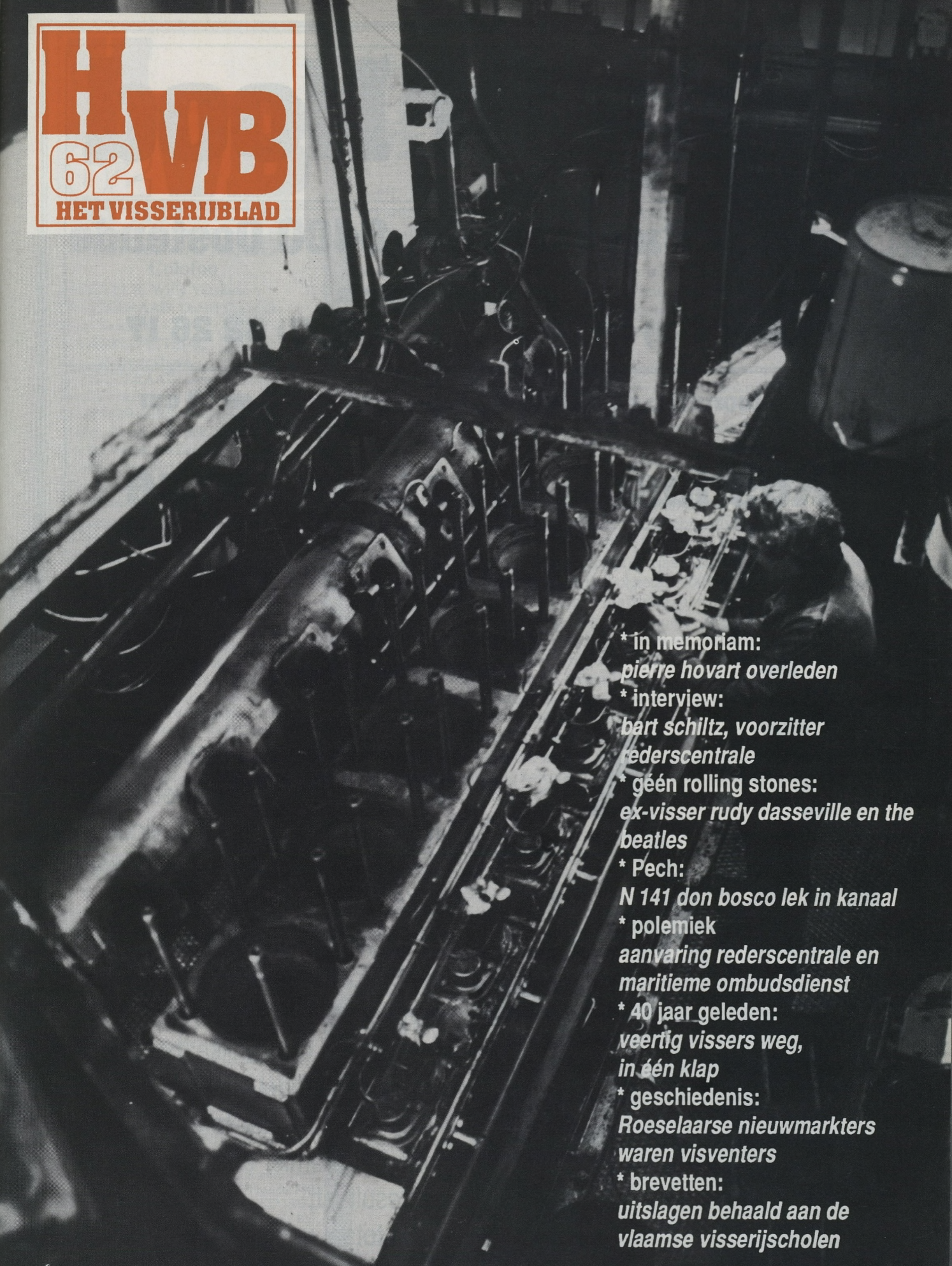
HVB 62
HET VISSERIJBLAD



* in memoriam:
pierre hovart overleden
* interview:
bart schiltz, voorzitter rederscentrale
* géén rolling stones:
ex-visser rudy dasseville en the beatles
* Pech:
N 141 don bosco lek in kanaal
* polemiek
aanvaring rederscentrale en maritieme ombudsdienst
* 40 jaar geleden:
veertig vissers weg, in één klap
* geschiedenis:
Roeselaarse nieuwmarkters waren visventers
* brevetten:
uitslagen behaald aan de vlaamse visserijscholen

62 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 7 - 7 juli 1995 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

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.

HVB 62

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 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.



Heeft de visserij nog een toekomst?

WEINIG MENSEN ZIJN er zich van bewust dat hetgeen ze zeggen nauwelijks iets met de naakte feiten te maken heeft. De feiten bestaan immers alleen maar zoals ze door deze of gene ervaren worden. En ervaring, dat verschilt nogal eens van mens tot mens, en bij die ene mens verschilt dat ook nog eens van dag tot dag.
Heeft de visserij nog toekomst? Zelf ben ik geneigd daarover een heel andere commentaar te schrijven wanneer hier tien nieuwe abonnees ingetekend hebben of wanneer er daarentegen iemand afgehaakt heeft. En als het dan ook nog eens heel de dag regent dan is het doemdenken uit mijn bureau niet weg te branden. (Elk editoriaal in dit blad is eigenlijk ook een weerbericht.)
Je vraagt iemand of *de Vlaamse visserij* nog een toekomst heeft en het antwoord dat je krijgt zegt: heeft *die persoon* nog een toekomst of hoezeer heeft *hij* het nodig om nog een toekomst in de visserij te maken?
En dan hebben we het nog niet eens over mensen die zaken verzwijgen (zakenmensen) of verbloemen (ideologen), over mensen die iets anders zeggen dan ze denken (cynici), over mensen die iets anders zeggen dan ze zeggen (politici) en over mensen die het heel goed kunnen zeggen, terwijl ze eigenlijk niets te zeggen hebben (journalisten).
Dan is er nog iets. Het jaar 2000 komt naderbij. We hebben de neiging om antwoorden te formuleren 'vooraleer het te laat is'. Wie rationeel denkt, weet echter dat het jaar 2000 eigenlijk een jaar zoals alle andere is. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat het getal 2000 iets anders meebrengt dan pakweg 1998 of 2003. En toch. Naarmate dit millennium naar zijn einde snelt (daar heb je het al: 'naar zijn einde snelt', zeg ik, alsof de tijd vlugger gaat naarmate we het einde naderen!) zien we dat alles aan het veranderen is, en wel razendsnel: een Europese munt, een Europese vloot, informatiesnelwegen, mensen die op straat lopen en tegelijk in telefoons spreken, virtual reality... Zodoende: na het jaar 2000 zal niets nog zijn zoals het is!
Terwijl we nu toch de filosofische toer opgaan... Je zou denken dat er eerst de feiten zijn en vervolgens pas de commentaar erop. Tegelijk is het echter duidelijk dat degene die zegt in de visserij geen toekomst meer te zien die toekomst ook nadelig beïnvloedt: dus is er eerst de commentaar en daarna komen pas de feiten.
Ach!
De waarheid is dat alles met alles verbonden is: feiten en commentaar, meningen en werkelijkheid, jeugdig enthousiasme en doorlegen bezinning, optimisme en pessimisme, droom en daad, economie en cultuur, sector en gemeenschap, visserij en Het Visserijblad...
Heeft de visserij nog toekomst? Het is, voor wat dit antwoord betreft niet anders dan in de rest van de maatschappij: het blijft tobben.
Er is een tijd geweest dat mensen dachten dat er formules bestonden om de markt te controleren (Van Rossem en zijn moneytron zouden dat wel even klaren). Anderen (of misschien wel dezelfden) dachten dat succesvolle zakenmensen eventjes de maatschappij konden rationaliseren (de Franse Tapie en de Italiaanse Bertolucci hadden eerst bedrijven gerationaliseerd en mochten dat vervolgens even met de samenleving overdoen). Dat viel allemaal nogal tegen. De waarheid is dat de maatschappij een levend organisme is, en dus onvoorspelbaar en chaotisch. Geen wonderdoktoor kan daar iets aan veranderen. Dat is ook zo voor de visserij: geen toverformules!
Heeft de visserij nog toekomst? We tobben verder met u mee, het jaar 2000 tegemoet... Maar eerst moeten we nog 1995 zien door te komen.

Flor Vandekerckhove

(Geschreven op een regenachtige maandagmorgen door een 46-jarige die pas het bericht gekregen heeft dat hij nog vele tienduizenden franks BTW moet 'achterdragen').

Full power in service!



ABB = your marine partner for:

Refrigeration

Technical knowledge on an expert level

Official STAL dealer

Practical experience with all types of refrigeration systems

Spare parts

Maintenance/Service

Modifications to more environmental friendly media

Electro-Technical Service

Rotating Machines

Revision and rewinding

Electrical drives

Generator control and switchgear

Ship automation

Predictive maintenance

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

Alycad - Antwerpen

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

ABB
ASEA BROWN BOVERI

Bart Schiltz:

'De schippers weten niet meer waar ze aan toe zijn en je kan hùn dat maar moeilijk verwijten.'

HET IS DE TWEEDE KEER al dat dit blad reder Bart Schiltz interviewt. De eerste keer was dat in 1988 (HVB VI,1988 pag. 6) toen hij voorzitter geworden was van de Rederscentrale Oostkust. Toen was er al een vermoeden dat het met de Vlaamse visserij wel eens de verkeerde kant zou kunnen uitgaan. We citeren de woorden van Schiltz in 1988:*'Voor wat de toekomst van de Vlaamse zeevisserij betreft heb ik, eerlijk gezegd, een beetje schrik. België heeft als klein visserijlandje steeds de zeer strikt de EG-reglementering toegepast en het is maar de vraag of de toekomst niet zal zijn voor de buurlanden die de reglementeringen minder strikt toegepast hebben'.* Profetische woorden, zo blijkt vandaag.

De vrees die Schiltz in 1988 uitdrukte heeft hem er niet van weerhouden een opmars door de visserij te maken. Niet alleen bleek hij bijzonder ondernemend te zijn (hetgeen onder meer resulteerde in het 'uitvlaggen' van een eigen vaartuig en onlangs ook in het te water laten van een nieuw schip), ook in het sociaal-economisch leven maakte Schiltz een boeiende tocht door de instellingen. Bijzonder opvallend was de oprichting van de Vlaamse Redersvereniging (V.R.V., zie HVB IV, 1993 pag 46)) die zich onder impuls van Schiltz snel ontwikkelde tot een goed georganiseerde oppositiegroep binnen de Rederscentrale. Inmiddels zijn de meningsverschillen toegedekt en is de opposant de centrale man geworden van het Vlaamse rederswereldje, voorzitter van de Rederscentrale, tot nader order de enige vakorganisatie van de Belgische reders ter zeevisserij. Zeedierenjager vroeg hem naar zijn programma voor de komende jaren. Ondermeer.

(Zeedierenjager, verder Z.D.J.: Welke zijn je functies in de Rederscentrale?

Bart Schiltz (46): *Ik ben er voorzitter van en tot vandaag ook nog waarnemend directeur omdat Fred Wittevrongel een jaar geleden een open hartoperatie ondergaan heeft en gedurende de revalidatieperiode zijn functie niet kan uitoefenen. Ik ben ook nog voorzitter van de Rederscentrale Oostkust en voorzitter van de quotacommissie van onze organisatie.*

De mens

Z.D.J.: Welke zijn je beroepsbezigheden?

Bart Schiltz: *Mijn verantwoordelijkheden in de Rederscentrale houden mij praktisch full-time bezig. Daarbij ben ik ook reder van twee vaartuigen, één onder Engelse vlag en de nieuwgebouwde Z.69 'Atlantis' die 'De Kaper' vervangt* (zie hierover HVB VI,1995 pag. 5). *Ook ben ik nog zaakvoerder van een duik- en bergingsbedrijf waar acht mensen werken. De aciviteit van dat bedrijf behelst een uitgebreide waaier van duikwerken: lassen, branden en constructiewerken (bijvoorbeeld aan sluizen). Uiteraard is dat bedrijf aktief in de visserij, maar daar niet alleen, want een van onze opdrachten betrof archeologische opgravingen onder water.*

Schiltz: 'Voor de Vlaamse kustvissers zal er altijd wel een plaats zijn. Het moet mogelijk zijn dat deze tak blijft voortbestaan'.

Z.D.J.: Uw interventie op de aandeelhoudershoudersvergadering van Solvay is spraakmakend geweest. Daar wees u de chemiesector op de gevaren van hun produktie voor de visstand (zie HVB VII,1994 pag. 18). Op de ontmoetingsdag die de Bijzondere Raadgevende Commissie van de Visserij organiseerde met Europarlementsleden is uw tussenkomst ook opgevallen. Toen had u het over de milieuschade die toegebracht wordt door het gebruik van staande netten in de visserij (HVB V,1995 pag. 38). Wat is er te zeggen over de milieubetrokkenheid van Bart Schiltz?

Bart Schiltz: *Heel kort gezegd: ik ben milieubewust, maar mijn engagement in de milieubeweging gaat niet verder dan het innemen van standpunten die onze visserij niet kunnen schaden. Overigens vind ik dat wij allemaal milieubewust moeten zijn, maar dat extremisme ook hierbij uit de boze is. Wat mijn eigen betrokkenheid betreft, die wordt fel overroepen.*

Z.D.J.: Welke zijn je hobby's?

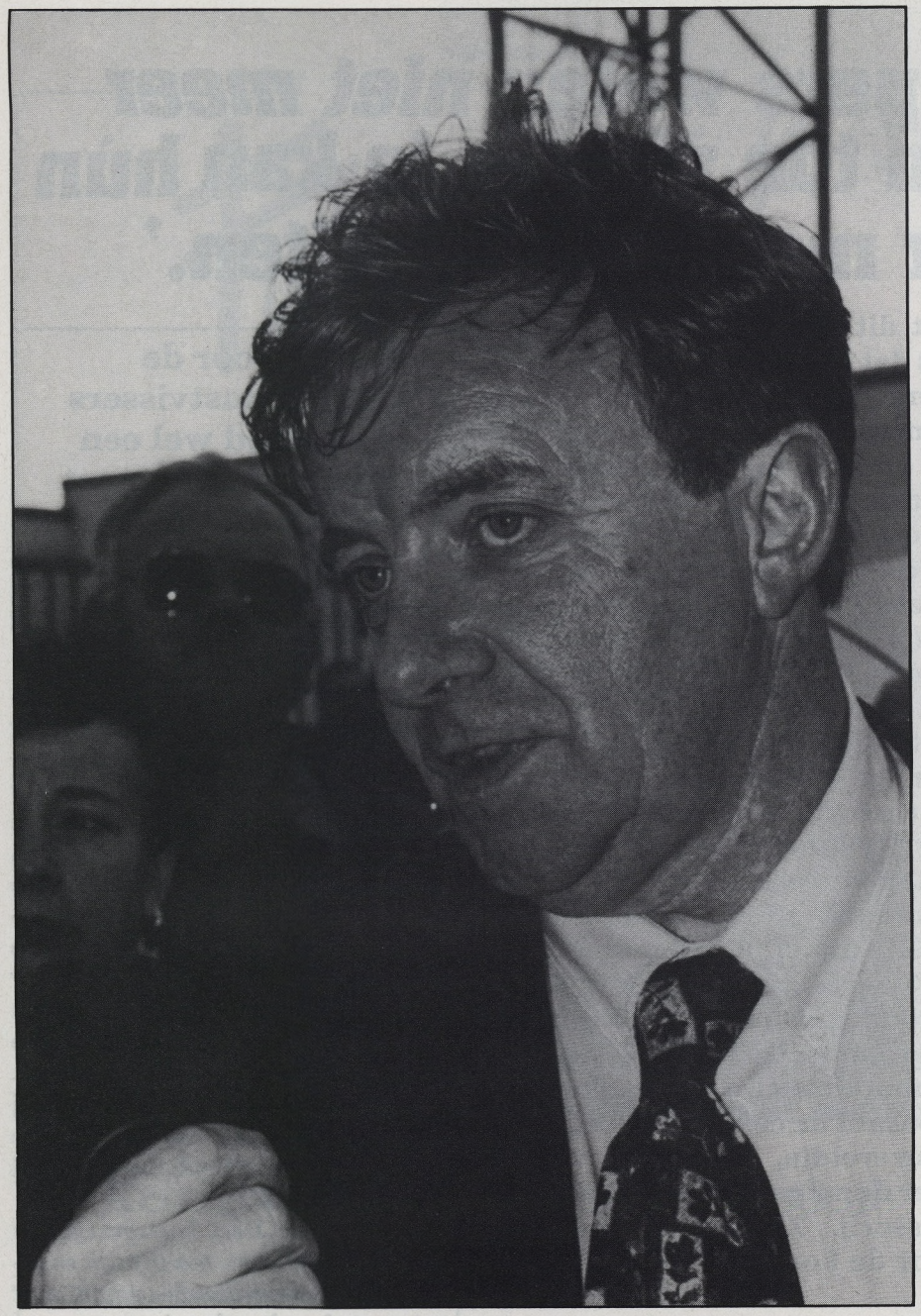
Bart Schiltz: *Duiken, veel lezen - meestal geschiedkundige werken — en bridge spelen.*

De visser

Z.D.J.: Welke levensovertuiging heb je?

Bart Schiltz: *Ik ben streng katholiek opgevoed, maar gaandeweg is dat stenge een beetje afgezwakt, wat niet*

☞



Schiltz: 'De Rederscentrale, dat is maar een naam. Maar er zal altijd nood zijn aan een vereniging die de noden van de basis verdedigt en als spreekbuis van de sector fungeert.' (foto gw)

wil zeggen dat ik niet gelovig ben. [Over zijn jeugd vertelde Schiltz in HVB VI van 1988: *'Ik ben in 1949 in Antwerpen geboren. Mijn vader kreeg als fotograaf werk aan de kust en toen ik zeven jaar was kwam ik met mijn familie in Heist wonen. Ik heb in Blankenberge de grieks-latijnse afdeling vand e lagere humaniora gedaan en toen ik inhet hoger middelbaar zat werd mijn vader ernstig ziek en moest ik uit werken gaan. Ik koos voor de visserij omdat dat het meest voor de hand liggende was. Dat was in het jaar 1967 ... Ik ben als scheepsjongen beginnen varen, waarna ben ik naar de zeevisserijschool van Heist geweest (aspirant-schipper) dan heb ik als matroos gevaren en toen ik reeds getrouwd was ging ik terug naar school (matroos-motorist). Nog later, in 1972, haalde ik mijn schippersbrevet'.*]

De vernieuwer

Z.D.J.: In de Rederscentrale wordt gewerkt aan een onderverdeling van de Vlaamse vloot in verschillende afgebakende groepen. De vloot wordt d.m.v. die groepsvorming in verschillende sectoren verdeeld die elk een deel van de Belgische quota toegekend zullen krijgen. De groepen beslissen vervolgens zelf hoe deze quota onder de leden verdeeld worden. Hoe zal die groepsvorming eruit zien?

Bart Schiltz: *Er zullen waarschijnlijk coöperatieven komen, met onpartijdige voorzitters en afzonderlijke besturen. Onpartijdige voorzitters, dat betekent meteen dat die voorzitters geen reders zullen zijn. Die voorzitters zullen de statuten*



Schiltz: 'Vlaamse openzeevisserij zal flexibel moeten zijn, modern en beperkt in aantal'.

opmaken en de aan de groep toegewezen quota samen met de reders uit het groepsbestuur beheren. Hoeveel groepen er komen hangt af van de normen. Bij ons zijn er niet zoveel vissersvaartuigen meer en het je hebt toch een minimum aantal vaartuigen nodig om een groep te vormen. Dat maakt dat de kleine kustvisserij en de eurokotters bijvoorbeeld samen in dezelfde groep zullen zitten.

Z.D.J.: Voelt u aan dat de andere aanpak van de Rederscentrale in goede aarde valt in de visserij?

Bart Schiltz: *Ik besef maar al te goed dat het onmogelijk is om voor iedereen goed te doen, maar ik heb de indruk dat er nu meer vertrouwen is dan dat voordien het geval was. We hebben bijvoorbeeld vastgesteld dat er nu meer reders op de vergaderingen aanwezig zijn. Meer overleg met de basis, dat vind ik 'een must' en dat valt bij de meeste mensen in goede aarde. Er moet contact zijn met de reders, zowel met deze van de kleinste als met deze van de grootste vaartuigen. Waar dat contact ontbreekt, geeft het aanleiding tot wantrouwen.*

De visie op de toekomst

Z.D.J.: Welke toekomst ziet u weggelegd voor de Rederscentrale?

Bart Schiltz: *De Rederscentrale, dat is maar een naam. Maar in een sector heb je altijd een vereniging nodig waar mensen zitten die enige opleiding genoten hebben en die bij machte zijn naar allerhande instanties toe te gaan om daarmee te discussiëren. Er is altijd nood aan een vereniging die de noden van de basis verdedigt en als spreekbuis van de sector fungeert.*

Z.D.J.: Wat is uw visie over de hedendaagse Vlaamse visserij?

Bart Schiltz: *We zouden eens een 'opkikker' moeten krijgen! De slechte prijsvorming, vooral de laatste paar jaar, ten gevolge van het openstellen van de grenzen, heeft veel vissers ontmoedigd.*

We zouden ook een veel eenvoudiger reglementering moeten hebben. Het is vandaag de dag al zeer moeilijk geworden om met een vaartuig op zee te varen en zonder overtreding terug thuis te komen. De schippers weten niet meer waar ze aan toe zijn en je kan hen dat maar moeilijk verwijten, want zelfs ambtenaren moeten bij hun oversten te rade gaan om bevestiging te krijgen over deze of gene overtreding.

Alles bij elkaar genomen: de visserij verkeert in crisis, maar er zit toch nog toekomst in de Vlaamse visserij.

Z.D.J.: Wat is je visie op de wereldvisserij?

Bart Schiltz: *Het is een feit dat we op wereldschaal met overbevissing geconfronteerd worden. Het is nodig dat er terzake een mentaliteitsverandering komt. De wereldvisvangst zal drastisch verminderd moeten worden of 'het zal zichzelf verbieden'. Er is nood aan beperking terzake, zoniet komt het eco-systeem op de helling te staan en dat is voor niemand goed. Ik heb het hier uitdrukkelijk over de wereldvisserij; wij met ons vlootje hebben deze problemen niet.*

Z.D.J.: Van het grootste niveau naar het kleinste: hoe zie je de toekomst van onze kustvisserij?

Bart Schiltz: *Voor de Vlaamse kustvissers zal er altijd wel een plaats zijn. Ze hebben wel hun specifieke problemen, maar de reders van de kustvisserij staan dikwijls 'dichter bij hun stiel' dan de reders uit de grote visserij. Het moet mogelijk zijn dat deze tak blijft voortbestaan.*

Z.D.J.: De toekomst van de eurokotters?

Bart Schiltz: *Wil je iets kunnen zeggen over de toekomst van de eurokotters, dan moet je eerst de geschiedenis van de eurokotters bekijken! In de tachtiger jaren, en even voordien, werden ze gebouwd om de kustvloot te versterken; maar veel eurokotters schakelden over naar een andere visserij, op verder afgelegen visgronden. En ik zou graag zien dat er een aantal eurokotters weer echte kustvissers worden. We moeten dus een inspanning doen om een aantal van die vaartuigen weer bij de kustvisserij te krijgen. En daar is ruimte voor, vooral als we zien dat er in Zeebrugge als in Nieuwpoort nog amper een zestal kustvaartuigen zijn. Ook in Nieuwpoort gaat de kustvisserij achteruit.*

Z.D.J.: De toekomst van de openzeevisserij, hoe ziet u die?

Bart Schiltz: *Ze zullen heel flexibel en modern moeten zijn en beperkt in aantal. In de nabije toekomst is er voor iedereen plaats en kan iedereen blijven voortbestaan. Maar in de veel verdere toekomst zie ik enkel nog de vissersvaartuigen van minder dan 300 pk en deze vanaf 1200 pk omdat de bouw- en uitbatingskosten enerzijds en de produktie anderzijds in evenwicht moeten zijn en liefst nog overslaan in de gunstige richting.*

Z.D.J.: Wat zal u doen om alles bij ons in goede banen te leiden?

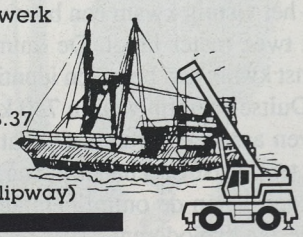
Bart Schiltz: *Er moet voor gezorgd worden dat de visserij blijft voortbestaan. Er wordt nu aan planning gedaan. De groepsvorming is één van die elementen van planning, de terugkeer van de eurokotters naar de kustvisserij is een ander deel van die planning. En er moet een gesprek komen over de toekomst van onze vloot: moeten er bijvoorbeeld nog slopingspremies komen of juist niet?*

Zeedierenjager

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)



Bouw nieuwe vaartuigen goedgekeurd

Het ziet er naar uit dat er binnen afzienbare tijd twee nieuwe vissersvaartuigen kunnen gebouwd worden. De projecten hebben betrekking op de Z.45 Herakles en de O.82 St.-Antoine, twee vaartuigen die verloren gingen. De nieuwe O.82 zou maximum over 300 pk mogen beschikken en niet meer dan 97 bt meten. Uit betrouwbare bron vernam HVB dat beide dossiers in gunstige zin evolueren. De advies- en overlegorganen die de bouwdossiers moeten goedkeuren staan positief tegenover de nieuwbouwprojecten.

