

HVB

62 VB

HET VISSERIJBLAD

*fotoreportage: naar de kloten
overzicht: vissersvloot in europa
samen: dag van de dagverse garnaal
kwart eeuw: vlaamse vloot van 1970 tot 1995
interview: oud-ijslandkapitein henri boeyden
zeebrugge 100: ... en de vissershaven?
folklore: maria 'bonnetje' storne
in memoriam: staf versluys*

Piet van Keist

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



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

- lage verzekeringspremies; franchise
150 bef per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling
van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de
netto jaarpremie, afhankelijk van het
jaarresultaat;
- bij totaal verlies wordt de volledig
verzekerde waarde vergoed.

HVB

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 Decler,

Juul De Vocht, De Zelduivel, 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 (NI)] Vermelding: abo HVB.

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



Gemeenschappelijk

HOE LANGER HOE MEER zijn wij ervan overtuigd dat we het hier alleen maar zullen uitzingen als we erin slagen de onderlinge banden in de vissersgemeenschap terug aan te halen. Hoe langer hoe meer

vinden we daarvoor trouwens bondgenoten op onze weg. Te lang heeft de visserij gedacht in termen van (economische) sector en te weinig in termen van (sociale) gemeenschap.

Zij die eerst nog dachten als overwinnaars uit de bus te komen, zien nu dat ze eenzaam achterblijven in een economische woestijn en een sociale woestenij. Ze worden eraan herinnerd dat (om maar eens een voorbeeld van buiten de visserij te nemen) ook de Vlaamse wielergod Eddy Merckx ploegmaats nodig had en een peloton en koersorganisatoren en sportjournalisten en supporters om te worden tot wat hij was. Merckx zou nooit zijn hoogtes bereikt hebben ware er een Europese Commissie geweest die de Belgische wielrennerij zou generationaliseerd hebben, met decimering van de zogenaamde knechten in het peloton, met afschaffing van de minder renderende ploegen, met liquidatie van de onbenullige criteria, met uitsluiting van de sportjournalisten die 'toch maar negatieve dingen over de koereurs schrijven' en met het negeren van de duizenden toeschouwers die 'eigenlijk maar in de weg staan'. Eddy Merckx was als olie die boven dreef; wat inhoudt dat er iets was om in boven te drijven!

In de visserij is er vandaag nauwelijks nog iets om in te drijven. Wie nu nog in de visserij actief is, ziet dat de Europese rationalisering van de produktie de Vlaamse visserijgemeenschap quasi vernietigd heeft. Wie blijft kan zelfs zijn eigen boontjes niet meer doppen.

Wie ook in de toekomst nog in de visserij wil blijven, moet — kan niet anders dan! — tegelijk werken aan de wederopbouw van de gemeenschap waarin hij moet gedijen. Ingeburgerde termen als *eigenbelang*, individuele winst en vlug profijt zullen moeten wijken voor maatschappelijkheid, maatschap, coöperatie en *wederzijds* belang.

Jamaar, zo wordt ons dan gezegd, dat zal nooit lukken, want... Het is waar. En het is zelfs twee keer waar.

Eén: er is geen garantie tot slagen. Het is moeilijk om in deze barre tijden de gemeenschappelijkheid te verkondigen. Alleen komt dat niet doordat de vissers en reders individualisten zijn. Het individualisme kan nu immers alleen maar een grote hulp zijn. We hebben juist grote individualisten nodig, want zij alleen zullen het op zich nemen om tegen de huidige tijdgeest van vlug gewin ('take the money and run') in te gaan. Alleen wanneer zou blijken dat de reders en vissers helemaal géén individualisten zijn, maar egoïsten, narcisten, corporatisten en plantrekkers (allemaal begrippen die ten onrechte met individualisme in verband gebracht worden), dan zou het gemeenschapsproject in de visserij geen levensvatbaarheid hebben.

Twee: er is geen garantie tot slagen, want de uittocht duurt verder. Er wordt nog maar eens een (aller-allerlaatste) slopingspremie-ronde georganiseerd en nog steeds haken dagelijks goeie vissers af. Mochten deze reders en vissers alleen maar *de sector* verlaten dan ware dat niet eens zo erg. In betere tijden zouden we ze hier dan terug zien komen. Als ze echter ook de *visserijgemeenschap* verlaten dan zal de sector ze nooit ofte nimmer terug zien.

Er is dus geen garantie tot slagen. Daarom besluiten we met het woord van Willem de Zwijger dat de Vlaamse politicus Louis Tobback in zijn moeilijkste dagen citeerde: 'Rien ne sert d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer' (Er is geen hoop nodig om te ondernemen, zoals het evenmin nodig is te slagen om vol te houden).

Flor Vandekerckhove

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN EN NAAR
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

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

Zelfs Scramblen kan !!!

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

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

Europese vissersvloot in 1995



VOLGENS GEGEVENS VAN de Europese Unie (1) telt de Europese vissersvloot vandaag meer dan 100.000 vaartuigen, goed voor een totaal van meer dan 8,3 miljoen KW en ruim 2 miljoen ton (brt). België is daarin het kleine broertje. Van exact 101.608 Europese vissersvaartuigen die de commissie op 1 juni telde waren er daarvan 157 in België geregistreerd (0,15%). Het grootste aantal boten werd in Griekenland geteld (20.354), op de voet gevolgd door Spanje (19.103). De Spaanse vaartuigen zijn echter veel groter en sterker dan deze van hun Griekse collega's, zodat de Spanjaarden met 1.849.993 KW en 613.521 brt veruit de sterkste vloot hebben.

Vermelden we tenslotte nog dat de Nederlandse vissersvloot op 1 juni 540 vaartuigen telde die ongeveer 450.000 KW vertegenwoordigden. Gemiddeld is een vaartuig daar goed voor 859 KW; in België is dat 418 KW. Bij deze cijfers moet evenwel rekening gehouden worden met de Nederlandse diepvriestrelers die tussen de 70 en 120 meter lang zijn. België heeft geen enkele diepvriestrelers. (fv)

(1) 'Fichier communautaire des navires de pêche, bulletin statistique semestriel n° 1, janvier-juin 95' uitgegeven door de DG XIV van de Europese Commissie. Ref.: XIV-D.IIIDZ/20/07/95SEM0195.XLSGBR.

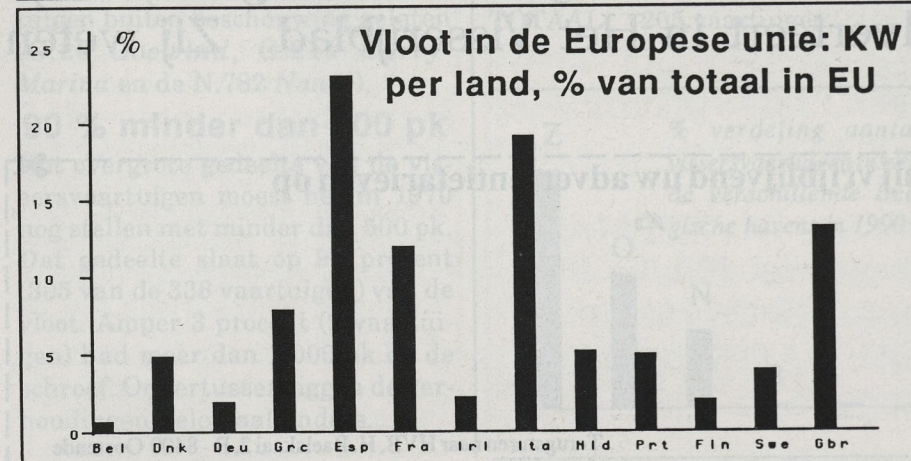
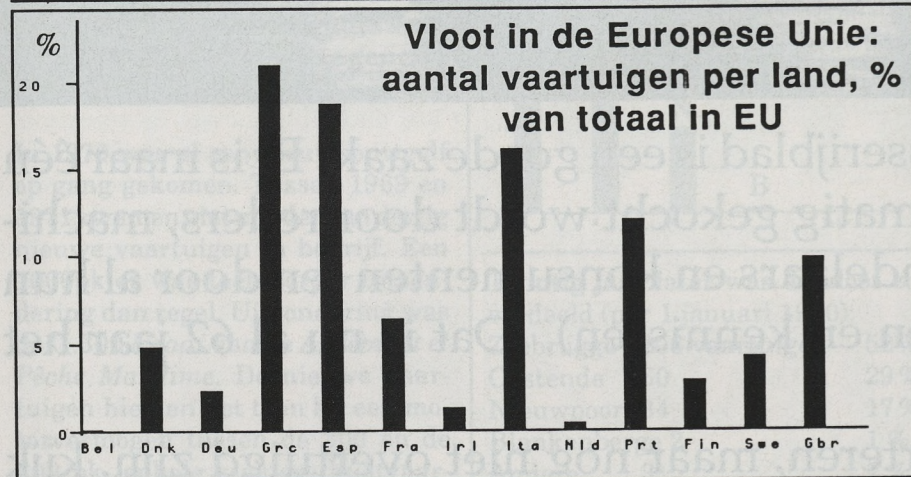
(2) Bel = België, Dnk = Denemarken, Deu = Duitsland, Grc = Griekenland, Esp = Spanje, Fra = Frankrijk, Irl = Ierland, Ita = Italië, Nld = Nederland, Prt = Portugal, Fin = Finland, Swe = Zweden, GBR = Groot-Brittannië.

Land (2)	Aantal	Ton	KW
Bel	157	22.912	65.668
Dnk	4.993	98.772	412.723
Deu	2.452	76.890	167.692
Grc	20.354	120.325	662.768
Esp	19.103	613.521	1.849.993
Fra	6.650	181.760	997.548
Irl	1.421	55.235	190.501
Ita	16.434	259.981	1.513.871
Nld	508	152.928	436.197
Prt	12.317	131.123	416.010
Fin	2.959	27.698	174.608
Swe	4.349	59.642	328.686
Gbr	9.983	239.783	1.104.406
Tot	101.680	2.040.570	8.320.671

Merkwaardig

Om een reëel beeld te krijgen van de vloeten van de deelstaten is het verder nog nodig te weten dat België geen enkel beroepsvissersvaartuig heeft van minder dan 10 meter, Nederland telt 53 kleine vaartuigjes van minder dan 10 meter, maar dan komt het: Denemarken 3.379; Duitsland 1.885; Griekenland 17.937(!); Spanje 13.715; Frankrijk 3.981; Ierland 637; Italië 8.742; Portugal 10.769 en Groot-Brittannië 6.988. Een en ander relativeert dus de vlootsterkte van en aantal lidstaten. Griekenland dat de kroon spant voor wat het totaal aantal vaartuigen betreft scoort merkkelijk minder dan het kleinste visserijland (België) wanneer we de cijfers van de gemiddelde motorsterkte van de vaartuigen bekijken: voor België is dat 418 KW, voor Griekenland is dat nauwelijks 33 KW, en dat het daar zeer kleine bootjes zijn bewijst de gemiddelde tonnemaat: België: 146 brt; Griekenland: 6 brt (ter vergelijking: voor Nederland zijn deze cijfers 859 KW en 301 brt). Merkwaardig is verder dat de ratio KW/brt van de Nederlandse vaartuigen (2,85) gelijk is aan deze van de Belgische (2,86).

Wijzen we er tenslotte op dat het maar zeer de vraag is of alle rationaliseringsprogramma's ook iets opgebracht hebben. Op 1 januari 1987 bedroeg de totale vlootsterkte van België, Denemarken, (West!)-Duitsland, Groot-Brittannië, Frankrijk, Ierland, Griekenland, Italië, Nederland, Spanje en Portugal 2 miljoen brt en 7,67 miljoen KW. (Zweden en Oost-Duitsland waren daar toen dus nog niet bij.)





Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 62 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straaten nr:

Woonplaats en postnummer:

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

De Vlaamse vissersvloot tussen 1970 en 1995

UIT WAT VOORAFGAAT blijkt alvast hoe marginaal de Vlaamse vloot in Europees verband is. Dat die kleine omvang geen reden was om haar de sparen, blijkt dan weer uit onderstaande cijfergegevens.

Tijdens de voorbije 25 jaar is de Belgische zeevisserijvloot grondig gewijzigd. Oostende leed erg onder de beperkingen die de IJslandvisserij werden opgelegd. Intussen groeide de vissershavens van Zeebrugge gestaag. Het aantal vaartuigen overtrof eind de jaren zestig reeds deze van de Oostendse vloot en het zou niet lang meer duren vooraleer de Heistse en Zeebrugse vissers een hogere besomming bijeenvisen.

Beide vissershavens kijken nu echter aan tegen cijfers die enkele jaren geleden niet voor mogelijk werden geacht.

Hoe zal de visserij er uitzien na de crisis?

Tijdens de jongste kwarteeuw (1970-1995) heeft de visserij — we zouden het haast vergeten — ook goede jaren beleefd. Tijdens die periode werden 138 nieuwe vaartuigen gebouwd, hoofdzakelijk op Vlaamse scheepswerven. Daarnaast kochten Vlaamse reders regelmatig vaartuigen op in het buitenland om ze naar hun thuisbasis te vernummeren. Vandaag is het wel anders en ligt de nieuwbouw nagenoeg plat.

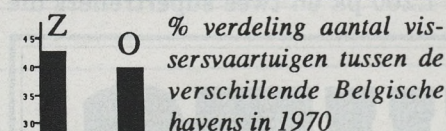
In 1970 was al een nieuwbouwgolf op gang gekomen. Tussen 1969 en 1971 kwamen niet minder dan dertig nieuwe vaartuigen in bedrijf. Een 1000pk-er was toen eerder uitzondering dan regel. Uitzondering was de O.300 *Nzadi* van de *Arnement et Pêche Maritime*. De nieuwe vaartuigen hielden het toen bij een motorvermogen tussen de 300 en de 600 pk, enkele kleinere kustvaartuigen buiten beschouwing gelaten (O.20 *Goewind*, O.211 *Harry-Marina* en de N.782 *Nancy*).

90 % minder dan 500 pk

Het overgrote gedeelte van de vissersvaartuigen moest het in 1970 nog stellen met minder dan 500 pk. Dat gedeelte slaat op 90 procent (305 van de 338 vaartuigen) van de vloot. Amper 3 procent (9 vaartuigen) had meer dan 1.000 pk op de schroef. Ondertussen liggen de verhoudingen helemaal anders.

