... of toch wel?!

De match is nog niet afgefloten

Dat het evenwel de moeite loont de vissersgemeenschap levendig en levensvatbaar te houden, staat buiten kijf. In een eerder verschenen pamflet vatte ik het als volgt samen: *'Mocht de levenswijze die nu zo algemeen wordt aangenomen toch niet de goeie blijken te zijn, en mochten we er dan ook nog iets willen aan doen, dan zou het goed zijn als er ergens nog mensen leven die ons tonen dat het ook anders kan. Laat ons dan nog voorbeelden hebben waarnaar we kunnen verwijzen; laten er dan nog stemmen zijn waarnaar we kunnen luisteren, werkers die het gewoon zijn op pad te gaan en die dingen zien die we niet te bekijken krijgen*

☞

op de schermen, mensen die kunnen zeggen hoe het er buiten aan toe gaat, daar in het echte leven: vissers bijvoorbeeld' (13).

Sociaal

Wie zo'n dingen zegt, kan het zich niet veroorloven het daarbij te laten. Hij moet lijntjes uitwerpen waaraan de levende krachten in de visserijgemeenschap zich vasthaken. Verder kan hij echter alleen maar hopen dat deze lijntjes zich vervlechten tot een sterk touw.

Meteen wordt dit pamflet een oproep tot de sociale, culturele en economische organisaties op de Vuurtorenwijk, de politieke en syndicale activisten ook, om alle sporen van folklore achter zich te laten. Laten we iets moeilijks doen en ervoor zorgen dat er morgen ook nog vissers zijn.

Politiek

De *Oostendse gemeenteraad* is daarbij geen afzijdige derde. Zij kan ervoor zorgen dat er te Oostende een volwaardige visserijopleiding blijft bestaan. Zij kan (tegen de privatiseringsgolf in) blijven opteren voor een publieke vismijn die niet plooit onder de chaotische marktbewegingen. Zij kan ervoor zorgen dat het contact tussen de vissers en de bevolking (annex toeristen) via *'De Trap'* behouden blijft. Zij kan — met standplaats in het bestuursgebouw van de vismijn en gebruik makend van de bestaande uitleenpost — een *archief voor de visserij* oprichten; dat archief kan een bron worden van interessante studies en tentoonstellingen. Zij kan de *Opex* tot een levend centrum van een vissersgemeenschap maken door er een *gemeenschapspleintje* te ontwerpen waarop een gedenkteken komt, *een standbeeld voor Jacob Kien* (14) bijvoorbeeld, een man waaraan de stad Oostende zoveel te danken heeft.

Cultuur

Denk verder maar niet dat een *Oostendse schepen van cultuur* aan de visserij kan ontsnappen. Vissers hebben immers niet alleen een eigen cultuur wanneer we het begrip in de meest brede zin opvatten (cf. Kulturele Raad Oostende). Boeiend voor een Oostendse schepen van cultuur is ook te weten of er (nog) een visserijcultuur bestaat wanneer het begrip omschreven wordt als hetgeen in één adem vernoemd wordt als 'Kunst & Cultuur'.

De nieuwe Oostendse schepen van cultuur kan alvast drie (werkloze) intellectuelen aan het werk zetten in een project, waarbij de eerste zich buigt over *'beeldende kunsten & visserij'*, de tweede over *'literatuur & visserij'* en de derde over *'muziek & visserij'*. Mocht de schepen er niet uit geraken, dan kan ik hem/haar alvast een aantal namen geven van mensen die deze projecten kùnnen uitvoeren en waarvan ik nu al weet dat ze daar ook toe bereid zijn. Het *'archief voor de visserij'* zal hen daar ongetwijfeld bij helpen.

Zo'n essays zijn overigens geen overbodige luxe. Zij corrigeren de misvatting als zou de visserijcultuur synoniem zijn voor folklore (het dode deel van de volkscultuur), en dus vernietigen ze het veelgehoorde alibi als zou de visserij zèlf folklore (en dus dood!) zijn.

Bedrijf

En dan is er tenslotte nog een economisch probleem. Alles wat hierboven geschreven staat is zinloos wanneer er geen reders zijn die ook nog vaartuigen uitreden. Alle inspanningen om een levende vissersgemeenschap te ontwikkelen, lopen te pletter op onmacht wanneer de ondernemers niet meer ondernemen. En het zal de vissers inmiddels duidelijk geworden zijn: als ze het zelf niet doen, dan doet het niemand!

Wanneer de feiten in de Oostendse visserij op een rijtje gezet worden, blijkt dat er *naast* de klassieke reder ook plaats is voor een nieuwsoortige rederij, een rederij met aparte kenmerken. Die nieuwe reders zullen met veel banden aan de vissersgemeenschap gebonden zijn, zij zullen zodoende niet alleen werk in eigen streek garanderen, zij zullen ook een nieuwe sfeer aan boord scheppen. Naast economische normen zullen ze rekening houden met de sociale, familiale en ecologische factoren die uit de gemeenschap aangebracht worden. Hoe zo'n rederijen er exact uit zullen zien, weten we niet. Op het eerste gezicht lijkt het me zinvol het in de richting van een 'samenwerkingsverband' tussen verschillende jonge vissers uit dezelfde vissersgemeenachap te zoeken: gelijkwaardige partners die misschien wel samen een coöperatieve vennootschap oprichten. Misschien kan de oude coöperatieve gedachte nieuw leven ingeblazen worden door jonge vissers die *samen* een schip uitreden waarop ze *samen* werken. Het lijkt me boeiend voor politici om terzake één en ander op poten te zetten, het lijkt me boeiend voor opvoeders om de jeugd terzake op te voeden, het lijkt me boeiend voor jonge vissers om te kijken of dergelijke ideeën de test van de werkelijkheid kunnen doorstaan.

Zijn de vissers de negers van de stad? Ach, *'black is beautiful'*, zeg ik altijd. Iemand zou eens een *sticker* moeten maken waarop staat: *'Ik ben een visser en daar ben ik trots op!'*

In afwachting van uw antwoord, groet ik u met de meeste hoogachting,

Flor Vandekerckhove

(1) Het verdwijnen van de visserij in de streek van De Panne wordt uitvoerig beschreven door R. Cornette in HVB nr 6/1994, pag. 33-35.

(2) *'In vergelijking met Zeebrugge heeft Oostende nooit veel schippers-reders gekend. Hier waren vroeger vooral de grote rederijen actief: Pêcherie à Vapeur, Motor Visserij, Crops... Vele ondernemers waren trouwens afkomstig uit De Panne en Oostduinkerke. Je hebt weinig rasechte Oostendse rederfamilies.'* Scheepsbouwer Jacques Seghers in HVB nr 7/1988, pag 17.

(3) *'Sommige meisjes vrijen niet graag met een vissersjongen, dat ondervinden we toch wel. Enkele meisjes zijn daar heel eerlijk in en zeggen absoluut geen vissersjongen te willen'*. Interview met scheepsjongens Steve Verlinde en Raymond Bossy in HVB nr 9/1994.