Veranderingen Officiële Lijst Belgische Vissersvaartuigen mei 1995

Verandering van eigendom:

¤ N.22 ZEESTER, eigendom Zeester NV, Monnikenwerve 26, 8000 Brugge, tel. 050-31.67.14
Zeebrief: 4.5.95

Verandering van eigendom en geschrapt:

¤ N.736 LUCKY, eigendom BVBA Rederij Seabird, Magere Schorre 29, 8300 Knokke-Heist
Geschrapt: 12.5.95

Geschrapt:

¤ N.525 GOLFBREKER, eigendom Noël Dugardein-Van Elverdinghe, Canadalaan 28, 8620 Nieuwpoort
Geschrapt: 19.5.95

¤ Z.201 ADRIANA-MARIA, eigendom NV Rederij Noordpas, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge
Geschrapt: 13.1.95

Nog 150 vaartuigen

In de Officiële Lijst der Belgische Visservaartuigen staan momenteel nog 150 vissersvaartuigen ingeschreven. Op 1 januari telde de vloot nog 166 (!) vaartuigen.
De samenstelling van de Belgische zeevisserijvloot evolueerde als volgt:

	jun.95	jan95	jan90	jan80
Oost.	41	47	60	64
Zeebr.	83	93	106	106
Nieuwp.	24	24	34	32
Blank.	2	2	2	3
Andere	0	0	3	0
Tot	150	166	205	205

FAX - FAX - FAX - FAX - FAX - FA

¤ De O.66 L'Ebauche werd op de scheepswerf Metz in Urk hersteld. De grote bokkentreiler liep nogal wat plaatschade op in de Ierse Zee. Het schip kwam in aanraking met enkele rotsblokken die de schade aan de steven veroorzaakten. De O.66 werd in Urk droog gezet om het plaatwerk onder de waterlijn aan bakboordzijde te vervangen.

¤ In mei liep de Z.494 Lucky Star aan de grond bij Zoutelande op Walcheren. Het vaartuig kwam weer vlot en liep in het ondiepe water geen schade op.

¤ De Eurokotter Z.474 Limanda liep begin juni met een beschadigd motorblok binnen in Urk. Het was niet onmiddellijk duidelijk of de hoofdmotor Mitsubishi (bouwjaar 1994) voor herstelling vatbaar was. De Z.474 kwam pas in juli vorig jaar in de vaart voor de rederij NV Argo uit Knokke-Heist.

¤ 'Visserijnieuws' meldt dat op donderdag 8 juni in de afslag van Urk twee 'onbekende Belgen' in totaal 900 kisten vis verkochten. Bedoeld wordt natuurlijk twee vaartuigen die nooit eerder in Urk aanmeerden.

¤ Tijdens een controle in de Zeebrugse vismijn op vrijdagmorgen 16 juni om 5 uur werd meer dan 700 kg vis, hoofdzakelijk tong, zonder nummer van herkomst aangetroffen in een pakhuis. De verkoop van de vis bracht 220.000 frank op. Geen enkele reder heeft het eigendomsrecht opgeëist.

¤ Vorige week kreeg de Z.88 Nova Cura een groot oorlogstuig in de netten tijdens de visserij voor de kust. Bij het ophalen van het vistuig kwam een bom van meer dan twee meter bloot. De ontmijningsdienst kwam aan boord en identificeerde de Duitse zeemijn waarin 750 kg explosieven aanwezig waren. Omdat de bom niet ter plaatse onschadelijk kon gemaakt worden lieten de ontmijners het tuig in volle zee exploderen.

Vissers sleuren EU mee in visserijoorlog

Noren willen haring niet kwijt

Er dreigt een nieuw visserijconflict. Deze keer nemen de Noorse vissers het op tegen de Europese Unie (EU). Het conflict draait rond de vangstrechten op haring in de grenszone net buiten de Noorse territoriale wateren.
Omdat de haringvangsten in de Noordzee en het Skagerrak tegenvallen weken Britse, Deense, Russische en Nederlandse vriesschepen uit naar de haringrijke gronden aan de rand van de Noorse 200 mijlszone.
De haringstand heeft zich in die zone stevig hersteld, vooral door er de vissrij te beperken, een beleid dat de Noorse overheid de voorbije tien jaar volhield. Binnen de Noorse economische zone liet Noorwegen nog nauwelijk haringvisserij toe om de populatie voor uitsterven te behoeden. Nu de haring weer volop aanwezig is moeten de Noren lijdzaam toezien hoe grote vreemde trawlers de vis vangen. Onder druk van boze Noorse vissers stuurt de Noorse overheid nu aan op een regeling met de EU voor het gebied net buiten de 200 mijlszone.
Het conflict toont veel gelijkenis met de rellen in Newfoundland (HVB IV,1995 pag. 14 en HVB VI,1995 pag. 10) waar Spaanse en Portugese vissers eveneens net buiten de limieten kwamen vissen op een soort die zich moeizaam hersteld had.
De haring die rond Noorwegen wordt gevangen is echter niet geschikt voor verkoop als *Hollandse Nieuwe*. De vissen zijn groter dan de klassieke *maatjes* (tot 40 cm lang) en door de spierontwikkeling minder zacht. Deze haring vindt vooral afzet op de Duitse markt waar de gemarineerde haring niet in een stuk, maar in mootjes wordt geconsumeerd.
Deskundigen vinden dat er ook voor het *niemandsland* tussen Noorwegen, IJsland en de Faroer Eilanden een regeling moet komen om de vispopulatie beter te beschermen.

Certificaten en brevetten behaald aan de Vlaamse visserijscholen

Vrije visserijschool Paster Pype Oostende

Certificaat scheepsleerjongen: Diederik Jacobs, Olivier Knockaert en Steve Verlinde.
Diploma Aspirant-schipper ter visserij: Björn Verhaeghe, Sam Zwertvaegher en Michaël Baeyens.
Getuigschrift matroos: Geert Noteboom.
Brevet motorist 1500 pk: Koen Van Hecke.

K.W. Ibis Bredene

Certificaat scheepsleerjongen: Sam Druwel, Bart Pollet, Björn Schoutteet, Andy Serpieters, Tanguy Theys, Stefaan Waldack en Wesley Wtterwulghe.
Getuigschrift Aspirant-Schipper ter Visserij: John De Block, David D'Herdt, Lionel Hubert, Stéphane Stalpaert, Jonny Van Huffel en Andy Vanobost.

Zeevisserijschool gemeenschapsonderwijs Heist

Certificaat scheepsleerjongen: Jeffrey Adams, Jimmy Goossens, Björn Savels, Hans Thiel, Sven Vandamme en Tom Van Troye.
Diploma aspirant-schipper ter visserij: Rudi Beuckels, Angelo Boeckhout, Michel Deij en Frederic Lagast.
Brevet matroos: Kris Bauters.
Diploma schipper ter kustvisserij: Stephane Couhysder.
Diploma schipper ter visserij: Steve Brouckaert, Patrick Calebout, Marinus De groote, Marc Depaepe, Jimmy Laseure, Peter Rappé en Kurt Standaert
Getuigschrift baggervaart: Frank Calus en Peter Taillaert.
Brevet matroos-motorist ter visserij: Robin Heyneman, Ypuri Rodet, Jorgen Schoolmeester en Bart vanhove
Brevet motorist ter visserij: Bart Ackaert, Sören Couwijzer, Bart De Waegenaere, Filip Van Mullem, Johan Vantorre en Brian Witdoeckt.

Stedelijke visserijschool John Bauwens Oostende

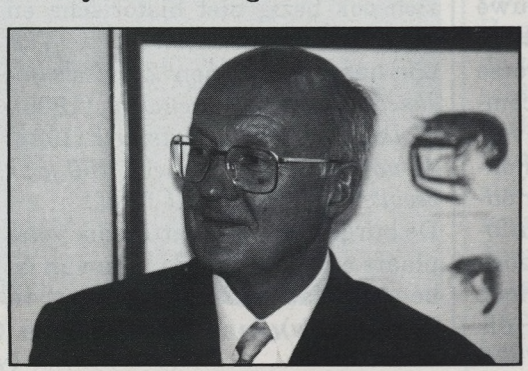
Certificaat scheepsleerjongen: Jessy De Groote, Jürgen Duyvejonck, Guillaume Lebluy, Hans Schmidt, Yvonnick Vandamme en David Vander Schraeghe.
Getuigschrift Matroos: Eric Maeckelbergh.
Diploma aspirant-schipper ter visserij: Jorg Beckers, Raymond Bernaert, Pascal Nongenae en Davy Vermussche
Diploma schipper ter kustvisserij: Kurt Mussche
Diploma schipper ter visserij: Bart Casier en Christophe Magerman.
Brevet motorist ter kustvisserij: Patrick Dekeyser, Björn Hendryckx en Dirk Vandermeersch.
Brevet motorist 1500 pk: David Decordier, Jacky Heusequin, Benito Marchand, Tom Rouzée en Steven Vitse.

Akkoord visserijscholen op 8 juli ondertekend

De overheveling van de drie visserijscholen naar het Provinciebestuur is rond. Het definitieve akkoord wordt op zaterdag 8 juli ondertekend. Vanaf 1 september verenigt het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI) de drie Vlaamse visserijscholen.
De drie - John Bauwens in Oostende, Paster Pypeschool in Oostende en De Golfbreker in Heist - worden ondergebracht in twee vestigingen. In Oostende is dat de infrastructuur van de John Bauwensschool en in Heist De Golfbreker. In beide lokaties zal een volledig secundair onderwijs worden uitgebouwd.
Argo en de stad Oostende verhuren de schoolgebouwen voor een termijn van 9 jaar aan het Provinciebestuur. De eerste twee jaar betaalt de provincie geen huurgeld. Pas vanaf 1 september 1997 ontvangt Argo 2,6 miljoen frank voor de gebouwen in Heist en de Oostende strijkt1,5 miljoen per jaar op.

Hendrik Vandewalle met pensioen

Op 31 mei ging Hendrik Vandewalle, hoofdingenieur-directeur van de Dienst voor Zeevisserij in Oostende, met pensioen. Tijdens zijn loopbaan bij het Ministerie van Landbouw stond hij altijd dicht bij de visserijsector. Zeven jaar lang was hij achtereenvolgens kabinetsmedewerker bij de landbouwministers Lavens en Humblet en opnieuw bij Lavens als kabinetchef. In 1982 nam hij zijn functie opnieuw op als hoofd van de Dienst voor Zeevisserij.
Gedurende zijn loopbaan heeft Hendrik Vandewalle zich met hart en ziel ingezet voor de visserij. Ook tijdens zijn kabinetsjaren was hij een fervent verdediger van de 'vrije zee' en de 'historische rechten' van de Vlaamse vissers.
Met zijn organisatorisch talent, zijn open geest en eerlijke ingesteldheid wist hij problemen en onpopulaire maatregelen als de invoering van de quotaregeling, de MOP's en de visvergunningen, in de hand te houden. Vooral de laatste jaren waren moeilijk door de ingewikkelde Europese regelgeving en de daaruit voortvloeiende frustraties bij reders en vissers.
De ambtenaren van de dienst en de het bestuur van de Rederscentrale namen op gepaste wijze afscheid van hun diensthoofd, raadsman, vertrouweling en vriend.
In afwachting dat de opvolger voor de hoogste functie op de Dienst voor Zeevisserij wordt aangesteld neem is Luc Maertens directeur *ad interim*.



Afscheidnemend directeur Vandewalle van de Dienst voor de Zeevisserij

Directeur Rijksstation Zeevisserij Pierre Hovart overleden

Pierre Hovart overleed totaal onverwacht in de nacht van vrijdag op zaterdag 24 juni, enkele dagen voor zijn 64ste verjaardag. Nadat hij thuis onwel was geworden werd hij ijlings overgebracht naar het AZ St.-Jan te Brugge waar hij aan een hartstilstand bezweek. De overledene was directeur van het *Rijksstation voor Zeevisserij* in Oostende en woonde in Sint-Michiels-Brugge.



Pierre Hovart, hier naast oud-minister De Batselier (foto gw)

Pierre Hovart, afkomstig uit Kortrijk (°28 juni 1931), studeerde economische wetenschappen aan de Gentse Rijksuniversiteit waar hij een doctoraat behaalde. Hij trad in 1958 als secretaris in dienst van de *Bedrijfsraad voor de Visserij*. In 1963, onmiddellijk na de oprichting van het *'Proefstation'"* (1962), werd hij aangesteld tot directeur van het *Rijksstation voor Zeevisserij* in Oostende dat binnen het ministerie van Landbouw instond voor het biologisch, technisch en technologisch onderzoek in de zeevisserij. De dienst vond aanvankelijk een onderkomen in het stadhuis en werd pas in 1976 ondergebracht in het nieuwe complex aan de Ankerstraat.

Pierre Hovart was lid van diverse nationale en internationale commissies en organizaties die verband hielden met het visserijonderzoek. Hij was onder meer ondervoorzitter van de *Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee* (IROZ) in de periode 82-85 en werd in 1991 in die functie opnieuw verkozen. In Brugge maakte hij sinds 1976 deel uit van de OCMW-raad en was van 1988 tot vorig jaar voorzitter van het beheerscomité van het AZ St.-Jan. Als prominent socialist en lid van het federaal bestuur van de SP was hij mede-auteur van het huldeboek voor Frank Van Acker.

Pierre Hovart publiceerde regelmatig over het wetenschappelijk onderzoek in de visserij in de *"Mededelingen van het Rijksstation voor Zeevisserij"* en in binnen- en buitenlandse tijdschriften. Ruim bekend is zijn economische studie *'De Belgische Zeevisserij"* die hij samen met de huidige gouverneur Olivier Vanneste in 1959 schreef. Hij hield zich ook bezig met historische en folkloristische onderwerpen. Van zijn hand verschenen *'Zeevisserijbeheer in vroegere eeuwen'* (1985), *'Volksgeloof in de Zeevisserij'* (1991) en vorig jaar uitgebracht *'150 jaar zeevisserijbeheer 1830-1980'*.

De burgerlijke uitvaartdienst vond plaats op 29 juni in de aula van de begraafplaats *Blauwe Toren* in Brugge. (gw)

Adieu Pierre

Ook bij ons viel het nieuws in als een bom: Pierre Hovart was overleden!

Voor het Visserijblad is het heengaan van Pierre alvast veel erger dan menigeen kan vermoeden. Hovart hield immers van HVB. Daarbij was hij zich ten volle bewust van de problemen die de achteruitgang van de visserij ook voor ons blad meebracht. En hij werkte aan de uitvoering van plannen om HVB doorheen de visserijcrisis te helpen.

Op donderdag 22 juni, de dag voor hij stierf, hadden wij nog samen getafeld, Pierre en ik. We hadden het toen natuurlijk over de visserij, maar ook over politieke ontwikkelingen, over muziek, schilderkunst en literatuur. Samen werkten we immers aan een poëzie-bloemlezing over 'de zee, de visser en de vis' die in 1996 zou uitgegeven worden.

Hovart was niet voor één gat te vangen. Zijn interesse was ruim en strekte zich uit van allerhande maatschappelijke problemen tot diep in het gebied van de kunst. Pierre was trouwens zèlf een brok poëzie: ook bij hem immers bracht het ene woord het andere mee.

Die donderdag maakten we nog een resem afspraken: we zouden ons de daaropvolgende week enkele dagen in het Gentse poëziecentrum onderdompelen om er onze gegevens te vervolledigen; we moesten zeker deze en gene contacteren om dit en dat te bewerkstelligen.

Niets liet dus vermoeden dat Pierre aan het einde van zijn leven gekomen was, integendeel. Zijn enthousiasme werkte die dag weer overdonderend en hij verwittigde me nog maar eens een keer: 'Ja man, als je met mij in zee gaat, dan moet er gewerkt worden'!

Nadat ik het bericht van zijn overlijden ontvangen had, keek ik mijn agenda in. Ik moest meteen gaan schrappen. Die donderdagmiddag had ik immers tien taken, afspraken, ontmoetingen en vergaderingen genoteerd... die nu, zonder Pierre, zinloos geworden zijn.

Wij blijven verweesd achter.

Flor Vandekerckhove

N 141 Don Bosco lek in Kanaal

TOEN HET RADIONIEUWS op zondagmorgen 2 juli het bericht verspreidde dat een Nieuwpoorts vissersvaartuig in het Kanaal gezonken was, was de N 141 al veilig aangekomen in Oostende. Twee bemanningsleden werden 's nacht van boord gehaald, terwijl schipper Jacky Marchand en mede-eigenaar-motorist Danny Vanhee het opslepen meemaakten.

Zaterdagavond omstreeks 23 u. 30 liepen in Oostende de eerste berichten binnen dat de Nieuwpoortse treiler N 141 Don Bosco in de positie N.51.31-O.02.02 (een tiental mijl ten west van de Westhinder, ter hoogte van Margate) water maakte dat uiteindelijk de machinekamer blank zette. Even na de eerste noodoproep ging de motor aan het sputteren en liet het uiteindelijk afweten. Naar de oorzaak van het lek had de schipper het raden. In elk geval was de lenspomp niet in staat om het water af te voeren. Er stond al de hele dag een stevige noordoostenwind, met een kracht van zes beaufort, die voor de nodige deining zorgde. Het is echter zeer onwaarschijnlijk dat de weersomstandigheden verband houden met het lek. De N141 was dinsdagmiddag uit Nieuwpoort vertrokken en was overigens op het moment van de averij niet aan het vissen.



De O 141 Don Bosco in 1964, toen nog zonder boomkorren. Typisch voor dit soort vaartuigen was het halfzeil aan de bezaanmast.



Motorist Danny Vanhee (rechts) en schipper Jacky Marchand staan er aangeslagen bij. (foto gw)

De staatssleepboot Zeehond en een helikopter van de basis Koksijde werden onmiddellijk uitgestuurd. Intussen was de vierkoppige bemanning aan boord genomen door de Letse cargo Venda die spontaan reageerde op de vuurpijlen. Ook enkele andere vaartuigen bleven in de buurt om eventueel assistentie te verlenen. De Seaking pikte de twee jongste bemanningsleden op. De matrozen Sadicq Smagghe en Gino Meneyn werden veilig aan wal gebracht. De schipper en de machinist volgden de toestand vanop het vrachtschip.

De bemanning van de Zeehond kon de nodige pompen aan boord plaatsen om het vissersvaartuig drijvend te houden en naar Oostende te slepen waar het zondagmorgen omstreeks 8 u. 45 aankwam. De Oostendse brandweer pompte de romp volledig leeg vooraleer de N.141 de sluis in mocht. Vooraleer het gehavende vaartuig op de droogzettinginstallatie ging, werd de vangst in de vismijn gelost.

Tegenslagen

Voor de 30-jarige Danny Vanhee uit Lombardsijde en mede-eigenares Christiane Simoens (echtgenote van Hugo Mollet) uit Nieuwpoort is dit de zoveelste tegenslag sinds zij het schip aankochten. Zij zijn pas sinds vorig jaar eigenaar van de ex-Z 141 'Sea Crosser'. Ze gaven het schip zijn oude naam terug en verkochten voor het eerst op 2 november in Nieuwpoort. Tijdens de voorbije maanden hadden ze al met heel wat mechanische tegenslagen af te rekenen. Enkele maanden geleden was



De N 141 Don Bosco ligt voor de sluis in Oostende waar de brandweer de romp leegpompt. (foto gw)

hun vaartuig ook al betrokken bij een aanvaring met een plezier-vaartuig.

Schade

Bij het ter perse gaan stond het Nieuwpoortse vaartuig op de slipway in Oostende voor onderzoek. In eerste instantie werd geen schade aan de buitenkant van het schip opgemerkt. Ook werd duidelijk dat het schip geen water meer maakte vanzodra de zeekraan afgelsoten werd. Het lek moet dus in de leidingen binnen in het schip gezocht worden. In elk geval is het duidelijk dat door de waterschade de hoofdmotor en enkele electromotoren volledig gereinigd zullen moeten worden en een gedeelte van de elektrische leidingen vervangen. (gw)

Steekkaart van de Z.141

- Bouwjaar: 1964 (H. Deweert, Oostende)

O.141 Don Bosco, Rederij Rudo PVBA, Oostende
(plankvisserij, motor ABC, 300 pk - bj 1964)

- 1983: eigendom Rederij Rudo PVBA, Bredene
- 1985: Z.141 Sea Crosser, Rederij Rudo, Knokke-Heist
- 1987: boomkorvisserij ipv plankenvisserij
- 1988 eigendom BVBA 't Zwin, Knokke-Heist
- 1989 eigendom BVBA 't Zwin, Middelkerke
- 1990: plankenvisserijipv boomkorvisserij
- 1994: eigendom BVBA 't Zwin, Middelkerke

(Chris Vantorre en Marcel Deneudt)
boomkorvisserij ipv plankenvisserij

- OKT 1994: eigendom Rederij Johnny BVBA, Middelkerke

(Danny Vanhee en Chritiane Mollet-Simoens)
Z.141 Sea Crosser wordt N.141 Don Bosco

- JULI 1995: lek in het Kanaal

SKB Polyship komt niet van de grond

De nieuwe onderneming *SKB Polyship NV* (opgericht op 8 februari 1995) staat nog nergens. Na de euforie over de toewijzing van het 12 miljard wegende kustmijnenvegerscontract volgde de ontgoocheling. De *Belgische Scheepsbouw Combinatie* (BSC), voor 49% in handen van de overheidsholding GIMV, stapte immers naar de Raad van State om de toewijzing (eind december 1984) ongedaan te maken. In kort geding haalde BSC gelijk. De Raad van State heeft bovendien een dwangsom van 100 miljoen opgelegd bij overtreding. Een uitspraak ten gronde kan nog enkele maanden op zich laten wachten. Aanvankelijk overwoog Leopold Longueville, gedelegeerd bestuurder van *SKB Polyship NV*, om de aangeworven arbeiders in dienst te houden. Het ging om 46 arbeiders, waarvan er intussen al enkele met brugpensioen vertrokken zijn. Stilaan werd echter duidelijk dat de nieuwe onderneming (kapitaal 5 miljoen frank) de personeelskosten niet kon blijven dragen. Op 7 juni viel bij 36 personeelsleden een ontslagbrief in de bus.

Als de toewijzing geschorst blijft moet er in principe een nieuwe aanbesteding komen. Vraag is of de nieuwe regering nog bereid gevonden wordt om kustmijnenvegers te laten bouwen in Oostende. Is dat niet het geval dan wordt dit het einde van polyester-scheepswerf Polyship.

Het bedrijf werd ingehuldigd op 24 februari 1983 met de kiellegging van de M.915 Aster, de eerste Eridan-mijnenveger voor de Belgische Zeemacht. Precies elf jaar later, op 24 februari 1994, werd de scheepswerf failliet verklaard. SKB Polyship had zich bereid verklaard de failliete werf over te nemen onder de opschortende voorwaarde dat het mijnenvegerkontrakt haar werd toegewezen.

FAILLIET

- **CV Edelfish** (L. De Schrijver), Vismijn 20, 8400 Oostende, groothandel in vis en viskonserven. Failliet verklaard op bekentenis op 23 mei 1995
- **Verniest Alfons NV,** Aalterseweg 68, 9910 Knesselare, haringinleggerij en rokerij, marinades.

NIEUWE ONDERNEMINGEN

- **Flanders Day Cruises NV** werd onlangs opgericht voor het organizeren van bootreizen en -uitstappen langs de Belgische en Europese binnen- en kustwateren. Aandeelhouders zijn *Flanders Yachting CVA* (Kapellen) en *Belgian Coast Jet NV* (Nieuwpoort). Bestuurder: D. Olislagers (voorzitter), J. Carron, J. Van Marcke (gedelegeerd bestuurder) en B. Orij.

Omdat tongen belangrijk zijn

De opbrengsten van onze rederijen komen bijna voor de helft van de tongaanvoer. Economisch gezien is dat onbetwistbaar de belangrijkste vissoort. Momenteel wordt echter 12,3% minder tong wordt aangevoerd dan in 1980 (zie kadertje) en zelfs de helft minder dan in het topjaar 1986. En ondanks de relatieve schaarste van deze platvis krijgt de visser (te) weinig geld voor zijn arbeid.