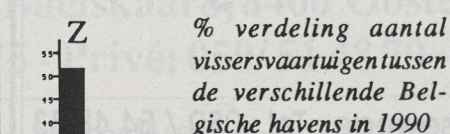
De samenstelling van de vloot (volgens registratie van thuishaven) zag er in 1970 zo uit:

Zeebrugge (Z)	147 eenheden	43 %
Oostende (O)	136	40 %
Nieuwpoort (N)	52	15 %
Blankenberge (B)	3	1 %
TOTAAL	338 vaartuigen	



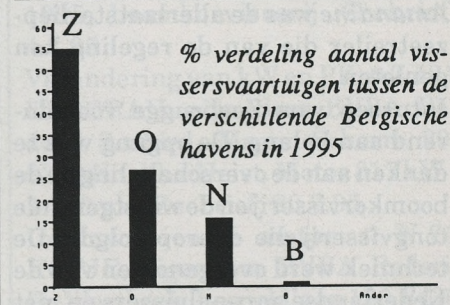
Twintig jaar later was de vloot zo verdeeld (per 1 januari 1990):

Zeebrugge	106 vaartuigen	52 %
Oostende	60	29 %
Nieuwpoort	34	17 %
Blankenberge	2	1 %
Andere	3	1 %
TOTAAL	205 vaartuigen	



Vandaag ziet de samenstelling er zo uit (per 1 juli 1995):

Zeebrugge	83 vaartuigen	55 %
Oostende	41	27 %
Nieuwpoort	24	16 %
Blankenberge	2	1 %
TOTAAL	150 vaartuigen	



Motorvermogen

Indeling van de vloot naar motorvermogen (pk):

In 1970

Zeebrugge	39.086 pk	40 %
Oostende	48.169 pk	50 %
Nieuwpoort	8.742 pk	9 %
Blankenberg	735 pk	1 %
TOTAAL	96.732 pk	

In 1990

Zeebrugge	67.711 pk	64 %
Oostende	24.962 pk	23 %
Nieuwpoort	11.710 pk	11 %
Blankenberge	435 pk	0 %
Andere	1.771 pk	2 %
TOTAAL	106.589 pk	

In 1995

Zeebrugge	59.703 pk	67 %
Oostende	19.521 pk	22 %
Nieuwpoort	8.872 pk	10 %
Blankenberge	600 pk	1 %
TOTAAL	88.696 pk	

Boomkorvisserij

In de jaren zeventig was de IJslandvisserij al over haar hoogtepunt heen. In 1952 was veertig procent van de visaanvoer in Oostende afkomstig van IJslandvaarders, tien jaar later was dat nog 28 procent en nog eens tien jaar later daalde het aandeel van de IJslandse vis naar 10 procent. Het aantal IJslandvaartuigen was ondertussen al teruggevallen tot een twaalfstal vaartuigen (1974).

Voor Oostende was 1975 een cruciaal jaar. In dat jaar, nu twintig

jaar geleden, kondigde Reykjavik een voorbehouden visserijzone van 200 mijl af. Het Ministerie van Landbouw kon nog een *practical arrangement* uit de wacht slepen, maar het visserij-akkoord hield geen enkel toekomstperspectief in. Het was een *uitdovend akkoord* dat het aantal Belgische vaartuigen onherroepelijk tot nul zou herleiden. De *phasing out* is nu rond. De O.129 *Amandine* was de allerlaatste diepzetter die van de regeling kon genieten.

Intussen won Zeebrugge voortdurend aan belang. De opgang was te danken aan de overschakeling op de boomkorvisserij en de winstgevendere tongvisserij die daarop volgde. De techniek werd overgenomen van de Nederlandse garnaalvisserij en met de steun van de CTWOZ (*Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij*, de voorloper van het *Rijksstation voor Zeevisserij*) voor het eerst uitgetest in 1959 en toepast op de Z.104 *Zeehond*, het houten vaartuig van de Heistse reder *Raymond Snauwaert*.

Mede door de gunstige conjunctuur in de jaren zestig heeft dit geleid tot een ware nieuwbouw-boom van middenklassevaartuigen in Zeebrugge. In de periode 1960-1970 werden meer dan 160 nieuwe vaartuigen gebouwd. 1964 was de absolute topper met 29 nieuwe eenheden. Dat gebeurde voor een stuk ten nadele van de kustvisserijvloot.

Naar 1200 pk

De nieuwbouwgolf werd abrupt afgebroken in de jaren '77-'79 toen geen enkel nieuw vaartuig van stapel liep. De invoering in 1976 van een uitzonderlijke slopingsregeling **zonder nieuwbouwverplichting** deed tientallen oudere vaartuigen uit de vloot verdwijnen. Het vlootgetal viel hierdoor terug van 253 (1.1.77) tot 219 (1.1.78).

Pas in de jaren tachtig werd de nieuwbouw hervat. De bokkentrelers kregen steeds sterkere motoren. Van de 26 nieuwe eenheden die tussen 1980 en 1983 van stapel liepen waren er 15 van meer dan 1.000 pk., waaronder 7 eenheden van 1.200 pk en twee supertreilers die

deze limiet overschreden: de Z.185 *Emerald Star* met 1.360 pk (een paar jaar later teruggebracht tot 1.200 pk) en de Z.284 *Vicky* met 1.448 pk. In de periode '85-'90 kwamen opnieuw een vijftigtal nieuwe vaartuigen in de vaart, waaronder een twintigtal grote *bokkers*. Het was ook de periode dat de Eurokotters (max. lengte 24 meter en vermogen van 300 pk) vlot van de hand gingen. In dat verband was 1986 een topjaar: onder de 14 nieuwe vaartuigen zaten tien Eurokotters.

De jongste jaren is de nieuwbouw bijna stilgevallen (in '92, '93 en '94 telkens slechts twee nieuwe vaartuigen). Intussen is de vloot teruggevallen ('afgeslankt' is hier niet toepasselijk) van 205 vaartuigen (1992) tot 150.

De onzekerheid over de toekomst van de visserij heeft alle animo rond nieuwbouw weggenomen. Het gemeenschappelijk visserijbeleid dat in 1983 tot stand kwam heeft diepe sporen nagelaten in ons visserijwereldje. De diverse vangstbeperkende maatregelen hebben de rentabiliteit van een niet gering aantal vaartuigen in het gedrang gebracht. Het is echter niet de enige oorzaak van de problematische situatie van de Vlaamse visserij. De aanzienlijke stijging van de nieuwbouwkosten is een ander aspect van de terughoudendheid van de reders. Die prijsstijging is niet alleen een gevolg van de hogere lonen en materiaalkosten, maar wordt in niet geringe mate veroorzaakt door de hogere eisen inzake veiligheid, apparatuur en uitrusting. Om een nieuwbouwproject aan te kunnen moeten familiale bedrijven onvermijdelijk beroep doen op externe financiers. Familiale bedrijven waar de opvolging niet verzekerd is, haken in die omstandigheden af. De recentste beëindigingsregelingen zorgden hier ongetwijfeld voor een mooi alibi. De koek moet nu onder minder worden verdeeld. En toch kreunt en kraakt de visserij. Het zo mooi voorgestelde evenwicht tussen vangstmogelijkheden en vangstcapaciteit is blijkbaar nog niet bereikt. (gw)

Zie ook tabellen op volgende bladzijde.

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

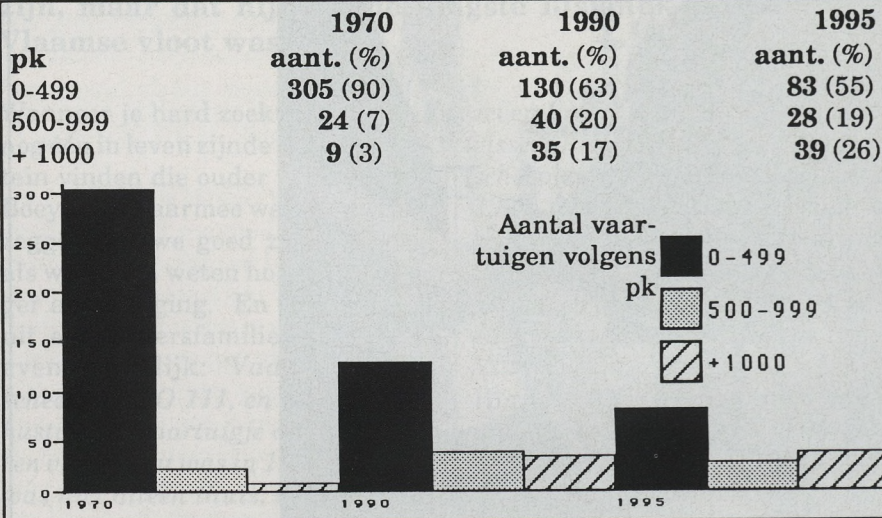
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

Detail: de visserijvloot 1970-1995

pk	'70	'90	'95	pk	'70	'90	'95
0-99	32	0	0	900-999	1	9	7
100-199	101	22	9	1000-1099	4	4	7
200-299	62	41	33	1100-1199	1	7	10
300-399	77	55	40	1200-1299	2	23	21
400-499	33	12	1	1300-1399	0	0	0
500-599	13	11	5	1400-1499	0	1	0
600-699	8	10	6	1500-1599	0	0	0
700-799	2	8	9	1600-1699	2	0	0
800-899	0	2	1	TOTAAL	338	205	150



Veranderingen Officiële Lijst Belgische Vissersvaartuigen: juli

Nieuw vaartuig: □ Z.69 ATLANTIS, eigendom De Kaper Rederij BVBA, Kragenhoek 31, 8300 Knokke-Heist Roepnaam OPCQ; registratienummer 17.658; l.o.a. 37,78 m.; Bt 386; bj. 1995; werf 11 (De Graeve); staal; motor ABC 883 kW - 1.200 pk, bj 1995; boomkorvisserij. Zeebrief: 4.7.95

Verandering van kW en PK: □ Z.121 DEBORAH, eigendom BVBA Rederij Seabird, Mager Schorre 29, 8300 Knokke-Heist. Motor 817 kW - 1.110 pk. Zeebrief: 20.7.95

Inbouw nieuwe motor: □ N.73 KOTJE, eigendom BVBA Rederij De Westhoek, Leopoldlaan 120, 8430 Middelkerke. Motor Scania 22 kW - 299 pk, bouwjaar 1995. Zeebrief: 20.7.95

Erratum veranderingen juni 1995 □ Z.474 LIMANDA, motor 220 kW i.p.v. 200 kW, 299 pk i.p.v. 200 pk



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

Benaud
steeds bereikbaar:
semafoon
07 / 32 99 57 1

Full power 'in service'!

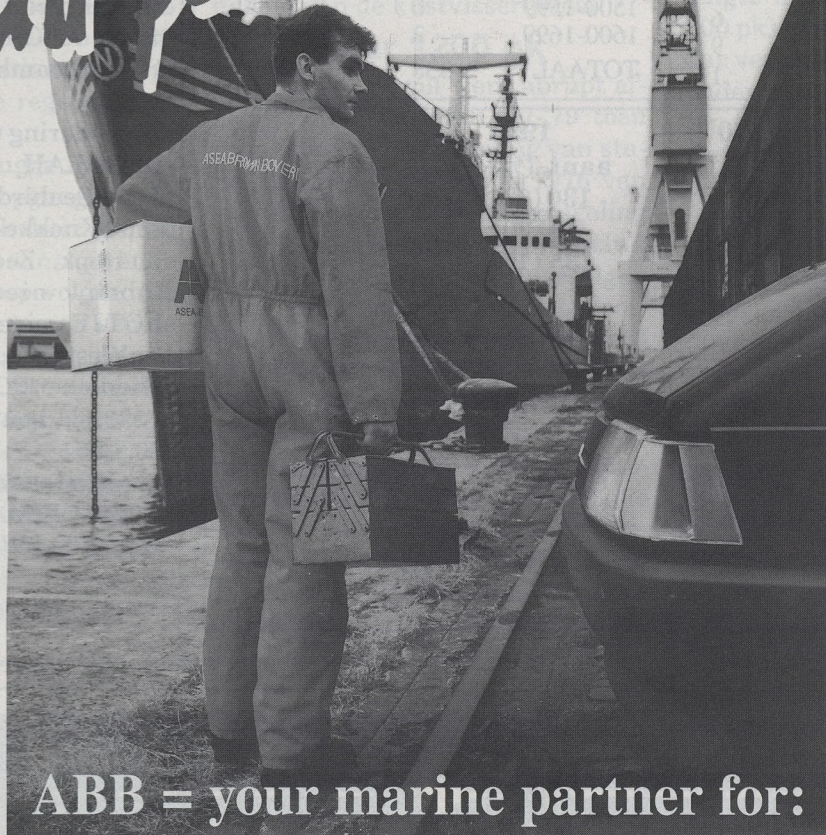


ABB = your marine partner for:

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

24h/24 - 7 days/7

Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

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

Henri Boeyden:

'Ik had Eisenhower en Montgomery aan boord'

IN DE MARGE van het toneelstuk dat op het laatste Vlaamse IJslandvaartuig O 129 opgevoerd werd (zie elders in dit blad), grepen ontroerende ontmoetingen plaats. Tussen het publiek zagen wij oude zeebonken een traantje wegpinken, oud-IJslanders stonden erop persoonlijk hun fotoalbum aan acteur Duquennoy te overhandigen en Henri Boeyden greep de telefoon op om ons mee te delen dat hij dan wel 82 jaar mag zijn, maar dat hij ooit de jongste IJslandkapitein van de Vlaamse vloot was.

Wanneer je hard zoekt, dan kan je nog één in leven zijnde IJslandkapitein vinden die ouder is dan Henri Boeyden. Waarmee we maar willen zeggen dat we goed zitten, vooral als we willen weten hoe het er vroeger aan toe ging. En dat Boeyden uit een vissersfamilie komt, is al even duidelijk: *Vader had een scheepje, de O 111, en het is op dat kustvissersvaartuigje dat ik heb leren varen. Dat was in 1926. Maar ik was niet alleen thuis, er waren nog*

zeven broers en allen voeren zij ter visserij. In 1928 verliet ik vaders scheepje en trok verder de zee op. In 1935 mocht ik voor het eerst als schipper varen en één jaar later was ik als vaste schipper in dienst bij 'Crops' en wel op de O 290. Ik was 22 en meteen de jongste schipper van de Vlaamse vloot.

Herinneringen! 'We waren jong en ambitieus. Ik had in de visserij één grote tegenstander in de figuur van mijn goede vriend Henri Kyndt.

'Ik vermoed dat mijn schip de orders voor de landing in Normandië naar het slagschip 'Black Sea' vervoerd heeft'

Goede vrienden aan de wal, maar harde concurrenten op zee. En dan waren we ook nog verliefd op hetzelfde meisje. Hij mocht met haar — Mary was d'r naam — trouwen, maar voor de rest had hij minder geluk: korte tijd daarna is het schip van Kyndt met man en muis vergaan'.