(4) Interview van Rudy Rotthier met Norman Lewis in DS Magazine van 4 maart 1994.

(5) Merkwaardige bladzijden uit de geschiedenis van Oostende, V. Foutry, 1938, pag. 112.

(6) 'De concessie van de aanleg van de Vuurtorenwijk', Daniël Dewulf in 'Jaarboek Ter Cuere Bredene 1988' pag 67 e.v.

(7) 'Het streven naar de bouw van een visserstuinwijk in de Vuurtorenwijk', Daniël Dewulf in 'Jaarboek Ter Cuere Bredene 1993' pag. 27 e.v.

(8) Persmededeling volksvertegenwoordiger Johan Vande Lanotte, n.a.v. het expertenverslag terzake.

(9) HVB nr 2/1994 pag. 13.

(10) Over dat gebrek aan initiatief is de artikelenreeks die Jef Praet in HVB publiceerde over de Oostendse vismijncommissie in de jaren '62-'69 tekenend. (HVB 3/1989 pag 24, 4/1989 pag. 36, 6/1989 pag 15, 8/1989 pag 26 en 12/1989 pag. 29).

(11) 'Regional, Socio-Economic Study in the Fisheries Sector' uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie.

(12) 'De Europese Gemeenschap en de visserijsector, Gebruiksaanwijzing voor de steun voor structuurmaatregelen' 1994.

(13) 'Zout op je huid, een pamflet', Flor Vandekerckhove 1993, pag. 12.

(14) Over de figuur van Jacob Kien, zie Roland Desnerck, 'De Oostendse visserij' pag. 10.

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

Kunst aan zee

Xavier Tricot en Leon Spilliaert

DE ARTIEST STAAT voor een blank stuk materiaal tot een gemoedstoestand opstijgt die lijn, vorm en kleur leidt tot een bepaalde uiting: expressie! Dat is het moment van hoogste geluk. Want in een menselijke hantering kan kwelling omgezet worden in een begrijpelijk beeld. Wanneer dat beeld of dat schilderij dan bijvoorbeeld een duistere *oosterhaven met phare* (Oostendse Vuurtorenwijk met Lange Nelle) wordt, dan krijg je een dubbel gerecht: de lieftallige herkenning van de drukke visserswijk, onbereikbaar vanuit modain Oostende. Donker, onbelicht, op het randje van de volledige zonsondergang. Maar voor hetzelfde geld heeft die schilder het over de weemoedige, de ongelukkige, de afgesloten wereld van de werkende visser of de zwervende zeeman. En dat is dan typisch voor Leon Spilliaert. Hij heeft het vissersvolk met alle respect geportretteerd. Spilliaert tekende en schilderde echter tegelijk ook zichzelf, waarmee ik bedoel: de woelingen die in zijn wriemelende gedachten gestalte kregen in de streng afgebakende situaties van stilte, eenzaamheid, afscheid, onafgewerkte wensdromen, gewoon ongeluk in die duistere tijden rond en tussen de twee wereldoorlogen. De ene noemt dat saai en vervelend, egoïstisch; de andere vindt daar een bron voor een boeiend verhaal of een dialoog. Bijvoorbeeld over de waarde van geluk in een biografie die doorspekt is met tegenslagen en onafgewerkte ideeën. Wanneer je de collectie schilderijen, tekeningen en prenten van Spilliaert in de Oostendse Musea bekijkt, kan je niet anders dan aanvoelen dat je tegenover een kustenaar staat die zelfs in de frisse prentkleuren een verwijzing naar de achterkant van het geluk verbergt.

Of ik gelijk heb? Dat kan je nu en straks zelf uitmaken. Een gewoon bezoek aan het Stedelijk Museum aan het Wapenplein te Oostende waar heel regelmatig werk van Spilliaert te zien is. Straks, in 1996, wanneer in die stad het Spilliaertjaar start met een allesomvattende tentoonstelling. (Heb je zelf werk van Spilliaert: bel 059/80.53.35 conservator Norbert Hostyn).

Wat je vooral kan doen is je proberen meester te maken van de nieuwste publicatie omtrent Leon Spilliaert: prenten en illustraties, samengesteld door zijn stadsgenoot Xavier Tricot, uitgegeven door Pandora Antwerpen. Kost 1.400 fr. Daarvoor krijg je een volledig geïllustreerd (kunst)boek van 120 bladzijden, gebonden in linnen band, met een voorwoord door conservator Norbert Hostyn, een inleiding door Jean Buyck en dan de voor zover bekend volledige technische bespreking en afbeelding van de gravures, lithografieën, albums, boek- en tijdschriftillustraties van deze — ná Ensor — meest geëerde Oostendse kunstenaar.

André Baert

Illustratie: havenzicht 1910

Gedichten van Peter Ampe en Frank Decerf

Zijn dichters reizigers?

ACHT JAAR GELEDEN kwam een groepje mensen bijeen die HVB een tweede (of was het een zevende) jeugd wilden geven. Vreemd daarbij is dat ze dat deden enkele dagen nadat de uitgever het toen 54-jarige blad nog maar pas voor dood verklaard had. De Vlaamse vissers waren begin 1988 dan ook getuige van de heuse verrijzenis van hun lijfblad; een mirakel als het ware.

In die omstandigheden is het gemakkelijk te begrijpen dat de nieuwe uitgevers de grote woorden niet schuwden. In het editoriaal dat op 1 februari 1988 onder de uitroep 'GERED!' verscheen, werd het programma van het nieuwe HVB uiteengezet. De tekst was bombastisch: *'De mensen die dit eerste nummer bijeenschrijven en uitgeven voelen zich gebonden door de noodzaak van een vrije pers, de liefde voor de zee en voor het volk dat erop en errond werkt...'*. Geef toe dat het grote woorden zijn... maar, zoals gezegd: het waren ook grote tijden.

'Elke visser, elke vissersvrouw, elke visserstante moet het blad als het zijne / hare ervaren ... Elke bezoeker aan de kaaien moet in dit blad zijn gading vinden', zo heette het ook, maar enkele zinnen verder stond dan nog:*'Ten derde is de redactie de mening toegedaan dat de visserij méér is dan alleen maar werk. De zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder hebben altijd al kunstenaars geïnspireerd, dat deden ze vroeger en dat doen ze nu nog. Er zijn schilders van de zee en van de visserij, schrijvers ook, tekenaars en beeldhouwers. Zij krijgen hun plaats bij ons en ze krijgen veel plaats. Wij zien ze liever hier dan in de Brusselse salons'.*

Wij konden toen niet bevroeden dat die beginselverklaring tot een uitermate bizar samengesteld lezerscorps zou leiden. Wanneer wij vandaag het abonnementenbestand van HVB bekijken, zien we een merkwaardig mengsel van visserfamilies enerzijds en een intellectuelenzootje anderzijds over het computerscherm rollen. Eigenaardig? Misschien ook niet, want zowel de vissers als de intellectuelen behoren vandaag tot de bedreigde menssoorten... en misschien vinden ze elkaar wel in dit blad.