DEZE SITUATIE MAAKT onze visserij bijzonder kwetsbaar, zeker nu wij meer dan ooit deel uitmaken van een *global market*, een markt die vele landen en zeeën groot is.
De Europese éénmaking heeft een éénheidsmarkt van 320.000 miljoen consumenten opgeleverd. Maar ook voor de lage loon-landen is de Europese Unie (EU) een interessant afzetgebied. Omdat de vraag naar vis hier groter is dan het aanbod, speelt de markt zijn ongenadig spel: kopen waar het goedkoopst is, verkopen waar de koopkracht stevig staat. En het ziet ernaar uit dat de vissers de rekening betalen. Magere troost: de situatie beperkt zich overigens niet tot de vishandel alleen. De hele voedingssector staat vandaag onder zware druk.
Iedereen die het maar kon zeggen heeft het nu gezegd: het gaat zeer slecht in de visserij. Vissers - nog steeds betaald op percentage van de besomming - die hun brood niet meer verdienen stappen eruit. Reders die in het krijt staan bij banken en brandstofleveranciers kunnen hun onderneming niet drijvend houden.
Voor de oorzaak van al die miserie wordt verwezen naar de invoer van goedkope vissoorten. Het is inmiddels bijvoorbeeld wel duidelijk geworden dat bedrijfsrestaurants en grootkeukens in het algemeen de traditionele kabeljauw en schelvis te vervangen door bijvoorbeeld Afrikaanse Victoriabaars (Nijlbaars).
Het is echter al lang de kabeljauw niet meer die bij ons het goede weer maakt. Tong is in dat opzicht veel belangrijker. Van alle vangstbeperkende maatregelen kwamen de quotaregelingen voor tong dan ook het hardst aan. Komt daarbij dat tong zich steeds moeilijker laat vangen en dat de prijs van de edele platvis maar niet wil stijgen. In die omstandigheden kunnen de vaartuigen geen goede besommingen meer maken. De jaren dat een reis nog meer dan twee miljoen opbracht zijn lang voorbij. Kunnen de vaartuigen afsluiten met anderhalf miljoen, dan haalt men al opgelucht adem.
Voor wie nog twijfelt aan het belang van de tongvangsten volgende cijfers over de opbrengst van tong (%) ten opzichte van de totale besomming voor de periode januari-mei (Belgische aanvoer in eigen havens):

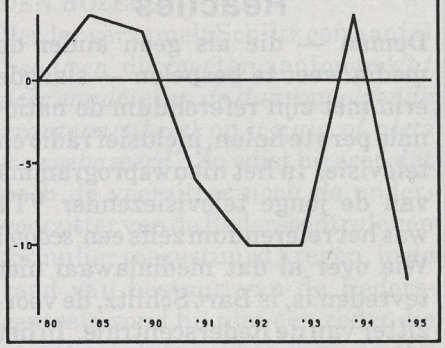
	Miljoen fr.	% tot. besomm.
1980	381	49,3
1981	444	51,0
1982	465	48,3
1983	423	40,6
1984	385	37,7
1985	488	42,8
1986	814	55,9
1987	866	56,0
1988	631	45,3
1989	659	47,7
1990	525	41,7
1991	434	37,4
1992	496	45,6
1993	502	51,4
1994	491	51,1
1995	435	48,1

Nu is het zo dat de beste gemiddelde prijs voor tong betaald werd in de periode 1986-'89, precies in de periode dat er ook veel aanvoer was. Het is dus blijkbaar niet waar dat een hoog aanbod prijsdalingen veroorzaakt. Vraag is echter of een hogere aanvoer van tong in de huidige omstandigheden ook een prijsstijging zou bewerkstelligen. Zijn er dan geen zekerheden meer in het leven? (gw)

Wanneer we de tongaanvoer in 1980 als basis nemen (0), zien we onderstaande évolutie (Belgische vaartuigen in eigen havens - periode januari-mei):

1980	0
1981	- 9,6 %
1982	+ 1,4 %
1983	- 7,8 %
1984	- 18,5 %
1985	+ 4,0 %
1986	+ 37,5 %
1987	+ 18,7 %
1988	+ 1,5 %
1989	- 5,3 %
1990	+ 2,9 %
1991	- 5,9 %
1992	- 9,9 %
1993	- 9,5 %
1994	+ 4,0 %
1995	- 12,3 %

Na de topjaren 1986-87 is terugval begonnen. Vorig jaar kende de tongaanvoer nog een lichte opflakkering, maar tijdens de eerste vijf maanden van dit jaar kwam er opnieuw heel wat minder tong aan wal. **Het verschil tussen 1986 en 1995 bedraagt precies 50%.** In geld uitgedrukt is dat voor de periode januari-mei 434 miljoen frank, of een maandelijks gemiddelde van 87 miljoen; alleen voor tong welteverstaan.



Samenstelling adviesraad vissershaven Nieuwpoort

Tijdens de jongste gemeenteraadszitting te Nieuwpoort werd de samenstelling van de Adviesraad voor de vissershaven goedgekeurd.
De reders worden namens de Rederscentrale vertegenwoordigd door Albert Deramoudt, Luc Louwagie, mevrouw Noël Dugardein en Gilbert Desaever.
Voor de vishandelaars zetelen Michel Messiaen, Luc Rabaey en Michel Vanelverdinghe. Namens de toeleveringsbedrijven zitten Norbert Cordenier, Frederik Legein en Andre Vercoutter in de adviesraad.
De beperkte commissie telt vier stemgerechtigde leden: Albert Deramoudt, Gilbert Desaever, Michel Vanelverdinghe en Frederik Legein.
De adviesraad komt bijeen onder voorzitterschap van schepen voor visserij Antoon Van hooreweghe. Vismijndirecteur Hovaere fungeert als secretaris.

Visserijreferendum lokt polemiek uit

Aanvaring tussen Rederscentrale en Maritieme Ombudsdienst

BEGIN MEI liet de privéorganisatie *'Maritieme Ombudsdienst'* ons weten dat ze naar aanleiding van de regeringswissel een *'referendum'* organiseerde onder de Belgische reders ter zeevisserij. Geert Deman, de *coördinator* van deze Maritieme Ombudsdienst, wond er geen doekjes om: *'De visserij is door de bevoegde ministers stiefmoederlijk behandeld. Alle aandacht gaat steeds uit naar landbouw en dit omdat de Boerenbond een grote vinger in de pap heeft op het kabinet ... Na de verkiezingen van 21 mei komt er een nieuwe minister ... die vanaf het begin zal ondervinden dat hij rekening moet houden met de visserij'.*

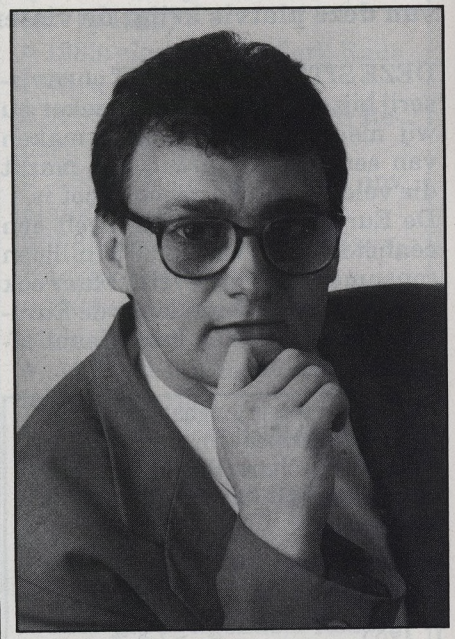
Het referendum telde 25 vragen die licht moesten werpen op de mening van de reders over het regeringsbeleid, de toekomstverwachtingen, het visserijonderwijs, het sociaal-economische leven, de politiek van de visveilingen...

Over de waarde van dat referendum berichtten we reeds vorige maand (HVB VI,1995 pag 15, waarin we ook onze opinie terzake formuleerden). Merkwaardig echter was dat deze Maritieme Ombudsdienst zich via dit referendum profileerde als een nieuwe drukkingsgroep van reders. Sommigen meenden uit de tekst van Geert Deman zelfs te mogen afleiden dat hij de monopoliepositie van de Rederscentrale contesteerde. In de begeleidende tekst van het referendum schreef Deman immers: *'Het geloof in het nut van onze ombudsdienst is dan ook gestegen door het feit dat tot op vandaag 34 reders zich bij ons hebben aangesloten ... De wervingscampagne blijft lopen ... Ons streefdoel is de kaap van de 100 reders te behalen wat ons in staat zou stellen om bij veel onderhandelingen mee rond de tafel te gaan zitten'.* En verder: *'We worden één groot blok in het belang van de visserij en daarbij het enige alternatief'.* Vooral die laatste woorden lieten verstaan dat de Maritieme Ombudsdienst zich wilde opwerpen als alternatief voor de Rederscentrale, sinds vele jaren de enige organisatie die de reders officieel vertegenwoordigt. Geert Deman ontkende in de pers echter alle insinuaties terzake. *'We streven helemaal geen splitsing in de rederswereld na'*, zo heet het, *'Wij komen nu al sinds een aantal jaar op voor de maritieme ondernemers en dus ook voor de reders ter zeevisserij. Op diverse vlakken kwamen wij al met succes tussenbeide'.*

Antwoorden

Volgens de Maritieme Ombudsdienst stuurde 78% van de reders het antwoordformulier in: een overweldigend succes dus. Uit die antwoorden bleek dat driekwart geconfronteerd wordt met een dalende omzet en dat de meerderheid dat aan de dalende visprijzen toeschrijft. 86% van de reders zegt van plan te zijn binnen de vijf jaar met de visserij te stoppen; 73% koppelt daar evenwel de belangrijke voorwaarde aan: *'als de zaken zo blijven doorgaan'.* Ongeveer de helft van de reders (49%) denkt dat de problemen effectief nog opgelost kunnen worden.

Over het beleid zijn de reders duidelijk niet tevreden. *'Zeer tevreden'* was zelfs niemand (0%), ontevreden was 87%. Maar er waren méér klachten. Bijna de helft van de reders (of althans van degenen die geantwoord hebben) is ontevreden met het gevoerde promotiebeleid. Over de werking van de Rederscentrale is ongeveer één derde tevreden, één derde ontevreden en



Geert Deman: *'We worden één groot blok in het belang van de visserij en daarbij het enige alternatief'.*

heeft één derde geen mening. De overgrote meerderheid (74%) staat wel achter de voorstellen van de Rederscentrale om over te gaan tot het vormen van groepen die de eigen quota beheren.

Ook de veilingen weten nu waaraan ze zich moeten houden: drie kwart (74%) van de antwoorden zeggen dat er geen 'buitenlandse vis' in de veiling verkocht mag worden, 71% is tegen een centralisatie van de Vlaamse vismijnen — en merkwaardig — 50% is er niet voor te vinden dat de reders participeren in de visveiligen.

Reacties

Deman — die als geen ander de media weet te bespelen — slaagde erin met zijn referendum de nationale pers te halen, inclusief radio en televisie. In het nieuwsprogramma van de jonge televisiezender VT4 was het referendum zelfs een *'scoop'*! Wie over al dat medialawaai niet tevreden is, is Bart Schiltz, de voorzitter van de Rederscentrale. In het ☞



Bart Schiltz: *'De vraag stelt zich of de Rederscentrale ... de "ombudsdienst" moet dagvaarden om verdere stommiteiten te voorkomen'.* (foto gw)

informatieblad (XI, 1995 pag. 7 - 8) van zijn organisatie catalogeert hij het referendum onder het vakje: *'onrust stoken en stemmingmakerij'*. Schiltz: *'Met de laatste "actie" van de zogenaamde "Maritieme ombudsdienst" wordt ... schade toegebracht aan de reders!! We weten het zo stilaan wel dat de visserij betere tijden gekend heeft,'* zo verwoordt de voorzitter zijn mening, hij vervolgt zelfs in kapitalen, 'IN DERGELIJKE CRISISSITUATIE IS VERTROUWEN ECHTER BELANGRIJK — ER ZIJN OVERBRUGGINGSMAATREGELEN NODIG. WELKE FINANCIELE INSTELLING ZAL ECHTER KLAAR STAAN OM EEN BEDRIJF TE HELPEN WAARVAN MEER DAN 70% VAN DE AANDEELHOUDERS HET NIET MEER ZIET ZITTEN ??!! WANT... JA, JA REDERS, JULLIE ZIJN DE AANDEELHOUDERS VAN DE VLOOT!!' en hij bezweert zijn leden: 'DERGELIJK NEGATIVISME, INGEGEVEN DOOR FRUSTRATIES, OF INGEFLUISTERD DOOR KRACHTEN DIE HET HELEMAAL NIET GOED MENEN MET DE VISSERIJ IS UIT DEN BOZE!!'.

Verder verzamelt Schiltz een aantal *'bewijzen'* die moeten aantonen *'dat deze enquête (en de daaropvolgende krantenartikels) op weinig of niets was gebaseerd'*. Zo wijst hij erop dat noch de voorzitter noch de ondervoorzitter van de Rederscentrale een formulier toegestuurd kregen, in de raad van bestuur van de Rederscentrale vond hij niet één reder die toegaf gevolg te hebben gegeven aan de enquête, op een vergadering aan de oostkust waarop 15 reders aanwezig waren, vond Schiltz evenmin iemand die het antwoordformulier opgestuurd had. Alleen in Nieuwpoort *'zouden een aantal reders van kleine vaartuigen geantwoord hebben omdat ze dachten dat ze met een officiële overheidsinstelling te maken hadden'*. Tenslotte geeft Schiltz aan Deman een niet mis te verstane verwittiging: *'De vraag stelt zich of de Rederscentrale ... de "ombudsdienst" moet dagvaarden om verdere stommiteiten te voorkomen'.*

Wordt vervolgd

Op Deman maakte die dreiging alvast niet veel indruk. Prompt schrijft hij een 'recht op antwoord' dat hij evenwel niet naar de redactie van het hogervermelde informatieblad stuurt, maar rechtstreeks naar de reders. Hij eist daarin het recht op om over de visserij een eigen vrije mening te uiten. We leven immers in een democratie, zo stelt Deman en hij zegt rechtstreeks tot de voorzitter: *'Meneer Schiltz, in een dictatuur kan men een organisatie als de Maritieme Ombudsdienst het zwijgen opleggen...'*. Dat Deman zo zijn twijfels heeft over de democratische geplogendheden aan de Noordzeekust blijkt ook uit volgende zin, die hij eveneens rechtstreeks tot Schiltz richt: *'Mocht de Rederscentrale echter een democratische organisatie zijn, dan was er nu tegenover U een motie van wantrouwen, want wie de cijfers van het Referendum wil loochenen, negeren of afzwakken is een onverantwoordelijke beleidsvoerder en moet in die zin ook aftreden.'* Op zijn beurt laat hij een verwittiging horen: *'Wij bevestigen U echter dat "als onze leden het vragen" (en dus ook uw leden) om binnen de Rederscentrale statutair en juridisch één en ander op punt te zetten, wij dit ook zullen doen.'*

Laat ons dus besluiten dat Deman, na lezing van het artikel van Schiltz, heel kwaad geworden is. En dat ook Schiltz, na lezing van deze brief, almaar kwader wordt.

Wordt ongetwijfeld vervolgd.

Flor Vandekerckhove

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.

Dialoog tussen Oostende en Zeebrugge

Het provinciebestuur van West-Vlaanderen stelde afgelopen maand haar *Beleidsnota 1995-2000* voor. In de nota beschouwt de bestendige deputatie de zeehavens Zeebrugge en Oostende als een complementair havengebied. Het bestuur wil een rol spelen in het beheer van beide havens en he debat openen om te streven naar samenwerking tussen beide havengemeenschappen. Dit moet, zo stellen de verantwoordelijken, een aanzet zijn voor een globaal en rationeler zeehavenbeleid.

Oude glorie op de klippen

Het Britse zeilschip *Maria Assumpta* liep verleden maand op de rotsen voor de Engelse kust bij het plaatsje *Camel* en brak in stukken. Drie opvarenden verdronken. Vijf opvarenden werden opgepikt door een vissersboot, de zes anderen klommen op de rotsen. De *Maria Assumpta* werd in 1858 in Spanje gebouwd en was één van de weinige vierkant getuigde zeilschepen die nog de zee opgingen. Het schip mat 29,8 meter en was eigendom van een Britse groep partikuliere eigenaars. Het werd gebruikt voor de opleiding van zeilers en voor promotionele doeleinden.

Flandria gooit helft personeel over boord

De familale rederij *Flandria*, vooral bekend om zijn toeristische rondvaarten in de Antwerpse haven, heeft bijna de helft vanhaar 90 personeelsleden ontslagen. Het bedrijf schrapt meteen een aantal seizoensgebonden activiteiten alsook de catering. het bekende vlottend restaurant La Perouse verdwijnt dan ook uit het Antwerpse stadsbeeld. Wel blijft Flandria de veerdiensten, de Scheldetochten, havenrondvaarten, eendagsreizen en de veerdienst naar het Antwerpse Sint-Annekesstrand verzekeren.
Aan de basis van deze beslissing zou een familieruzie liggen.

Belgische havens doen het goed

Het Europees marktaandeel van de Belgische zeehavens groeide de afgelopen 15 jaar traag maar gestaag. Tussen 1980 en 1994 steeg het gezamenlijke aandeel van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende van 19 naar 25%.
De Belgische vooruitgang ging vooral ten koste van de Franse havens Le Havre en Duinkerken. Frankrijk zag zijn aandeel dan ook terugvallen van 19 naar 13%.

Cocaïne met mossels

Duikers van de rijkswacht hebben samen met de BOB van Brugge in de Zeebrugse achterhaven een pak drugs uit het water gevist. Het pak bevat 30 kilo cocaïne en moet, gezien de mosselaangroei, al een tijdje in het water liggen. De straatwaarde (mossels niet inbegrepen) wordt geschat op 700 miljoen frank.

Eurostar moet naam veranderen

Een Franse rechtbank heeft beslsit dat de hogesnelheidtrein Parijs-Londen niet langer *Eurostar* mag heten. Tegen de Franse spoorwegen was klacht ingediend door een koerierbedrijf dat al sinds 1989 Eurostar heet. De rechtbank gaf het bedrijf gelijk. De Franse spoorwegmaatschappij krijgt zes maanden de tijd om het gebruik van de naam *Eurostar* weg te werken. Na die periode zal ze aan de oorspronkelijke *Europstar*, gespecialiseerd in dringend vervoer en het verzenden van dringende boodschappen, 6000 frank moeten betalen telkens ze de naam gebruikt.

Oostende Lines is echt zeer goed

Nadat we vorige maand reeds meldden dat de Oostendse rederij RMT voor haar vrachtafdeling het 9002-kwaliteitslabel toegekend kreeg, is er nu ook het bericht gekomen dat de kwaliteit van RMT en winkelpartner Wagon-Lits ook in diverse onafhankelijke ferrygidsen erg gewaardeerd wordt. Een en ander blijkt o.m. uit de behaalde kwotering in het veelgebruikte gids van de Britse '*Automobile Association*'.

Varen tussen ijs wordt veiliger

Vaartuigen die 's winters in noordelijk gelegen zeeën moeten navigeren hebben het niet gemakkelijk. Dagelijks krijgen ze via de stelliet wel ijskaarten toegestuurd, maar die zijn niet altijd betrouwbaar, vooal wanneer het wolkendek te dik is bij zware mist. De Britten hebben nu een systeem ontwikkeld waarbij correcte radargegevens via de ERS-1 satelliet kunnen doorgeseind worden, zelfsin de moeilijkste weersomstandigheden (dp)

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!

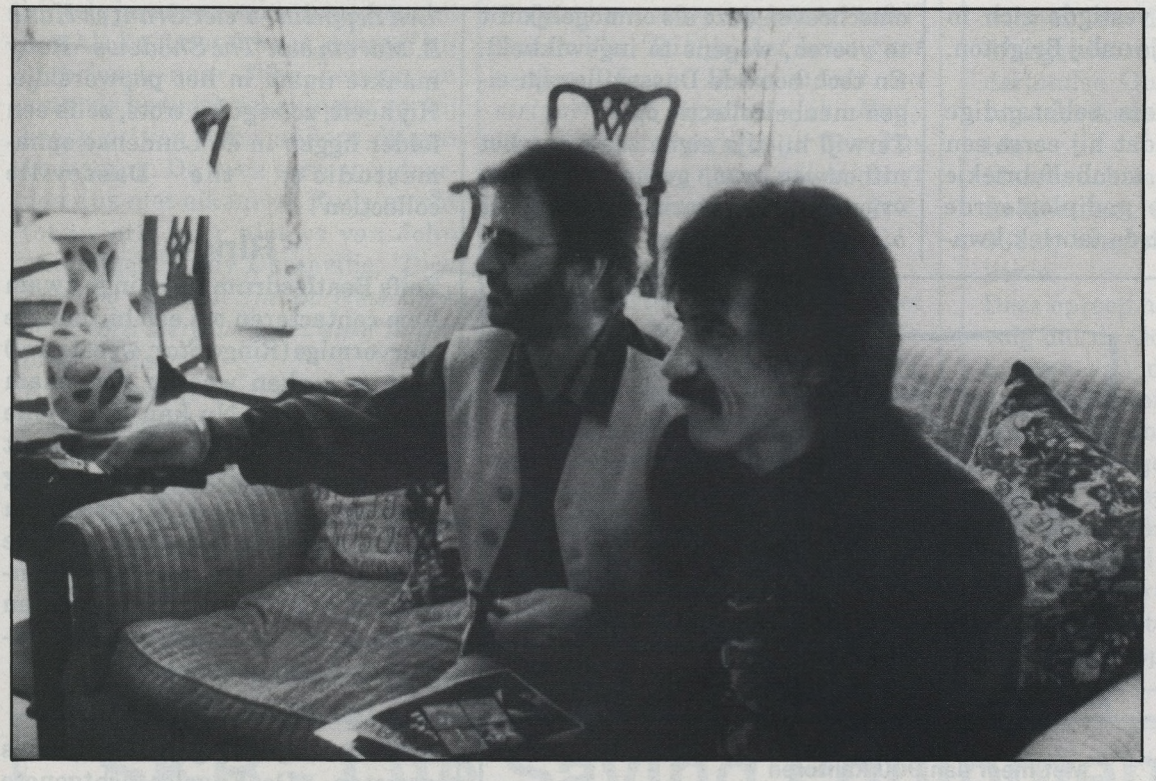
Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

En dat net nu de Rolling Stones in het land geweest zijn

Rudy Dasseville en The Beatles

HET HUIS LIJKT wel een klein museum te zijn. Alles herinnert er aan de fameuse vier uit Liverpool: The Beatles! Uit de authentieke juke-box klinken de hits, liefst dan nog deze uit de beginperiode van Zij Die Mee De Sixties Gemaakt Hebben. Rudy Dasseville (43), Beatlesfan van het eerste uur — zoals menig HVB-medewerker trouwens — zit voor me. Zijn vriendelijke vrouw staat 'achter de toog'. Voor alle duidelijkheid: we zitten op het adres Zeelaan 101 te Oostende, in de wijk Raversijde, en wel in de taverne 'Yellow Submarine'. Voorwaar hier heerst volop de Beatlemania!
Rudy Dasseville is sinds een tweetal jaar uitbater van 'The Yellow Submarine' en haalde in die tijd ook regelmatig de kranten. Vandaar dat ook HVB niet kon achterblijven. Want Rudy Dasseville is een visserstelg en waar visserstelgen zijn, daar mag onze Zeedierenjager — de paperback writer als het ware — niet op het appel ontbreken.



Rudy Dasseville met Ringo Star (voorwaar zappend!)

Visser

Vanaf zijn twaalfde ging Rudy — geboren en getogen Oostendenaar — naar de visserijschool 'John Bauwens'. Dasseville: *'Na drie jaren 'Dek' beroepsopleiding en met het diploma van aspirant-schipper op zak ben ik dan als kustvisser gaan varen op de 0.104 van mijn vader Honoré, samen met broer Ronny'.*
Onderwijl volgde Rudy een opleiding aan de Oostendse kunstacademie. Hij kreeg daar nog les van de grote Oostendse meesters Sorel en Elias. Maar weinigen in de visserij beseften dat in de matroos ook nog een kunstenaar aanwezig was.
Na 14 jaar stopte Rudy met de visserij. Dasseville: *'Grote oorzaak was de schrik die ik opgedaan had in de storm van 1 mei, nu alweer een vijftiental jaar geleden. Toen werd een volstrekt windstille nacht in enkele seconden herschapen in een orkanisch zeelandschap met winden van meer dan kracht twaalf! Tijdens de orkaan kwamen muren van water op ons af. Het schip was een speelbal voor de wind en het kwam zodanig scheef te liggen dat de motorkoeling geen water meer uit de zee kon zuigen en wij de machine noodgedwongen moesten stilleggen. De andere collega's waren allen binnen gevlucht. Iedereen was bang aan boord en ervan overtuigd dat we met man en muis zouden vergaan'.* Uiteindelijk werden ze eruit gehaald door de sleepboot die hen ter hulp gevaren was. Ze brachten het er dus goed vanaf maar toen ze de haven van Oostende binnengesleept werden, dacht Rudy bij zichzelf: *'Nu is het genoeg geweest, ik stop ermee'.*
Toch voer hij nog een half jaar verder ter visserij. Maar de schrik liet hem niet meer los. Nooit meer! Hulp kon niet baten; hij was voor de behandeling van zijn aanhoudende angsten in behandeling bij een psychiater. Die dokter zei dat het voor hem beter zou zijn als hij de stiel stil zou leggen. Dus zocht Dasseville soelaas bij de ferryboten van de R.M.T., maar op zee bleven de angsten hem kwellen.

Rudy in Engeland

In 1988 trok Rudy naar Engeland, ook al omdat zijn vrouw, die hij in ☞



Rudy Dasseville voor zijn 'Yellow Submarine'

Oostende ontmoet had, een Engelse was. Het koppel vestigde zich in Uckfield, een stadje nabij Brighton, dicht bij Lewis.

Daar begon hij als zelfstandige meubelmaker, nadat hij eerst een jaar in een klein meubelfabriekje gewerkt had. De gediplomeerde meubelmakers uit de fabriek kwamen naar zijn ontwerpen kijken en omschreven deze als onmogelijk uit te voeren, wegens te ingewikkeld. En toch bouwde Dasseville zijn eigen meubelcollectie op.

Terwijl hij zijn eigen zaak aan het uitbouwen was, geraakte hij bevriend met een gitarist *'die zeer dicht bij de grote namen uit de pop-industrie'* stond. De man bekeek de kunstmeubelen en gaf Rudy de tip om gitaarkasten te gaan maken... En dat deed hij. Zo'n gitaarkast is een meubelstuk waar 12 elektrische gitaren en 6 akoestische kunnen in opgeborgen worden, alles luxueus afgewerkt. De kast (meestal op bestelling gemaakt) kost zo'n 750 000 à 1 miljoen BEF. Kunstmeubels, gitaarkasten... het ligt maar een stap van elkaar verwijderd. Maar het bleek een voltreffer te zijn. Dasseville: *'Mijn eerste klant was de zanger-gitarist Eric Clapton. Dan heeft het bekende gitarenmerk Fender me gevraagd een gitarenkast te maken voor de 40ste verjaardag van het bedrijf. Belangstellenden waren verder nog Mike Knopfler van 'Dire Straits', de manager van 'Led Zeppelin' - Peter Grant en Hank B. Marvin van 'The Shadows.'* Rudy maakte naam in het popwereldje. Hij heeft, zo zegt hij trots, zelfs een folder liggen in de Londense opnamestudio's: 'the Dasseville collection'.