Oorlog

Toen lag ook de oorlog al in het verschiep, een wereldbrand die een hele generatie zou tekenen. Henri Boeyden kreeg alvast een voorproefje van hetgeen zeelui te wachten zou staan: *6 december 1939. We*

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

NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium

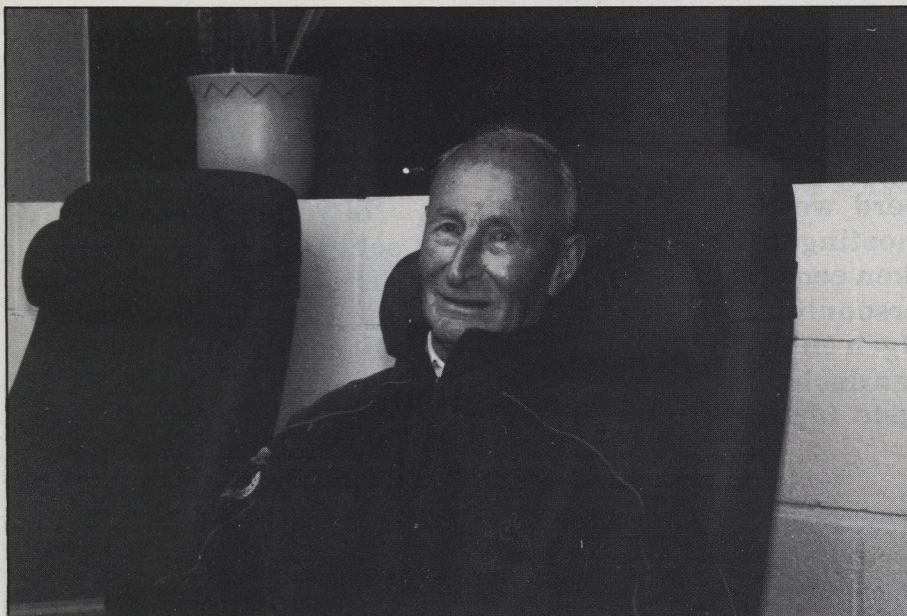


**„NV NORTH
SEA BUNKERS“**

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

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





Boeyden: 'Het was windkracht twaalf, maar er lag een destroyer en die moest olie aan boord hebben. Wel, ik ben uitgevaren en heb daar in dat helse stormweer de vaten aan boord gezet'.

varen ergens aan de Scilly-eilanden. Bij wijze van spreken, vlak onder mijn neus vergaat een Noorse tanker en ik kan 32 mensen uit het water halen en van de verdrinkingsdood redden.' Een daad waarvoor hij door de Noorse regering gelauwerd zou worden.

Wanneer de oorlog uitbreekt, komen Boeyden en de zijnen terug uit IJsland. Zij lopen Fleetwood binnen waar hun scheepspapieren meteen in beslag genomen worden. Daar ontmoet hij de collega-schippers Free Wolle en Edouard Brys. Na enige omzwervingen in het zog van bovenvernoemde schippers (Milford, Beachy Head) geraakt hij tot in Duinkerken waar hij toelating krijgt om naar Oostende te varen. In het Pas van Zuydcote kruist hij vanop afstand, met een droge bank tussen hen in, de O 84, waarop... zijn moeder, zijn echtgenote, zijn zoon-tje en schoonbroer op de vlucht naar Frankrijk zijn!

Op gevaar van eigen leven

Boeyden zelf heeft acht man aan boord en zij varen verwoed verder naar Oostende waar ook zij hun familie willen halen. In Oostende geeft de kapitein zijn mensen vier uur tijd om met have en goed weer aan boord te zijn. Eerste motorist Charles Devriendt mist de afspraak,

maar geraakt uiteindelijk toch, met een ander schip, het land uit.

'Van Oostende togen wij naar Brixham van waaruit wij naar Weymouth gestuurd werden. Daar werd ik gemobiliseerd en kreeg ik van een Franse generaal opdracht naar Dartmouth te varen. Men zocht daar vrijwilligers om naar Duinkerken over te steken om er te helpen met de evacuatie'. De schippers van Crops weigerden dat omdat hun stalen vaartuigen te gemakkelijke prooien waren. Voor Boeyden ging te oorlog verder in het Ierse Dublin waar hij dienst deed bij de marine en ingeschakeld werd in het troepentransport. Zo heeft hij o.a. de grote jongens Eisenhower en Montgommery aan boord van zijn Memlinck gehad. Het waren spannende en gevaarlijke dagen. En de Belgen hadden

een uitstekende reputatie die ze overigens verdienden. Boeyden: 'Bijvoorbeeld. Het was windkracht twaalf en geen enkele Britse schipper dacht eraan uit te varen, maar er lag een destroyer en die moest olie aan boord hebben. Wel, ik ben uitgevaren en heb daar in dat helse weer de vaten aan boord gezet'. Boeyden vermoedt zelfs dat zijn schip de orders voor de landing in Normandië naar het slagschip *Black Sea* vervoerd heeft, want de dag nadat hij 'een bericht' overgebracht had, waren alle marineschepen (en dat waren er tientallen) uit de haven verdwenen: de landingsoperatie was begonnen.

Een vissersleven

Het verenigde gezin Boeyden bleef nog in Belfast hangen tot in 1946 en toen zij weer in Oostende kwamen, was de oorlog al een tijdje afgelopen. En dan volgde nog een heel vissersleven. Boeyden voer vooral op IJsland, maar ging evengoed vis verschalken rond Groenland, aan de Lofoten, in de Barentssee, voor Portugal en Spanje en in de Golf van Biskaje. Tot 1959 is hij kapitein-visserij geweest. Na die tijd is hij gaan werken bij baggeraar Decloedt, eindbestemming van zoveel vissers. Met pensioen ging hij toen hij 65 werd.

Nu woont Henri Boeyden in de Oostendse binnenstad. Dagelijks trekt hij naar het bejaardenhuis Ponton, waar zijn echtgenote verblijft. Daar steekt hij een handje toe bij haar verzorging. Voorwaar, IJslandkapiteins blijven tot op hoge leeftijd bijzonder actief.

Edmond S.



CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :

TRECO (02) 689 24 66
ENERGY SYSTEMS Fax (02) 687 87 63

STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

AUTHORIZED MARINE DEALERS

LONGUEVILLE MOTOREN

TEL (03) 225 04 44
FAX (03) 233 50 71

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

Vistechnieken van de Vlaamse vissers (XV)*

Danish Pair Trawl

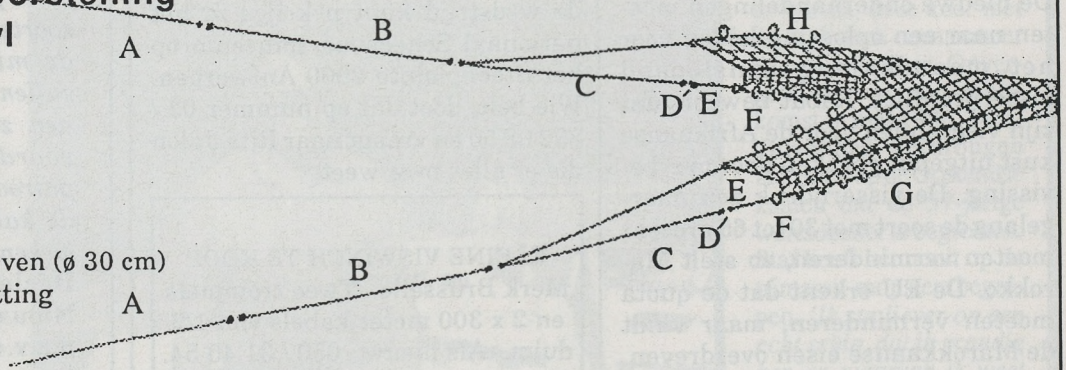
Op de Deense seine-netvisserij werd het 'Danish Pair'-systeem gebaseerd. Het betreft hier een spanvisserij, waarbij twee schepen eenzelfde net voorttrekken. Typisch zijn de lange sleeplijnen die de vis in een verhoudingsgewijs klein net jagen. Deze visserij werd in 1974 in onze contreien ingevoerd. Niet voor lang echter, want midden de jaren tachtig werd het systeem verboden. In de hoogtijdagen waren er tien koppels die dat type visserij beoefenden.

met een netconstructie die men als 'balloneffect' omschrijft: de onderpees was 28 meter lang, de bovenpees 41 meter en gemaakt uit nylon omwonden staaldraad. Daaraan werden 58 drijvers met luchthoud van elk vier liter bevestigd. Aan de onderpees werden bollen vastgemaakt (**).

Het 'Danish Pair Trawl' was een dagvisserij die bedreven werd van het voorjaar tot het najaar. Gewoonlijk werd er gevist van 4,30 uur tot 22,30 uur, waarbij de morgen-

Schematische voorstelling Danish Pair Trawl

- A vislijn
- B breidels
- C oplangers
- D regelkettingen
- E verlengstukken
- F danleno's
- G pees met rubber schijven (ø 30 cm)
- H bovenpees met bevolting



Bij de 'Danish Pair Trawl' lagen de twee vaartuigen op ongeveer een kwart mijl (460 meter) van elkaar verwijderd. In de spanvisserij is dat een grote afstand en die werd moedwillig toegepast om via een extra lange sleeplijn meer vis in het net te krijgen.

De lengte van het korretouw (***) werd natuurlijk bepaald door de diepte waarop gevist werd en kon van 270 tot 370 meter bedragen. uiteraard moesten beide vaartuigen gelijktijdig dezelfde hoeveelheid korretouw vieren. De breidels waren 275 meter lang en de oplangers (tussen de breidels en het net) wa-

ren ook al goed voor 40 meter. Zoals op bijgevoegde tekening te zien is, kon men zodoende tot een totale sleeplijnlengte komen van maximaal 370 meter (korretouw) + 275 meter (breidels) + 40 meter (oplangers). Voorwaar, een hele afstand!

Er werd traag gesleept, hetgeen gunstig was voor het bandstofverbruik. Per uur legde men nauwelijks drie mijl af.

In de tachtiger jaren ging men experimenteren met verschillende nettenconstructies en met vele garensoorten. Beste resultaat werd behaald met een polyamidegaren

trek en deze 's avonds de beste resultaten gaven. In totaal werden er telkens vier à vijf slepen gedaan waarbij vooral kabeljauw gevangen werd, met schelvis en wijting als nevenvangst.

Edmond S.
(vervolgt)

* Vorige aflevering van de Vistechnieken van de Vlaamse vissers werd verkeerd genummerd. In het augustusnummer hadden we het over de hekreilers en dat was de XIVde aflevering in de reeks en niet de IXde, zoals vermeld.

** Voor wat het gebruik van de terminologie betreft verwijzen we naar vorige afleveringen in deze reeks.

*** In het begin werd er ook gevist met een 'danleno' en een Schaar, maar dat liet men later achterwege omdat er dan beter gevist kon worden op 'vuile' gronden.



hét taxibedrijf voor de visserij

Bredene

Oostende

**OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING**

Driiftweg 25, Bredene



AAN TAFEL

EU praat ruzie met Marokko uit

Afgevaardigden van de Europese Unie (EU) en Marokko zaten op vrijdag 11 augustus in Brussel opnieuw rond de tafel voor de zesde onderhandelingsronde over het visserijakkoord in de Marokkaanse wateren. Eind april riep Marokko zijn visgronden uit tot verboden gebied voor Europese vissers. De maatregel trof 700 Spaanse en Portugese vissersvaartuigen en de visserijindustrie van beide landen. De nieuwe onderhandelingen moeten naar een oplossing leiden voor het maandenlang aanslepend visserijconflict. Rabat beweert dat zijn visgronden voor de Afrikaanse kust uitgeput geraken door overbevissing. De visserijdruk zou naar gelang de soort met 30 tot 65 procent moeten verminderen, zo stelt Marokko. De EU erkent dat de quota moeten verminderen, maar vindt de Marokkaanse eisen overdreven. Op dit punt liepen de onderhandelingen in het verleden keer op keer vast. De EU heeft dan weer geen problemen met de strengere controle op de vissersvaartuigen voor de kust van Marokko, waar hoofdzakelijk Spaanse vissers actief zijn.

De EU en Marokko hebben al vijf pogingen ondernomen om het geschil bij te leggen. Verwacht wordt dat de nieuwe onderhandelingsronde nog enkele weken kan aanslepen. Toch rekent de EU erop dat de Iberische vissers begin september opnieuw aan de slag kunnen in de Marokkaanse wateren.

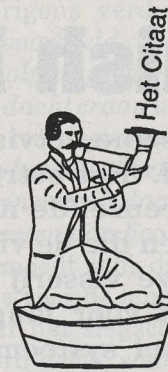
Het geruzie bracht de Spaanse premier Felipe Gonzalez in een lastig parket omdat Spanje dit half jaar het voorzitterschap van de EU waarneemt. Een van de doelstellingen was precies de verbetering van de relaties tussen de EU en Noord-Afrika. De Spaanse premier heeft er dan ook alle belang bij dat er zo snel mogelijk een nieuwe overeenkomst tot stand komt. Het verdrag met Rabat is trouwens het belangrijkste buitenlandse visserijakkoord van de EU. In ruil voor visrechten in de Marokkaanse wateren betaalde de EU 102 miljoen Ecu (ca 3,8 miljard frank) per jaar aan Marokko.

ANTWERPEN

Wedstrijd in scheepvaartmuseum

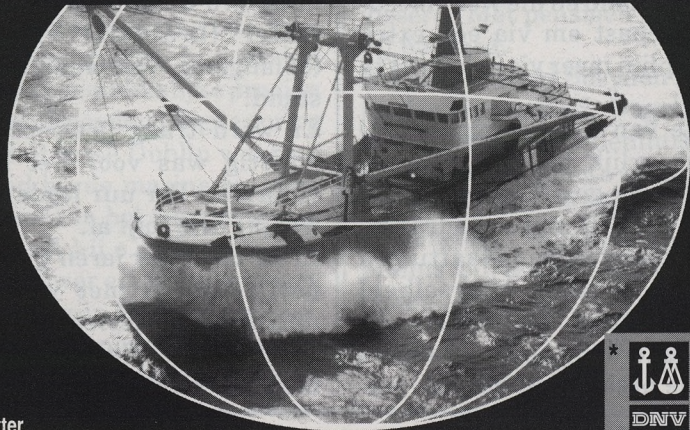
Van 15 september tot 15 november loopt in het Antwerpse nationaal Scheepvaartmuseum een wedstrijd rond de tentoonstelling 'CMB 100, een eeuw Compagnie Maritime Belge' die nog tot einde 1995 loopt. Voor de winnaars aan de wedstrijd is er een driedaagse reis naar Rostock (D) voorzien, met geleid bezoek aan de stad en overnachting aan boord van de ex-Charlesville, nu 'Georg Bügner'. Meer info over de wedstrijd kunt u krijgen in het nationaal Scheepvaartmuseum op het Steenplein 2000 Antwerpen. Wie belt, doet dat op nummer 03 / 232 08 50 en vraagt naar Rita Jalon die er alles over weet.

KLEINE VISWINCH TE KOOP
Merk Brusselle. Twee trommels en 2 x 300 meter kabels van 1/2 duim. Als nieuw. 050 / 31 45 54.



Volgens Rudy Declercq van het Rijksstation voor Zeevisserij zorgt het warme water ervoor dat de vissen sneller groeien dan normaal omdat de voedingsactiviteit samenhangt met de temperatuur.

Voor de visserij in zoverre positief, dat de diverse soorten consumptievissen sneller de minimale "vangstlengte" zullen bereiken. Voorts kunnen zich lichte wijzigingen voordoen in het migratiepatroon van de vissen. Zo zal de kabeljauw bij ons enkele weken later opduiken'. (Rudy Declercq in Het Laatste Nieuws van 23 augustus, n.a.v. de voorbije hete zomer).