WAT DE VLAAMSE IJslandvaarders voor de visserij betekenen, dat zijn de dichters voor de literatuur. Met andere woorden: je vindt vandaag nog wel een hele boel mensen die ooit eens een gedicht geschreven hebben, en je vindt er nog meer die enkele rijmen kunnen declameren, maar je komt nauwelijks nog literatoren tegen die een *'professionele'* poëziepraktijk ontwikkelen.

Decerf

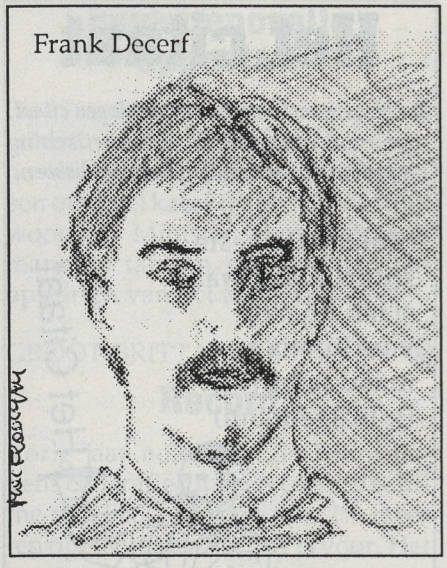
Eén van die witte raven is de Oostendenaar Frank Decerf (°1958), leraar Nederlands aan de visserijschool John Bauwens, die één blauwe maandag tot de medewerkers van dit blad gerekend kon worden (Decerf bedoelen we... Bauwens waarschijnlijk ook, maar dat zouden we eens moeten opzoeken).

Veel heeft Decerf voor HVB niet geschreven, zo meenden we ons te herinneren en we hadden gelijk. In het archief vinden we een tweetal bijdragen (over Ierland) en dan nog onder bevreemdende titels als daar zijn: *'An bord jascaigh mhara'* en *'Ceide Mille Failthe'*. Decerf heeft Iers bloed in zijn aderen en dat zullen we geweten hebben (hij drinkt door de bank donker Brits bier, zonder kraag en wanneer hij zijn gedichten voordraagt — moet je echt eens meemaken — dan twijfel je verder geen ogenblik: dit is Iers!). Voor de rest is hij getrouwd met een volbloed Spaanse en ook dat laat zijn (ook dichterlijke) sporen na. Ook is het te begrijpen dat Decerf zijn vakanties op familiale wijze tussen het regenachtige Ierland en het hete Spanje verdeelt.

Uit zijn poëzie blijkt dan ook overvloedig dat Decerf een *reiziger* is. In zijn nieuwe dichtbundel (1) steekt hij zijn antenne uit richting Moscou, Madrid, Friesheim, Barcelona, Léon... Wanneer hij het een enkele keer over zijn eigen woonplaats heeft, is het in een opsomming: *Madrid - Parijs - Brussel - New York - Amsterdam - Oostende*. Het lijkt erop dat die laatste stad in die rij van metropolen niet thuishoort. Op het eerste gezicht kan je dat de dichter niet aanrekenen want poëzie pleegt voortdurend met je voeten te spelen. Maar wanneer we het gedicht aandachtig lezen, dan wordt het duidelijk: Decerf heeft het wel over Madrid, Amsterdam enzovoort, maar niet over Oostende. Hij heeft zijn woonstede er om duistere redenen aan toegevoegd, maar niet van harte!

De titel van de bundel (*Witte Brand*) slaat op de zomerzon die 's middags in Madrid nauwelijks te ontlopen is en staat symbool voor de verrechtsing waaraan al evenmin te ontkomen valt... want Decerf is een geëngageerd dichter. Op de achterflap van *'Witte Brand'* staat: *'Vanaf zijn kindertijd werd hij geconfronteerd met de realiteit van het Iers proletariaat en volgens hem begon toen zijn voeling met underdogs en marginalen'*. En het is waar. Je kan haast geen underdog bedenken of Decerf heeft er een gedicht over geschreven. Mensen van de derde en van de vierde wereld, mensen van de derde en van de vierde leeftijd ook, voor elkeen heeft hij — ook al in zijn vorige bundel (2) — een monumentje opgericht.

De armen van Madrid, gitano's, grafdelvers van Léon, zwarten van Zuid-Afrika... ze mogen zich in al-☞


Frank Decerf

lemaal in Decerfs strijdvaardige aandacht verheugen... Het ziet er dan ook uit dat de dichter een soort *sociaal geëngageerde reispoëzie* schrijft. En wanneer hij dan na lange zomervakanties thuis komt, is dat in een heel andere wereld: een van pril kindergeluk, hete kruideniersvrouwen, frigiede collega's, kortom de gewone dingen des levens, waarover hij hele korte (als het ware gelegenheids)gedichtjes schrijft... in afwachting dat hij — in de volgende grote vakantie — weer eens op weg gaat.

Zo komt het dan dat de *visser* in heel het rijtje ontbreekt en de *zeelui* in het algemeen en de *zee* in het nog algemener. *Al dat maritieme vormt een belemmering waarover Decerf denkt heen te kunnen stappen.* Ten onrechte, zo menen wij dan weer (maar wie had anders van ons verwacht?), want de kloof in de bundel tussen de toeristische woede over *'de werkloze crack-roker op de Avenida de Cuba'* en de meligheid van de thuisblijver met betrekking tot *'de vrouw van de kruidenier die augurken hanteert als geen ander!'* kan alleen maar gedicht (!) worden door zijn poëtische energie te richten op de realiteit van de jongens die hij dagelijks onder handen neemt: de vissers! Wie denkt over die dagdagelijkse kloof te kunnen stappen vervoegt vroeg of laat (voor dichters is dat zo tegen hun veertigste) het zootje waarover Decerf zegt:

Tussen huis en straat
het geslaagd gazon:
symbool voor succes.
Doch door wetten van scheiding
tussen dat huis en die straat
een afgewerkt gapende wonde.
...

Ampe

De Oostendse journalist Peter Ampe (°1966) was met *'De Appel van Atlantis'* (3) eveneens aan zijn tweede dichtbundel toe. Ampe is een stadsgenoot van Decerf en behoort tot dezelfde generatie (beiden waren toentertijd gewoon te klein om 1968 ècht mee te maken). Beiden debuteerden (4) begin van de negentiger jaren bij dezelfde uitgever die kort nadien (maar niet door hen) ten onder ging. En ook Ampe is een *reiziger.* Maar daar houdt de vergelijking op. De wereld waarin Ampe reist is niet dezelfde is als deze waarin Decerf zich beweegt.