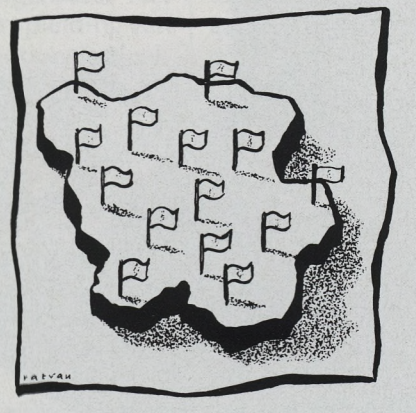
Ringo

Zelfs Beatlesdrummer Ringo kwam hem contacteren om een bijzondere stervormige (Ringo *Star*, weet je wel) kast te maken waarop zijn naam moest prijken. Nu kan Dasseville Ringo en ook manager Peter Grant tot zijn persoonlijke kennissenkring rekenen. Succes dus! Hij kreeg van de kunstveiling Sotheby's zelfs de aanbieding om aldaar een tentoonstelling te houden. Insiders weten wel wat dat betekent: de consecratie van de meubelmaker.

Terug in Oostende

Getrouwd zijn is ingewikkeld, dat is geweten. De Engelse echtgenote van Rudy wilde terug naar België komen, maar Rudy wilde in Groot-Brittannië blijven, in het land waar hij zich uitermate thuis voelde... Dus kwamen ze na zes jaar terug naar België.

Intussen loopt aan de overkant zijn klantendienst verder en houdt het koppel hier de 'Yellow Submarine' open, waar voor een klein fortuin aan Beatlescuriosa tentoongesteld staan.

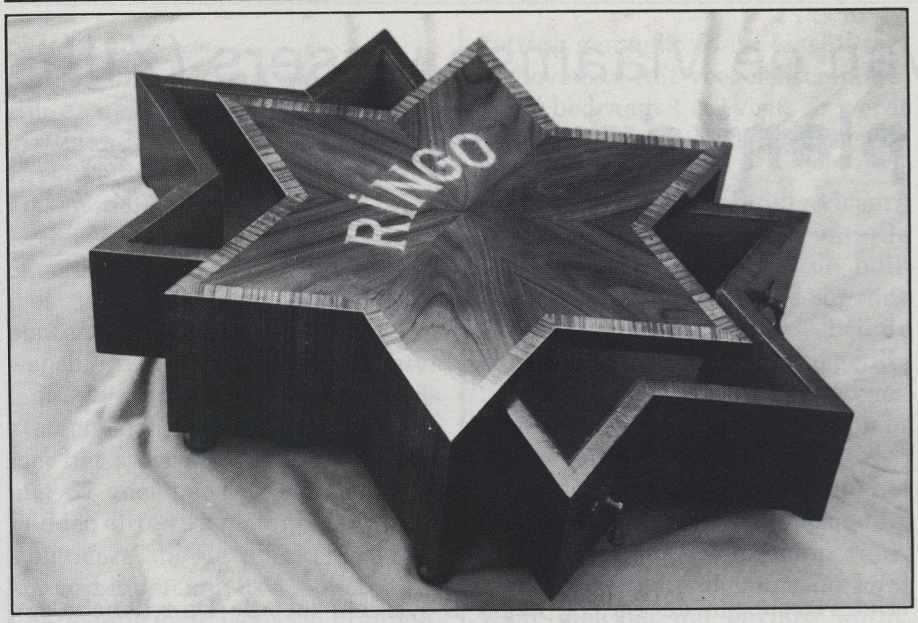


Met meer dan 900 kantoren

over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

BBL



De stervormige kast, een pronkstukje dat Rudy Dasseville voor Ringo Star mocht uitvoeren.

Aan die Beatlesverzameling heeft hij vele jaren gewerkt, want toen hij nog als kustvisser voer, schreef hij al brieven naar John Lennon en stuurde hem ook tekeningen op, hij kreeg er van John andere dingen voor terug. De twee correspondeerden dus met elkaar en Rudy mocht tot twintig keer nieuws van John ontvangen. Rudy Dasseville: *'Toen Lennon uiteindelijk in New-York vermoord werd was het alsof ik een broer verloor'.*
En de visserij? Dasseville: *'Neen, de visserij ben ik nog niet vergeten. Ik heb nog altijd heel veel respect voor de vissers. Als je gedurende een aantal jaren visser bent geweest, ben je harder geworden en heb je meer uithoudingsvermogen gekregen; zaken die in je latere leven van pas komen'.* Zo hebben die 14 jaar visserij hem ook nog in zijn verdere loopbaan geholpen.
En komt er verder nog iets ter tafel? Dasseville: *'Bah ja, het leven gaat verder. Erwin Debie maakt een stripverhaal, waarvan ik, Rudy Dasseville, de hoofdfiguur ben. Pas op Debie is niet niemand! hij heeft vroeger nog voor Robbedoes getekend.'*

Zo zie je, beste vissers, dat jullie niet moeten wanhopen, ook niet als de tongprijs in elkaar gezakt is. Rudy Dasseville toont ons hoe een rasecht visser, via de Engelse popbusiness een Oostends stripfiguur aan het worden is:ht leven is dus vol verrassingen.
En wie de kunst van Dasseville wil inschatten, moet eens langslopen in de 'Yellow Submarine'.

Zeedierenjager

Oostendenaars verdedigen Belgische kleuren op Nederlands kampioenschap garnaalpellen

Op zaterdag 12 augustus wordt voor de derde keer het open Nederlands Kampioenschap Garnalen pellen gehouden. Dit is een onderdeel van de Visserijdagen die te Colijnsplaat doorgaan. Deelnemers(sters) komen uit traditionele garnalenplaatsen, veelal in klederdracht.
De organisatoren doen via HVB een oproep aan Belgische geïnteresseerden om aan de wedstrijd deel te nemen. Er zijn verschillende mooie prijzen te winnen en de hoofdprijs bedraagt niet miner dan 1 000 Nederlandse Gulden. Er is een tegemoetkoming in de reiskosten.
Meer inlichtingen bij de Vismijn Colijnsplaat (tel.: 00 31 1199 5383), vragen naar Foort Lokerse.
Deze oproep heeft alvast tot gevolg dat de Oostendse garnaalkruiers van de Vuurtorenwijk aan het kampioenschap deelnemen. Niemand minder dan het Oostendse gemeenteraadslid Danny Verleye zal pogen de trofee mee huiswaarts te nemen. Overigens zal hij in zijn poging gesteund worden door een autobus supporters. Wie mee wil belt Verleye op nr 059 / 32 24 54.

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)

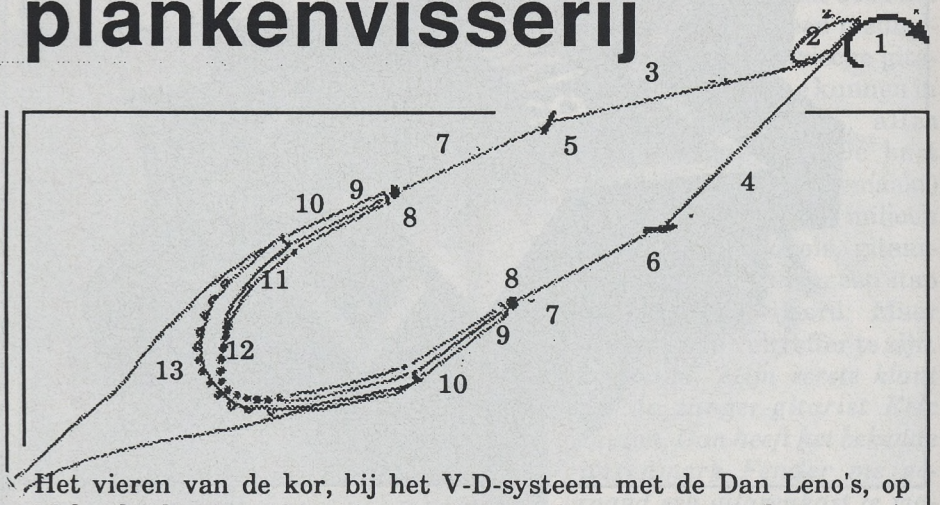
Vistechnieken van de Vlaamse vissers (XIII)

Zijdelingse plankenvisserij

NOG EEN TWAALFTAL Vlaamse beroepsvissersvaartuigen werken met borden, aan de zijkant van het vaartuig aangebracht. Vroeger werd deze vistechniek bijna algemeen toegepast door de Vlaamse vissers. Het uitdoven van de IJslandvisserij, waar de vaartuigen bijna allemaal met planken zijwaarts visten, deed de omvang van de bordenvisserij (plankenvisserij) de jongste deccenia gevoelig afnemen. Op IJsland visten de Vlamingen vroeger met het Vigneron-Dahlsysteem (V-D-systeem). De Dan Leno verving lang geleden echter reeds de stokken die gebruikt werden bij het V-D-systeem. De Dan Leno is een grote metalen bol(*) die met een 40 kilogram wegende zool versterkt werd. Na de Dan Leno kwam er een schaar waaraan drie staaldraden van ongeveer negen à tien meter die van de onder- en bovenpees naar de bollen of het loodzeil liepen.

Van de Dan Leno 's (want er waren er vanzelfsprekend twee; een voor elke zijde van het schip) liep er een breidel van ongeveer 90 meter naar de visplanken. Op vuile gronden werden deze met de helft ingekort. Deze visplanken wogen bij de kleine 'ijslanders' ongeveer 750 kg 't stuk, en bij de grootste ijslanders tot 1100 kg. Er waren ook twee soorten planken: de traditionele houten, verzwaarde planken en de metalen ovale visplanken, zoals deze nu nog (maar wellicht niet voor lang meer) op de laatste Vlaamse ijslander O 129 'Amandine' te zien zijn. In de jaren '60-'65 kwamen deze ovale Morgeréplanken in de vloot. Het was een Franse uitvinding en gemaakt te Etaple-sur-mer nabij Boulogne.

In Aberdeen begon men even later met rubberen bollen te vissen die daar uitgevonden en vervaardigd werden. Ook dit gebruik nam men hier over. Men viste met bollen in de onzuivere gronden en op zachtere gronden durfde men al eens over te schakelen op het gewone loodzeil.



Het vieren van de kor, bij het V-D-systeem met de Dan Leno's, op IJsland: 1 koers vanhet schip; 2 schip; 3 achterste vistouw (korretouw); 4 voorste korretouw; 5 achterste visbord wegscherend achter het schip weg; 6 voorste visbord, zijdelings wegscherend; 7 breidels; 8 Dan Zeno; 9; schaar, 10 drie oplangers; 11 bollenpees; 12 zware rubberen bollen; 13 lichte vlotters (de zgn. pullen).

Ook werden de bollen gelost van de onderpees wanneer men op vuile gronden ging vissen en er weer 'aangebindseld' wanneer er zachtere gronden bevist werden. Deze operatie duurde ongeveer een ☞

CREVITS

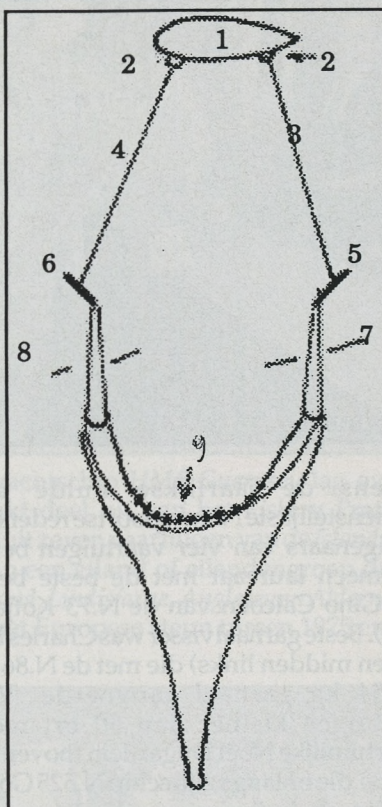
import - export
allerlei kettingen en kettingmatten
ankers
herbruikbare materialen
visserijbenodigdheden
rubber bollen en rubber ringen

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

tweetal uur.
Nu de ijslandvisserij afgelopen is, zijn er nog twee zijplankenvissers in Vlaanderen die zich buiten de Kreefteput wagen. De N3 en de 0.369 vissen ook wel inhet visgebied Kreeftenput, maar ook in het Kanaal of op de Noordzee. Ze vissen zowel met ovale als met rechthoekige houten planken die ongeveer 450 kg wegen. De kor is ongeveer 22 meter lang. Ze vissen met het Oostends systeem dat 85 voet pees heeft of met het systeem van Heist en dus met 67 voet pees. In het loodzeilmidden zitten 12 meter bollen. Hun 'oplangers' die de planken met de kor verbinden zijn 9 of 14 meter, dit naargelang de te bevissen gronden. Naast deze twee plankenvissers (op platvis, roggen en rondvis) zijn er ook nog een tiental echte Kreeftenput-vissers. Deze vissen dus uitsluitend in de Silverpit en Botney Cut (Kreeftenput). De bovenpees van hun net is meestal 28 en de onderpees 35,5 meter. De onderste oplangers zijn 6 meter lang en uit ketting gemaakt. Het verschil met de bovenste (uit veel lichter materiaal) bedraagt 1 à 2 voet. Er wordt bijna altijd één wekker tussen de planken bevestigd.
De kor is bij de plankenvisserij verschillend van deze van de bokkenvisserij. Zo heeft de buik langere 'buikwingsen'. De rugzijde heeft ook 'rugwingsen', bij de bokkenkor is de rug vooraan gelijklopend, bij de planken daarentegen is ze ingesneden, zoals de buik maar dan in mindere mate.
Vermelden we tenslotte nog dat het vieren van de kor op een bijzondere manier gebeurt. Het schip vaart dan licht draaiend langs de kant waar met het net gevierd wordt. eerst het voorste visbord gevierd, tot die ongeveer gelijk komt met de achterste plank die nog in galg hangt. Op bevel van de schipper viert men dan de beide borden gelijk weg; langzaam stuurt de schipper dan een rechte koers terwijl het touw gevierd wordt. Wanneer het touw volledig gevierd is, wordt het touw dat van de voorste galg in het water loopt op het achterschip bij de achterste galg gevangen, zodat beide vistouwen daar samen gehouden worden;
Het winden gebeurt als volgt. Het systeem dat de touwen achteraan bijeen houdt wordt gelost. En eerst wordt er iets van het voorste vistouw gewonden; daarna de twee samen, onderwijl draait het schip mee met de kant waar het vistuig in zee loopt. Zo worden beide planken (en de kor) naar het schip gewonden totdat de planken in de galgen komen. Met speciale winddraden windt men de kor tegen boord. Dan komen loodzeil of bollen tegen de zij en trekt men de kor met de hand verder omhoog totdat men de kuil heeft bereikt. De kuil wordt dan binnengewonden.

Zeedierenjager
(Vervolgt)

(*) Voor een verklaring van de gebruikte termen verwijzen we naar vorige afleveringen van deze reeks.



Het winden met de gewone viskor: 1 stilliggend schip (want de borden zijn bijna tegen de galgen gebracht); 2 galgen; 3 voorste korretouw; 4 achterste korretouw; 5 voorste visbord; 6 achterste visbord; 7 bovenste oplangers; 8 onderste oplangers; 9 rubberen bollen in 't midden van het loodzeil

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

DE MAAND IN BEELD











Tijdens de jaarlijkse hulde aan de verdienstelijkste Nieuwpoortse reders werden de eigenaars van vier vaartuigen betrokken. Algemeen laureaat met de beste besommin was Gino Calcoen van de N.73 Kotje (boven links). Beste garnaalvisser was Charles Beuckels (boven midden links) die met de N.86 Surcouf 23.754 kg garnaal aanvoerde. Voor de vaartuigen kleiner dan 50 brt mocht de onfortuinlijke Noël Dugardein (boven midden rechts) die onlangs zijn schip N.525 Golfbreker verloor de herinneringsschaal in ontvangst nemen. Bij de vaartuigen groter dan 50 brt ging de eer naar Roland Vanhoutte en Walter T'Jaeckx (bovenrechts) van de N.58 Pascin⬆⬆⬆⬆.

Op tweede Sinksen greep de traditionele bloemenhulde plaats aan het vissersmonument in Nieuwpoort. Ter nagedachtenis van op zee omgekomen vissers werden meer dan veertig bloemstukken neergelegd door vertegenwoordigers van officiële instanties, familieleden, verenigingen en vrienden➡.





Het Britse visserijwachtschip *HMS Guernsey* lag even in Oostende. Het maakt deel uit van het *Fishery Protection Squadron* dat bestaat uit zeven vaartuigen van de *Island Class*, die alle de naam van een eiland of eilandengroep dragen (*Jersey, Orkney, Shetland, Lindisfarne, Anglesey en Alderney*) en gebouwd werden met Europese steun tussen 1975 en 1979 in Aberdeen.

Ter gelegenheid van de *Maatjeshappening* werd de Oostendse vismijn omgetoverd tot een feestzaal. Apoteose was de verkoop per Amerikaans opbod van het eerste vaatje. Het leverde de ronde som van 43.000 frank op ten voordele van het Zeemanstehuis Godtschalck. ➡⬆





Er waren meer mensen opgekomen voor de jaarlijkse herdenking van het overlijden van Pastor Pype († 3 juni 1926). Namens het herdenkingscomite, het stadsbestuur en enkele verenigingen werden bloemen neergelegd op het graf van de *Vader der Visschers*. "Volgend jaar is het 70 jaar geleden dat Paster Pype ons verliet" zei ere-aalmoezenier Jan Cornellie. "Misschien een gelegenheid om een straat of plein met zijn naam te bedenken. Nu het stadsbestuur toch zoekt naar een nieuwe naam voor het Oude Mijnplein wil ik hier de naam van Paster Pype naar voor schuiven." Schepen Dries Vermeesch mocht de boodschap overbrengen naar het stadhuis. Of er ook werk van gemaakt wordt is natuurlijk wat anders.

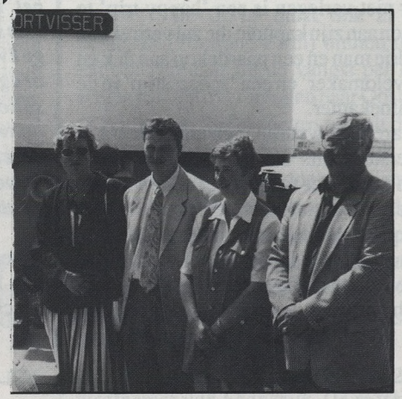


In Oostende werd het zomerseizoen ingezet met de traditionele zeewijding, gevolgd door de historische Ommeganck. Verschillende taferelen uit de stoet hielde verband met het kapers- en vissersverleden van Oostende.



⬆Tijdens de eindejaarsreceptie in de Oostende John Bauwensschool werden de bijzondere prijzen uitgereikt aan de verdienstelijkste leerlingen. Het is meteen de laatste officiële gebeurtenis in de stedelijke visserijschool van Oostende. Vanaf volgend schooljaar neemt het Provinciebestuur immers het bestuur over van de drie visserijscholen aan de kust die voortaan opgenomen zijn in het PMI, het Provinciaal Maritiem Institu

Voor de lijst van de behaalde getuigschriften en brevetten aan de verschillende visserijscholen, zie elders in dit bla



⬅ In Nieuwpoort werd *De Sportvisser 2* van broer en zus Stephan en Carine Gombert gedoopt. Het sportvissersvaartuig voor lijnvissers is een gewezen Nederlandse vissersboot, de VLI.2 Jan Senoir uit Vlissingen (32,9 m.). Aan boord is ruimte voor 65 hengelaars. Meter van het vaartuig is moeder van de eigenaars en vriend ten huize Michael Vermeersch uit Oostende fungeerde als peter tijdens de doopplechtigheid.

Bij de Oostendse familie Deckmyn was het (weer) feest. Aanleiding was het realiseren van een mannelijk viergeslacht. ex-schipper Robert Deckmyn (midden) mag zich nu overgrootvader noemen van Tim. Op de foto wordt de boorling vastgehouden door vader Bart (oud-leerling stedelijke visserijschool John Bauwens), terwijl sasmeester Pascal (zoals gewoonlijk) toekijkt ➡.



van schepen van mensen & van de zee

ZEELUI UIT DE zeevaartscholen van derde wereldlanden spreken weinig of geen Engels. Er zijn al vele waarschuwingen gegeven over de zogenaamde mozaïekbemanningen en de groeiende gewoonte om de onmogelijkste mengeling van officieren en ondergeschikten aan te monsteren op grond van een zacht prijsje of 'naargelang de voorraad strekt', maar zonder bezorgdheid voor de manier waarop dit allegaartje de schuit aan de wrede zee overgeeft. Het gaat voor alles om een goed koopje. Aan mensen wordt geen zorg besteed. Men neemt zijn toevlucht tot bemanningsvermindering, uitvlagging, algemeen gebruik van goedkope zeelui uit niet traditionele landen en streng beperkte beleggingen in nieuwe schepen.

Het Britse verslag *'Het menselijke element bij veilige vaart'* legt er de nadruk op dat meer dan 80% van de ongelukken in de scheepvaart menselijke faktoren als oorzaak hebben en het verwijst naar de belangrijkste rampen — *Herald of Free Enterprise*, *Exxon Valdez* en *Skandinavian Star* — om aan te tonen dat in de officiële reacties niet gesproken wordt over menselijke fouten. Ondanks de overheersende rol van deze menselijke factor bij rampen op zee worden daaromtrent zelfs geen statistieken aangelegd en er bestaat geen systematische inschatting van menselijke invloeden in het rampenonderzoek.

De Britse vakbond meent daarom dat het Bestuur van Scheepsveiligheid (*Administration of Ship safety*) overgeheveld moet worden van het departement *Verkeerswezen* naar dit van *Gezondheid en Veiligheid*.

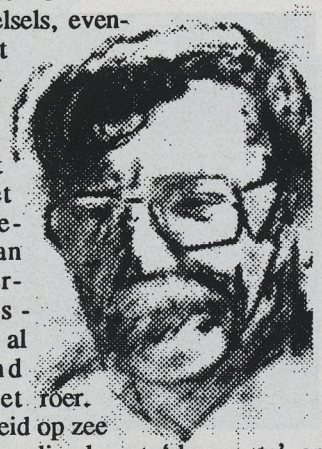
De controle op de naleving van de internationale wetgeving blijkt niet streng genoeg, want alle havens hebben er belang bij dat de schepen er terug komen, vaartuigen die in bepaalde havens op zwarte lasten zitten, gaan die immers vermijden en er wordt voor gezorgd dat ze havens kunnen aandoen waar een en ander door de vingers gezien wordt.

Het verdriet van de scheepvaartwereld is het gevolg van de concurrentie die in de hand gewerkt wordt door de overcapaciteit die dan weer ontstaat doordat kaduke bakken blijven varen met 'voetbalisten' en 'piraten', omdat ze gesteund en bevoorrecht worden door hun regeringen.

Niemand is bereid ook maar wat te doen aan dit amateurisme. Waarom ook, het zou alleen maar geld kosten en dan wordt de winst kleiner. Als gezegd wordt dat rederijen naar behoren moeten worden uitgebaat, dat ze anders over de kop gaan, dan kan men daaronder verstaan dat de reder niet verlegen is een 'happy trip' te wensen aan zijn kapitein die zal vertrekken met drie man en een paardekop aan dek en een 'velomaker' en een 'schareslijp' in de machinekamer.

Zeevarenden wensen vanzelfsprekend in de eerste plaats dat hun schepen veilig varen en zonder twijfel met commercieel succes. Dit zijn twee vereisten die op het scherp van de snede staan. Maar techniek, milieu en arbeidsvoorwaarden zijn ondergeschikt aan de economie. De economische grenzen leggen de maritieme sociale vooruitgang daardoor aan banden.

Veiligheid is altijd het gevolg is van een praktijk. Veiligheid is niets anders dan aantal beroepsmatige en doelgerichte handelingen. En meteen wordt duidelijk dat veiligheid niet gediend is met bijvoorbeeld een slechte uitkijk en met het vissen binnen de verkeersscheidingsstelsels, evenmin met gebrekkige radarwacht en het oversteken van de verkeersstroom al slapend aan het roer.



Veiligheid op zee is niet gediend met 'drop-outs' en 'lefgozers'. We lazen in de 'Telegraph': *'Nu is het volslagen balspel hier op zee, het is een nachtmerrie. Het is een Russische roulette telkens een gekwalificeerde stuurman een brugwacht verzekert. Heel weinig schepen gehoorzamen aan de aanvaringsreglementen indien ze deze al kennen. Indien wél, dan zijn ze totaal onwetend, heel haastig, of ze gaan gewoon niet uit de weg.*

Leren doen we helemaal niet, ondanks alle handboeken voor de zeevaart die geschreven zijn.

lin

Smederij
Jules St. Martin
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen
Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23
Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69

Kommer & kwel

O 316 verkoopt bij voorkeur in Boulogne



Reder Pieters: *'Het is te pijnlijk om hier te moeten zien dat je maar 100 tot 120 frank per kg kabeljauw krijgt, terwijl je ziet dat diezelfde vis in de winkels van Middelkerke of De Haan in het uitstalraam ligt voor 480 frank het kilogram.*

Op zaterdag 17 juni 1995 vertrok de 0.316 na zijn jaarlijkse schilderbeurt terug naar zee. Twee van de vaste bemanningsleden waren nog met vakantie en een derde viel ziek. Reder Pieters kon zijn bemanning wel aanvullen, maar vond de equipe toch te zwak om zijn vaartuig in zee te sturen. Het werk op de hektreiler en dan vooral met de speciale scheerborden is toch heel anders dan hetgeen vissers op een boomkorvaartuig of een zijdelingse plankenvisser gewoon zijn.