DE WERELD VAN BAKKER

Boomkutter

Visserij en binnenvaart

Bakker Sliedrecht Electro-Industrie is een bedrijf gespecialiseerd in het ontwerpen, produceren en leveren van elektrische lieren, voortstuwingen, en boegschroefaandrijvingen. Ook voor generatoren en elektromotoren in alle denkbare uitvoeringen bent u bij ons aan het goede adres. Voor service, onderhoud, revisie en reparaties, zijn wij 24 uur per dag inzetbaar.

*** Bakker Sliedrecht Electro-Industrie B.V.**

Tel./Fax 01840-16600/10144
Aandrijvingen, Automatisering,
Installatie en Service.

Bakker Repair B.V.

Tel./Fax 01840-10555/11853
Revisie, Reparatie,
Wikkelen en Balanceren.

BAKKER
SLIEDRECHT



Staf Versluys (66) overleden

RASBREDENAAR en zeilbootfreak Staf Versluys heeft op zee heftige stormen doorstaan. Het ongeval met zijn zware motor heeft hij echter niet overleefd. Met het overlijden van Staf verliest de Belgische zeilerij zijn boegbeeld. De joviale Bredense ereburger is de enige landgenoot te water die wereldbekendheid verwierf. In de talrijke internationale wedstrijden waaraan hij alleen of met een crew deelnam heeft hij op vriend en tegenstander steeds grote indruk gemaakt, natuurlijk omwille van zijn zeemannschap en zeilkunde, maar zeker ook als mens.

STAF VERSLUYS IS een geboren in Bredenaar (°1 januari 1929). Tijdens zijn jeugd geraakte hij door kajak en jol vertrouwd met de zee. Onmiddellijk na de oorlog moest hij zijn vader bijstaan in de ambachtelijke schrijnwerkerij. In de werkplaatsen bouwde hij op 16-jarige leeftijd zijn eerste zeilboot - een *snipe* - bouwde.

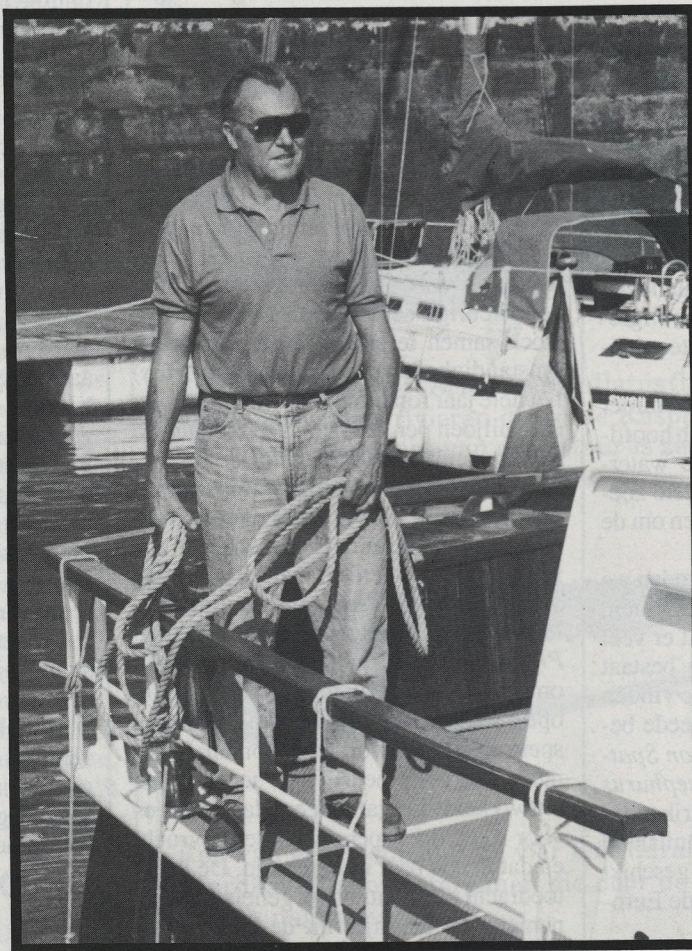
In 1968, nadat hij 17 jaar schrijnwerkerij en enkele jaren een toeristenrestaurant in Bredene gerund had, startte hij zijn eigen jachtwerf op. Hij vond tussen het werk door nog de tijd om voor zichzelf een *Twister* te bouwen waarmee hij de Noordzee bezeilde.

In 1972 bouwde hij op een Tylerromp zijn *Typhoon V* waarmee hij, ondertussen toch al 45, zich in de kijker laveerde. Een eerste plaats in de race Oostende-Ramsgate-Oostende en een vijfde plaats in de *Channel Race* (tellend voor de *Admiral's Cup*) waren de hoogtepunten in 1973.

In 1974 debuteerde hij met succes in de *Aroud Britain Race* (winnaar in de klasse tot 35 voet) waarin hij het opnam tegen cracks als *Alain Colas*. Ook in andere hoogzeewedstrijden zeilde Staf een schitterend seizoen bijeen. In 1975 ging hij scheep voor de solo-race *Falmouth-Azoren* (2.400 mijlen)

en kwam als vijfde toe in Sao Miguel (tweede op handicap). Voor de terugreis had hij elf dagen nodig en eindigde zesde (eerste op handicap). Veel grotere boten, met o.a. de Franse topzeiler Malinosky, moesten het tegen hem afleggen. Staf Versluys oogste met deze prestatie internationale bekendheid.

In 1976 waagde hij zich aan zijn de *Ostar* (*The Observer Singlehanded Trans Atlantic Race*), een transatlantische solowedstrijd, van Plymouth naar Newport (VS) over 3.000 mijl, waarin hij 14de op 125 eindigde.



Van '77 tot '79 bouwde hij de door *Marcel Van Keirsbilck* getekende *Typhoon VI*, een houten zeilschip dat Staf van de eerste spant tot de laatste dekplank eigenhandig in elkaar heeft gezet, een prestatie die koning Boudewijn persoonlijk in Bredene kwam bekijken. De *Typhoon VI* werd uitgetest in de *Fastnet* van 1980. Staf nam in dat jaar opnieuw deel aan de *Ostar* (6de in zijn categorie, 4de bij de éénrompsboten).

Goed voorbereid vertrok hij op 7 juni 1981 met de *Typhoon VI* (omgedoopt tot *Croky*) voor zijn eerste *Whitbread Round the World Race* waarin hij na zeven

maanden wedstrijd en 27.000 mijl achter de kiel als 15de (op 45) eindigde met het kleinste deelnemende jacht. Zijn prestatie in de *Whitbread* leverde hem de fel begeerde onderscheiding voor *outstanding seamanship* op.

In 1984, op een leeftijd waarop anderen al aan een brugpensioen denken, ging hij voor de derde keer van start in de slopende en *Ostar*. Door een defect aan het automatisch roer heeft hij de wedstrijd na enkele dagen moeten staken. Dat hield hem echter niet tegen

om op 28 september 1985 opnieuw in de *Whitbread* te starten, deze keer met de high-tech oceaanracer *Rucanor/TriStar*. Onvergetelijk was zijn thuiskomst in mei 1986. Tien-duizenden verdrongen zich toen op de Oostendse kaaien om de 57-jarige wereldzeiler te begroeten. Staf heeft het nooit op de trimaran-monsters begrepen. 'Ik sta liever op een echt schip, dat ik grondig ken en waarvan ik weet wat het kan verdragen. Met zo'n sneltrein van een trimaran zou ik wellicht verongelukken', liet hij zich eens ontvallen. Staf was geen roekeloze zeiler. Hij kwam nauwelijks met brokken thuis. 'Niet meer van je schip eisen dan het kan geven', was zijn beleving van het ware zee-manschap.

De laatste jaren genoot hij ook steeds meer van zijn sportvissersvaartuig en van het motorrijden. Deze laatste hobby is hem fataal geworden, na het ongeval nabij Gent. Staf Versluys overleed zaterdagmorgen 25 augustus aan zijn ver-

wondingen in het Universitair Ziekenhuis in Gent.

Vorige week heeft zijn familie van hem afscheid genomen. Honderden vrienden en sympathisanten delen in de rouw. (gw)

Op de foto: Staf Versluys tijdens de 'Staf Versluys Mastersails' in Oostende in juli 1992. (foto gw)

Steur in aquacultuur

HET IS DE droom van elke sportvisser om in zijn leven ooit eens een echte steur aan de haak te slaan. Verschillende landen proberen nu echter de vis massaal te kweken. Wie steur zegt, denkt ook kaviaar. Kennen wij kaviaar als de rode eitjes van de lodde of de zwart gekleurde eitjes van de haring (die in een bijterig azijnsausje ontkleuren en wit worden) dan hebben velen onder ons de meer dan 30 000 frank/kilogram kostende echte kaviaar nog nooit gezien.

Zorgden de Noren ervoor dat we door massaproductie nu wekelijks zalm kunnen eten en proberen de Amerikanen de klassieke mossel te verdringen door hun boormossel, dan zullen de Hongaren ons steur en kaviaar doen eten.

Steur in de natuur

Binnen de Europese aquacultuur is het kweken van steur relatief nieuw. Het is een soort die in de natuur minder voorkomt, en waarnaar de vraag groeit.

De meeste steursoorten hebben een levenspatroon dat op dat van de zalmachtigen lijkt: het grootste deel van hun leven brengen ze in zee door, maar ze emigreren naar de rivier om broedsel af te scheiden.

De steur is een lange afstandswemmer die dicht bij de bodem leeft en zich hoofdzakelijk voedt met steelachtige waterplanten en kleine visjes. De meeste zoeken het zoete water van de rivieren om de 2 à 3 jaar op.

Op de stamboom van de vissen vinden we de steur bij de primairste levensvormen. Wat bij ons niet bekend is, is dat er veel soorten bestaan. De steurgroep bestaat uit twee grote families. In de ene vinden we de steur en paddelvis, de tweede bestaat uit riviervissen, de *Polyodon Spatula* uit Noord-Amerika en de *Psephurus Gladius* uit China. De Noordamerikaanse variant is een planktoneter. In Duitsland onderzoekt men momenteel of hij geschikt is voor de kweek bestemd voor de Europese markt.

De twee uit de eerste familie kunnen verder worden onderverdeeld in 23 soorten, naargelang ze voorkomen in de Adriatische, de Zwarte, de Kaspische of de Middellandse Zee, de Atlantische en Stille Oceaan of de Amurrivier en -delta in het Verre Oosten, en een scherpe of stompe platte bek (of neus) hebben. De soort die wij kennen komt bij ons overal sporadisch voor, met sterke concentraties in de rivier de Gironde (Frankrijk) en Georgië.

In de natuur duurt het 10 jaar voor een steur geslachtsrijp is. Bij intense begeleiding in warm water kan een steur in kweekfarms reeds na 5 jaar kuit schieten. Het normale seizoen is van april tot juni, alhoewel sommige soorten in september

en oktober voor hun nageslacht zorgen.

Steur op de boerderij

In het verleden was het samenstellen van een *broedstock* van jonge, krachtige *moeders* of *hennen* het grootste probleem. Het Hongaarse *Propa-Gen International PLC* is erin geslaagd door nauwkeurige selectie een goede broedstock samen te stellen en via optimale omstandigheden en kruisingen (*hybrids*) het hele jaar rond jonge vissen (ongeveer één miljoen per jaar) voort te brengen en aan aquaculturen te leveren.

Kweekvis voortbrengen gespreid over het hele jaar heeft als voordeel dat het werk op een kweekfarm over een vol jaar kan worden uitgesmeerd en er altijd krachtige vissen aan bedrijven kunnen worden geleverd tijdens de warme jaargetijden. *Propa-Gen* heeft methoden ontwikkeld om zowel mannetjes als vrouwtjes in optimale conditie te krijgen vooraleer sperma en eitjes worden genomen. Daarnaast heeft het bedrijf een technologie ontwikkeld die garandeert dat de eitjes voor 100% door sperma worden bevrucht en dat in een paar minuten tijd. De juiste toedracht blijft natuurlijk geheim. Na het nemen van de eitjes uit de kuit van de hennen worden ze behandeld om niet aan elkaar te plakken. Daarna worden ze in een zogenaamd *Zugerglas* (met een smalle opening onderaan en een brede open mond bovenaan) in water gelegd waarbij het sperma met onderaan invloeiend water de eitjes bevrucht. Zestig procent van de bevruchte eitjes brengen jonge visjes voort.

In water van ongeveer 15 graden duurt het een week vooraleer de larven (met voedselzak) uit de eitjes breken en hun eerste zwemslagjes in de wereld zetten. De larven zijn 12 mm lang bij hun geboorte. Na het verorberen van hun voedselzak zijn ze 20 mm lang. Daarna krijgen ze gemalen verse (gekweekte) wormen.

De jonge steur wordt *verspeend* (gewoon brengen aan ander voedsel) tot droog artificieel samengesteld voedsel. Om de vissen gezond en wel te houden is dit de gevaarlijkste periode. De meeste kwekers kopen trouwens slechts jonge vissen die reeds verspeend zijn. Ze zijn duurder, maar hebben een hoge overlevingskans. In Californië krijgen de jonge visjes na het verorberen van hun voedselzak ogenblikkelijk droogvoer toegediend. Een bedrijf uit Duitsland is nu ook gestart met de productie van fijn droogvoer voor larven. Sommige Europese kwekers hebben geprobeerd om Russische steur te importeren. Dit bleek onpraktisch: het transport duurde lang en het sterftecijfer was groot. De vissen in Rusland worden gekweekt in open vijvers en gevoederd met vers voedsel. De vissen waren nog moeilijk te wennen aan droogvoer.

Het kweken van steur is gemakkelijk eens de vis zijn larvestructuur is ontgroeid en droogvoer gewoon is. Vanaf 10 cm lengte zijn de vissen zeer bestand tegen allerlei ziekten, kunnen met velen op één plaats leven en kunnen ook water aan van een lage kwaliteit.

Het gewicht van de vis kan in vier jaar aankomen tot 10 kg. De meeste soorten kunnen ontwikkelen in zowel zoet als zout water, in vijvers of kooien, doorvloeiende systemen of bedrijven met circulerend water. Als men de vissen wil verplaatsen van zout naar zoet water moet men rekening houden met een periode van een maand waarin het water gedoseerd aangepast wordt.

In West-Europa worden sedert 1993 steurprojecten opgezet in Duitsland, Nederland, Denemarken en Italië.

Met de hedendaagse overproductie van zalm en forel (met dalende prijzen als gevolg) zouden veel bestaande viskwekerijen gemakkelijk kunnen omschakelen op het kweken van steur.