Dat blijkt al uit de woorkeuze van Ampe. Hij heeft het losjes over *'homemade satellite dishes'*, *'benjielastieken'*, *'skydiving'* en *'skin-diving'* en vraagt ook nog eens: *'zal ik vanop je eyeliner stagediven'*... alsof het allemaal niets is; woorden die je bij Decerf niet zult vinden. Dat mag natuurlijk geen kritiek zijn, want dichters doen met taal wat ze maar willen. In Achterbergs verzamelde gedichten staan ook al titels als *'aluminium'*, *'Binnenhuisarchitectuur'* en *'Centrifuge'*, woorden die toen ook niet tot het poëtisch idioom zullen behoord hebben.

Ampe mijdt op zijn reizen — in tegenstelling tot Decerf — de zee niet. Van bij de start van de bundel al ademen we volop de zilte lucht in: *In deze kajuit / Ze neemt het roer / tussen de tanden / en zoent zijn scheepshuid / tot een vragend !*

En wanneer hij het over het creatief proces heeft, zegt hij het bijvoorbeeld zo:

...
Wordt zeespiegel bladspiegel
Wordt het staketsel één lange zin
met aan het hoofd silhouetten
vissend naar de komma's
achter elke versregel over het
verleden dat 'zo groot' was

Er is overigens meer aan de hand met de poëzie van Ampe. Hij is niet alleen een reiziger, maar blijkt ook een *reisbureau* te zijn. Hij maakt ons, in die functie, tot ontdekkingsreizigers van zijn poëzie, want er valt inderdaad veel te ontdekken. De ene betekenis dekt de andere en we zijn dan ook zo vrij er één laagje af te pellen.

Ampe kent zijn klassiekers en gebruikt nu een meesterwerk uit de wereldliteratuur als alibi. In zijn bundel plaatst hij moedwillig een bedrieglijk voorwoord (zeg maar *de reisfolder*: is ook deze immers niet bedrieglijk?) waarin hij zegt een trip te organiseren naar 'het beloofde land' (Atlantis). Dat blijkt uiteindelijk geen plaats, maar een vrouw te zijn (vandaar 'de appel' in de titel van de bundel). ☞

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

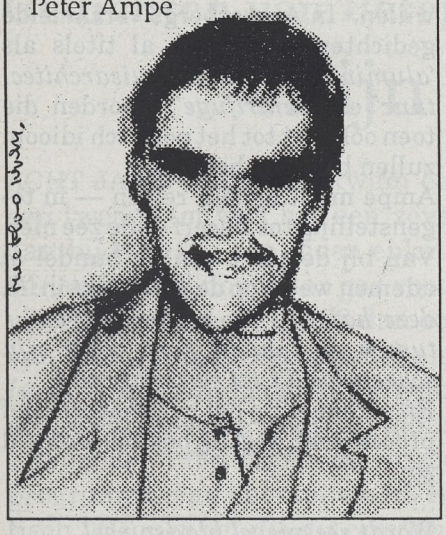
De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

Peter Ampe



Wellicht is deze interpretatie weer eens mijn eigen, en dus zeer bevooroordeelde, mening (die zich — zo ben ik — weeral eens op het allerlaagste niveau situeert) maar wat wil je, het is zoals Carl Gustav het zegde: *'Hij* (de schrijver NvdR) *is ... ondergeschikt aan zijn werk, en daarom mogen we van hem ook nooit een interpretatie van zijn eigen werk verwachten. Met de vormgeving heeft hij zijn hoogste prestatie geleverd. De interpretatie moet hij aan anderen ... overlaten'* (Jung, Verzameld Werk, deel IX pag. 148. [ja, ook ik ken mijn klassiekers]). Ampe weet teveel van literatuur af om die basisregel niet te kennen. Hij zegt dus moedwillig, en zonder enig recht, in zijn voorwoord-reisfolder op de bundel: *'Op die manier weet hij dan toch, net zoals zijn illustere voorgangers uit de oudheid, alle klippen te omzeilen. Zonder aarzelen zet hij koers naar Atlantis. Een zoveelste beloofde land?'* Ik moet hem daarin tegenspreken. Hij omzeilt helemaal geen klippen, maar hij tuimelt er met open ogen (weer eens) in. Voor de zoveelste keer... en zo hoort het ook. De dichter heeft in *'De Appel van Atlantis'* het verhaal verdicht van een gebroken relatie: de onzekerheid, de twijfel, de woede. Na de obligate rouwperiode is hij gewoon op zoek gegaan naar een nieuw meisje. En als de dichter uiteindelijk *'uit zijn kater klautert'* en het water waarin hij wonen wil Atlantis doopt, wanneer hij aangetrokken wordt tot deze nieuwe planeet, dan duikt hij er blindelings weer in.
Als dat maar goed afloopt, zo denken wij dan weer... want Ampe schrijft ook verhalen. Eén van die verhalen heet *'Sla met tomaat'* (5) en daarin staat te lezen wat er gebeurt met ontrouwe meisjes. Wie daarover meer wil weten, moet maar eens bellen met Ampe zelf. Zijn naam staat in de telefoongids.

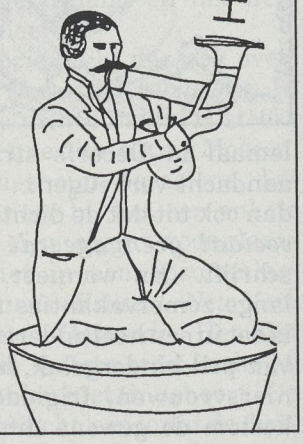
Flor Vandekerckhove

(1) 'Witte Brand' van Frank Decerf. Uitgegeven door Zuid & Noord, 1994. In voorverkoop (tot 17 november) 400,- overschrijven op 119-3008301-63 van Decerf Oostende. Na de publieke voorstelling: 425,- in de boekhandel.
(2) 'Stof van spiegels slaan'. Uitgave Manga, 1991.
(3) 'De Appel van Atlantis', uitgave De Lachende Visch, 1993. Is nog te koop door 495 frank over te schrijven op rekening 001-1955568-27 van Ampe, Oostende.
(4) De eerste bundel van Ampe heet 'Romeins Mozaïek', Uitgave Manga, 1991.
(5) 'Sla met tomaten' van Peter Ampe is een verhaal dat door de auteur zelf uitgegeven werd in een prettig gestoord project om twee keer per jaar (in maart en in september) een verhaal te publiceren; verhalen die tegen het jaar 2000 door de bevoorrechte ontvangers tot een bundel 'geplooid' moeten worden.

Het citaat

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

'Zolang de beste stuurlui aan wal staan dienen vuurtorens bemand te blijven'
(J. Brügemann)



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

OOSTENDE

havenrenovatie opgestart

Op 29 september werd de eerste paal geheid van de Oostendse havenrenovatiewerken. Dit kreeg uiteraard een officieel karakter en daarom ook woonden Minister Theo Kelchtermans en tal van prominenten het opstarten van het Masterplan bij.

GROOT-BRITTANNIE

Record

Vorig jaar noteerden de Britse havens een trafiek met een recordvolume van 506,2 miljoen ton, 2% meer ten opzichte van het jaar ervoor. Het vervoer van passagiers met wagens steeg met 10%.