Wetende dat schipper Marcel Pots (*) altijd bereid is iemand uit de nood te helpen, monsterde Pieters, naast zoonschipper Dany Pieters dan maar een tweede schipper aan voor twee of drie reizen.

Schipper Pots: *'Het is in feite ver gekomen wanneer de gepensioneerden in zee moeten. Maar allez! Eens we aan de korre liggen zal Dany assisteren bij het ophalen van het net en het stockeren van de vis in de speciale viskisten'*. Om op alles voorbereid te zijn liet Marcel toch maar een nieuw paar heuplaarzen aan boord komen.

De 0.316 vist het jaar rond vanaf het eiland Lundy (nabij Bristol-kanaal), in Het Kanaal en in de zuidelijke en noordelijke Noordzee tot aan de 62de breedtegraad ten noorden van de Schetlands.

Pieters: *'Vroeger was de Fär Ör er ook bij, maar sedert we er ooit eens werden opgeleid, laten we deze eilanden links liggen'*. De 0.316 durft ook al eens Scrabster (Pentland Firth) binnen te varen om van daar uit de vangst per koelwagen te laten overbrengen naar Oostende of Boulogne. Reder Pieters vertelt dat de mijnrechten in Boulogne redelijk duur uitvallen maar de gemiddelde prijzen per viskist meestal veel hoger liggen dan te Oostende. Het is dus veelal voordeliger voor de 'Aegir' om zijn vis daar te verkopen. Soms wordt de vangst vervoerd per koelwagen, soms loopt het visserschip zelf Boulogne binnen.

Pieters: *'Boulogne is de tweede grootste visafnemer van Frankrijk. De markt kan er ontzaglijk veel vis aan. De 'Aegir' ligt soms achter twee, zelfs drie Franse hektreilers die vele tonnen vis in de mijn afzetten. Naast de vis van de middenslagvloot komt daar nog veel vis uit Rusland en de vroegere oostbloklanden bij'*. Het is al van januari 1995 geleden dat de 0.316 zijn vis nog te Oostende aan de koper gebracht heeft. Pieters: *'Ja, zo is dat, maar het is te pijnlijk om hier te moeten zien dat je maar 100 tot 120 frank per kg kabeljauw krijgt, terwijl je ziet dat diezelfde vis in de winkels van Middelkerke of De Haan in het uitstalraam ligt voor 480 frank het kilogram. We zouden beter allemaal ons schip verkopen en een viswinkel beginnen'*, suggereert Pieters ondeugend, maar ook daar is geen echte mogelijkheid want, *'met de huidige lage opbrengsten ligt de marktwaarde van een vaartuig ook al niet hoog. Na de volgende en laatste saneringsronde die eind juli wordt afgesloten zullen tweedehandse vaartuigen in België nog verder in prijs zakken'*, zo weet Pieters.

Daniël Pots

(*) Vlaanderens laatste 'ijslandschipper' Marcel Pots werd onlangs nog in dit blad geïnterviewd (HVB V,1995 pag. 4).

Nieuwe quotamaatregelen

Van 1 juli tot 30 september 1995 gelden een aantal tijdelijke aanvullende quotamaatregelen. Zo mogen de tongvangsten, uitgedrukt in aanvoergewicht, volgende hoeveelheden niet overschrijden: gebied VIIa: 750 kg; VIIe: 400 kg; VIIj,k: 800 kg, VIIIa,b:1200 kg. In VIId mogen vaartuigen tot en met 300 pk gedurende bovenvermelde periode slechts 300 kg per vaardag vangen en vaartuigen vanaf 301 pk 450 kg; in VIIf,g is dat respectievelijk 500 en 800 kg.

Voor de vaartuigen van 300 pk of minder blijven de toegelaten vangsten van tong ongewijzigd in de Noordzee en Scheldeestuarium: 4 500 kg vermeerderd met 40 kg per pk (regeling geldt tot 31 oktober 1995). In hetzelfde gebied (ICES II, IV) geldt voor de vaartuigen van meer dan 300 pk een andere regel. Tot het einde van het jaar bedraagt het tongquotum voor die categorie daar 1.571 ton. T.e.m. 30 september is het aanvoergewicht van tong per vaartuig in dat gebied beperkt tot 2 000 kg, vermeerderd met een hoeveelheid die gelijk is aan 8 kg per pk vermenigvuldigd met het vermogen van het visserschip uitgedrukt in pk. Dit betekent bijvoorbeeld voor een vaartuig met een officieel vermogen van 1 000 pk: 2 000 kg + (1 000 pk x 8 kg/pk) = 10 000 kg. tong in de Noordzee en het Scheldeëstuarium gedurende de periode van 1 juli tot 30 september 1995.

Scholvangst stopgezet in Skagerrak

In gevolge quota-uitputting van schol in het Skagerrak (Ices-gebied IIIa) is het sinds 1 juli verboden te vissen op schol in dat gebied.

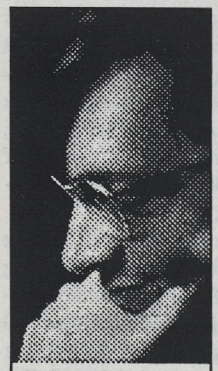
De Laatste Vuurtorenwachter



'E MESSEN GEWET, de wonden geslagen'. Onder deze kop verscheen in Humo van 15 juni een artikel dat ook wij onze lezers niet kunnen onthouden.

Het artikel draagt als grote titel *'De laatste dagen van Willy Versluys'* en begint als volgt:

'Zondagavond na de gemeenteraadsverkiezingen, zes jaar geleden. Drie ruziënde mensen in een snelle Mercedes op weg van Bredene Duinen naar Bredene Sas. Het VLD-congres heeft zojuist groen licht gegeven voor een coalitie met de SP van Willy Vanhooren. Willy Versluys, Betsy Ingelaere en haar echtgenoot die onbekend wenst te blijven — drie trouwe compagnons de route — zijn euforisch en ook een tikkeltje nerveus. Wat nu? Moet Willy Versluys het partijmaatschap inruilen voor een plaats in het schepencollege zodat hij zelf kan waken over de uitvoering van zijn eigen programma? Versluys vindt van wel. Onder het rijden worden allerhande scenario's besproken. Wie dient er in dat geval aan het hoofd van de partij te komen? De echtgenoot van Betsy zeker niet want dat is iemand van de oude garde. Betsy Ingelaere dan? Ja, een vrouw, geen kwaad idee'.



Willy Versluys denkt na over zijn ontslag (foto gw)

Dat was dus zes jaar geleden. Inmiddels weten insiders dat al die scenario's mislukt zijn, behalve dat reder Willy Versluys in Bredene wel degelijk schepen geworden is en zodoende zijn eigen programma gerealiseerd heeft. Dan maakt het artikel in Humo een sprongetje naar de periode na de jongste gemeenteraadsverkiezingen:



Betsy Ingelaere: is zij de man achter Willy Versluys?

'De VLD van Bredene heeft de gemeenteraadsverkiezingen laat ons zeggen niet gewonnen. Vanaf dat moment houden nog slechts twee vragen Versluys bezig: hoe maakt hij zijn ontslag in het partijbestuur bekend zonder de indruk te wekken dat er onenigheid is en het allerbelangrijkste, wordt hij nu weer schepen of niet?

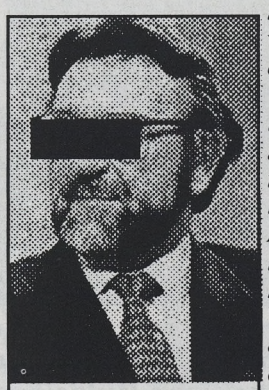
Hij wordt dus schepen.

Op maandag 12 juni beslist Versluys fase twee van zijn plan tot uitvoering te brengen. De man van Betsy krijgt de opdracht De Zeewacht uit te nodigen. De krant heeft al onmiddellijk na de verkiezingen een interview aangevraagd. Wel ze zullen er één krijgen.

Iets over elven vindt het gesprek plaats op een terrasje. Versluys zegt wat hij te zeggen heeft: "Ik heb altijd aan politiek proberen te doen op een flexibele manier. En ik wens ook in de toekomst door het leven te gaan als iemand die flexibel denkt en handelt. Dus doe ik een stap terug." Schepen Opstaele die toevallig voorbijwandelt op weg naar het hoofdkwartier van één van zijn partijen ziet het groepje zitten en weet meteen hoe laat het is.

Er volgt die dag nog meer slecht nieuws. Een redacteur van HVB wil Versluys dringend spreken. De visserijkrant heeft vernomen dat Versluys' ontslag in de lucht hangt; of hij zo vriendelijk wil zijn dat even te bevestigen. Versluys ontkent alles. Een persmedewerker (waarschijnlijk Marc Loy) deelt De Zeewacht mee dat HVB lont geroken heeft. Dat brengt een en ander in een stroomversnelling, zodat het uiteindelijk de regionale televisie Focus is die met de primeur gaat lopen. Voor De Zeewacht is dat niet erg, want dat is tenslotte allemaal één pot nat.

Bij HVB is men minder vrolijk. De redactie heeft met verbijstering kennis genomen van het ontslag van Versluys en voelt zich ronduit bedrogen. Politiek commentator Vandekerckhove is niet mals en verklaart in een editoriaal: "Versluys heeft zijn ontslag gegeven in het VLD-bestuur van Bredene. En nu het goede nieuws: de VLD gaat in een richting die enkel naar de catastrofe en het isolement kan leiden en de partij is bezig vele van zijn trouwste en meest overtuigde volgelingen van zich af te stoten." Dat kan tellen. Gelukkig maar dat nooit iemand luistert naar hetgeen Vandekerckhove te vertellen heeft.



De echtgenoot van Betsy Ingelaere, de man die onbekend wenst te blijven (foto gw)

En Versluys? Die zwerft intussen door Toscane en leest Marcel Proust. Dezer dagen puurt hij meer troost en wijsheid uit dit soort literatuur dan uit politieke tractaten en kranteanalysen. In welk boek was het weer dat Proust schreef: "Om de werkelijkheid tot iets draaglijks ta maken moeten we een klein aantal getallen in onze gedachten levendig houden".'

Die Humo toch!

EURO DIESEL (ANTWERP) NV

Officiele verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL

Zwarte Weg 1, Haven 343
2030 Antwerpen

Tel. (03)5415011 *Fax (03)5415546*

40 jaar geleden

In één klap: 40 vissers weg

EEN DEFTIG LOON bij elkaar krijgen, het lijkt een gewone dagdagelijkse taak voor elk van ons. Voor de visser is dat wel, sinds mensenheugnis, de moeilijkste en gevaarlijkste job ter wereld. Tegen het einde van januari 1995 kwamen honderden familieleden en nabestaanden samen aan de sluizen van het voormalige visserijdok te Hull om er de ondergang van twee van hun treilers te herdenken.
Dankzij de moed van de twee markonisten kunnen we vandaag teruggaan in de tijd en het voorval reconstrueren. Het hier beschreven ongeval vermeldden we reeds enkele jaren geleden in de kantlijn van een bijdrage over de 0.81 'John' in een black-froststorm (HVB III,1990 pag. 16).



De H.135 'Roderigo' op de Humber.

Zondag 23 januari 1955 — We bevinden ons in de wijde omgeving van de IJslandse Kaap Noord waar veel Britse treilers uit Hull, Grimsby, en Fleetwood (1) aan 't vissen zijn, samen met Duitse en IJslandse collega's. 200 mijlen naar het oosten is er nog een verzameling treilers aan het werk en meer naar het zuiden proberen de Belgen hun brood te verdienen.
Het is koud, maar mooi weer.

Black-Frost

Rond 9 u 's morgens steekt plots een storm op. Vissen is nauwelijks nog mogelijk en tegen 10 uur hebben alle treilers aan Kaap Noord het vistuig aan boord gewonden en vastgemaakt. De storm neemt toe. Striemende sneeuw- en opstuivende watervlagen leiden tot een zichtbaarheid van 0 tot 50 meter. De treilers op het zuidelijkste deel van de visgrond zetten, langzaam varend, koers naar Ritur Huk en de baai van Isafjord. De schepen die zich 30 mijl noordelijker bevinden hebben meer last van de wind en worden verplicht ter plaatse te blijven met hun neus tegen wind en watergeweld in.
De storm blijft woeden. De rest van de zondag, maandag en dinsdag blijven de treilers op en neer gaan,en varen aan slechts 1 knoop per uur naar het oosten, met slechts één doel voor ogen: omheen het centrum van de storm te varen. Niemand waagt zich op het werkdek.
De bovenbouw van de schepen verdwijnt onder het ijs. De ijzeren kabels (normaal 4 cm) zijn nu 15 cm dik en rond de stuurhut zitten ijslagen van 40 cm. Tijdens deze 3 dagen zijn de noordelijke treilers slechts 80 mijl verder geraakt. Woensdagnacht 26 januari wordt de wind wat zwakker en de treilers lopen nu een zuidoostelijke koers, in de richting van de beschermde fjorden, terwijl de bemanning nu kans zien om grote blokken ijs te kappen en overboord te gooien.

Schip in nood

De H.455 'Lorella' (2) en de H.135 'Roderigo' (3) waren reeds een heel stuk opgeschoten, richting Ritur Huk, wanneer ze over de radio horen dat de H.106 'Kingston Garnet' stuurloos ligt te zwalpen met zijn net in zijn schroef. Schipper Steve Blackshaw van de 'Lorella' zou graag terugvaren om de 'Kingston Garnet' te helpen maar de radarvleugel is vastgevroren en het volledige inwendig mechanisme daarop kapotgedraaid. Zonder radar durft hij de tocht niet alleen aan. Schipper George Coverdale van de 'Roderigo' besluit mee te gaan. Via onderling radiocontact zullen beide schepen op 1 radar varen.

Als het je tijd is...

De H.106 slaagt er in zijn schroef vrij te krijgen, uit het centrum van de storm weg te blijven en langzaam koers te zetten naar Ritur Huk. De H.455 en de H.135 daarentegen komen blindelings in het epicentrum van de storm terecht. Water, sneeuw en wind gijzelen de schepen en ijzige temperaturen doen de mistbanken vastvriezen. Black-frost! De storm woedt zo hevig dat de treilers niet de kans krijgen om te keren en slechts tegen de wind kunnen blijven stampen en rollen. Mochten ze er niet aan denken een deur open te houden, dan vriest alles vast en

zitten de bemanningen gevangen in hun schip.
De schippers van de overige vissersvaartuigen, luisterden op 26 januari machteloos naar de laatste gesprekken van de twee hulpverlenrs die nu zelf in nood verkeerden.
14u21- Boodschap van de 'Roderigo': 'Onze antennes zijn afgeknapt. Het weer is zeer slecht. We blijven standby op deze frequentie.
14u23- 'Lorella' antwoordt: 'We maken gevaarlijk slagzij'. Men hoort de transmissie onderbreken.
14u36- boodschap van de 'Lorella': 'We maken slagzij, de 'Lorella' gaat onder. We maken steeds meer slagzij, de 'Lorella' gaat onder!'
Waarna de 'Lorella' voor altijd zwijgt.
15u33- 'Roderigo': 'Aan alle schepen: Ons schip gaat lelijk te keer in het water'.
16u30- 'Roderigo': 'Het schip verdwijnt meer en meer onder het ijs. We zullen van tijd tot tijd roepen en onze toestand meedelen.'
16u45- 'Roderigo': Kan iemand op deze frequentie een positie bepalen voor ons.
16u49- de H.290 'Lancella': 'Uw peiling is dicht bij het noord-oosten.' Nog enkele bijzonderheden volgen.
16u51- 'Roderigo':'We kunnen hier iemand gebruiken. Ons schip is bijna niet meer te besturen.
16u51- 'Roderigo' gericht aan de 'Lancella': 'Kom ons helpen. We zitten in een benarde positie.
16u52- 'Lancella': 'We zullen naar jullie toekomen!'
16u53- het Amerikaans reddingsvliegtuig nr 5301 (4) 'Roderigo, wat is uw positie en wat zijn uw intenties?'
16u55- 'Lancella': 'De 'Roderigo' bevindt zich ongeveer 90 mijlen ten noordoosten van Kaap Noord. De wind komt met kracht 12 daar vanuit het noordoosten. De zichtbaarheid is 0.'
17u02- het Amerikaans vliegtuig 5301 vraagt aan de 'Roderigo' om over te schakelen op een andere frequentie.
17u03- 'Roderigo': 'Deze frekwentie kunnen wij niet meer gebruiken. Ons schip helt geweldig over naar stuurboord'.
17u04- vliegtuig 5301: 'Wat zijn uw intenties?'
17u05- 'Roderigo': 'Wij hebben geen intenties. We hebben er ons bij neergelegd. We gaan gewoon door. Er is hier geen zichtbaarheid en ons schip helt steeds meer over naar stuurboord.
17u06- 'Roderigo': 'We hellen steeds meer over naar stuurboord. We krijgen het schip niet meer recht.'
17u08- 'Roderigo': 'We hellen steeds verder over, steeds verder over'.
Met morseseinen seint de 'Roderigo': 'S.O.S. We slaan volledig omver.'
17u09- 'Roderigo': 'de Roderigo gaat ten onder, de Roderigo gaat ten onder, de Roderigo gaat onder...' en dit wordt voortdurend herhaald tot om 17u12 ook de 'Roderigo' voor altijd zwijgt.
Veertig Hullse vissers verloren er hun leven.

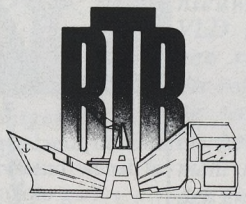
Drama's

Ieder schip in de wijde omgeving van het IJslandse Kaap Noord kende gedurende deze drie dagen kleine en grote drama's vooraleer het schip in veiligheid kon worden gebracht... gesteld dat de vissers daarin slaagden. Ook de IJslandse treiler 'Egill Raudi' verdwijnt met man en muis in zee. De Fleetwoodse treiler LO 4 'Red Falcon' (5) heeft meer geluk. De treiler werd door dezelfde storm overvallen op ongeveer 200 mijlen van de 'Lorella' en de 'Roderigo'. Terwijl het ijs bezit nam van het schip voer schipper Bobby Nash, hoge golven trotserend, naar het zuiden. De schipper slaagde er wel in om een paar man aan dek te houden en dag en nacht ijs te laten kappen. Een golf sloeg daarbij stuurman George Quin van vooraan het schip naar achteren. Bewusteloos en gekwetst werd de man in zijn kooi gelegd. De schipper wist dat het weer hem zou verhinderen een IJslandse haven aan te doen. Het dichtste altyernatief was Torshavn op de Fär Öreilanden. De treiler overbrugde 180 mijl in 36 uren vooraleer de gewonde stuurman kon geholpen worden.

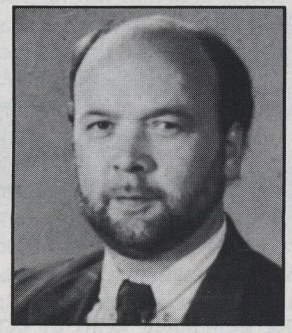
Daniël Pots

(1) O.a. H.106 Kingston Garnet, H.140 Kingston Onyx, H.455 Lorella, H.290 Lancella, H.135 Roderigo, H.108 Kingston Zircon, H.425 Reighton Wyke, H.251 Conan Doyle en GY 297 Staffness)
(2) 'Lorella' gebouwd in 1947, een schip uit de vloot van James Marr uit Hull, vanwege hun gele rompen de 'bananaboats' genoemd.
(3) 'Roderigo' (ex-Princes Elizabeth), gebouwd in 1950, was eigendom van de Hellyer Brothers.
(4) Wij weten niet of het een toestel voor de Amerikaanse kust vliegt en te ver af is om adequaat te helpen of het zich op een Amerikaanse basis in IJsland staat maar door het slechte weer niet kan opstijgen.
(5) Veel van de Fleetwoodse treilers waren geregistreerd te Londen.

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



Secretaris
Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE-VEURNE-DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27 Oostende
Tel: 059 / 70 27 41
Fax: 059 / 70 51 33
BRUGGE
Kustlaan 176 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 15
Fax: 050 / 54 42 53

Bij het mislukken van de volgende mosseloogst, zullen we er allemaal van (w)eten

Amerikaanse boormossels

HET IS VIA de romp van een schip dat de Amerikaanse boormossel in onze kontreien terechtgekomen moet zijn. Op de bodem van de Noordzee ontwikkelde ze zich in verzonken drijfhout, in veen- en zandlagen. De soort ontwikkelt zich nu zo snel dat ze onze eigenste witte boormossel en de ruwe boormossel aan het verdringen is.
Het diertje voedt zich met voorbijdrijvend plankton. Ze zoekt veiligheid door zich een gat te boren in zandlagen, hout en zelfs in zandsteen.
Maar het is in Amerika dat men grote plannen met het beestje heeft.

Die Amerikaanse boormossel voelt zich het beste thuis in de modderige lagunes van het Caraïbisch gebied en in de waters van zuidwestelijk Amerika (US / Golf van Mexico). De hoogste concentraties komen er voor rond de eilanden *Sanibel* en *Captiva*. Ze wordt er de *Angel Wing Clam* (engelenvleugel) genoemd.
Door verzamelaars wordt ze bijgehouden omwille van haar porcelijn-wit uitzicht, voor fijnproevers wordt ze gegeerd voor haar lekker vlees dat wordt gefrituurd of vermengd in Chinese gerechten (*chow-chow*) of in andere creatieve keukenprodukten.
Plaatselijke vissers wilden er een boormosselvisserij ontwikkelen om de schelpen te distribueren in het gebied tussen *Massachusets* (US) en *Brazilië*. De gewoonten van de dieren om zich soms tot 1 meter diep in te graven in de modderige zeebodem maakte een lonende visserij bijna onmogelijk. Degenen die bereid waren om een armlengte diep te graven om de schelpen bij laag water op stranden te verschalken verminderden met de dag.
Onderzoekers van het Amerikaanse *HBOI (Harbor Branch Oceanographic Institution)* keken of de boormossel niet industriëel kon worden gekweekt. In een eerste fase werd nagegaan of de schelpen te kweken waren in kweekbakken. In optimale omstandigheden bleken de schelpen daar zeer snel te groeien. Dus werden verschillende kweekculturen toegepast om te kijken welke het snelst het beste kwaliteitsvlees kon opbrengen.

Zoeken naar beste methode

Vanuit de *Indian Riverlagune* werden volwassen schelpen opgevist om een *broodstock* aan te leggen. De larven werden dan overgebracht naar glazen bakken. Daarin ontwikkelden de larven zich voorbeeldig. In de gezonde kweekbakken kregen de jonge boormossels een lengte van ongeveer 6 mm na 30 dagen en 12 mm na 60 dagen. Ervaring wees uit dat men in dit stadium 11.000 tot 27.000 larven kan uitzetten per vierkante meter.



Volgt men bij mosselen en oesters het zaad normaliter in een *nursery* tot de dieren zo groot mogelijk zijn, dan kwam het Amerikaanse onderzoeksteam tot de bevinding dat, wil de boormossel snel ontwikkelen, de jonge schelpen moeten worden uitgezet als ze de grootte hebben van een rijstkorrel (ongeveer 10mm).
Het warme voedselrijke water van de kust van Florida is ook al uitermate geschikt om boormosseles in kweektanks uit te zetten. Proefondervindelijk werd dus in de *Indian Riverlagune* de evolutie van de Amerikaanse boormosselkweek opgevolgd. De schelpen ontwikkelden er snel en hadden ongeveer na 90 dagen een lengte van 5 cm. Het team ondervond dat de schelpen de grootste ontwikkelingskansen kregen (75% van het uitgezet broedsel) als men er niet meer dan 110 op een vierkante meter plaatste.
Het koken en het verwerken van de diertjes in maaltijden bracht verder aan het licht dat ze het lekkerst waren (en dus de beste marktwaarde zouden hebben) wanneer ze 6 cm groot werden met een vleesgewicht van 15 gram. Het HBOI rondde zijn project af met het ontwikkelen van een kweekmethode waarbij de boormossels 120 dagen na het uitbreken van het broedsel tafelrijp zijn.
Het onbeschadigd vervoeren van de broze schelpensoort naar de consumenten vormde het grootste probleem. Momenteel loopt dan ook een aquacultuurproject om de boormossels aan land, en dus mogelijks in de nabijheid van grote steden (consumentenconcentraties) te kweken. Men hoopt zodoende de schade bij het vervoer te beperken.
In de zuidelijke USA hoopt men binnen afzienbare tijd de Amerikaanse boormossel als culinair hoogstandje massaal aan de man te brengen. Ook hier is het afwachten geblazen, want als het in consumerend Amerika regent dan druppelt het ook in Europa.

Daniël Pots



ACV eist ombudsman voor Nieuwpoortse visserij

In Nieuwpoortse ACV-kringen stelt men zich de vraag of in de loop der jaren niet teveel aandacht ging naar naar de ontwikkeling van en jachthaven ten nadele van een vissershaven. De vakbond dringt aan op een leidinggevende structuur met een ombudsman voor de visserij.
ACV-man Peter Debaenst overhandigde visserijschepen Antoon Van Hooreweghe de visie van zijn vakbond. De ombudsman zou betaald moeten worden uit fondsen die ter beschikking gesteld worden door de Vlaamse regering en de Europese Unie. Zijn taak zou erin bestaan de Nieuwpoortse vissers te begeleiden in de wirwar van wetten, reglementen en procedures. Ook wil het ACV een ingreep in het vismijnbestuur. In de Nieuwpoortse vismijncommissie zou ook plaats moeten zijn voor vertegenwoordigers van de horeca en van de toerismesector, aldus Debaenst, die nieuwe mogelijkheden voor de Nieuwpoortse visserij ziet wanneer de sector daar een nauwere band aanhaalt met het toerisme en de gastronomie. Zo'n band zou gerealiseerd kunnen worden in de realisatie van een soort 'vistrap' naar Oostends voorbeeld.