De belangrijkste kweeksoorten

De Siberische steur wordt veel gekweekt in Hongarije en Frankrijk. In de natuur komt ze vooral voor in de Siberische Lenarivier. *De Russische steur* kan 2,5 tot 3 meter lang worden met een lichaamsgewicht van 40 tot 50 kg. De soort is zeer belangrijk voor de productie van kaviaar. In de natuur komt ze voor in de Kaspische en de Zwarte Zee. *De Osetra* scheidt zijn broedsel af in de Volgarivier en leeft in de Kaspische Zee. Ze kan 3 meter lang worden en oplopen tot 70 à 80 kg. *De Adriatische steur* was bijna uitgestorven. Een kweekstation in Noord-Italië heeft een gezonde broedstock aangelegd en hoopt voldoende vis te produceren om zowel de consument als de

natuur te voorzien. In vrijheid leggen de wijfjes hun eitjes in de Povallei. De *Europese steur* die onder de produktienaam *sterlet* wordt gekweekt, komt veel voor in West-Rusland en Oost-Europa. Ze is de kleinste vis van de steurfamilie, blijft in de rivieren en wordt 40 tot 60 cm (met max. van 1 meter lang). Ook uit de kuit van deze vis wordt kwaliteitskaviaar geleverd. De *semugasteur* heeft een lange opdraaiende scherpe neus en wordt gekweekt tot ongeveer één meter lengte (kan twee meter worden) met een vleesgewicht van 10 tot 12 kg. De *belugasteur* komt ook voor in de waters van de Adriatische Zee en de Povallei en kan een lichaamsgewicht hebben van liefst 250 kg.

De bedrijven veredelen de soorten door kruisingen uit te voeren.

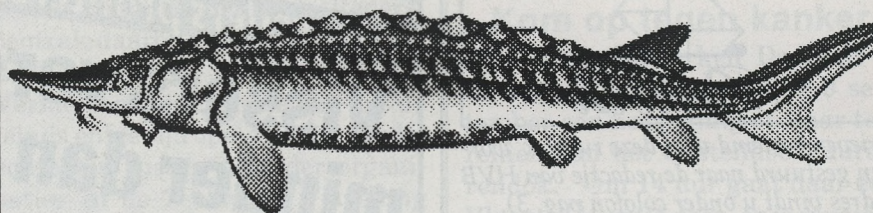
Kaviaar

Steur heeft vlees zonder graten dat lekker smaakt. Sommigen vergelijken het met kalfsvlees. Steur kost nu gemiddeld 450 frank het levende kilogram, meeneemprijs bij de viskwekers zelf.

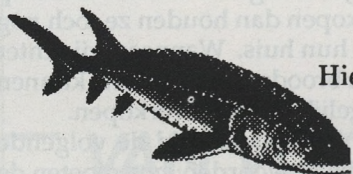
De grootste producenten voor kaviaar zijn Rusland en Iran. Dat laatste land heeft een doelgerichte visserij op de *kelugasteur* waarvan de meeste exemplaren 100 tot 450 kg wegen; maar ook kanjers van negen meter lengte met een gewicht van 1500 kg worden bovengehaald. De politieke situatie in deze landen en het ongecontroleerd vissen op de betreffende soorten zorgt voor een onzekere aanvoer met wisselende (hoge) prijzen.

Alhoewel er tot op zekere hoogte reeds een technologie tot produktie van kaviaar is ontwikkeld, is er, zover ons bekend, nog geen enkel aquacultuurbedrijf dat kaviaar produceert. Wij, arme luiden, zullen het nog een tijdje met eitjes uit lodde- en haringkuiten moeten stellen.

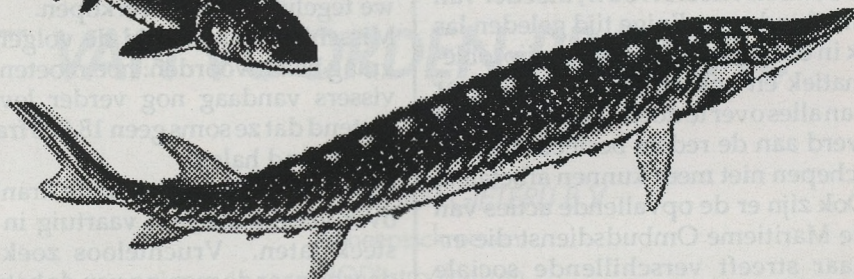
Daniël Pots



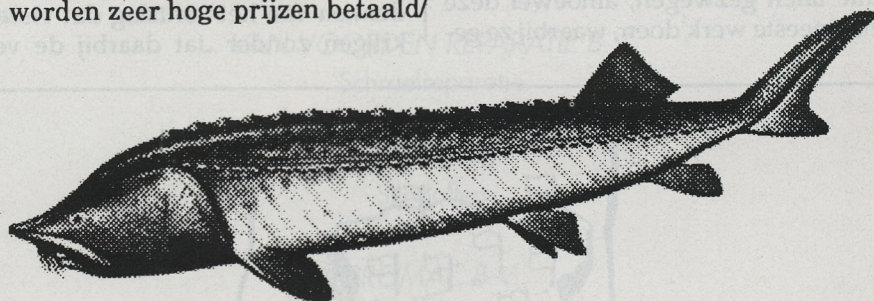
Er zijn 24 verschillende soorten steuren, waarvan de meeste in zee leven en naar de rivieren trekken om kuit te schieten. Boven: de gewone steur komt voor van Scandinavië tot de Middellandse Zee. De vrouwtjes zijn groter dan de mannetjes. Ze zijn tenminste 3,60 meer lang.



Hiernaast: de Adriatische steur



Steuren van de soort *Acipenser stallatus* (hierboven) komen, in groten getale voor in de rivieren die in de Kaspische Zee en de Zwarte Zee uitkomen. Het vlees van deze steur is zeer duur en voor de kaviaar worden zeer hoge prijzen betaald/



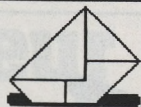
Kop van een steur met de vier baarddraden op de onderkaak. Deze baardkaken zijn tastorganen die door de vis worden gebruikt bij het zoeken naar voedsel.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3). Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieven schrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

Vissersvrouw protesteert

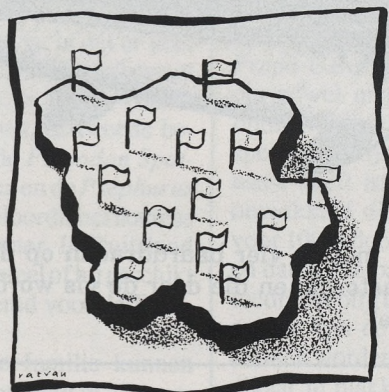
Ik ben een vissersvrouw, moeder van drie kinderen. Enige tijd geleden las ik in een krant over de visserijproblematiek en ook op de T.V. was daar van alles over te doen. Volle aandacht werd aan de reders besteed die hun schepen niet meer kunnen afbetalen. Ook zijn er de opvallende acties van de Maritieme Ombudsdienst die ernaar streeft verschillende sociale voordelen voor de reders te bekomen. Over de vissers zelf wordt echter in alle talen gezweven, alhoewel deze het meeste werk doen, waarbij ze ge-



durende veertien dagen of meer 24 uur op 24 in zee zijn. Wanneer reders ertoe gedwongen worden hun schip te verkopen dan houden ze toch nog steeds hun huis. Wanneer wij echter zonder broodwinning vallen, kunnen we tegelijk ons huis verkopen. Misschien kan iemand de volgende vraag beantwoorden: hoe moeten de vissers vandaag nog verder leven, wetend dat ze soms geen 18.000 frank per maand halen! Ook was er dat artikel in de kranten over vissers die hun vaartuig in de steek laten. Vruchteloos zoek ik daarbij naar de mening van de betreffende vissers. Nochtans zou het interessant zijn te vernemen waaróm ze dat dan deden. En wat moeten we denken van het ontslag dat vissers krijgen zonder dat daarbij de ver-

plichte vooropzegperiode gerespecteerd wordt? Mijn man heeft het al meer dan een keer meegemaakt dat hij zonder enige aanwijsbare reden ontslagen werd, ook dat hij ontslagen werd omdat het schip gesloopt werd. De reder mocht dan een vette slopingspremie krijgen, mijn man kreeg geen enkele compensatie. Ook is het gebeurd dat het schip verkocht zou worden, maar dat de reder tot op de verkoopdag zelf volhield dat er niets aan de hand was. Dat mijn man tot een maand daarvoor ander werk kon aangenomen hebben, speelde voor die man geen enkele rol. Andere ervaringen: drie tot vier weken moeten wachten op de uitbetaling; verplicht worden om mee te betalen in de kosten van het ijs, van de mazout... goed wetend dat de reder die kosten nog eens van zijn belastingen kan aftrekken; hoe zit het overigens met de oude — maar nu blijkbaar opgeheven — gewoonte om de beschermkledij terug te betalen? Ik hoor dat er zoiets bestaat als een minimumloon en ik vraag me af hoeveel (of hoe weinig) dat dan wel mag zijn. Als mijn man in zee gaat heeft hij een minimumwedde van 6.000 frank per veertien dagen. Soms mag hij thuishkomen met 35.000 frank, maar dan spreek ik alweer van meer dan anderhalf jaar geleden. Is het niet ronduit schandalig dat mijn man veertien dagen de zee op moet en dat dan in de visveiling 30 frank gegeven wordt voor pladijs die in de winkel aan het drie- tot vierdubbele van die prijs verkocht wordt? Hetzelfde geldt voor kabeljauw en tong en nooit of nooit wordt het loon van de visser eens opgewaardeerd. Wie nieuws over de visserij wil brengen moet niet alleen het redersstandpunt verkondigen, maar mag ook eens luisteren naar het verhaal van de kleine man.

Naam en adres op de redactie bekend



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

LIQUIDATIE

Nieuwe reeks slopingen

De Rederscentrale verwittigde er haar leden dat er nog een nieuwe beëindingsronde voor vissersvaartuigen zal plaatsvinden. Reders die van de slopingpremie gebruik wensen te maken moeten daarvoor een aanvraagformulier (te bekomen bij de Rederscentrale) invullen. Hun aanvraag moet vóór 15 september ingediend zijn.

HEIST

Zeewijding blijft boeien

De onenigheid die tussen het gemeentebestuur van Knokke - Heist en de clerus gerezen was, heeft niet belet dat de Heistse zeewijding van 15 augustus een succes geworden is. In de processie werden 22 gevormd door 450 figuranten. Pastoor Van de Sompele had in zijn mis aandacht voor de vissers en voor de vakantiegangers die verdronken zijn. Vermelden we tenslotte nog dat de lijst van omgekomen Heistse vissers begint met de in 1819 omgekomen Jan Ackx en dat Dennis Utterwulghé dit jaar aan de trieste lijst toegevoegd werd (jd)

ZEEBRUGGE

Rederscentrale**betrokken bij themapark**

In de oude vismijn van Zeebrugge plannen projectontwikkelaars uit kringen rond de Zeebrugse Visveiling NV een *zee-themapark*. Het project dat al enkele jaren geleden aangekondigd werd, ontleent deels zijn inspiratie aan het bekende Nausicaa. Er zouden winkels en appartementen in een geheel betrokken worden, waar ook een overdekte attractie toe behoort met als thema: het maritieme milieu.

Om hun plannen uit te voeren zoeken de projectontwikkelaars contact met immobiëlenverkoopers, maar ook met striptekenaars, het pretpark Meli, Ceves (de organisatie van werkgevers van de Zeebrugse haven) en met de Rederscentrale. Deze laatste wordt gevraagd in te staan voor het verzorgen van een project

dat de Belgische visserij belicht. In eerste instantie denkt de Rederscentrale daarbij aan een project rond de IJslandvaart.

Vermelden we tenslotte nog dat de (sinds enige tijd opmerkelijk goede) contacten tussen de redersorganisaties en de Zeebrugse Visveiling reeds geresulteerd hebben in een bijdrage van de eerste in het aanschaffen van een nieuwe garnalenzeefinstallatie in de Zeebrugse vismijn.

OOSTENDE

Kom op tegen kanker

De NV baggerwerken Decloedt & Zn organiseert op zaterdag 9 september een happening op haar terreinen aan het Oostendse Vuurot-rendok. Om 14 uur gaat daar een Vlaamse kermis door, er is muziek, eet- en drinkgelegenheid, een tombola en een Breugelmaaltijd. Opbrengst is voor het bekende evenement 'Kom op tegen kanker'.

**VAN VOORDEN-PROMAC****VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.**

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Waterbehandelingsinstallaties

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110

Naar de Kloten

Voor één keer hadden de afwezigen wel degelijk gelijk, want zij hadden op 13, 14 en 15 augustus waarschijnlijk toch geen plaats meer gevonden in de drie keer uitverkochte 'zaal' in de Oostendse haringhalle.

Op het vissersvaartuig O 129 'Amandine' bracht acteur-regisseur Duc Duquennoy drie avondenop rij de monoloog 'Naar de Kloten' van HVB-redacteur Flor Vandekerckhove. De initiatiefnemers mochten zich verheugen in een ruime belangstelling (vice-premier, diverse schepenen, visserijalmoezenier, toeschouwers uit heel Vlaanderen, maar ook veel vissersgezinnen en veel ontroerde... oud-IJslandvaarders.

Gedurende meer dan één uur hield acteur Duquennoy de toeschouwers in zijn ban. Eén enkele keer werd hij onderbroken door een oud-IJslandvaarder die het teveel werd en, wellicht luider dan hijzelf wilde, zegde: 't is hèèl juste!

De opvoeringen werden mogelijk gemaakt dank zij de steun van de sponsors BBL, STS, Cera en HVH Megastore. Verder werd er enthousiast aan meegewerkt door HVB, Tejater Studo James Ensor, HVB, het stadsbestuur van Oostende en reder Willy Versluys.

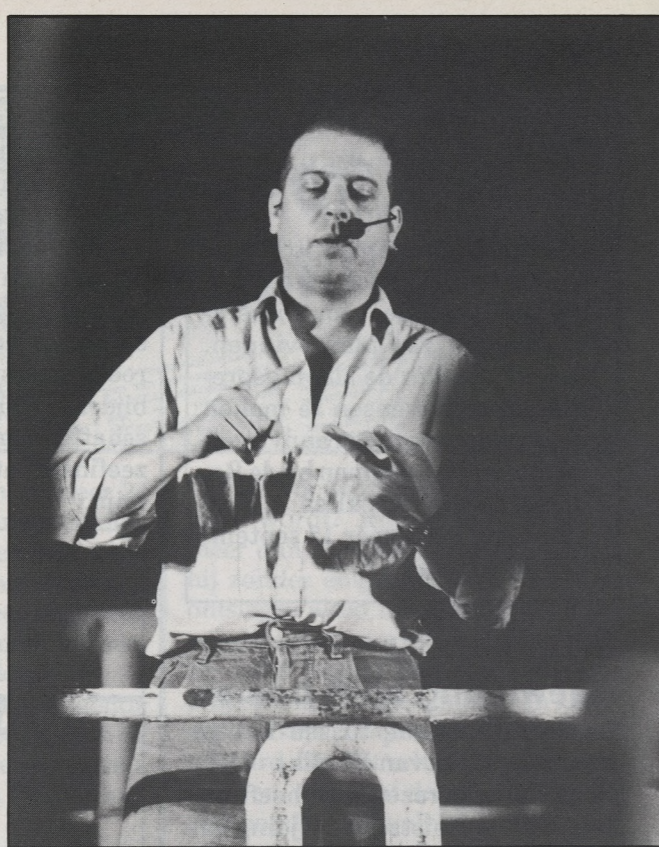


Foto links boven: De acteur is gered op dreef: 'En papieren en computers en formulieren en logboeken en vangstgegevens en waar ga je naartoe en waar ben je geweest en pas op: daar mag je niet vissen en...'