RMT

verlies

Verleden jaar heeft de Regie voor Maritiem Transport (RMT) een verlies geleden van 976,3 miljoen frank. Dat blijkt uit cijfers die het ministerie van verkeerswezen heeft overgemaakt aan het Oostendse kamerlid Ramoudt. Indien de huur van de *Prins Filip* en schadeclaims met betrekking tot dit contract worden bijgeteld, zou het verlies van de Belgische staatsonderneming verleden jaar zijn uitgekomen op 1,38 miljard frank, berekende Ramoudt dan weer zelf.

ZEEMACHT

Troepenschip

Volgens de Gazet van Antwerpen overweegt de Belgische Zeemacht een nieuw ro/ro-troepenschip te bouwen. Admiraal Herteleer, stafchef van de Zeemacht, zegt in een interview in De Gazet van Antwerpen dat een nieuw ro/ro-troepenschip de beide bestaande ondersteuningsschepen voor de mijnenbestrijding zal vervangen. De *Godetia* dateert uit 1965 en de *Zinnia* uit 1967 en beide zullen in de eerste jaren na de eeuwenwisseling de ouderdomsgrens bereiken. Tijdens de acties in Somalië zou gebleken zijn dat roll-on/roll-off faciliteiten geen overbodige luxe zijn voor het lossen en laden van het rollend materieel, aldus de zeemachtbaas.

GENT

Europese steun voorhaven

Voor de herwaardering van de Gentse voorhaven die niet meer voor scheepvaartgebonden activiteiten gebruikt wordt, hoopt het Gentse stadsbestuur Europese subsidies in de wacht te slepen die in het raam van het *Urbanprogramma* worden uitgedeeld. Een grootschalig renovatieproject, dat voor meer dan 1,1 miljard aan investeringen voorschrijft, werd eind september door het Gentse stadbestuur goedgekeurd en aan minister Van den Brande overgemaakt. De Vlaamse regering dient een keuze te maken tussen de ingediende dossiers en de weerhouden projecten aan de Europese Commissie voor te leggen.

Maritiem Instituut Gent wordt onderzoeksgroep binnen universiteit

Het Maritiem Instituut wordt nog voor het einde van dit academiejaar omgevormd tot een *onderzoeksgroep* binnen de faculteit Rechten van de Gentse Universiteit, zo maakte professor Somers, directeur van de in 1991 opgerichte vzw, bekend.
Het Instituut organiseert onder meer de postgraduaatopleiding in de haven- en maritieme wetenschappen en er worden ook kortlopende vormingsprogramma's ingericht ten behoeve van de bedrijfswereld. Daarnaast wordt ook studiewerk verzorgd. In de voorbije jaren werd ook meegewerkt aan ontwikkelingsprojecten in de derde wereld. Zo werd met de universiteit van Nairobi (Kenia) onderzoek verricht naar de maritieme rijkdom van de Indische Oceaan, een project dat voortgezet zal worden met de universiteit van Dar es-Salaam (Tanzania). Met Guayaquil (Ecuador) staat momenteel een project voor de opleiding van havenmensen op stapel. De postgraduaatopleiding lokt jaarlijks 10 à 20 juristen of economisten.

KANAALTUNNEL

Le Shuttle voor passagiers van start

Net zoals eerst met de pendel voor vrachtwagens het geval was, waarvan in een beginfase van enkele weken enkel op uitnodiging gebruik kon gemaakt worden, is nu ook de pendeldienst voor passagiers van start gegaan. De passagiersdienst start met 18 maanden vertraging ten opzichte van het oorspronkelijke schema.
De eerste treinen hadden journalisten, personeel en laureaten van wedstrijden aan boord. Gedurende de zes introductieweken zijn enkel aandeelhouders, politici, financiers... uitgenodigd. Er zijn dagelijks dertien ritten in beide richtingen. Voegt men daarbij de pendels voor de vrachtwagens, de goederentreinen en de testritten voor de HST-Eurostar, dan rijden er nu dagelijks reeds meer dan 100 treinen door de Kanaaltunnel.

ANTWERPEN

Zeevaartschool: wat willen reders eigenlijk?

De directie van de Hogere Zeevaartschool uit Antwerpen begrijpt de houding van de *Belgische Redersvereniging* niet goed en verwijt haar onstandvastigheid inzake de opleidingprogramma's. De *Belgische Redersvereniging* heeft haar ontslag ingediend in de Hoge Raad voor het Zeevaartonderwijs, omdat daar te weinig aandacht zou gegeven worden aan haar wensen. Nochtans mochten wij vroeger een mededeling publiceren waarin te lezen stond dat de zeevaartschool het programma aangepast had aan de wensen der reders.

Vlaams Blok buiten

Na de gemeenteraadsverkiezingen zorgde Christiaen Leysen van de rederij Ahlers voor opschudding toen hij verklaarde dat zijn bedrijf Antwerpen zou verlaten mocht het Vlaams Blok aan de macht komen. Nogal wat havenbedrijven steunden Leysen in zijn uitspraken, zo bleek uit de week-endeditie van de krant *De Financieel-Ekonomische Tijd* van 15 oktober laatstleden.
Blijkt dus dat de Vlaams Blok-slogan: vreemdelingen buiten, ook tegen het blok zelf kan gekeerd worden.

van schepen & van mensen & van de zee

ALS WE AL eens wandelen is het, wanneer de avond de zee in gloeiende kleuren tovert, met haar die 's morgens onze koffie schenkt, ons dagelijks brood deelt; als we wandelen is het met haar die hier aan de wal ons roer in handen houdt. Geen wildebras, dat niet. Zij hoort bij de rustelozen, zij die geen vredige rust wensen te vinden, altijd iets om handen en er ieder jaar de tanden in zetten, in de lenteschoonmaak, een duistere wet. Buurman van de overkant keutert in zijn voortuintje terwijl z'n dame de armen kruist over een boezem waar mannen niet naast kunnen kijken. Ooit was ze getrouwd met een visser van de oostkust die een huis en een schip bezat maar op een goeie dag alle zeilen hees en voorgoed het bos introk in gezelschap van een Engelse cocotte die niet zuiver van vel was en nogal makkelijk de knoopjes van haar bloesje openmaakte. Ach, de heuvels van weleer. De dame met de gekruiste armen die hij achtergelaten heeft, woont nu met haar Oostendse vriend in onze buurt. Wat is er dan tekort aan de liefde? Twee meeuwen zitten op de dekplaat van de rode schouw te trekkebekken en schreeuwen dan om duistere redenen met uitgerokken hals en wijde bek de buurt overhoop.