IJslandvaarder O 129 'Amandine' wordt museumschip

In de pers had raadslid Daniël Verleye vernomen dat het Oostendse stadsbestuur geïnteresseerd was om de laatste Vlaamse IJslandtreiler aan te kopen en desgevallend voor het publiek toegankelijk te maken. Hij vroeg het schepencollege of het *'daarvoor reeds concrete stappen ondernomen heeft en of terzake reeds contact opgenomen werd met de reder van het vaartuig'*. Het antwoord luidde bevestigend : *'Het College van Burgemeester en Schepenen heeft het initiatief genomen om met de reder van het vaartuig te onderhandelen over de O 129 'Amandine'.*
Van reder Versluys vernamen we dat ook hij inmiddels de nodige stappen gezet heeft om de laatste ijslandvaarder O 129 Amandine als museumschip te behouden. Zo verwittigde hij de zeevaartinspectie van zijn intentie. Omdat de O 129 officieel uit de vaart genomen werd moet men daar immers een attest uitreiken waarin staat dat het vaartuig wel degelijk onbruikbaar gemaakt werd. Ook nam hij contact op met de Vlaamse regering met de vraag mee te werken aan het reddingsplan voor het vaartuig. Uit reacties blijkt dat men ook daar wel oog heeft voor het project.
Reder Versluys heeft nu goede hoop dat een samenspel tussen Vlaamse regering, Oostends stadsbestuur en steun uit Europese hoek wel degelijk tot het conserveren van het vaartuig zal leiden.

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

Drijfnetten in het nauw

Uit het antwoord dat EU-commissaris Paleokrassas gaf op een parlementaire vraag blijkt dat het web rondom het gebruik van drijfnetten stilaan maar zeker gesloten wordt. Volgens Paleokrassas zullen op korte termijn alle visserijactiviteiten met drijfnetten moeten worden stopgezet. Alleen een aantal sociale en economische redenen beletten dat dit verbod onmiddellijk ingaat. Om dezelfde redenen heeft de Europese Commissie overgangsfasen ingeschakeld.

Exit Michiel Maertens

Michiel Maertens, de Agalevspecialist voor de visserij werd bij de jongste verkiezingen niet meer verkozen. Dat betekent meteen dat het Belgische parlement een bijzonder actief vertegenwoordiger verliest en... dat deze politieke rubriek in HVB een stuk korter dreigt te worden. Maar misschien ook niet want de gewezen senator organiseerde op 10 juni een persconferentie waarop hij het standpunt van zijn partij met betrekking tot de 4de Noordzeeconfererentie (8-9 juni te Esbjerg in Denemarken) toelichtte. Hij had het meer bepaald over de gevolgen van de Noordzeevervuiling voor de visserij. Het initiatief van Michiel Maertens viel alvast niet in goede aarde bij Rederscentralebaas Schiltz: *'Waar de illustere oud-senator Michiel Maertens (AGALEV) het vandaan haalde om via de pers (Het Volk d.d. 8/6/1995) te beweren dat de helft van de Noordzeevis doodziek is, weten wij niet,'* zo gaat Bart Schiltz van start in het informatieblad van zijn organisatie, *'Duidelijk is dat deze man nog nooit de moeite gedaan heeft om deze bewering aan de waarheid te toetsen, anders zou hij dergelijke onzin niet uitkramen'*. Dat de gewezen senator onzin vertelt, vindt Schiltz niet eens zo erg. Wat hij erg vindt wordt in het blad in vette kapitalen afgedrukt: *'VEEL ERGER IS DE SCHADE DIE DOOR DERGELIJKE UITSPRAKEN AAN ONZE SECTOR WORDT TOEGEBRACHT. ONZ VISSERS HEBBEN HET AL ERG MOEILIJK. DE PRIJSVORMING LAAT AL VEEL TE WENSEN OVER — OLIE OP HET VUUR DUS —'*.



Nochtans had Maertens op de persconferentie niets dan lovende woorden voor de Vlaamse vissers die hij niet verantwoordelijk acht voor de overbevissing en zelfs als *'de jachtwachterwachters van de zee'* omschreef die *'het wankele bestand in evenwicht'* hielden. Hij sprak zelfs van *'een pakt tussen ecologie en visserij'*. Schiltz ziet dat pakt met Maertens waarschijnlijk niet goed zitten, zo valt althans af te leiden uit zijn slotcommentaar op de persconferentie van de gewezen senator. Het is duidelijk dat de voorzitter van de Rederscentrale kwaad is en zelfs moeilijk uit zijn woorden geraakt: *'Wie zich belachelijk wil maken, moet het maar eens vragen te Nieuwpoort'* (sic), zo gaat hij van start en het vervolg getuigt ook al van woede: *'Nee, aan geïnteresseerde schapen* (sic) *en vissen die voor het gutten zouden moeten bedwelmd worden, hebben de vissers geen boodschap. Noordzeeconferentie, goed. Milieubewust zijn, een noodzaak, maar geen flauwe kul a.u.b.'*. Exit Michiel Maertens?

De bekende Vlaming Etienne Mangé, de voormalige penningmeester van de SP, heeft als het ware zijn eigen slopingspremie toegekend gekregen hebben.
Van Brussels Airport Terminal Company (BATC) kreeg hij een eenmalige vergoeding van 15 miljoen frank. Daarenboven mag hij deze firna nog een zestal maanden raad geven à rato van 32.500 frank... per dag.

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

Karel Pinxten minister van landbouw (en visserij)

In de nieuwe regering Dehaene II bekleedt de Limburger Karel Pinxten (42) het ambt van minister van landbouw en KMO's, waaronde ook de visserijzaken ressorteren. In de vorige regering deed de CVP-er, ook burgemeester in zijn geboorteplaats Overpelt, zijn intrede als minister van landsverdediging toen zijn partijgenoot Leo Delcroix in opspraak kwam. Karel Pinxten is licentiaat ekonomische wetenschappen en begon zijn beroepsloopbaan bij het Rekenhof

Als landbouwminister volgt hij de Westvlaming André Bourgeois op die geen deel meer uitmaakt van de federale regering. André Bourgeois blijft wel senator.

Vette vis goed voor pasgeboren baby's

Een pas geboren kind kan onvoldoende meervoudige onverzadigde vetzuren aanmaken. Het tekort haalt de baby uit de moedermelk. Het eten van verse vis kan de kwaliteit van de borstvoeding verbeteren en de concentratie van de onverzadigde vetzuren verhogen. Vetzuren uit vis hebben een positief effect op de hersenontwikkeling van baby's. Deze vetzuren komen in flesvoeding niet of nauwelijk voor. *Drs C. van Beusekom* kwam tot het besluit dat de toevoeging van dergelijk vetzuren aan babyvoeding aan te bevelen is. De conclusie kwam er na een uitgebreid onderzoek waarmee ze aan de Rijksuniversiteit van Groningen promoveerde.

Tuinfeest in Godtschalck

Op zaterdag 8 juli organizeren directie en personeel van het Zeemanshuis Godtschalck in Oostende voor de zesde keer een zomers tuinfeest met barbecue. Familieleden, vrienden en kennissen van de bejaarden zijn welkom vanaf 14 uur.

Tijdens de opendeurdag is er doorlopende animatie en kunnen de bezoekers (vorig jaar bijna 500!) kennismaken met de knutselwerken van de bewoners.

U hebt een huis, een appartement of bouwgrond te koop?

U hebt schrik om een makelaar onder de arm te nemen wegens de hoge kostprijs?

Speciaal voor lezers van Het Visserijblad

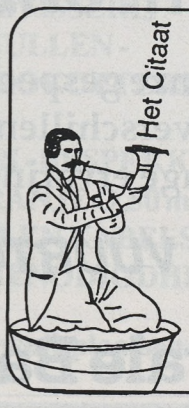
2 %*

commissieloon bij effectieve verkoop

- Geen verkoop = geen kosten
- Professionele aanpak
- Steeds begeleid bezoek
VRAAG ONS OM EEN GRATIS SCHATTING NAAR DE MARKTWAARDE

Makelaarskantoor
Pierre VERBORGH
Rogierlaan 34
8400 Oostende
Tel. 059 / 80 54 09
of 075 / 25 62 04 (liefst op afspraak)

* Mits aanvaarding dossier



'Zelfs voor onze zeevisserij biedt de Europese Unie het enorme voordeel, dat voor een flink stuk verder in "vreemde" wateren mag worden gevist, zoals in de Britse. Indien dit laatste niet het geval zou zijn geweest, vragen wij ons af, waarheen onze vloot zich jaren geleden al had moeten wenden. Toch kan men zich nu zorgen maken over hoe het in de huidige ongunstige omstandigheden verder moet, zelfs met het voordeel in "andermans" wateren te mogen vissen'. (Fred Wittevrongel in de 'Rederscentrale' van 15 juni 1995.

Visserijministers laten meer import kabeljauw toe

De Europese visserijministers hebben hun goedkeuring gehecht aan een verhoging van het invoerquotum voor kabeljauw. De Europese visverwerkende bedrijven mogen dit jaar 10.000 ton méér kabeljauw invoeren. Vorig jaar bedroeg het kabeljauw-contingent 40.000 ton, waarop een invoerheffing van 6 procent moet worden betaald. Voor alle extra-import gold een invoertarief van 13,5 procent. Het lagere tarief is voor dit jaar verruimd naar 50.000 ton.

EEN EN ANDER werd besproken tijdens de Europese Visserijraad te Luxemburg op 15 juni. **André Bourgeois**, (toen nog) minister van KMO en Landbouw, verduidelijkte er de moeilijke situatie waarin de Belgische visserijsector momenteel verkeert. Hij vestigde de aandacht van commissaris mevrouw **Bonino** en de andere visserijministers op de extreem lage prijzen die voor de visserijprodukten in het algemeen en rondvis in het bijzonder worden betaald. Volgens de minister veroorzaakt de grote invoer van zeer goedkope vis (vooral kabeljauw) uit de Baltische zone grote onrust in de sector. De minister sprak de hoop uit dat de Europese Commissie de gepaste conclusies zal trekken uit het voorgelegde cijfermateriaal.
Commissaris **Bonino** beloofde de marktsituatie op de voet te zullen volgen. daarom zullen de gegevens die de lidstaten op dit ogenblik slechts maandelijks doorgeven vanaf nu wekelijks worden opgevraagd.

55.000 ton afgewezen

De Visserijraad moest zich ook uitspreken over een verhoging van het tariefcontingent voor kabeljauw, dat eind vorig jaar reeds van 40.000 ton op 50.000 ton werd gebracht. Een Commissievoorstel om het contingent tot 55.000 ton te verhogen lag ter tafel. De Belgische en Nederlandse visserijministers vonden dat geen goed zaak. Uiteindelijk bleef het quotum op 50.000 ton behouden. Op aandringen van beide ministers gaat de Europese Commissie onderzoeken of de import de Europese marktprijs niet verstoort. Ook het Commissievoorstel van een tariefcontingent schelvis ten belope van 2.000 ton kon worden teruggebracht op 200 ton.

Kw-zeedagen

De Visserijraad nam een reglement aan waarmee de visserijinspanningen van de lidstaten kunnen vastgelegd worden. De visserijinspanning wordt uitgedrukt in duizend kW-zeedagen per gebied. Minister Bourgeois vroeg duidelijke waarborgen waardoor de maximale visserijinspanning toelaat dat de vangstquota maximaal kunnen benut worden. De Commissie toonde zich bereid om die lijn te volgen. Bovendien werd toegezegd dat de Belgische versserijinspanning in de Irish Box wordt verhoogd.
De vergadering bereikte ook een principsakkoord over het instellen van een vervroegde uittredingsvergoeding in de visserijsector. De Europese Commissie moet de praktische modaliteiten uitwerken. Vast staat evenwel dat deze regeling in 1999 definitief afloopt.

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op kwaliteit en daar een redelijke prijs voor over heeft

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

Tel 00 31 1199 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 1199 5229

Uitspraken Onderzoeksraad Zeevaart

Z 35 Vili

Matroos Martin Lannoo was op 6 september '93 zes uur te laat op de afspraak aan boord van het schip Z 35. Schipper Compernolle nam dit niet en verwittigde Lannoo ervan dat hij deze bij aankomst zou afmonsteren. Daarop haalde de matroos zijn persoonlijke uitrusting van boord en verliet hij het schip terwijl het vertrekkensklaar lag. De Raad schorste Martin lannoo hierom voor veertien dagen.

O 316 Aegir

Filip Vandenberghe moest op 20 augustus 1993 aan boord zijn van de O 316 Aegir. Omdat hij niet kwam opdagen, ging de reder hem her en der zelf zoeken. Tevergeefs. Daarom diende men hem af te monsteren en een vervanger te zoeken, waardoor het schip slechts 's anderendaags kon afvaren. Hij werd hiervoor veertien dagen geschorst.

Z 55 De Goede Hoop

Schipper Huibrecht Deman verwittigde zijn mannen twee dagen opvoorhand dat ze op 25 augustus 1993 om negen uur aan boord moesten zijn om het schip zeeklaar te maken voor de afvaart later op de dag. Matroos Kurt De Rees was niet op de afspaak op en kwam ook de volgende dag niet opdagen. Daarom werd hij afgemonsterd en vervangen door een andere matroos. Door de afwezigheid van De Rees kon de Z 55 pas op 26 augustus afvaren. Hij werd gestraft met veertien dagen schorsing.

N 73 Kotje

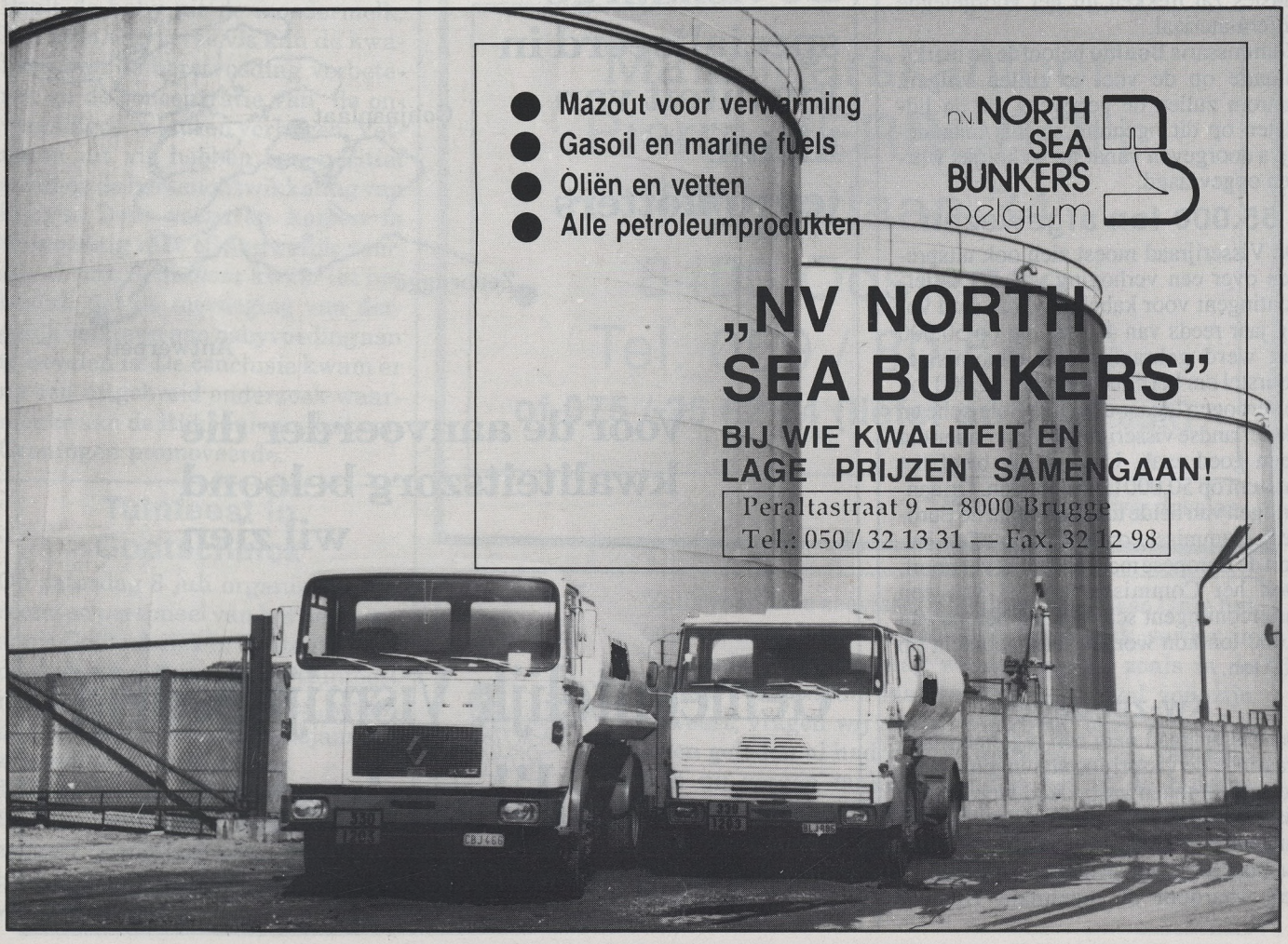
Op 6 mei 1993 werd de N 73 in overtreding genomen toen hij tegen de algemene verkeersstroom van de NE-lane voer. Schipper Gino Calcoen voerde ter zijner verdediging aan dat hij in de zone van het kustverkeer aan het vissen was en onbewust in de NE-line terechtgekomen was, blijkbaar doordat de roerganger van zijn koers was afgeweken. Dat het vaartuig onbewust in de NE-lane terechtgekomen is, neemt de Raad niet aan, temeer omdat de TE 3-boei in de onmiddellijke nabijheid ligt; boei die juist de scheiding tussen de lane en de zone voor het kustverkeer aanduidt. Gino Clacoen werd voor vijf dagen geschorst.

Onderhandelingen EU - Marokko afgesprongen

In juni werden de onderhandelingen over een visserij-akkoord tussen de Europese Unie (EU) en Marokko hervat. Het bilateraal akkoord verstreek eind april, waardoor honderden Spaanse en Portugese vissers vanaf 1 mei niet meer werden toegelaten in de Marokkaanse wateren (zie HVB VI,1995 pag. 12).

Beide partijen zaten opnieuw rond de tafel in Brussel om de onderhandelingen te hervatten. Na de tweede bijeenkomst op 17 juni in Rabat gingen de onderhandelaars zonder visserij-afspraken uit elkaar. Er werd niet eens een nieuwe onderhandelingsdatum afgesproken, waaruit blijkt dat de besprekingen in het slop zitten.

Marokko legt de lat hoog: vermindering van de visquota met 35 tot 65 procent, verplichting om de vangsten in Marokkaanse havens te verkopen en een verhoging van de vergoeding voor de visvergunningen voor de meer dan 700 vaartuigen die in Marokkaanse wateren worden toegelaten. Tot vorig jaar betaalde de EU ruim vier miljard frank aan Marokko. De Europese Commissie is blijkbaar niet bereid om de Marokkaanse eisen in te willigen.



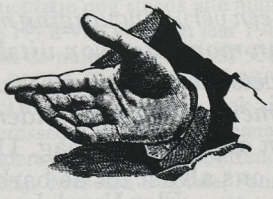
Het einde van dìt, het einde van dàt...

Het einde van de democratie

SINDS U ONS gevraagd hebt waar we naartoe gaan en sinds wij moesten bekennen het ook niet te weten, rusten we niet meer. We lezen boek na boek in de hoop een antwoord te vinden op de door u gestelde vraag en de daarmee verwante vraagstellingen als daar zijn: hoe komt het dat we niet meer in staat zijn de problemen bevredigend op te lossen? waarom werken de oude oplossingen niet meer? hoe komt het dat we naast de Belgische regering ook nog een Vlaamse krijgen èn een Europese? en hoe komt het dat al die regeringen er eigenlijk niet in slagen te regeren?
In zijn boek 'Het einde van de democratie' (1) licht de Fransman Jean-Marie Guéhenno (2) een tip van de sluier op. Waar gaan we naartoe? zo vraagt hij zich ook af en zijn antwoord is niet mis: we gaan naar iets helemaal anders!
We weten alleen niet of we ook nog zin hebben om mee te gaan.

Het was voor iedereen duidelijk: de val van de Berlijnse muur (1989) hield meteen het einde van een tijdperk in. Vraag was alleen nog welk tijdperk nu eigenlijk afgesloten werd. Volgens sommigen maakten we het einde van de ideologieën mee, anderen dachten zelfs dat de geschiedenis voorbij was, nog anderen waren bescheidener en zagen er het einde van de koude oorlog in of ze zagen in 1989 de XXste eeuw eindigen. Géhenno van zijn kant meent dat 1989 het einde van de natiestaten inluidde. De staten zullen hun macht verliezen en 'superstaten' zoals de Europese Unie zullen die macht niet kunnen overnemen: *'De geïndustrialiseerde wereld ... raakt ervan doordrongen dat de regels van het machtsspel aan het veranderen zijn. We meenden dat het voldoende was om naties te vervangen door supernaties, zoals grote bedrijven de kleine hebben opgeslokt. Maar ook het karakter van de macht is veranderd...'* (pag. 10).
Tot nutoe waren burgers gebonden aan een grondgebied en op dat grondgebied ontwikkelde zich een solidariteit tussen de bewoners, machtsverhoudingen ook, een staat die zegde het algemeen belang te verdedigen; dat alles samen vormt de ons bekende democratie. De band tussen de burger en zijn grondgebied vormde sinds 1789 de basis van de natie-staat, de politiek, de moderne staatsmacht. Maar vandaag is niemand nog aan het grondgebied gebonden. Zal de politiek dat nieuwe verschijnsel overleven? Géhenno meent van niet want *'De politiek is de kunst van het regeren van een groep mensen die wordt gekenmerkt door zijn verbondenheid met een plaats, een stad (polis) of een natie'* (pag. 27). Doordat de mensen mobieler geworden zijn ontsnappen ze aan de politiek *'om de belasting te ontvluchten als ze rijk zijn, om hun deskundigheid aan de meest biedende te verkopen als ze over bijzondere capaciteiten beschikken en om werk te zoeken als ze arm zijn'* (pag. 21). Doordat de gemeenschappen niet meer verankerd zijn in een streek, die evenmin verankerd is in een natie-staat wordt de politiek een activiteit die alle samenhang mist. *'In zijn meest extreme vorm leidt het ertoe dat de samenhang van de wereld niet meer wordt bepaald door gemeenschappen, naties of bedrijven, maar door problemen die in deze wereld moeten worden opgelost'* (pag. 35).
Een Europese regering kan de *'moderne'* problemen dus niet oplossen, want via netwerken, informatiesnelwegen en electronika allerhande knopen de mensen à volonté relaties aan met andere mensen over heel de wereld. Eén en ander blijft niet zonder gevolgen: vandaag voel ik me verbonden met mijn correspondent in Japan en morgen ben ik solidair met mijn informant in Zuid-Amerika en daaraan zal geen Europese regering iets verhelpen.
De oude idealen van de Franse revolutie mogen dus, samen met de natie-staten, rustig opgeborgen worden, zo denkt Guénhenno, we kunnen er niets meer mee aanvangen. Zijn er dan geen waarden meer? Jawel: *'Het toenemende aantal "schandalen" in de grote democratieën die betrekking hebben op geld is dus geen anomalie. Deze schandalen zijn een logisch gevolg van de enige universaliteit die ons nog rest: geld. Dit is de maatstaf voor het succes van individuen en samenlevingen. Het is tevens de gemeenschappelijke standaard op basis waarvan wij onmiddellijk kunnen* ☞

SERVICE!



Hoe kunnen we aan het onvermijdelijke ontsnappen? Zijn er nog oorden waar we ons kunnen terugtrekken en er in volle vrijheid genieten van een andere levenswijze dan degene die Guéhenno hier schetst?
Deze vraag brandt op uw lippen en blijft onbeantwoord tot volgende maand, want dan is er een nieuw HVB met de bespreking van een boeiend boekje van de Amerikaanse filosoof Peter Lamborn Wilson.
Dat u dat nog mag meemaken!

communiceren met onze "gelijken" die onze gelijken zijn omdat zij hetzelfde ontzag koesteren voor het gouden kalf dat eindelijk ieders bewondering, zo niet ieders bijval, kan oogsten' (pag. 108).

Een wereldregering dan? *'De opdoemende "postnationale" structuren in Europa zullen niet uitmonden in een wereldorganisatie... Veeleer moet op wereldniveau gedacht worden aan conglomeraat van netwerken die als schakels met elkaar zijn verbonden, zoals het symbool van de Olympische Spelen...'* (pag. 62), en verder heeft hij het over: *een "unieke economische ruimte" waarin de rijkste delen van de wereld zijn verenigd. Deze worden hierdoor niet homogeen, maar "interoperabel", ze worden onderling op elkaar afgestemd... In deze multidimensionele wereld kan geen enkele structuur alle dimensies van soevereiniteit in zich verenigen'* (pag. 62). Voor de rest kan Guéhenno ook niet zeggen hoe het allemaal juist in elkaar zal haken: *'Deze manier om het gedrag van een samenleving te ordenen past op geen enkele manier in onze tradities en voor het beschrijven ervan beschikken we slechts over woorden met een ongunstige betekenis...'* (pag. 83). 'Conformisme' is zo'n woord, 'corruptie' is een ander. In de nieuwe tijd zal iedereen op elkaar gelijken (conformisme) en zal alles en iedereen te koop zijn (corruptie). En daarnaast zullen er de barbaren (3) zijn: *'De toenemende verfijning van de netwerken brengt tevens een verveelvoudiging met zich mee van momenten van uitsluiting, van kwetsbaarheid, van verwerping en momenten waarop hindernissen worden opgeworpen'* (pag. 117).