Foto rechts boven: Het prachtige decor waartegen acteur Duquennoy de toeschouwers in zijn ban hield... En ook de meeuwen speelden mee!

Foto onderaan links: De acteur verbeeldt het verhaal van schipper Frans Pots die met de O 236 de O 331 terug uit IJsland haalt. Roemrijke bladzijden uit de geschiedenis van de gewone man.

Foto rechts: *Finita la comedia!* Acteur Duquennoy staat nog even in het licht van de *Amandine*. Het volk heeft de tribune verlaten. Met het einde van de eenakter 'Naar de Kloten' is ook een waardig punt gezet achter de roemrijke Vlaamse IJslandvaart. Een tijdperk is afgesloten!

(Fotoreportage Guido Walters)



Zeebrugse vissershaven

Hoe oud?

DAT DE ZEEBRUGSE haven een eeuwfeest te vieren heeft, zullen we geweten hebben, dat de kusthaven sinds de jaren '70 economisch geëxplodeerd is tot de tweede grootste Vlaamse haven was daarbij zo'n beetje de meest vermelde statistiek. Dat één van de meest oorspronkelijke activiteiten - de visserij - in veel van dat eeuwfeestgeschrijf vergeten raakte zal wel toeval zijn, zeker?

Zeebrugge, midden augustus en het is warm — Midden het subtropisch gekomkommer in medialandschap laveert een vloot windjammers naar het jubilerende Zeebrugge. De haven bestaat precies een eeuw. Reden tot feesten dus. In diverse bijdragen over de haven zoeken we tevergeefs naar een stuk over de vissershaven. Met dit artikel proberen we dit hiaat wat te dempen.

HET WAS DE Gentse schepen *Auguste de Maere* (zie HVB 8/1995 pag. 35) die in het laatste kwart van de vorige eeuw met plannen voor de dag kwam om ter hoogte van Heist een nieuwe zeehaven te bouwen. Bruggeling *Julius Sabbe* werd daarop de motor van de beweging voor de bouw van een haven aan zee. Na jaren van politiek getwist werd uiteindelijk gekozen voor het ontwerp van de ingenieurs Parijzenaar *Louis Coiseau* en Brusselaar *Jean Cousin*. Bij wet van 11 september 1895 werden de kredieten gestemd waardoor de havenuitbouw kon starten. Een kwartcirkelvormige havendam van zowat 2,4 km, een zeeluis, een kanaal naar Brugge en een paar dokken in de Brugge

binnenhaven geven vorm aan Brugge-aan-zee: Zeebrugge. De haven, al een paar jaar eerder in gebruik genomen, werd in juli 1907 plechtig geopend door koning Leopold II, een fervent voorstander van de havenplannen. In 1910 was de goederen-traffic, die bij de opening een half miljoen ton bedroeg, al verdubbeld. Tijdens W.O.I. bouwden de Duitsers de strategisch erg belangrijke plek om tot een militaire haven van waaruit duikboten de vijandelijke schepen bestookten. Na de memo-

Zeebrugse haven heeft postzegel

De eeuwfeestviering van de haven van Zeebrugge heeft met de uitgave van vier postzegels, die evenveel zeilschepen voorstellen, een bijkomende herinnering.

De vier postzegels hebben elk een waarde van 16 frank en stellen de Mercator, Kruzenstern, Sagres en Amerigo Vespucci voor. Johan Mahieu was de tekenaar.

De vier zij verzameld in een boekje, waarvan er 1.500.000 gedrukt werden. (jd)

rabele *Sint-George-Day* op 23 april 1918 blazen de Duitsers bij hun aftocht de haveninstallaties op. Ook op het einde van W.O.II wordt de haven totaal door de bezetter verwoest. Maar in de volgende halve eeuw volgt een spektakulaire opmars. Omwille van de snel evoluerende maritieme traffic na de wereldbrand (schaalvergroting van de schepen, nieuwe vervoertechnieken: ro-ro, containers...) drong zich een aanpassing van het haveninfrastructuur op.

Spektakulaire groei

In de periode 1950-1970 worden, zonder dat er een echt programma van systematische uitbouw is, belangrijke uitbreidingswerken gerealiseerd: het *Prins Filipdok* in de achterhaven, de *oostelijke afdamming*, de bouw van het *westerhoofd* waar eerst petroleumtankers komen aanmeren en later de eerste containerschepen...

En de haventrafiek stijgt van een 1 miljoen ton in 1960 tot 10 miljoen ton in '71. Een jaar later start de grote systematische uitbouw van de haven, nadat de regering haar fiat heeft gegeven over de plannen van de *commissie Verschaeve* voor de bouw van een polyvalente die-zeehaven. In 1972 start de bouw van de imposante *Pierre Vandammezeesluis* voor schepen tot 150 000 ton, die operationeel wordt in 1984. En in de nieuwe achterhaven worden het noordelijke en een gedeelte van het zuidelijk insteeddok gegraven. Omdat de regering in '76 beslist het Algerijns aardgas via Zeebrugge aan te voeren worden Verschaeves plannen voor de voorhaven drastisch gewijzigd. In nauwe samenwerking met het Ministerie van Openbare Werken geeft de *Tijdelijke Vereniging 'Zeebouw-Zeezand'* vorm aan de nieuwe buitenhaven: twee enorme meer dan 4 kilometer lange strekdammen omarmen en beschermen de nieuwe voorhaven. In 1985 wordt de nieuwe haven ingewijd door koning *Boudewijn*. In de voorbije 12 jaar verdrievoudigde de goederenoverslag!

Zeebrugge werd de belangrijkste ro-ro-haven tussen het Europese vaste land en Groot-Brittannië. Met de opening van de *Flanders Container*

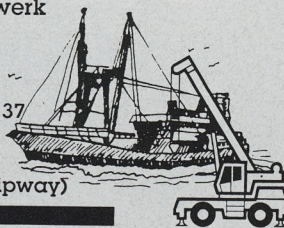


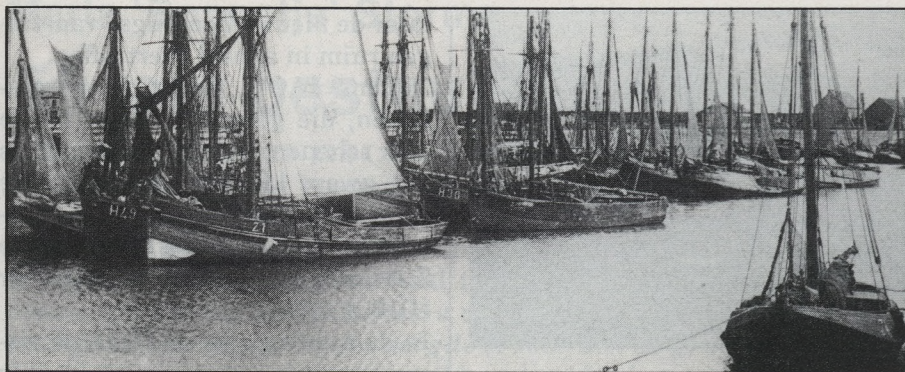
Verheye Joël

n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaatwerk

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





De Zeebrugse schuilhaven in het begin van de twintiger jaren. Rechts op de foto zien we de Bouchoutse Hoogaarsen die door de verzanding van de Braakman naar Zeebrugge uitgeweken waren.

in gebruik neemt. In '88 schakelde men over van het middeleeuwse roepen naar de elektronische informatieverstrekende veilklok die door de kopers met een afstandsapparaat kan bediend worden.

Scheepsbouw

De broers *Jules* en *Louis Haerynck*, kwamen zich in 1920 vanuit Heist, waar hun vader *Emiel* al een werf had, in Zeebrugge vestigen. Eerstgenoemde leidde de werf waar uitsluitend houten vaartuigen werden gemaakt tot in '61 en werd dan opgevolgd door z'n zoon *Gustaaf*. In 1968 liep het laatste houten vaartuig de *Z.525 'Golfbreker'* er van stapel en in '87 hield *Gustaaf* er mee op. *Karel Demol* die eerder al een scheepswerf had in De Panne vestigde zich in '27 naast *Haerynck* waar hij zich toeleigde op de bouw van garnaalvaartuigen met motor. Hij overleed in 1944.

Ook *Frans* en *Jules Denye*, afkomstig uit De Panne, hadden een poosje een werf in Zeebrugge maar verlegden hun bouwactiviteiten al rap naar Oostende. Begin jaren dertig vestigde *De Backer* zich als scheepsbouwer langs de Werfkaai maar ging kort na de oorlog failliet. Daar ook was de werf van *Bocher* die na de tweede wereldoorlog startte met de bouw van binnenschepen, maar later als eerste in Zeebrugge metalen vissersvaartuigen bouwde. In 1957 bouwde hij een slipway die in 1983 verdwijnen moest, wegens de uitbreiding van het Albertdok.

Leon De Graeve was eerst scheepstimmerman op de werf *Panesi* in Oostende en later bij *Sabran*, in Brugge. Hij vestigde zich na W.O.II

op de gronden van de failliet gegane *De Backer*. Aanvankelijk werden (kleinere) houten vaartuigen gebouwd, later ging men over op staal. In '82 kwam er een scheepshelling bij. De werf, nu nog de enige in de haven, wordt nu geleid door zoon *Roger*. Onlangs liep de *Z.69 'Atlantis'*

van de reders *Schiltz* en *Carton* er van stapel en werd de bouw van een nieuw boomkorvaartuig opgestart. Als jongste onder de Vlaamse vissershavens beschikt Zeebrugge vandaag over de grootste vissersvloot en de modernste vismijn. Twintig jaar geleden al overtrof de Oostkusthaven Oostende inzake totale jaarbesomming en aanvoerhoeveelheid. In '81 telde Zeebrugge al meer schepen dan Oostende, een trend die zich alsmaar sterker zou doorzetten, maar daarover wordt elders in dit blad bericht.

Marc Loy

GARNAALVISSERSVAARTUIG
BOU 136 TE KOOP. 17 meter, met
motor Cummins 195 pk, Schelde-
vergunning. Alles in perfecte staat.
Telefoneer voor meer inlichtingen
050 / 41 84 16 (na 16 uur).

Zeebrugse haven heeft roemrijke kaailoper

Jules Decoussemaeker werd rond de vorige eeuwwisseling aan de sluizen van Heist ter wereld gebracht. Samen met zijn vader, die duinwachter was, bracht hij zijn jeugd door aan strand en zee. De gesprekken gingen bijna altijd over de ontzanding van de kust, het verlies van een schitterende brok natuur, de verstikking van de Zeebrugse haven...

Ontzanding. De jonge Decoussemaeker wist er alles van en hij zag dan ook met lede ogen hoe de bouw van een havenmuur de ontzanding alleen maar zou verergeren. In 1922 kon hij het niet meer aanzien en hij maakte zelf een havenplan waarop een tweede muur voorzien werd, een plan dat de ontzanding zou tegen gaan en Zeebrugge zou geven waarop het recht had. Niemand luisterde.

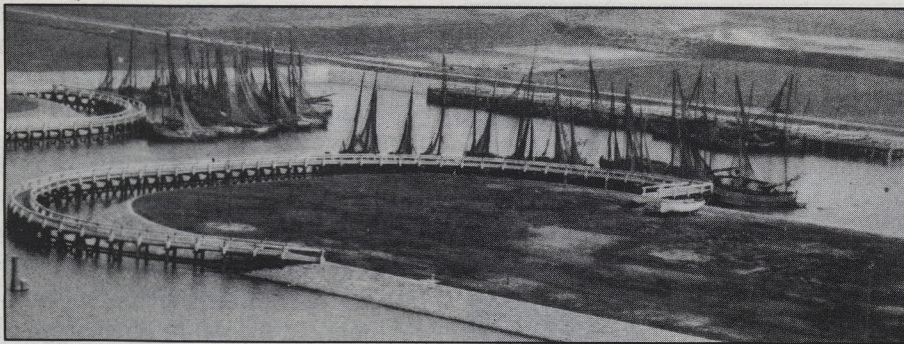
Maar van Decoussemaeker zouden ze niet rap af geraken. In 1928 schrijft hij een open brief waarin hij zijn plannen uitvoerig uitlegt en besluit met: 'Ik stel mij ten dienste van al wie inlichtingen verlangt het zij voor de Haven van Zee-Brugge, of de oorzaak van het verval en ontzanding der stranden der Oostkust.' Weer luisterde niemand.

Decoussemaeker geeft niet af. In 1933 volgt een tweede open brief: 'Met de nederige overtuiging dat ik alleen het nationaal belang van mijn land beoog neem ik de eerbiedige vrijheid aan onzen Koning Albert I en alle overheden van de staat te vragen mij te willen helpen en steunen om mijn ontwerp te zien verwezenlijken'. Dit keer luisterde wel iemand. Een ingenieur eigende zich fluitend de plannen toe en bracht ze als zijnde zijn eigen voorstel naar buiten.

Jules Decoussemaeker was woedend. Hij nam de trein en toog naar Brussel waar hij vrijpostig het kabinet van minister Van Caeneghem binnen stormde. In zijn hand had hij een pistool!

Hetgeen een goed idee was, was voor De Coussemaeker duidelijk een obsessie geworden. En een ministerieel kabinet overvallen bleef ook toen niet zonder gevolgen. Men nam De Coussemaeker bij de hand en bracht hem naar de inrichting van Doornik, waar hij als 'geestelijk gestoord' zou mogen plannen maken zoveel hij wilde.

Niet voor lang echter, De Coussemaeker geraakt uit de instelling, vestigde zich weer aan de oostkust en ijverde tot het einde van zijn leven om zijn plan ten uitvoer te brengen. Hij stierf toen hij 74 was. Zijn plan was plan gebleven. (jd)



De Zeebrugse vissershaven rond 1908

Terminal op 11 juli jl. profileert de haven zich meer en meer als leidinggevende containerhaven op de Noordzeekust. De polyvalentie blijkt dan weer uit de trafiek van nieuwe wagens, van fruit (in de achterhaven krijgt het *European Food Centre* vorm), van aardgas uit Algerije en van de Noordzee (Noorwegen). *Cast*, *Hessen-* en *Katoennatie* weten Zeebrugge liggen en Antwerpen lonkt ook al naar de kusthaven. Met z'n 25 000 directe en indirecte werkplaatsen is de haven veruit de voornaamste werkgever in de streek. De zware crisis in de staalindustrie zorgde in de twee laatste jaren wel voor een drastische verlaging van de kolen- en ertstrafieken. En dan is er nog de visserij.

Vissershaven

Hoewel er van Zeebrugge als vissershaven geen sprake was vóór het

Zeebrugge haven heeft CD

Met trots konden stadsbeiaardier Aimé Lombaert en dirigent Decloedt van de Noordzee Brassband een cd voorstellen. Het initiatief kwam van het havenbestuur van Brugge. De cd draagt 25 nummers die allemaal wat water en wind in zich dragen.