Een man is verdronken toen hij lag te slapen op het strand, niemand heeft de luchtbellen in het zeewater opgemerkt die uit zijn longen moeten gekomen zijn. Er is voetbal in Amerika en er wordt gemoord in Ruanda. De eerste minister is kandidaat voor Europa. Een aantal fietsers zijn platgereden en er is een frontale botsing op de zeedijk. In *'De lekkere schulle'* zitten ze te kijken naar rad van fortuin. We zijn langs 't oostershoofd en d'halve maan gewandeld en verder langs 't ford van Napoleon over de duinen, en blikten er over een zee vol namen waarachter dromen en smarten van vele zeelui zeilen. We zijn *Rotse van de droogen opganck* tegengekomen, hij moest als kostganger van het zeemanstehuis, in zijn nieuwe en naar we redelijkerwijze aannemen laatste logement, aanwezig zijn, ten laatste om negen uur. Daar tegen heeft *Rotse* zich niet meer kunnen verzetten al heeft hij behoorlijk 'opgespeeld' en krijgt hij nog regelmatig van die oprispingen. Hij is immers nooit aardig geweest. Ooit was hij een 'monument' met zijn grote pet op, hij leek op een blok zwarte turf bij mist op 't strand van Raversijde. Nooit had hij er moeite mee om in een of ander kantoor de rechten, vermeend of niet, van zijn tijdgenoten te verdedigen. Door zijn persoonlijkheid speelde *Rotse* ook aan boord een leidende rol. Een brutale ongeschoren bek waaruit enkele stukken tand staken. Altijd haalde hij wel iemand die in de pekel van de stroming geraakt was, al was het bij het nekvel, weer boven. Het zeeleven loopt ook nooit zo vlak dat een mens nooit eens kopje onder gaat. *Rotse* heeft geen tentoonstelling lintjes meer in de revers van zijn jasje, maar de vernietigende blik waarmee hij wereld en mensen aankijkt is onverslijtbaar, zijn prestaties staan erin beschreven.

Zijn schip was een zwarte kuip die een hele week de *cake-walk* danste aan de Wandelaar. Hoe harder het waaide hoe zwaarder de tabaksrook in wolken op de *monkeybridge* hing. De *'papierschijters'* aan de wal zagen hem nog het liefst de grote plas op trekken als hij hen het leven had zuur gemaakt met een stem als een gebarsten trompet, over de slechte kwaliteit van de victualiën die ze hadden ingescheept. *Rotse* voerde geen ondergrondse strijd, dat niet. Zou hij nu daar in dat kamertje van het tehuis, naar we aannemen zijn laatste verblijf vóór de definitieve inscheping, in eigen zieltje kijken en

wellicht denken: *'is dit nu alles, hebben we daar zoveel drukte om gemaakt?'* En dan zijn we op *Ketel* gelopen, ooit kok en dikke jongen in 't kookhuis van de sleepboot op de stroom; *Ketel* die zo goed, zwetend als een otter, de *zook* en de *salsa* kon dansen. Nu woont hij met zijn vriendelijke, ronde gezicht naar de gure zee, achter de oude dijk met bovenop de flatgebouwen. *Dikke Ketel* leeft nu op het ritme van de getijden : hij zet *staande netjes* en maakt ze leeg op het strand. Tongen en al eens een *schellevisje*, een diepvriezer vol. Hij moet daarvoor uit zijn tram bij nacht en ontij, dat wel.

Ongepoeste genoten uit de wereld die we de onze mogen noemen, een wereld die vergaat in de mist van het verleden, ingehaald door de tijd.

Als wij in slaap vallen proberen we een enorme grondzee tegen te houden die mijn kottertje wil verslinden, langs alle kanten loopt 't water binnen en het dek plakt van slijm en bloed van het gutten, de slachtpartij op dek. Kabeljauwen, *zwiens* en *koerspaarden*, kijken ons met ronde, bolle ogen en vragende triestige blikken aan, zij gelijken een beetje op *Rotse*.

lin

De Britse tonijnvisserij, een reportage

Alternatief maar bedreigd

Ook bij de Britten is de visserij in crisis. Ook daar geldt: er zijn te veel schepen voor te weinig vis.
Men kan daar het bijltje bij neerleggen of men kan naar alternatieven zoeken. Een aantal vissers uit het zuidwestelijke Cornwall proberen reeds 4 jaar een gedeelte van hun visjaar rond de komen door te jagen op tonijn, een ongequoteerde soort. Deze visserij hebben ze overgenomen van de Ieren die het op hun beurt gezien hebben bij hun Spaanse collega's.
Het voorbije seizoen hadden de Britse tonijnvissers het niet voor de poes: ze kregen af te rekenen met Spaanse vissers, Spaanse visserijwachtschepen en bovenal met hun eigen visserijwacht.

TONIJNEN WORDEN IN volle oceanen wereldwijd gevangen. Europese tonijnvissers vangen hun buit vanaf de Golf van Biscaje tot voor Zuid-Afrika. Hele vloten vanuit het Verre Oosten bevisten nog niet zolang geleden de oceanen met drijfnetten van 20 tot 30 kilometer lengte. Omdat veel beschermde vissoorten zodoende geen ontsnappingskansen kregen, ontstond er protest. De meeste landen schaften de drijfnetten af of brachten deze terug tot aanvaardbare proporties.
De Europese Unie (E.U.) bepaalde dat in zijn waters een drijfnet niet langer mag zijn dan 2,5 kilometer. De E.U. streeft er verder naar dat vissersschepen die buiten de E.U.-wateren (vooral uit Frankrijk en Spanjaarden) de visvangst beoefenen hun drijfnet tot 5 kilometer beperken. Indien het streven kan worden omgezet in een wet krijgt ieder schip zelfs een E.U.-inspecteur mee die voortdurend toeziet op de naleving ervan.

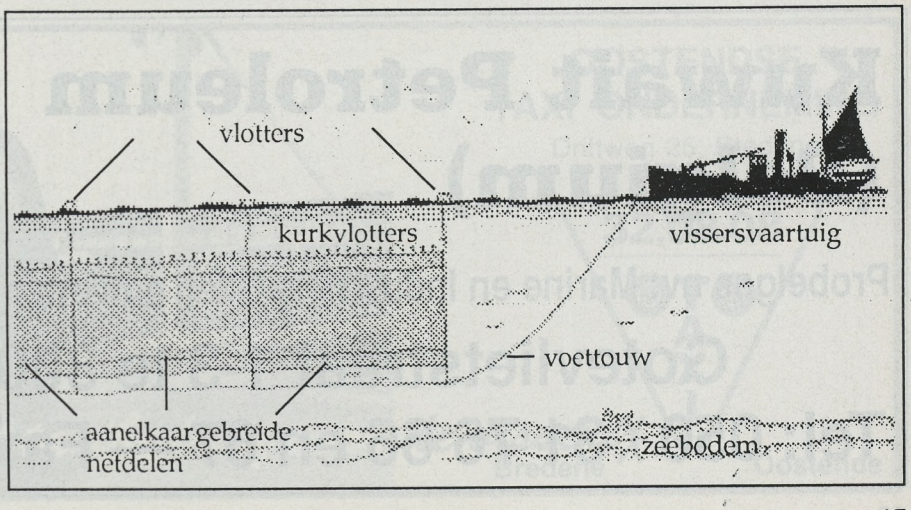
In onze bijdrage blijven we binnen het gebied van de Golf van Biscaje. Hier wordt hoofdzakelijk gevist op 2 soorten (*albacore* en *blauwvintonijn*) die zich voortbewegen voorbij de rand van het continentaal plateau en zich ophouden in de bovenste laag warm water van ongeveer 20 meter dik (dus boven de scheiding [=thermocline zone] van koud en warm water). Deze soorten zwemmen in visgebieden die 2.000 meter diep zijn. Dit alles heeft ook te maken met de planktonsoorten waarmee de tonijnen zich voeden. De scholen worden enerzijds gevangen door *lijnvissers* (Fransen en Spanjaarden) en anderzijds met de *drijfnetvisserij* (Britten en Ieren). Meer en meer gaan de Fransen pelagisch treilen op diepwatertonijnen die zich *onder* de thermocline zone ophouden (in diep water dus).