Reken ons alvast tot de barbaren.

Flor Vandekerckhove

(1) Het einde van de democratie, Jean-Marie Guéhenno. Uit het Frans vertaald en in het Nederlands uitgegeven door Lannoo (ISBN 90 209 2430 3), 127 pagina's.
(2) Jean-Marie Guéhenno (° 1949) is professor aan het Franse Instituut voor Politieke Studies, specialist in internationale betrekkingen en ambassadeur van Frankrijk bij de Europese Unie.
(3) Guéhenno spreekt over de nieuwe tijd als over een keizerrijk, omdat hij een gelijkenis ziet tussen de nieuwe periode die het tijdperk van de natie-staat opvolgt en het Romeinse keizerrijk dat opvolger was van de Romeinse republiek. Het Romeinse keizerrijk werd omringd door barbaren, in het komende keizerrijk (overigens zonder keizer) bevinden de barbaren zich binnenin. Meer zelfs: het nieuwe keizerrijk maakt zijn eigen barbaren.

DE STILLE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID



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

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

Aktiviteitenkalender voor vissers

JULI 95

1-31 *Tekenwedstrijd* visserijmuseum Oostduinkerke (zie ook elders in dit blad)
1-31 *CMB 100, een eeuw Compagnie Maritime Belge*, tentoonstelling in het Scheepvaartmuseum, Antwerpen (tot 31 dec.)
2 *Ommeganck* in Oostende
2 Zeewijding en nachtwake in De Haan (22 uur)
7-9 Nationale vlootdagen in Den Helder (Nl.)
8 *6de Zomers Tuinfeest* in Zeemanshuis Godtschalck Oostende (vanaf 14 uur)
9 *Dag van de Zeelieden* en Zeewijding in Zeebrugge
11 *Inhuldiging Flanders Container Terminal* in Zeebrugge
13-15 *Visserijdagen* in Bruinisse (Nl.)
15 *Garnaalfeesten* op de wijk Vosseslag, De Haan (15 uur)
23 *Zeewijding* in Blankenberge
28 *Voordracht over Kanaalzwemmen* door Pierre Van Vooren (Royal Astrid, Wellingtonstraat 1, Oostende, 20 uur)

AUGUSTUS 95

1-31 *Tekenwedstrijd* visserijmuseum Oostduinkerke
1-31 *CMB 100*, zie hoger
12 Open Nederlands *kampioenschap garnaalpellen* te Colijnsplaat (Nl)
10-14 *Sail 95* in Amsterdam (Nl.)
12-13 *Visserijdagen* in Colijnsplaat (Nl.)
13-14 *Visserijdagen* in Breskens (Nl.)
15 *Zeewijding* in Heist
15-20 *Kermis rond de vismijn* in Zeebrugge
16 *Aankomst grote zeilschepen* in Zeebrugge
16-20 *Cutty Sark Tall Ships' Race Jubileumviering 100 jaar Haven* Zeebrugge
19 *Mosseldag* in Yerseke (Nl.)
23-27 *Visserijdagen* in Harlingen (Nl.)
24-25 *Visserijdagen* in Tholen (Nl.)
26 *Havendag* in Zierikzee (Nl.)
31 *Sea Fever*, shanty festival in Hull (GB - tot 3 sept.)

SEPTEMBER 95

1-30 *CMB 100*, zie hoger
1-3 *Sea Fever*, shanty festival in Hull (GB)
4 *Dag van de Nederlandse Zeevisserij* in Den Oever (Nl.)
5-8 *Larvi 95*, symposium rond larvicultuur van vis en schaaldieren in Gent
8-10 *Offshore* in Oostende (onder voorbehoud)
10 *Open Monumentendag*
20-23 *Itech Mer '95*, visserijvakbeurs in Lorient (Fr.)
30 *Anuga*, internationale voedingsbeurs in Keulen (D), tot 5 okt.

Tekenwedstrijd

Van 1 juli t.e.m. 31 augustus gaat een kindertekenwedstrijd door in het visserijmuseum van Oostduinkerke. De deelnemers tekenen één of meer motieven uit het visserijmuseum of omgeving. Er vallen niet minder dan 30 000 frank prijzen te verdelen op de prijsuitreiking die doorgaat op 9 september in het museumcafé 'Estaminet De Peerdevisscher. De winnaars worden vooraf schriftelijk verwitigd.

Garnaalboot (kan ook dienst doen als sleepboot, jacht of lijnvissersvaartuig) te koop. Gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven in 1969.
21 ton, 13,86 meter lang, 3,92 meter breed, diepte onder water: 1,40 meter. Twee Mercedes-dieselmotoren van 100 pk (10 000 uren gewerkt). Compas, radar, kleursound, CB, VHF, Scip Mate RS 4000, automatische piloot, ligplaats Blankenberge. Prijs: 2.500.000 frank.
Tel.: 050 / 41 82 55.

Scheepsverven te koop:rode meni, epoxyteer, antiroestverf, zink- en loodverf... aan lage prijs.
050 / 31 45 54

Oostendse heemkundige kring 'De Plate' zoekt één exemplaar van HVB nr 8 (augustus) 1990 om haar collectie te vervolledigen. Z.w. op zaterdagvoormiddag Feestpaleis, Wapenplein Oostende.

Stephan Puystiens
Dr. E. Moreauxlaan 209
8400 Oostende
Tel.: (059) 32 25 68.
Schilder - behanger - decorateur
Specialiteit: marmerimitatie & 'Peinture de Paris'

Wie kan mij inlichtingenbezorgen over de O 217 'André Marcel' die in 1928 gebouwd werd op de werf van J. Deneye te Oostende.
Georges Verleene, Duivenhokstraat 39 te 8400 Oostende.
Tel.: 059 / 51 01 14.

Na verbouwingswerken s het Het museum 'Sincfala' voor visserij vzw weer open... en zoekt voor haar documentatie nog steeds alle nummers van HVB van vóór het jaar 1988, alsook de nummers 4/'93, 5/'93, 11/'93, 01/'92, 03/'92, 03/'91, 10/'91, 02/'89, 09/'88 en 10/'88. Ook zijn zij geïnteresseerd in zeemansalmanakken en andere documenten betreffende de visserij. Museum Sincfala, Pannestraat 140 te 8301 Knokke - Heist, tel: 050 / 51 49 73.

In Kortrijk overleed op 30 mei ten gevolge van een ongeval Alphonse De Waegenaere, vader van reder Erik De Waegenaere, mede-eigenaar van de Z 59 en Z 510.

CAT
CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :
TRECO ENERGY SYSTEMS
(02) 689 24 66
Fax (02) 687 87 63
STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

AUTHORIZED MARINE DEALERS
ARCRET ANTWERPEN
TEL (03) 225 28 12
FAX (03) 225 01 78
I.D.P. OOSTENDE
TEL (059) 32 18 64
FAX (059) 32 08 13
F.S.E. GENT
TEL (09) 251 25 81
FAX (09) 251 39 61
CHANTIERS NAVALS NAMECHE-SEILLES
TEL (085) 82 69 10
FAX (085) 82 73 60

Peegie en de vis of De Nieuwmarkters van Roeselare

Visserijgeschiedenis op de Roeselaarse Nieuwmarkt

SINDS MENSENHEUGNIS woont op de Nieuwmarkt te Roeselare een groep handelaars met een bijzondere reputatie. Het zijn leurders die venten met alles wat er maar te koop geboden kan worden. Ze leven in een gesloten gemeenschap met gewoonten die verschillen van de van de rest van bevolking. Ze zijn bekend onder de naam 'Nieuwmarkters'.

Tot nu toe heeft men nog niet met zekerheid kunnen achterhalen vanwaar, wanneer, waarom en hoe ze te Roeselare zijn gekomen. Een paar eeuwen geleden al waren ze bekend als visleurders, ook bij de politie die verschillende keren moest tussenkomen omdat ze het soms wel eens waagden rotte vis te verkopen.

Een paar liedjes over hun legendarische stamvader 'Cyper' waarin ook de nadruk gelegd wordt op hun leurhandel in vis, deed de Oostendse specialist van het visserslied, Jef Klausing, eveneens nadenken over de vraag: vanwaar komen ze, de nieuwmarkters? Het leverde ons een stukje geschiedenis van de visserij op en de meer bepaald over de vishandel in de 18de en het begin van de 19de eeuw.

In het liedschrift dat *Octavie Schoonnaert* in 1887 begon aan te leggen, vond ik een versie van het lied van 'Cyper' dat *Willem Denys* in zijn boek *'Peegie in zijn Apejaren'* eveneens aanhaalt (1). Volgens *Raf Seys* werd de tekst van *Denys* reeds in 1927 gepubliceerd in de volksalmanak *'Het Manneke uit de Mane'*, waarschijnlijk door *Achiel*, vader van *Willem* (2). Ook in het Jaarboek *"t Beertje'* werd de tekst van het lied opgenomen. Die bijdrage was niet ondertekend (3). We kunnen haast zeggen dat Cyper, de stamvader van de Nieuwmarkters, regelmatig zijn kop boven water steekt want bijna een kwarteeuw vóór *Schoonnaert* het in haar liedschrift pende, had *Karel Eugeen Legein* in 1865 reeds een tekst over Cyper en de Nieuwmarkters aan het licht gebracht (4). Bij Schoonnaert evenwel luidt de titel van het lied: *'De Klucht van Cyper'* (5).

Veel verschil is er tussen de versies van *Denys* en *Schoonnaert* niet, behalve dat in het schrift van deze laatste een *gesproken tekst* tussen de strofen gevoegd werd en een *gesproken tekst als inleiding* weergegeven werd. Het lied van *Octavie* heeft drie strofen, dat van *Denys* heeft er vier. De inhoud van de vierde strofe wordt wordt bij *Octavie* dan weer gebruikt als inleidende tekst.

Bij *Willem Denys* wordt in de vierde strofe gezongen:

Ik kope been en keunevellen,
'k Betale wel, ge moogt ze tellen,
Ik koop oud ijzer, koper, tin
En alles met een klein gewin.
Ik heb ook grote sulfers mede
En 'k leur er mee van stee tot stede
Cyper leurt hier, Cyper leurt daar,
maar is toch liefst te Roeselaar.

In de inleiding bij *Octavie Schoonnaert* gaat het als volgt:

Ho la meisjes, he ge geen slunsen of beenen liggen, keunevellen, koper of tin, oud ijzer, 't is al gelijk wat. Achter dat maar oud is want nieuwe dingen koop ik niet. Dadde kost te veel en Cyper zou dat niet kunnen betalen.

In de derde strofe bij *Octavie*, waar het gaat over *'Pietje de dood'*, zijn de verzen 5 en 6 verkeerd begrepen:

Want met te planten en te zaaien
Men kan ten allen tijde maaien.

Dezelfde verzen van *Denys* zijn logisch wanneer het gaat over *'Pietje'*:

Want zonder planten of te zaaien
Komt ie ten allen tijde maaien.

Er valt eveneens een verschil op als Cyper zijn vis aanprijst. Dat zal wellicht niet te wijten zijn aan het verkeerd noteren van de tekst dan wel aan verandering van het aanbod in de vishandel. *Schoonnaert* heeft het over *'steur'*, een vissoort die eertijds zo overvloedig gevangen werd dat in de overeenkomsten met meiden en knechten uitdrukkelijk vermeld werd dat die vis slechts éénmaal per week mocht opgediend worden op de tafel van het dienstpersoneel. In de tweede helft van de vorige eeuw is deze vis bijna volledig uit de aanvoer van onze vissersvaartuigen verdwenen en bijgevolg ook uit het lied van *Willem Denys*.

De gesproken teksten bij *Schoonnaert* doen vermoeden dat het geheel geschreven is voor een Roeselaarse revue uit de tweede helft van de vorige eeuw. De vierde strofe bij Denys zou dan weer de vrucht kunnen zijn van een herwerking van de hele tekst, maar het kan ook zijn dat *Schoonnaert* een strofe vergeten heeft. Volgens *J. Huyghebaert*, die het lied uit de bijdrage van *Karel Legein* vermeld, bestaat het uit afwisselende fragmenten proza en vijf strofen van acht verzen. (In feite zijn het er enkel vier, want de eerste strofe wordt op het einde herhaald.) (6.) De titel *Klucht van Cyper* wijst op een toneelwerk of voordracht met zang. De opvoering moet zo'n succes gekend hebben dat de tekst later gezongen werd als *Het Lied van Cyper* (zonder klucht), zoals onder andere ook het geval is met het lied *'Op de vismarkt ben ik geboren'*, dat uit een Oostendse revue uit 1923 komt en vandaag nog steeds gezongen wordt.

In de Cyper-liedteksten interesseren ons vooral de fragmenten over de vishandel van Cyper; zoals de tekst die aansluit bij de derde strofe waarin het gaat over de teloorgang van de vishandel:

En gy zoudt altemede gaen peizen dat dit de eenigste commercie van den Nieuwmarkt is. Voor dat den vermaledyden avapeur alhier liep, was 't meer als genoeg: maar sedert dat al de visch met dien duivel meekomt, en is er geen oordje meer te verdienen...

...Myn vader, de grote Cyper heeft de sulfers uitgevonden: 't ging slecht in de ☞

Een versie van het lied van Cyper

1.
Van 's nuchtens tot vroeg tot 's avonds late,
Ben 'k op de been en langs de strate.
'k Ga achter brood voor wijf en kind,
Om oordjes voor een grote pint,
En dat 't nog voor een dreupel ware,
Waarom is't nodig dat ik spare?
't Is Cyper al hier... 't is Cyper aldaar
Maar liefst van al te Roeselaar.

2.
Men kan het absoluut niet weten
Of dat we jong of rats versleten,
Al in zijn beddegie of langs de baan,
Met "Pietje" mee zal moeten gaan.
Want zonder planten of te zaaien,
Komt ie ten allen tijde maaien.
En 'k ben ik liever hier of daar
'K Ben liefst van al te Roeselaar.

3.
'k Heb Kabeljauw met zonder graten,
'k Heb Wijting, Roggen, verse Platen,
'k Heb Haring, Tongen, Schellevis,
Van al dat er te vinden is.
Men ziet er Cyper rond meê lopen,
Om overal te gaan verkopen.
Cyper zit hier, Cyper zit daar...
Maar zit toch liefst te Roeselaar.

4.
Ik kope been en keunevellen
'k Betale wel ge moogt ze tellen;
Ik koop oud ijzer, koper, tin,
En alles met een klein gewin.
Ik heb ook grote sulfers mede;
En 'k leur er mee van stee tot stede.
Cyper leurt hier, Cyper leurt daar,
Maar is toch liefst te Roeselaar.

uit Willem Denys: 'Peegie in z'n Apejaren'(Tweede omnibus van de Gulle Vlaamsche Lach D.A.P. Reynaert Uitgaven/Brussel 1966 p.40

visch commerce... (7).

De avapeur

Deze tekst verwijst ongetwijfeld naar de spoorverbinding Brugge-Roeselare, die tot stand kwam in 1863.

De aanleg van wegen van de kust naar het hinterland was een belangrijke factor voor de uitbreiding van de vishandel, maar de spoorweg bracht ook de concurrentie aan voor de Nieuwmarkters met hun *karregies* en hun *peerdetjies*, zoals het fragment uit het lied dat *Legein* aanhaalt (7). *Frans De Potter* bevestigt eveneens dat de aanleg van de spoorweg de ondergang betekende van dat soort vishandel (8).

Toen men nog geen andere manier kende dan zouten en drogen om de vis lange tijd te bewaren en in goede staat aan de man te brengen, was snel vervoer van groot belang voor de handel in verse vis en voor de visserij (9). Dat besefte het Oostenrijks bestuur van ons land reeds in het begin van de 18de eeuw: '*Lorsque le traité de la Barrière en 1715 rendit enfin le calme au pays, les villes maritimes belges trouvèrent leurs ports comblés et la pêche en complète décadence*'. (10.)

'Le Gouvernement autrichien manifesta dès le début, à l'égard de la pêche maritime les dispositions les plus favorables'. (11.)

Dés 1656 le service de chasse-marée commenca à se faire par relais particuliers et des déchargements avec vente immédiate avaient lieu dans les villes situées le long de la route (en France). Un siècle plus tard, soit en 175+, nous trouvons dans notre pays le transport par messageries, organisé en service public d'une manière régulière et utilisable pour le transport de poisson (12).

(uit 1763): *De Stad ondervindende hoe groote voordeelen den Koophandel, die dagelyks aengroeide, zoude genieten indien men een gemakkelyken Weg konde vinden tot het vervoeren te Lande alle Koopmanschappen, geschikt op Vrankryk en West-vlaenderen, benevens den Visch, voortkomende uyt de vrye geoctroyeerde Visscherye, die dagelijks toenam binnen Oostende, maekte het ontwerp om eenen Steen-weg of Kalsyde te maeken, strekkende van uyt de Stad door Ste. Catherinepolder tot aen Wynendaele, en zig vervoegende met dien van de Keurvorst van de Palz omtrent Tourhout* (13).

Het reglement van *Maria Theresia* voorzag dat de kosten voor de aanleg van de weg Oostende-Wijnendaele, (het octrooi werd verleend in 1765) zouden gedekt worden door een heffing van 2,5 % op de opbrengst van de visverkoop te Oostende.

De gesproken Cybertekst van *Schoonnaert* leert ons dat de vis en garnaal die de Nieuwmarkters uitleurden, voornamelijk uit Blankenberge kwam. Die stad was in die tijd bekend - en niet alleen op de Nieuwmarkt - voor de hoge kwaliteit van de vis die daar aangevoerd werd. Vóór de 15e eeuw werd de verse vis van Blankenberge niet verder verkocht dan Brugge. Rond 1450 bestond er echter reeds een regelmatige vervoerdienst per *carriole* tot Gent en 10 jaar later zelfs tot in Rijsel. In 1656 ging het vervoer van Brugge naar Rijsel via post-stations en werden de steden die langs die lijn gelegen waren eveneens met vis bediend. Tot het einde van de 18de eeuw werd zelfs regelmatig verse vis uit Blankenberge naar Parijs gestuurd. Naar het Koninklijk Hof te Parijs stuurde men tarbot, griet, grote tongen, steur, kabeljauw, verse zalm, kreeften, krabben en Engelse oesters (14).

Het is bekend dat ene *sieur Durieux* in 1759 het Koninklijk Hof te Parijs bevoorraadde met verse vis. Dit gebeurde per speciale koets (met onderweg wisselplaatsen) zodat de vis binnen de 24 uur reeds te Parijs aankwam. Wekelijks vertrokken twee gehele *voituren* vis uit Blankenberge naar Parijs. Ook te Nieuwpoort werd vis aangekocht voor het Koninklijk Hof.

De steenweg van Blankenberge naar Brugge werd aangelegd in 1730 en be- ☞

De Klucht van Cyper

Ho la meisjes, hebt ge geen slunsen of beenen liggen, keunevellen of tin, oud ijzer, 't is al gelijk wat. Achter dat maar oud is want nieuwe dingen koop ik niet. Dadde kost te veel en CIJPER en zou dat niet kunne betalen.

Ho die duuvelinne, 'k zou wedden dat ze nog op heuren vlooizak ligt dat gaat alzien met die rijke duvels van menschen, ze staan ten twaalven op, eten te vieren hun noeneten, 's avonds hun vierenstuite en 's nuchtens hun avondeten. Ten is geen wonder dat da volk zoo vet staat. Moesten ze doen gelijk ik om aan hun broodje te geraken en wijf en drij knaapjes van jongens te kweeken, ze zouden zoo vet niet staan want CIJPER moet:

Van 's morgens vroeg tot 's avonds late
Al op de baan al op de straate
en achter brood voor wijf en kind
of oortjes voor een goede pint
en of het voor een druppel ware
Ach waartoe wil men dat ik spare
't Is Cijper hier en Cijper daar
Maar liefst van al tot Roeselaar

Ja en dat toen nog op de nieuwemarkt. Waare ik maar rijke, 'k en zou op het land niet loopen, 'k zou in mijn klein huisje blijven op de nieuwemarkt en van tijd tot tijd ne goen druppel en ne goe pinte bier drinken. Ciepertje, Toontje en Suske onze jongens zouden ook van tijd tot tijd een zwelgsken krijgen om er allengskens in te komen en me zouden op onzen tijd eten en naar bedde gaan en binst den achternoen al te met ne keer uitrien met onze vischkarre naar belle Joosens langs de kalsijde dat en is al niet verre want men mag zeggen wat men wil: niets voor de nieuwemarkt.

't Is daar dat ik geboren en opgekweekt ben, 't is daar dat ik groot geworden ben en 't is al verloren n'en ouden eik en wil niet verplant zijn. 'i Is daar dat ik geleefd heb en 't is daar dat Cijper gaat sterven en in 'geburte begraven zijn of 't ware dat me langs het land dood vielen.

Want gij en kunt in 't geheel niet weten
of wel men oud en gansch versleten
of op zijn bedde of langs de baan
met Pietje niet zal medegaan.
Want met te planten en te zaaien
Men kan ten allen tijde maaien
Maar ik ben liever hier en daar
Maar liefst van al tot Roeselaar

En ik geloof het wel milde siesen ten is op de nieuwemarkt niet te kort men kan daar alles krijgen. 't Is waar men slaat er de katten en geiten in plaats van koeien en schapen, maar dat is ook goe vleesch, en Kroeselaere bakt maar half geboste in plaats van brood, maar 't moet van zelfs ook genabbelt zijn eer het inslijdert en visch, dat is ne keer visch.

Ge zoudt waarlijk ne pont grootte gevenvoor zulk ne rogge, z'is levende versch,ze zat gisteren nog in de zee. Ferdinand heeft ze van den nacht mee gebracht van Blankenberge. Kijkt hoe ze slaat in mijn mande, en dien kabeljau en die tonge en versche haring en rogge en schellevisch en al wat er uit de zee komt is op de nieuwemarkt te vinden en Cieper het dat al in zijne mande.

't Is kabliau al zonder graten
't Is haring, rogge,tong en platen
't Is wijting, steur en schellevisch
en al wat er te vinden is.
Ge ziet er Cijper mede loope
Om 't overal te gaan verkoopen
't Is Cieper hier, 't is Cieper daar
Maar liefst van al tot Rouselaar.

Octavie Schoonnaert (Stavele 1887)

kostigd door de heffing van een 'sou' per mand vis die tussen Blankenberge en Brugge verzonden werd. Hierdoor kon de vis van Blankenberge met de '*messageries*' rap verzonden worden naar Brugge (15). Dit duurde tot wanneer in 1863 de spoorweg tussen Blankenberge en Brugge aangelegd was (16). Oorzaak van de teloorgang van de vishandel van de Nieuwmarkters zou eigenlijk de aanleg van de spoorweg Brugge-Roeselare geweest zijn (17), maar dat gebeurde pas in 1863 (18).
Nadat de eerste vissers zich gevestigd hadden in de *Kerckpanne* van Adinkerke ('Joseph's Dorp', later: De Panne), zorgde *Jozef II* voor een goede verbinding voor de vishandel met het binnenland door de aanleg van de steenweg Veurne-Duinkerke, over Adinkerke (19). *Pieter Bortier* die zich het lot der vissers van De Panne ter harte nam liet de steenweg te Adinkerke verbinden met een weg tot aan het strand.
De spoorlijn Diksmuide-Veurne-Adinkerke kwam er een eeuw later: het spoorwegstation van Adinkerke werd in 1870 ingehuldigd (20).
De spoorlijn Oostende-Brugge-Brussel was wel ingehuldigd in 1838 maar de concurrentie van het spoor met de Nieuwmarkters zou er ook pas komen nadat ook Roeselare per spoor met Brugge verbonden was. In 1869 werd het spoor Diksmuide-Nieuwpoort doorgetrokken tot aan de zee (21) nadat rond 1856 de verbinding Diksmuide - Nieuwpoort tot stand was gekomen (22).

Voor de trein: de kar

Vóór *den avapeur* de havens met het binnenland verbond, verdienden de Nieuwmarktse visleurders hun brood door met vis te leuren op de vismarkten.
Willem Denys vertelt: *'Vroegertijds leurden ze met vis en garnalen. Ze hielden trafiek met hun paardjes en karrekes tussen de kust en de stad en ze fourneerden geheel de streek van verse vis. Als ze s'avonds thuis kwamen staken ze hun beestje in 't stal. Maar de tijd staat niet stil. Toen de eerste stoomketels op rails door Roeselare puften, was 't gedaan met de trafiek. De vis kwam toe met de trein en met de slag lag hun commerce dood en begraven.*
Ze verkochten hun mooie 'peerdjies' en 'karregies' en trokken de wereld in met stoffen, zeep, zeemvellen, mortier, peper en honderdduizend dingen en nog die de mensen gemakkelijk aan de deur kopen (23).
Denys haalt ook het liedje aan van '*Sissen de leurder met verse vis*', over de manier waarop ze hun waar aanprezen aan de '*boerinnetjes van buiten*' (24).
Boerinnegie van buiten
En meug je gie geen vis?
Ba neen ik, zuster Lotje,
'k En weet niet wat dat 't is.
't Is haring, 't is paling,
't Is verse kabeljauw
'k Meuge er niet van eten
Mijn herte is te flauw (25).