Volgens dirigent Decloedt was de uitdaging groot. De beiaarden Brassbandsolo's vormden geen probleem, alleen die nummers waar beiaard en brassband samen spelen vergden duidelijke afspraken en... heel veel repetities. Er zijn 3000 cd's geperst. In de dienst toerisme van Brugge kan een cd voor 494 fr. aangekocht worden. (jd)

begin van deze eeuw (er was van Zeebrugge überhaupt geen sprake) waren de Bruggelingen al van in de middeleeuwen actief in de visvangst. Ze opereerden dan vanuit Nieuwpoort of Heist en vanaf de 16de eeuw ook vanuit Oostende. En we herinneren ook aan het *privilegie* dat de Bruggelingen in 1666 van de Engelse koning Karel II kregen waarbij 50 Brugse vissersboten in de Britse wateren mochten vissen als ze een geleidebrief van het stadsbestuur hadden. In de zestiger jaren hield *Victor De Paepe* nog een opgemerkte eenmanskruistocht om de rechtsgeldigheid van dit privilege op te eisen (*Victor De Paepe* gingen we trouwens nog interviewen in HVB 7,1993 pag. 18).

In de 19de eeuw telde Brugge nog één grote en twee kleinere rederijen. En toen de havenuitbouw van Zeebrugge al uit de planfase was, ijverde Bruggeling *Emiel Van den Abele* voor het opzetten van een haringvisserij in die nieuwe haven. Maar in de plannen van *Coiseau* en *Coisin* bleek geen ruimte voor een haringhaven. Wel was er een schuilhaven (zie foto bovenaan dit blad) aan de oostkant van de toegangseul naar de zeeluis voorzien. Het was een dok van 150 meter midden niemandsland met een stenen helling en een 100 meter lange houten aanlegsteiger, '*de barcadère*' in twee niveaus en een kalefaatbank. En hoewel er voor de verkoop nog veel vis werd overgebracht naar Heist werd in 1909 een houten loods gebouwd voor de visverkoop, terwijl de garnaal nog van de hand ging in de cafés aan de toenmalige Heiststraat.

Al rap vonden de Heistse platbodemschuiten de weg naar de nieuwe buurgemeente waar ze een paar jaar

later de nieuwe Zeebrugse vaartuigen ruim in aantal overtroffen. Tijdens W.O.I. kreeg de vissershaven, die gevaarlijk dicht bij de door schepen geblokkeerde zeeluis lag, zware klappen. De *barcadère* werd vernield en veel Heistse vaartuigen waren naar het Nederlandse Zierikzee uitgeweken (zie hiervoor HVB 8/1989).

In de twintiger jaren bleek de vissershaven dan alweer rap te klein te zijn en veel vissers gingen mijnen in Blankenberge (dat pas sinds 1871 over een schuilhaven kon beschikken, over opkomst en ondergang van de Blankenbergse vissershaven hadden we het vroeger reeds in HVB 7/1988 pag. 38) of Oostende. In 1928 werd de vissershaven tot 3,5 meter uitgediept en 70 meter verlengd in noordelijke richting, wat de aanzet betekende van het *noorderdok* of huidige *Albertdok*. Maar nog vóór de voltooiing van de werken, 3 jaar later, bleek de haven alweer te klein en een aantal vaartuigen ging — niets nieuws onder de zon — noodgedwongen meren achter de zeeluis in het *Boudewijnkanaal*. Tijdens die jaren kwamen ook veel *Bouchoutenaars* zich met hun '*hoogaarsen*' of '*hengsten*' (zie foto op volgende bladzijde) in Zeebrugge vestigen omwille van de verzanding van de *Braakman* (over de *Braakman*, zie HVB 9/1993 pag. 9). Maar omdat die boten in feite gebouwd waren voor riviervisserij verdwenen ze vrij vlug uit het havenbeeld.

In 1934, de vloot telde toen om en bij de 110 eenheden waarvan vele nog de 'H' op de voorsteven droegen, werd langs het uitgebreide *noorderdok* een nieuwe 90 meter lange vismijn gebouwd die 10 jaar later door de Duitse bezetter werd vernield. Na de oorlog werd dan ook een inderhaast opgetrokken noodmijn opgericht aan de overkant van het dok. In 1949 verrees dan de nieuwe vismijn die een paar keer werd verlengd en tijdens de jaren tachtig van koelruimtes werd voorzien.

In 1987 werd de vismijn (tot dan toe een winstgevende stedelijke uitbating) geprivatiseerd en komt het beleid en beheer in handen van de *Zeebrugse Visveiling NV* die in 1993 het in de achterhaven gelegen gloednieuwe *European Fish Centre*

Maria 'Bonnetje' Storme

50 jaar bestuurslid van Heistse Klakkertjes

HET VERENIGINGSLEVEN KENT hoogten en laagten. Die zijn ook de Heistse folkloregroep 'De Klakkertjes' niet bespaard gebleven. Maria Storme - Van de Broeck heeft het gedurende 50 jaar allemaal meegemaakt.

Op 12 mei 1945 werd Maria lid van de vereniging. Van Lea Boereboom, de 'moeder' van de Klakkertjes, kreeg ze 'het scheppingsverhaal' te horen. Maria Storme: *'In 1938 hielden de handelaars van Heist een visweek, waarbij de deelnemers opgelegd werd in visserskledij naar buiten te komen. Het typische mutsje met twee oorklepjes zorgde ervoor dat de groep verder als 'Klakkertjes' door het leven zouden gaan'*. Waarmee een groot en wijd verbreid misverstand rechtgezet wordt: de naam komt niet van het kleppen van de klompen bij het dansen!

Ene mevrouw de Fonseca had plezier in dit eerste optreden en wist haar enthousiasme ter zake over te brengen op andere personen, zodat er een vaste groep gevormd werd. De eerste uitstappen gingen richting Brugge, Gent en Westkapelle. Maria Storme: *'Dat waren prachtige tijden, men kon kiezen uit 200 actieve leden waaruit dan een groep van 50 uitvoerders gekozen werd'*.

Volgens Maria was het, ondanks de grote belangstelling, toch knokken om de groep in leven te houden.

Medewerking van de pastoor en de scholen was er niet. De groep stond immers getoerd in de categorie van de karnalvalvierders en dat was tegen alle normen van fatsoen en zeden. Ook stond de groep geklasseerd als 'Schorte blaww' dus liberaal, vrijzinnig, en dat kon al helemaal niet.

Gelukkig werd de horizon in de politieke wereld ook een beetje ruimer en kregen de initiatiefnemers uiteindelijk begrip en zelfs medewerking.

Lea Boereboom heeft van 1937 tot 1984 steeds de kop van het Klakkertjespeloton getrokken. Maria Storme: *'Voor de Klakkertjes was zij een monument van steun en financiële hulp kwam er van Maria*



Baerevoets ofte 'Maria van Ludders'. Maria maakte met de Klakkertjes kennis in Oostende waar haar vader klompenmaker ('kloeffekapper') was. Toen ze huwde met Omer Storme opende ze langs de Ursellaan in Heist trouwens een klompenwinkel. In 1946 werd Omer secretaris van de Klakkertjes.

Met de dood van Lea Boereboom verdween het hart van de vereniging. Gelukkig was er Rita, de dochter van Maria en de lieveling van Lea. Zij heeft dan gedurende

vele jaren de Klakkertjes 'gedragen', tesamen met haar familie en mensen die de groep steeds genegen bleven. Rita en Roland Devriendt lagen aan de repertoirevernieuwing van de groep. Storme: *'De tradities eerbiedigen, dat wel, maar er was verruiming nodig om de jonge mensen voor de groep te motiveren. Menging bij de Vlaamse Volkskunstbeweging nieuwe dansen en technieken leren, met als gevolg dat het peil van de groep steeg, maar ook... dat de inspanningen werden opgedreven,'* Maria zucht, *'en dat was niet altijd naar de zin van de leden; zodat er spanningen van kwamen die niet op de juiste manier werden opgelost'.*

Maria houdt er een pak levenswijsheid aan over: *'Veel moeilijkheden heeft men niet met*

de kinderen, diegenen die zorgen baren zijn de ouders, die overbezorgd zijn en veel opmerkingen, aanmerkingen en tegenkantingen uiten als er ergens moet opgetreden worden'. Hoogtes en laagtes dus. En wat zal de toekomst brengen? Maria kijkt bezorgd: *'Zullen de muzikanten die de groep begeleiden zich blijven inzetten, zal er, als de tijd daar is, iemand zijn die de groep blijft leiden?'*

Voor toeristen en voor kampioenen

Tweede editie Oostendse garnaalwedstrijd

Dag van de dagverse garnaal

VERLEDEN JAAR WERD het initiatief boven de doopvont gehouden. Op de Oostendse Visserskaai sloegen vissers, handelaars en de Oostende vereniging 'Garnaalkruiers Vuurtorenwijk - Oostende', de handen in elkaar om er een garnaalpelwedstrijd te organiseren.

Hetgeen kleinschalig en bijna spontaan tot stand gekomen was, bleek een schot in de roos te zijn. Niet alleen kreeg de wedstrijd onverwacht veel media-aandacht, ook het aantal deelnemers moedigde de organisatoren aan ermee door te gaan.

Op 17 september krijgen we een tweede — en verruimde — editie van de wedstrijd te zien. Het ligt in de bedoeling van de organisatoren om de gebeurtenis stilaan maar zeker te laten uitgroeien tot een grootse jaarlijks terugkomende 'Dag van de Dagverse Garnaal'. Is daar een nieuwe traditie geboren? Wij gingen het vragen aan de initiatiefnemers.

Eddy Eerebout is samen met schipper *Valeere Vansteene* eigenaar van de O 100 *Emilie*. Hij vertegenwoordigt in het comité de 'bootjessjowers', zoals de ambachtelijke garnaalvissers in Oostende gemeenzaam genoemd worden. Ook is hij lid van de plaatselijke handelaarsbond die voor de rest voornamelijk horecamensen groepeert. Vandaar dat hij gemakkelijk de link kon leggen tussen de beide, toch wel verscheiden, bevolkingsgroepen. Eerebout: *'Verscheiden? Oh, maar de handelaars en de bootsjowers hebben veel met elkaar gemeen. De bootjessjowerie is uitermate belangrijk voor het handelsleven van het*

toeristische Oostende. De Trap (zie ook kaderstukje NvdR) — dat voor België unieke verkooppunt — staat vandaag nog steeds garant voor een rechtstreekse verkoop van visser aan verbruiker. Mede door de Trap is de Oostendse Visserskaai een super-aantrekkingspool voor toeristen. Het speelt natuurlijk ook omgekeerd. Zowel in Zeebrugge als in Nieuwpoort kan je de dagvissers op één hand vissen. Oostende daarentegen heeft nog een twintigtal vaartuigen die dagelijks op garnalenjacht gaan. Reden: de Trap! Dat alleen al is reden genoeg om de aandacht van de bevolking op onze activiteiten te trekken. Maar er is meer! Voor het

ogenblik is er van alles te doen rond het thema 'flauwe garnaal'. Een aantal grote vaartuigen zal overschakelen op de garnaalvangst en zal verschillende dagen in zee zijn om garnaal te vissen. Wij willen benadrukken dat de bootjessjowers zullen blijven dagverse garnaal binnenbrengen: een delicatessen die onvervangbaar is!'

Horecaman *Tony Maeyaert* is voorzitter van de plaatselijke handelaarsbond. Hij is trots op de plaatselijke dagverse garnaalproductie van de 'bootsjowers', garnaal die hij nog het liefst compleet gereserveerd zou zien voor de Oostendse horeca. Maeyaert: *'We mogen best iets leren van de manier waarop de Nederlanders hun waar aan de man brengen, maar het is toch weer typisch dat er te Oostende, in de Oostendse vismijn notabene, een superactiviteit georganiseerd wordt rond de zogenaamde "eerste maatjes", dat de pers uit de bol gaat wanneer de eerste Zeeuwse mosselen er aankomen — terwijl er hier voor het merendeel Deense mosselen gegeten worden, maar alla — en dat er niets zou gebeuren om de dagverse grijze garnaal te promoten, een Vlaamse delicatessen die enig in de wereld is!'*

Een dag voor de toerist

Danny Verleye is Oostends gemeenteraadslid en de duivel-doet-al van de Oostendse garnaalkruiers van de Vuurtorenwijk. Op verschillende stranden, van Zeebrugge tot De Panne, waren zijn garnaalkruiers



KANTOOR VAN NOTARIS PIETER VAN ONGEVAL
Kortrijkstraat 158, 9790 WORTEGEM-PETEGEM
Tel.: 055 / 38 93 28

OVER TE NEMEN:

Oudenaarde - Eine (Oost-Vlaanderen) Graaf van Landastraat 13:
HANDELSEIGENDOM, vlak bij drukke winkelstraat, over te nemen wegens pensioenleeftijd. Omvat: winkel (thans viswinkel), appartement, grote werkplaats, inrijpoort. Alle comfort. Opp. 340 m². KI 32.800. Mogelijkheid tot aankoop op lijfrente.

De Oostendse vistrap is meer dan 500 jaar oud

Reeds in de vroege jaren veertienhonderd kende de visserij in Oostende een bloei; godsdienstoorlogen maakten daar een einde aan, vooral toen deze op het einde van de 16de eeuw in het 'beleg van Oostende' resulteerden. De eeuw nadien waren er meer kapers te Oostende dan vissers.

In die tijd van (1400 tot 1600) lag de Oostendse haven niet waar ze nu ligt; de haveningang lag enkele honderden meters ten westen van het 'Kursaal.' De kaaien strekten zich vandaar naar het oosten uit, ongeveer op de plaats waar nu de Van Iseghemlaan ligt, in het oosten eindigden de kaaien ongeveer op de plaats waar nu de helling naar het monument der Zeelieden staat.

Ten noorden van die kaaien lag 'Oud Oostende'. Een deel ervan is in de zee verdwenen, deze plaats lag op de 'Santhille' een heuvel die we nog kunnen terugvinden in de helling naar de Zeedijk toe. 'Oud Oostende' was verbonden met 'Nieuw Oostende' door een brug. Onder die brug konden vanzelfsprekend geen grote zeilschepen door en het is ten oosten van die brug dat de toenmalige kustvaartuigen hun ligplaats hadden.

Aan de kaaien waren geen ladders, maar echte stenen trappen die tot in het water liepen. De vissers moesten dan met hun vangsten deze stenen trap op om hun waar aan de bevolking te verkopen.

De consumenten kwamen dus naar de trap om vis te kopen. De term is bestaat vandaag nog steeds.

Edmond S.



Organisatoren van de Dag van de Dagverse Garnaal. Van uiterst links naar uiterst rechts: Danny Verleye, Jean Slegheers, Willy Verdonck, René Opstaele, Eddy Eerebout en Tony Maeyaert (foto gw)

deze zomer al aan het werk. Het kruien is een hobby die uiteraard niet van onze Noordzee weg te denken is en voor de toeristen is het een verfrissende attractie. De garnalen die de kruiers boven halen moeten natuurlijk achteraf gepeld worden. Dat je daar vaardige vingers door krijgt, behoeft hier geen uitleg. Verleye maakt zich verder sterk dat hij op de Oostendse Dag van de Dagverse Garnaal honderd garnaalpellers aan het werk krijgt. Daar zullen kleppers bij zijn, maar ook toeristen die tijdens hun verblijf te Oostende de smaak te pakken gekregen hebben.