Drijfnetten

Een drijfnet (zie ook tekening) is een verzameling van aan elkaar gebreide netten die op een bepaalde diepte in het water hangen en worden opgehouden door vlotters en opgespannen door gewichten. De netten mogen immers niet meerollen met de golven (in tegenstelling tot warrelnetten). Het ophalen van een drijfnet is gevaarlijk omdat er een groot gewicht aan boord komt. Bij winderig weer kan het schip in het net drijven zodat de schroef komt vast te zitten. De schipper moet dus rekening houden met de zeegang, de wind en de richting van de getijden. Een drijfnet van 2,5 kilometer lang kost (met alles er op en er aan) al gauw anderhalf miljoen frank.
Wanneer de vissen aan boord worden gebracht worden ze (op vraag van de koper) wel of niet gegut. De tonijnen worden gespoeld in ijskoud water en verdwijnen in het visruim. Op kleinere vaartuigen worden ze afgeijsd en geklasseerd op legplanken in visbakken. Op grotere vaartuigen worden ze ruim van ijs voorzien geklasseerd in viskisten. Tonijnvissers die echt de oceanen opstomen vriezen de vissen in of blikken ze zelf in (fabriekschepen).
Tonijnen zijn zeer tere vissen en moeten voorzichtig worden behandeld. Hun staart breekt gemakkelijk af. In de vismijnen zijn ze dan minder waard. Tonijnen die gevangen worden met lijnen komen levend aan boord. Ze worden als het ware geslacht en van hun bloed ontdaan. Dit levert vers, sterk vlees op. Tonijnen gevangen in drijfnetten sterven in het net. De werking van het resterende bloed op het vlees zorgt voor een produkt van minder kwaliteit. Meestal blikt men deze in.

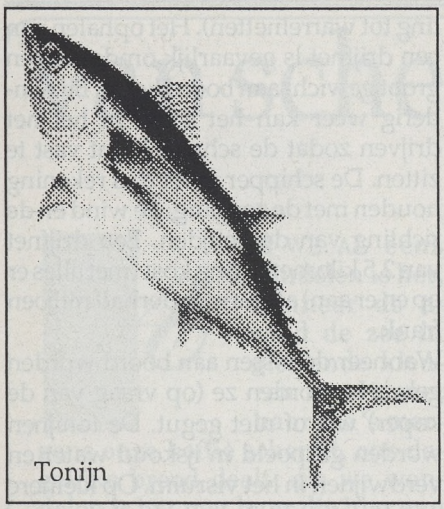
Brits altèrnatief

De Spanjaarden en de Portugezen zijn reeds lang bedreven in het vangen van tonijnen. De Fransen en de Ieren namen het over en recentelijk waagden ook de Britse vissers zich in de Golf van Biscaje. Sedert 4 jaar proberen een tiental kleine schepen uit Cornwall (hoofdzakelijk uit Newlyn) van om en bij de 20 meter lang een tonijnseizoen rond te maken en ☞



Volgende maand in HVB

Op het spoor van de Afovos?
Enkele maanden geleden kwam HVB-lezer François met een foto van het Griekse schip Afovos voor de dag. Was dit oorspronkelijk een Vlaams schip, zo vroeg hij zich af. Vorige maand gaf Daniël Pots daar zijn mening over... Maar nu kwam ook scheepsbouwer Panesi met nieuwe informatie waarover Pots dan weer een stuk zal brengen. Volgende maand in dit HVB!


Tonijn

zodoende het gebrek aan vis (quota) in eigen wateren goed te maken. Met een redelijk grote bemanning moeten ze daarvoor naar visgronden die tot 1200 kilometer ver liggen. Voor de Britten loopt het seizoen van begin juni tot eind oktober.

Scholen tonijnen moeten opgespoord worden. Daarvoor worden uiteraard *echosounders* en *sonars* gebruikt. Het kan echter ook met het blote oog gebeuren. Echte tonijnvissersvaartuigen hebben daarvoor een uitkijkhut (kraaienest) bovenaan de voormast. Het opzoeken van scholen kan veel tijd in beslag nemen, het kan dus kostverhogend en stresserend zijn.

Wanneer scholen in zicht komen, volgt het schip ze tot de avond valt. Dan wordt dwars op de zwemrichting het drijfnet te water gelaten. Het is dus een nachtvisserij. 's Morgens wordt het net terug aan boord gehesen en met het doorsnijden van een maas valt de vis uit het net. De eerste treilers die half juni in Newlyn toekwamen waren de *'Britannia V'* met 2.700 tonijnen en de BCK 198 *'Wendy Pulfrey'* uit Buckie met 3.200 stuks. De prijzen lagen deze zomer betrekkelijk hoog.

Om beschermde vissoorten te ontzien, voorzien de Britten ontsnappingszones van 20 tot 60 meter breed in de opeenvolging van de verschillende aaneengeregen netten alsook zogenaamde *'dolfijnramen'*, zodat de intelligente dolfijnen niet worden tegengehouden door een voor hen gevaarlijk net. Drijfnetten kunnen verder worden beschadigd door haaien. De gevangen tonijnen die verstrikt zitten in de mazen kunnen worden beschadigd door zwemmende krabben (met ontwaarding als gevolg).

Conflict

De tonijnvisserij is een waardevol initiatief dat uitkomst biedt aan een aantal Zuidbritse treilers. De Spanjaarden zien de Engelsen echter als indringers en gaan geen enkele kans uit de weg om hun ongenoegen te laten blijken.

Onder druk van Spaanse afgevaardigen wil de Europese Commissie (E.U.) de drijfnetten verbieden in alle E.U.-waters vanaf 1 januari 1998. Spanje vindt dit niet voldoende en diende een wetvoorstel in om de drijfnetvisserij buiten de 12-mijlszone van elke lidstaat te verbieden vanaf december '94.