Dat is wel geen aanwijzing dat de Nieuwmarkters met hun vis van deur tot deur gingen leuren op de boerderijen. Het kan heel goed zijn dat dit versje gezongen werd achter het viskraam op de markt om de boerinnen aan te zetten vis te kopen.
Michiel De Bruyne, archivaris van Roeselare, weet dat de vishandel te Roeselare geen exclusiviteit was van de Nieuwmarkters. Ook andere stadsbewoners bedreven de vishandel.
Van *L. Van Acker* (26) vernemen we: '*... de tweede tak der familie De Geest was er een van kleine ambachtslui. Veel voorspoed moet ze niet gekend hebben, want de drie kleinkinderen van Pieter Jozef waren enkele sporten op de sociale ladder gezakt.*
De eerste Pieter was nog glazenmaker, maar zijn zoon Jacob Antoon gaf het beroep op en werd visverkoper, zoals zijn vrouw die van de Nieuwmarkt was, reeds vóór haar huwelijk deed. De derde en laatste, Carolus Eugeen had een zoon Gaspar die visvervoerder was. Ook hun kinderen huwden met Nieuwmarkters, leurders, visverkopers, pijpenmakers.'
Volgens deze bron was *Albert*, de stamvader van de tweede tak van de familie *De Geest* gehuwd in 1673, zodat men kan aannemen dat het hier over gebeurtenissen uit de tweede helft van de 18de eeuw gaat. De Nieuwmarkters waren reeds in de 18de eeuw te Roeselare gevestigd. Volgens een *ooggetuige* (?) weerden de Nieuwmarkters zich immers geducht tegen de Franse troepen die in 1794 Roeselare wilden bezetten. Ze hielpen de *'Hanoverschen'*, waarvan de generaal in handen van de vijand was gevallen, om de Fransen te verdrijven, en met succes (27).

Voor de kar: de mens

Die Nieuwmarkters, van waar zijn ze gekomen? *Désiré Denys* stelde ook al de vraag (28) en moest zijn onderzoek in het stadsarchief van Roeselare afronden met de bekentenis dat hij daaromtrent niet veel wijzer was geworden (29).
Bij *Alexandre Rodenbach* lezen we: '*Les chasse-marées et poissonniers sont nombreux à Roulers. Leur large poitrine, leur haute stature, leur teint frais prouvent que les jouissances de la mollesse n'ont pas abâtardie cette race primitive. Les femmes ne sont pas moins robustes. Leur activité commerciale est surprenante. On les rencontre sur tous les points des Deux-Flandres et même du Hainout. La population du nouveau marché à Roulers se compose exclusivement de chasse-marées* (30). (*Chasses marées* zijn wagentjes voor snel vervoer van verse vis, maar zo noemde men ook de handelaars die met die wagentjes de vis rap van de kust naar het binnenland brachten). *Alexandre Rodenbach* zegt dat men de Nieuwmarkters in de twee Vlaamse provinciën en zelfs tot in Henegouwen kan ontmoeten om vis te verkopen. Zijn bijdrage verscheen in 1829, toen de Nieuwmarkters nog in volle bedrijvigheid waren.

Peegie

De Nieuwmarkters werden onsterfelijk gemaakt door de Roeselaarse textielhandelaar Willem Denys (1891 - 1983), die onder het pseudoniem van Willem de Hazelt het geestige Nieuwmarktersepos 'Peegie in zijn apejaren' (1949) schreef. Het succesrijke boek werd gevolgd door 'Peegie. Zijn triem voor 't leven' (1951).
Peegie werd door Willem Putman voor toneel bewerkt. (fv)

Pieter Legein schreef in1839 aan *Ferdinand Snellaert* (31): *'dat er tot Rousselare op den Westkant der stad eene byzondere tael bestaet die gesproken wordt van het visch volk'*.
Louis Jozef Van Hee stelt de vraag: '*Gy hebt misschien al eens hooren spreeken van onze vermaarde Nieuwe-Markt en van hare menigvuldigde kassemareyers of vischverkoopers*' (32).
Het Franse *Chasse-marée* wordt hier in het Vlaams overgezet als '*kassemareyer*'. Werd dit Franse begrip bij ons ingevoerd tijdens de Franse bezetting? Het is daarbij niet uitgesloten dat de *chasse-marées* van de Nieuwmarkt zich tijdens de Franse periode ook te Duinkerke gingen bevoorraden via de steenweg Veurne - Adinkerke - Duinkerken die Jozef II had doen aanleggen.
G.F. Tanghe heeft het in 1841 als volgt over de Nieuwmarkters: '*Iedereen weet dat men de naem geeft van Rousselare aen de ventjagers of kassemereiers die met hunne karregies en hunne peerdegies het land rondlopen om de merkten te voorzien van Nieupoortsche buts, Oostendsche platen, Blankenbergsche mossels, enz... Men zegt dat dit nieuw slach van nijverheidsoefenaers eene kolonie is van visschers, die gekomen zijn van ik weet niet waar, om hunnen koophandel te drijven, die bestaet in visch, solferstekken, oud ijzer, vodden en diergelyke zaken*' (33). Hier krijgen we ook nog een overzicht waar de Nieuwmarkters hun koopwaar haalden: Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge, de laatste stad was vooral bekend voor haar mosselen.
Een onbekende auteur schreef tien jaar later, in 1851, in *'De Standaerd van Vlaenderen'*: '*... Wanneer of hoe of van waer die volksplanting tot Rousselaere toegevallen is, weet men niet, doch als men acht geeft op hunne gelykenis-trekken met onze zeevisschers van Vlaenderen is het wat meer dan waerschynlyk dat zy zeelieden van afkomst zyn en van een of andere zeekust verhuysd zyn. Het is wel mogelijk dat de eerste volksplanters, of gelyk men ze noemen wil, de stamouders, in vroegere tijden, met visch te koope ter markt van Rousselaere kwamen waer zy zich gevestigd hebben...*'

☞

De grootste ambitie van den Nieuwmarktenaar, het toppunt van zyn fortuynzucht strekt zich doorgaens niet verre uyt: 't is alleenlyk om eens eygenaer te worden van een huyzeken om te woonen, en van eene met wissen gevlochten karre, bespannen met een peerdeken dat niet en hinkt, om daermee zeevisch af te halen ten eynde Rousselaermarkt en de omstreken te spyzigen.
... De kinderen zetten den stiel voort dien zy in 't huys hebben zien bedryven. Visch verkoopen, sulfers maken, beên (beenderen) vergaderen, oude vodden en lappen opzoeken en wat van dien aerd is, dit zyn de voornaemste en schier de eenigste bezigheden en nyverheden van een groot deel der Niewe Markt (34).

Het is goed mogelijk dat wat in *De Standaerd van Vlaenderen* staat, bevestigd wordt door bepaalde historische gebeurtenissen. Inderdaad, naar een oud verhaal langs onze kust, zou tengevolge van de reformatie en plaatselijke geloofstwisten een kolonie roomsgezinde vissers uit Noord-Duitsland, meer bepaald uit de streek ten noorden van Hamburg, naar onze katholieke gebieden uitgeweken zijn en zich vooral te Oostende gevestigd hebben om hun beroep van visser of vishandelaar verder uit te oefenen in een voor hen vriendelijker omgeving. Het kan een bijkomende aanduiding zijn dat het dialect van Oostende een zekere overeenkomst heeft met het dialect van de Noordduitse gewesten. Daarbij dient opgemerkt dat het ware oude dialect van de Oostendse vissers een soort eiland vormt tussen de dialecten gesproken in de andere woonplaatsen van onze vissersbevolking.

'By het overgaen van Oostende aen de Spagniaerden hadden meest alle d'Inwoonders de Stad verlaeten, en d'Hollanders opgevolgd, zoodat Oostende niet anders zynde als eenen Steen-hoop, zeer langen tyd is geweest, voor dat het heeft kunnen hersteld worden. Den Aerts-Hertog om de Stad van nieuwe inwoonders te voorzien...gaf ook een Ordonnantie in 't licht, gedagteekend binnen Gend van den 21 October van 't zelve jaer (1604), waer hy en alle de gene, die hun in Oostende wilden nederzetten, veele onderscheyde Voorrechten vergunde. (35.)

Men zegt dat dit nieuw slach van nyverheids oefenaers eene kolonie is van visschers, die gekomen zyn van weet ik niet waer om hunnen koophandel te dryven die bestaet in visch, solferstekken, oud ijzer, vodden en diergelyke zaken. (36.)

Naast de verkoop van vis zouden Nieuwmarkters toen reeds handel in vodden en schroot gedreven hebben.

Wanneer, of hoe of van waer die volksplanting tot Rousselare toegevallen is, weet men niet, doch als men acht geeft op hunne gelykenistrekken met onze zeevisschers van Vlaenderen is het wat meer dan waarschynlyk dat zy zeelieden van afkomst zijn en van een of andere zeekust verhuysd zijn. Het is wel mogelijk dat de eerste volksplanters, of gelyk men ze noemen wil, de stamouders, in vroege tyden, met visch te koope ter markt van Rousselare kwamen waer zy zich eyndelyk gevestigd hebben. (37.)

Die Reformation verursachte den Aufstand der belgischen und holländischen Provinzen gegen die spanische Herrschaft.
Die Fischerei kann nur noch mit Zwischenpausen betrieben werden. Viele flämische Fischer wandern aus nach Holland und nach Zeeland, und zwar gerade die lebenskräftigsten und energistischen Elemente...
Den holländischen Provinzen gelang es, einen abgetrennten und unabhängigen Staat zu bilden und diese Trennung hatte für Belgiën die unheilsten Folgen.

Na de belegering van Nieuwpoort (1600) en Oostende (1601-1604), *'versuchten die Erzherzoge der belgischen Provinze dat Fischereigewerbe neu zu beleben; vergebens erteilt der Erzherzog Albert den Fischern aus Holland und aus Zeeland die Erlaubnis,an unseren Küsten zu fischen und Handel zu treiben* (38).

Werd het voorstel van Aartshertog *Albrecht* gehoord bij de katholiek gebleven vissers van het gebied ten noorden van Hamburg en kwamen ze zich hier vestigen omwille van de beloofde voordelen en de mogelijkheid hun geloof verder te belijden op de manier die ze van hun ouders geleerd hadden?

Onmogelijk is het niet, gezien de Nieuwmarkters op het einde van de 18de eeuw reeds goed ingeburgerd waren op hun nieuwe stamplaats.

Jef Klausing (Pinksteren, 04-06-1995)

(1.) Willem Denys: *'Peegie in zijn Apejaren', tweede omnibus van de gulle Vlaamse lach* Reinaert uitgaven 1966 p.105- eerste uitgave 1949 onder dezelfde titel, onder het pseudoniem: Willem de Hazelt.- tekst: zie kader
(2.) *"t Manneke uit de Mane'* 1986 p.226
(3.) *"t Beertje'* 1950 p.67
(4.) *Karel Eugeen Legein* in *'Zeesterre'* jaargang IV 1865 (*J. Huyghebaert, 'De Nieuwmarkt van Roeselare volgens beschrijvingen uit de 19e eeuw'* 'Biekorf' 1989 nr. 1 pag. 69)
(5.) tekst: zie afzonderlijk kader
(6.) *J. Huyghebaert: 'De Nieuwmarkt van Roeselare volgens beschrijvingen uit de 19e eeuw* in 'Biekorf' 1989 nr. 1 pag. 69
(7.) Idem noot (4)
(8.) *Frans De Potter: 'Schets eener geschiedenis van de stad Rousselare'* Roeselare 1875 p. 53/55) bekroond door de maatschappij De Vriendschap op 18.12.1869 (*J. Huyghebaert, 'De Nieuwmarkt van Roeselare volgens beschrijvingen uit de 19e eeuw 'Biekorf'* 1989 nr. 1 pag. 69)
(9.) Het gebruik van ijs om voedsel te bewaren was reeds gekend in Londen in 1805. Dit ijs werd per schip aangevoerd uit de Verenigde Staten, later uit Noorwegen. Aan boord van de vissersschepen werd vroeger de vis levend bewaard in beunen. Dit liet toe de duur van de reizen van 4 tot 5 dagen tot 8 à 9 dagen te brengen. Naderhand ondervond men dat ijs een beter middel was. In 1840 was er te Plymouth (G,B.) reeds een handel in ijs voor de visserij. Het duurde tot 1874 vooraleer ijs te Oostende gebruikt werd om vis aan boord te bewaren. Dat werd aanvankelijk uit Noorwegen aangevoerd en in donkere kelders op stro bewaard. Later werd in de winter ijs gekapt uit vaarten en plaatsen die men onder water zette, De eerste ijsfabriek aan onze kust werd in 1888 gesticht door *Louis De Naeyer*, de bekende industrieel uit Willebroek (*zie Jef Klausing* in HVB III, 1990 p.46)
(10.) *Mémoires sur le commerce des Pays autrichiennes* p.265 aangehaald door *Ch. De Zuttere 'Enquête sur la Pêche Maritime en Belgique'*, Tome 1: Etude Economique - Bruxelles 1909)
(11.) *Ch. De Zuttere* o.c.p.62
(12.) *E. Van den Bussche* in; *La Flandre T,8* p.380
(13.) *JacobusBowens: nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zeestad Oostende* (te Brugge bij *Joseph De Busscher* 1792) Deel II p.135
(14.) *J.D.S. (Jos De Smet) 'De Blankenbergse vissers in 1803'* in *'Biekorf'* 1948 p.138
(15.) *E. Bartholeyns; 'La Côte Belge de la Panne à Knocke'* (CallewaertFr., Brussel z.d.)
(16.) *Robert Boterberge* in: *'Te kust en te kuur'* (A.S.L.K. 1987) p.272
(17.) Mededeling van *Michiel Debruyne* uit de *'Gazette van Roeselare'* van 15 juli 1847
(18.) *Marc Constandt: 'Te kust en te Kuur'* (A.S.L.K. 1987) p. 278
(19.) *Bert Bijnens* in *'Bachtende Kupe'* 1969 p. 50/51
(20.) *Marc Constandt: 'Te kust en te Kuur'* (A.S.L.K. 1987) p. 293
(21.) *Peter Gordts; 'Te kust en te Kuur'* (A.S.L.K. 1987) p. 290
(22.) *E. Bartholeyns*; o.c.
(23.) *Willem Denys*; o.c. p.92
(24.) *Willem Denys*; o.c. p.115
(25.) Veel te lang geleden, ik 'droeg nog kleine kleren', leerde ik te Oostende een versie van dit lied zingen:
Boerinnetje van buiten
En lust je gene vis?
Wel neen ik, zei 't boerinnetje
'k En weet niet wat dat 't is.
't Is haring, 't is paling, 't is verse kabeljauw,
'k En magge dat niet eten, mijn herte is te flauw, flauw, flauw, flauw flauw
(26.) *L. Van Acker: 'De Rodenbachs en de familie De Geest'* in 'Biekorf' 1953 p. 105
(27.) N.N. in *'Rond den Heerd'* (31.3.1887 - 22ste jaargang p. 143-144): *'Uit den Franschen Tijd'*. (*Willem Denys* o.c. p. 361)
(28.) *Désiré Denys* 'is niet de geringste'; *'Toponomie van Roeselare'* Roeselare 1952 p.23 en het *'Roeselaarse Volksleven'* Roeselare 1955 p. 22/23
(29.) *J.Huyghebaert: 'De Nieuwmarkt van Roeselare volgens beschrijvingen uit de 19de eeuw'* in *'Biekorf'* in 1969 nr.1 p. 69
(30.) Artikel *'Statistique'* in *'Le Catholique des Pays-Bas'* 20 juli 1829 p. 2/3 ondertekend: A.R. (*J.Huyghebaert 'De Nieuwmarkt van Roeselare volgens beschrijvingen uit de 19de eeuw* 'Biekorf' 1989 nr.1, p. 69)
(31.) brief uit Moeskroen van 19 juni 1839 (Universiteitsbibliotheek Gent G 15.759'16') (*J. Huyghebaert 'De Nieuwmarkt van Roeselare volgens beschrijvingen uit de 19de eeuw'* 'Biekorf' 1989 nr.1, p. 69)
(32.) *L.J.V.H.* in *'De Standaerd van Vlaenderen '* van 4.12.1841 (*J. Huyghebaert 'De Nieuwmarkt van Roeselare volgens beschrijvingen uit de 19de eeuw'* 'Biekorf' 1989 nr.1, p. 69)
(33.) *Boer Iwein (G.F. Tanghe*, priester van het bisdom 1802/1879) in een reeks bijdragen *'Reizen in West-Vlaenderen'* in 'Den Vlaming' 29.12.1841 p. 1/2 (*J. Huyghebaert 'De Nieuwmarkt van Roeselare volgens beschrijvingen uit de 19de eeuw'* 'Biekorf' 1989 nr.1, p. 69)
(34.) *N.N.: 'De Nieuwmarkt van Rousselaere'* in 'De Standaerd van Vlaenderen' 29.3.1851 (*J. Huyghebaert 'De Nieuwmarkt van Roeselare volgens beschrijvingen uit de 19de eeuw'* 'Biekorf' 1989 nr.1, p. 69)
(35.) *Jacobus Bowens: Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zeestad Oostende'* (te Brugge bij *Joseph De Busscher* 1792) Deel I p. 100
(36.) *Boer Iwein* (priester *G.F.Tanghe*): *'Reizen in West-Vlaenderen'* in 'Den Vlaming' 29.12.1841
(37.) *N.N.: 'De Nieuwmarkt van Rousselaere'* in 'De Standaerd van Vlaenderen van 29.03.1851
(38.) *Leonce Verbrugghe: 'Die belgische Seefischerei'* in 'Handbuch der Seefischerei Nordeuropas' (Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung Stuttgart 1932 Band 7, Heft 3 p.6

EUROPA

Noordzeeconferentie: goed of slecht?

De Noordzeelidstaten — met uitzondering van Groot-Brittannië — willen het dumpen van gevaarlijke chemische stoffen binnen een tijdspanne van 25 jaar bannen. Aan de lozing van PCB's komt dan een einde. De overbemesting zal bestreden worden door strenge normen voor wat het gebruik van nitraten en fosfaten betreft. Een en ander werd afgesproken op de vierde Noordzeefconferentie die op 8 en 9 juni te Esjberg in Denemarken doorging. Voor België betekent dat onder meer dat het rioolwater van alle steden van stikstof en forfor gezuiverd zal moeten worden.

Ook wordt d Noordzee uitgeroepen tot een uitzonderingsgebied voor olievervuiling. Olielozingen zullen er volledig uit den boze zijn, ook de zogenaamde operationele lozingen, dat zijn lozingen die vrijkomen met het water van de motoren, zullen volledig verboden zijn. Dat betekent dat al het water met die olie zal moeten opgevangen worden en afgegeven in de havens.

Op te merken valt evenwel dat op de conferentie geen concrete afspraken werden gemaakt, maar enkel beloftes. Dat maakt dat er nogal verschillend gereageerd wordt op de resultaten. Greenpeace is alvast tevreden. Daar is men de mening toegedaan dat hun jarenlang gevoerde akties nu eindelijk vruchten hebben afgeworpen. 'Op voorwaarde dat de regeringen hun afspraak naleven, heeft de Noordzee nu een kans om te herstellen van jarenlang misbruik', zo heet het in die hoek. De Vlaamse milieupartij Agalev daarentegen vindt het resultaat verre van voldoende, zo lichtten de groenen toe op een persconferentie die ze op 10 juni te Oostende organiseerden (zie ook politieke rubriek elders in dit blad).

Vermelden we tenslotte dat op de Noordzee-ministerconferentie niet over de relatie met de visserij gesproken werd. De ministers besloten immers aan de visserij een aparte Noordzeeconferentie te wijden. Die onmoeting wordt over twee jaar gepland. Daarop zouden aan bod komen: de (Deense) industrievisserij, de sluiting van bepaalde gebieden in de Noordzee en de boomkorvisserij.

OOST EUROPA

Wegvallen Berlijnse muur: oorzaak visserijcrisis

In het tijdschrift van de Belgische Rederscentrale schijft stafmedewerker *Dirk Florizoone* dat de ongunstige prijsvorming van aangevoerde vis de jongste weken zeer gevaarlijke proporties aanneemt. *'Wanneer deze trend zich de komende maanden zou voortzetten, dreigen heel wat bedrijven binnen de kortste keren over de kop te gaan'.*

De toestand is alarmerend: *'De financiële instellingen zullen snel kunnen getuigen hoe dramatisch het met de Belgische visserij gesteld is. De toeleveringsbedrijven klagen steen en been over het oplopen van de openstaande vorderingen tot duizelingwekkende bedragen. Brandstofleveranciers zouden zelfs overwegen geen brandstof meer te leveren aan vissersvaartuigen'.*

In het artikel wordt ook een oorzaak genoemd: *'Het openstellen van de grenzen van de Europese Unie heeft de poort van alle lidstaten wijd open geplaatst voor de aanvoer van Oosteuropese vis tegen uiterst minieme prijzen! Deze ongebreidelde invoer van massa's Oosteuropese vis heeft de marktprijzen van bijna alle belangrijke vissoorten in mekaar doen storten ... De goedkope levensstandaard en de daarmee gepaard gaande lage loonlast van de bedrijven in de Oosteuropese landen leiden tot een zeer sterke exportpositie van de Oosteuropese ondernemingen. Zij ligt immers aan de basis van vis uit deze ontwikkelingslanden die op haar beurt de prijzen van de door onze reders aangevoerde vis drukt.'* Een noodkreet die kan tellen, zo lijkt het ons.

ENGELAND

Pijpleiding naar België: schade voor de vissers

Tussen het Britse Bacton en Zeebrugge zal een onderzeese pijpleiding aangelegd worden waardoor gas getransporteerd zal worden. Gedurende de tijd van de werken zullen visserschaartuigen uit de zone moeten wijken, ook wordt gevreesd dat de visserij na voltooiing van de pipeline blijvende schade zal ondervinden. De Rederscentrale zal dan ook een schadevergoeding vragen aan de aannemer voor de Belgische reders die als gevolg van het project schade (in eerste instantie visverlet) lijden.

GY 412 'Christine H.' gezonken

Op vrijdag 9 juni is het Engelse houten vissersvaartuig GY 412 in het zeegebied de Bruine Bank gezonken. Door ☞

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

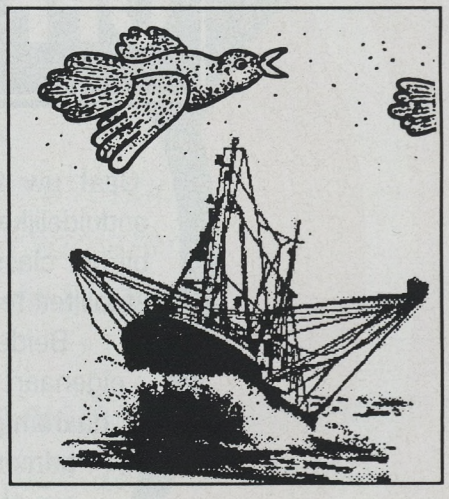
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

hevige golven was een deel van de brug weggeslagen waardoor het schip vol water liep. Engelse vaartuigen kwamen de collega's helpen en de volledige bemanning van de GY 412 kon aan boord genomen worden van de GY 120 *'Eventide'*.
Pompen die aanboord gebracht werden door een ander vissersvaartuig en door een helicopter konden niet beletten dat het vaartuig uiteindelijk zonk.

Engelse controleurs veranderen tactiek

De protestbrief die *Bart Schiltz*, voorzitter van de Belgische Rederscentrale aan het Engelse ministerie van visserij schreef (zie HVB VI,1995 pag. 43), heeft enig resultaat opgeleverd. De veelvuldige controles verricht door Britse visserijwachtschepen op Belgische vissersvaartuigen geven nu vooral aanleiding tot *'waarschuwingen'* en *'aanmaningen'*, waar overtredingen vroeger meteen bestraft werden met opleiden van het vaartuig. Toch zijn de Belgisch reders niet tevreden. Nog steeds wordt de maaswijdte door de Engelsen verkeerd gemeten, zo wordt gesteld en nog steeds hebben de Belgische schippers de indruk dat de visserijcontroles vooral tot doel hebben de aanwezigheid van 'vreemde' vaartuigen uit 'Britse wateren' te weren. Overigens wordt gevreesd dat de 'waarschuwingen' in de toekomst gevolgd worden door 'opleidingen' met de inmiddels beruchte grote waarborgstellingen om het vaartuig weer 'vrij' te krijgen en desgevallend ook met zware boetes.
Overigens klagen niet alleen de Belgen over de vage maaswijdtemeting van de Engelse controleurs. Schipper *Jaap Albrechtse* van het Nederlandse vissersvaartuig BR 43 *'Maria'* die in Dover tot het betalen van 9.000 £ veroordeeld werd, noemde de manier waarop de maaswijdte door de Engelsen gemeten werd, 'een aanfluiting'. Albrechtse: *'Bij de meting wordt nauwelijks druk toegepast. Het wordt de hoogste tijd dat de objectieve maaswijdtemeter eindelijk eens operationeel wordt'*.



FRANKRIJK

Vissers omgekomen

Op donderdag 8 juni is vlak voor de haven van het Franse Duinkerken het negen meter lange vissersvaartuig DK 336234 *'Le Calypso'* door de Nederlandse coaster *'De Vesting'* overvaren. De Franse staandwantvisser had net de haven verlaten. Het 88 meter lange Nederlandse koopvaardijschip was op weg van Antwerpen naar Duinkerken toen het ongeval zich voordeed. Twee te hulp schietende vissersvaartuigen konden nog twee Franse vissers redden. De twee overige bemanningsleden konden evenwel niet meer gevonden worden.

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


HOE
STABIEL
IS UW
VERBOUWINGS-
OFFERTE?
Gaat uw verbouwing bij een onduidelijke offerte al mis of blijkt pas bij het classificeren van uw schip dat de stabiliteit te wensen over laat?
Beide zaken kunnen u als schipper/ eigenaar duur komen te staan. Neem daarom geen risico, vraag een offerte bij Padmos aan en laat hun specialisten een stabiliteitsberekening maken.
Zij bieden de keiharde garantie van een stipte opleveringstijd, geen overschrijding van de afgesproken prijs en de zekerheid van een optimale stabiliteit.
Bel nu voor een afspraak
0031 1879 1766
en vraag naar
Piet Padmos.
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.