De Britten steunen deze wetvoorstellen uiteraard niet. Volgens de *Britse Nationale Visfederatie* en het *Produktschap van Cornwall* is het verbieden van drijfnetten niet nodig. Er is momenteel plaats voor iedereen. De scholen tonijnen herstellen zich zeer snel, zo zegt men daar ook. Het verbieden van drijfnetten heeft enkel te maken met het behoud van een Spaanse monopolie, zo luidt het tegenargument, het heeft niets te maken met de behoud van de visvoorraden, en zeker niets met ecologische, biologische of logische redenen, ook al omdat de lijnvissers overdag en de drijfnetvissers 's nachts aan het werk zijn.

Spaanse piraterij

Het tonijnseizoen van 1994 werd gekenmerkt door incidenten tussen Spanjaarden, Britten en Ieren. Aanvaringen, overvaren en stuksnijden van netten waren schering en inslag.

Het overvaren, kapot snijden van netten en het uit hun visgebied verjagen van de PZ.622 *'Silver Harvester'* uit Penzance en de BA.45 *'Charisma'* uit Padstow, het vernietigen van de netten van de PZ.188 *'Pilot Star'* uit Penzance en de PZ.287 *'Ar Bageergan'* uit Penzance en het bedreigen en wegpesten van de hoger reeds vermelde *'Britannia V'* en de PZ.592 *'Alice-Louise'* uit Penzance zijn maar een greep uit de voorvallen.

Bijvoorbeeld

Bij het inhalen van zijn net werd de treiler *'Charisma'* in augustus belaagd door 11 Spaanse vissersschepen. Een toesnellend Spaans visserijwachtschip spoorde de Brit aan terug te keren binnen de Britse 200-mijlszone omdat hij niet kon instaan voor zijn veiligheid. Er kwamen Spaanse officieren aan boord, ze controleerden de netten en verwittigden het Britse *'HMS Anglesey'* dat er iets niet in orde was. De *'Anglesey'* zette koers naar de *'Charisma'* en vond, na controle dat de netten over 135 meter niet goed in elkaar waren gezet. De *'Anglesey'* besloot dat de *'Charisma'* terug moest naar *Newlyn*. Zelf zou het patrouillevaaruig stand-by blijven op zee. Op de terugweg belandde de treiler in een school tonijnen. Overtuigd dat hij wel degelijk in zijn recht was, schoot de schipper zijn drijfnet uit. 's Morgens bij het binnenvierenwas de *'Anglesey'* weer present en leidde de treiler *persoonlijk* op. De kommandant liet 3 officieren postvatten op het schip. In *Newlyn* waren de vissers inmiddels op de hoogte en waren de gemoederen danig verhit en de schipper zou dan ook het liefst daar naartoe gevaren zijn. De kommandant van de *'Anglesey'* wilde dan ☞

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge

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

Foto boven: De Britse PZ 622 *'Silver Harvester'* komt terug uit de Golf van Biscaje en vaart via zijn vertrouwde kust naar Newlyn. 'Silver Harvester', betekent zoveel als 'Haringjager'.

weer een vissersopstand voorkomen en verplichtte de *'Charisma'* koers te zetten naar *Devonport*. De schipper weigerde. Daarop zette de *'Anglesey'* nog eens 3 bemanningsleden af op de treiler. De bemanning van de treiler sloot zich op. Met koevoeten en breekijzers sloegen de navylui een deur van de stuurhut stuk en namen het bevel van het schip over. De treiler werd dus binnengebracht te Devonport. Het voorval bracht woede teweeg bij de Britse zuidwestvissers, vooral omdat een andere in nood verkerende Britse treiler de *'Anglesey'* om steun had verzocht en niet gekregen.

Te Devonport werd het net van de *'Charisma'* nogmaals uitgemeten. Omdat de uitstulpingen van de vlotters werden meegemeten was het net te lang. Daarop ontstond getwist onder de inspecteurs over de wijze waarop het net diende gemeten te worden. Gevolg was dat de visserijwacht geen klacht neerlegde tegen de opgeleide treiler en zijn schipper. De eigenaar wil nu via juridische weg de geleden verliezen verhalen.

Na het voorval beloofde de Britse visserijwacht een positievere houding aan te nemen ten aanzien van de Britse tonijnvissers. De Britten konden vanaf nu rekenen op de steun van hun patrouilleschepen en gaven hen tweemaal daags hun posities door. De Britse officiële aanwezigheid werd ook verdubbeld door zowel de 'HMS *Anglesey*' als de 'HMS *Alderney*' op weg te sturen. De *'Anglesey'* fungeerde tevens als nettendepot. Treilers die hun netten verloren of vernietigd zagen moesten dan niet naar huis terug om nieuwe te halen. De nieuwe netten werden gecontroleerd voor ze te water gingen.

Toekomst

Het eigenlijk seizoen is afgelopen. Het afwegen van baten, kosten, stress en risico's zal bepalend zijn voor het aantal vissersschepen dat volgend jaar aan de tonijnencampagne zal deelnemen.

De E.U. blijft werken aan rapporten om de drijfnettenvisserij aan banden te leggen. Dit jaar nog wil de Unie dat de lidstaten de totale drijfnetvisserijen op tonijn, forel en zalm met 25 procent zou verminderen.

De Ierse overheid heeft alvast een budget van 210.000 Ierse pond samengebracht om een alternatief op de huidige drijfnetvisserij te vinden.

Daniël Pots

Volgende maand in HVB

Wat gebeurde er met de Lusitania?

IJsland niet happig op EU-lidmaatschap

De IJslandse regering is nog niet bereid toe te treden tot de Europese Unie. Premier *David Oddsson* vreest dat IJsland door toe te treden tot de Europese Unie de controle zou verliezen over de rijke visgronden die het eiland omringen. Zijn houding staat dwars op de visie van zijn minister van buitenlandse zaken. *Jon Baldvin Hannibalsson* is immers voorstander van een snelle toetreding tot de EU. Opiniepeilingen wezen uit dat hij geleidelijk meer steun vindt bij de IJslanders, maar in het parlement is nog steeds geen meerderheid voorhanden die hem steunt. De toetreding van de andere Noorse landen (Finland, Noorwegen en Zweden) in januari volgend jaar zou IJsland toch in de verleiding kunnen brengen om een toetredingsaanvraag in te dienen.

Russen schieten op Chinese vissers

De Russische kustwacht heeft bij de omstreden *Koerilen-eilanden* een Chinese vissersboot beschoten en twee van de tweeëntwintig opvarenden gedood. Het zijn de eerste slachtoffers van een visserij-oorlog in de zuidelijke Koerilen. Voortdurend vissen buitenlandse vissers in de territoriale wateren rond de betwiste eilanden. Zodra ze opgemerkt worden door de Russsische kustwacht steken ze snel over naar de Japanse wateren.

Japan beschouwt de vier zuidelijke Koerilen-eilanden, die sinds het einde van de tweede wereldoorlog door Russische troepen bezet worden gehouden, als eigen gebied. Het is dan ook niet voor het eerst dat zich daar incidenten voordoen, waarbij vooral Japanse vissers betrokken zijn.

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge

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

—lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;

— volledige dekking van de risico's;

— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;

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

— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.