Daniël Verleye: 'Onze garnaalpellers behoren tot de crème de la crème. Ik mag dat zeggen, want onlangs waren wij te gast op het open Neder-

lands kampioenschap garnaalpellen te Colijnsplaat. Tot verbazing van de Nederlanders kaapten we er gewoon alle hoofdprijzen weg. De drie eersten van dat Nederlandse kampioenschap in Colijnsplaat (Berlinda Bruynsteen, Simone Ghijssels en Bianca Bruynsteen) zullen er overigens ook bij zijn wanneer we op 17 september op de Oostendse visserskaai, vlak voor het restaurant la Roue, aan het pellen slaan. Ik raad de mensen echt aan dat eens te komen bekijken: je houdt het niet voor mogelijk. Overigens zullen ook in de categorie 'heren' en bij de categorie 'jeugd' echte kleppers aan het werk zijn. Dat wil weer niet zeggen dat wij hier zoiets als een wereldkampioenschap organiseren. Neen, ieder-

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)

een die zijn kans wil wagen is welkom. Ik hoop bijvoorbeeld dat we veel toeristen mogen zien aan de tafels en dat die mensen ook eens hun kans wagen. Kijk, dat is nu het mooie van dit initiatief: iedereen doet mee, de vissers, de kruiers, de handelaars en de toeristen.' (fv)

De Dag van de Dag-verse Garnaal gaat door op 17 september en heeft als centrum de parking vóór het Oostendse restaurant la Roue, op de Oostendse Visserskaai. Wie wil deelnemen aan de wedstrijd schrijft zich daar die dag in tussen 10 en 14 uur. De wedstrijd zelf gaat door vanaf 15 uur. Om het geheel op te fleuren zijn er enkele standjes voorzien, dansen de 'Zeepaardjes' hun volksdansen en wordt er in Oostendse klederdracht, en dat onder leiding van 'Meetje van de Koaje', getapt. De eigenaar van het restaurant La Roue — 'patron aan het fornuis' — is overigens penningmeester van de organiserende handelaarsbond en groot voorstander van de samenwerking tussen garnalkruiers, bootsjowers en handelaars. Hij laat er geen twijfel over bestaan: 'De pellers beschouw ik als mijn gasten. Zoals dat ook verleden jaar het geval geweest is, zal ik erover waken dat die mensen niets tekort komen'. (fv)

Het wordt te veel voor Corneel BER-LINA! BER-LINA!

Is er dan werkelijk niets meer waarin wij excelleren? Een klein sportje maar, ééntje? In de Ronde van Frankrijk komen we er al lang niet meer aan te pas en de Rode Duiwels zullen nog flink moeten krabben om naar het WK te mogen gaan. Over de prestaties van Anderlecht in de Champions League zullen we maar stilletjes zwijgen, en op het WK Atletiek in Göteborg waren we beter weggebleven. De sportieve vernedering is totaal. Zelfs de Beker van België Touwtrekken in Ravels werd vorige week gewonnen door een Nederlandse ploeg. Het is zover gekomen dat de BRT zich openlijk afvraagt of het nog wel zin heeft de Olympische Spelen uit te zenden, want waarom zouden we kijken? Om nog maar eens rode kaken te halen?

Op de sportredacties van onze kranten stijgt inmiddels de rade-loosheid. Hoofdredacteuren bonken met de vuist op tafel. 'Wat wij nodig hebben zijn Belgische uitblinders, in gelijk wat! Zoek ze!'

De resultaten bleven niet uit. 'Ze moeten rekenening houden met de Belgen!' titelde Het Belang van Limburg ietwat voorbarig over het Wereldkampioenschap Henge-

len in Finland. 'Guido Nullens, onze enige Limburgse deelnemer, vermoedt dat er voor België een podiumplaats inzit. 'Op donderdag, twee dagen voor de aanvang van de wereldkampioenschappen, zal men ons verse muggenlarven vanuit België bezorgen. Mijn vaste overtuiging is dat men met België rekening zal moeten houden en dat wij praktisch zeker met een podiumplaats huiswaarts keren. Hopelijk het hoogste schavotje,' aldus een optimistische Nullens.'

We zijn inmiddels een week verder en in weerwil van de verse muggenlarven heb ik over het Wereldkampioenschap Hengelen niets meer vernomen in de Belgische pers. Maar Het Laatste Nieuws zou Het Laatste Nieuws niet zijn als die krant inmiddels niet met het verlossende bericht was gekomen: 'BELGEN TONEN ZICH DE BESTE GARNAALPELLERS'. Wij bedoelen natuurlijk het Goud van Berlina Bruynsteen, het Zilver van Simone Gheysels en het Brons van Bianca Bruynsteen op de Internationale Grand Prix Garnaalpellen in Colijnsplaat, Nederland, 'waar zij zelfs Nederlandse en Duitse beroepsteams ver achter zich lieten,' aldus nog Het



Laatste Nieuws. Ja, u kunt er misschien om meesmuilen, maar gezien de omstandigheden zou u er goed aan doen het garnaalpellen - voortaan *shrimp-peeling* geheten - bij deze te beschouwen als een volwaardige sport. 'Om geselecteerd te worden moeten kandidaten niet alleen minimum 400 gram gepelde garnaal in een uur kunnen afleveren', meldt de inmiddels vast aangestelde *shrimp-peeling*-redacteur van Het Laatste Nieuws, 'Er wordt zeer streng op de kwaliteit gelet. Een pootje of een eitje dat aan de garnaal blijft hangen levert strafpunten op. En wie tijdens het pellen z'n neus durft aan te raken is gediskwalificeerd.'

Zo te horen kan daar boeiende tv inzitten. En nu de BRT toch naast het voetbalcontract gegrepen heeft, wordt het misschien eens tijd wat aandacht te besteden aan een sport waar de Belgen nog wél de toon aangeven.

Berlina Bruynsteen, onthoud die naam!

Cornelius Bracke.

**Knip-
sel bo-**

ven: Dat er te Oostende

garnaalchamps rondlopen viel ook de be-

roemde Humo-columnist Cornelius Bracke op (Humo van 22.08.'95)

WEGENS JAARLIJKSE VAKANTIE ZULLEN DE BURELEN
VAN HVB GESLOTEN ZIJN TOT 15 SEPTEMBER

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

Pearl River overtroffen

Boskalis bestelt grootste sleepzuiger ter wereld

De *Pearl River* van Baggerwerken Decloedt (75 %) en Dredging International (25 %) is nog even de grootste sleepzuiger ter wereld. Het Nederlandse baggerconcern *Boskalis Westminster* heeft enkele weken geleden immers het contract ondertekend voor een nieuw *rekordbaggerschip* met een hopperinhoud van 23.500 m³, vergelijkbaar met de lading van 2.800 grote vrachtwagens.



De *Pearl River* aan Flanders Container Terminal in Zeebrugge. (Foto gw)

DE BOUW VAN de grootste sleepzuiger ter wereld is toegewezen aan *Verolme Scheepswerf* in het Nederlandse Heusden voor een bedrag van 2,9 miljard frank. De zuiger, formeel besteld door de Britse dochter *Westminster Dredging*, overtreft de beuninhoud van de *Pearl River* (17.000 m³) aanzienlijk. Het baggerschip wordt 173 meter lang op 32 meter breed met een holte van 13 meter. De diepgang bedraagt 11,40 meter en het draagvermogen belooft 33.500 ton dwt. Het nieuwe baggerschip van *Boskalis* kan onder normale omstandigheden baggeren op een diepte van 55 tot 80 meter. Met verlenging van de zuigbuis neemt de reikwijdte toe tot 120 meter.

Tot nog toe is de *Pearl River* (gebouwd bij *IHC Caland Holland* in Kinderdijk [Ned.]) de grootste sleepzuiger ter wereld. De *Pearl River* is 144 meter lang, 28 meter breed en de holte bedraagt 11,90

meter. De maximumdiepgang (geladen) bedraagt 10,42 meter en de beun is goed voor een lading van 25.000 ton. Het schip kan werken op een baggerdiepte van 9 tot 30 meter en tot 60 meter met een extra lange zuigbuis. De doop van de *Pearl River* vond plaats op 30 september vorig jaar aan de nieuwe kaai van *Flanders Container Terminal* in Zeebrugge. Het schip werd meteen betrokken bij het opspuiten van 450.000 m³ zeezand voor de nieuwe containerterminal in Zeebrugge dat tevens zijn thuishaven wordt. De kostprijs van de *Pearl River* bedroeg 2,8 miljard frank. Het schip voert nu werken uit in Australië en Singapore.

Volgens *Boskalis* past het bouwen van steeds grotere sleepzuigers in de ontwikkeling van de wereldbaggermarkt. De projecten en de te vervoeren baggerspecie worden steeds omvangrijker, terwijl de uitvoertijd verhoudingsgewijs korter

wordt. Dat vraagt het inzetten van baggerschepen met hogere capaciteit, overigens de enige mogelijkheid om te weerstaan aan de dumpingprijzen van de Aziatische concurrenten.

In de baggersector zijn de bedrijven uit de *Lage Landen* toonaangevend. De Vlaamse baggeraars met wereldreputatie zijn *NV Baggerbedrijf Decloedt en Zoon*, *Dredging International* (samen *DEME* of *Dredging, Environmental & Marine Engineering* met meer dan 400 werknemers) en *Jan De Nul NV*. De buitenlandse concurrentie komt van *Baggermaatschappij Boskalis Westminster BV* (Papendrecht), *Ballast Nedam Dredging BV* (Zeist), *Volker Stevin Dredging* (Rotterdam) en *HAM of Hollandse Aannemings Maatschappij BV* (Rotterdam). (gw)

quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT



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

'day and night service'

Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

van schepen



van mensen

BRUGCONTROLE EN AUTOMATISERING hebben ons de onbemande machinekamer geschonken en hebben daarmee veel, zoniet alle verantwoordelijkheid naar de brug toe verschoven. Bovendien hebben ze het noodzakelijk gemaakt machine-

kamer-alarmen en hulpstelsystemcontroles op de brug te installeren die de aandacht niet afleiden van levensbelangrijke scheepsmanoeuvres. De automatisatie van veel afzonderlijke systemen kan immers belemmerend werken indien het een overvloed aan kleine alarmsignalen verschaft. Er wordt nu gewerkt aan spitsvondiger systemen waarbij alleen de grote alarmen de aandacht van de man van wacht wekken.

Het navigatiesysteem op de eenmansbrug komt van ver. Er zijn verscheidene voorbeelden op de markt. De meeste draaien rond de automatische radar plotting hulp (arpa) en kunnen worden verbonden met de GPS (satelliet plaatsbepalingssysteem), de loran-C (een elektronisch plaatsbepalingssysteem), het gyrocompas, de log, het elektronische kaart plotting

systeem, de hoek van het roer en het tempo van draaiende instrumenten en kunnen een automatische piloot aandrijven. In principe bepaalt de wachtsman alleen de koers; het geïntegreerde navigatietoestel doet de rest! Anti-aanvaring, koershouden in het vaarwater met onvoldoende diepte en andere noodwendigheden zijn geautomatiseerd.

Het zou verkeerd zijn te geloven dat een modern brugontwerp enkel belangrijk is in de wereld van de grote schepen. Voor vele kleinere vaartuigen is een minimum aan bemanning zeer belangrijk. Zij staan vanzelfsprekend niet voor vraagstukken eigen aan transatlantiekers, maar meestal varen en vissen zij in drukke, nauwe vaarwaters waar snelle manoeuvres onontbeerlijk zijn om aanvaringen te vermijden.

Sleepboten, hekreilers en een aantal andere kleinere vaartuigen hebben één zaak gemeen, al bestaat het grootste deel van hun bedrijvigheid gewoon uit varen, toch wordt een gedeelte van de tijd doorgebracht al slepende of aan de kor. Er kan nu gedacht worden aan varen zonder wachtsman. Als satelliet-navigatiesystemen op punt zullen staan en elektronische kaartsystemen in gebruik genomen zijn, zal de navigatie totaal automatisch kunnen verlopen. Maar dan zal de nadruk moeten worden gelegd op het vaarplan. Uitkijk en toezicht

& van de zee

worden dan de eerste taken op de brug. Als er genoeg betrouwbare uitrusting aan boord is, kan het schip automatisch varen van haven tot haven, net als vliegtuigen die enkel met de hand gestuurd worden voor enkele minuten aan het begin en het einde van de reis. Voor snelle schepen in drukke wateren blijft evenwel de vraag wat er zal gebeuren als de wachtsman om een of andere reden niet meer in staat is zijn taak uit te voeren en er geen tijd genoeg overblijft om een bekwaam bemanningslid op de brug te roepen? Intussen heeft de koffiekan altijd een belangrijk rol gespeeld op de brug, dat weet iedere zeeman, maar de koffie-automaat wordt een levensbelangrijk instrument aan boord van moderne schepen: hij zal de wachtsman wakker moeten houden in dit 'betrouwbare' éénmans-wielhuis.

lin

N.V. HOSTYNS

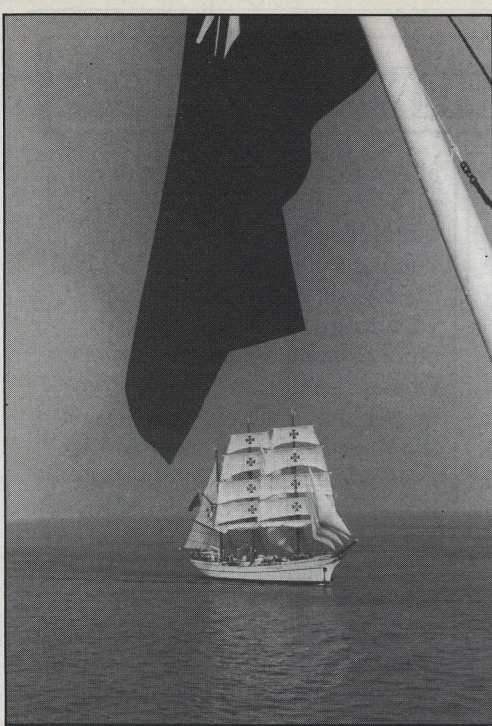
(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costendele — Bruggelaan 12, Brodene

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



'Foto boven. Zeebrugge '95' werd niet de overrompeling die de organisatoren hadden voorspeld. De gigantische mediacampagne ('tot drie miljoen bezoekers'!), heeft wellicht zelfs heel wat mensen afgeschrikt. Maar al bij al werd de manifestatie, met naar schatting anderhalf miljoen bezoekers en uitzonderlijk weer, toch een succes.



Foto boven. Op 9 augustus strandde het stalen tweemaster 'Max' op het strand van Oostende. Voor de 60-jarige Nederlandse solo-zeiler Jaap de Kriek uit Utrecht was dit een zware tegenvaller. Door een stuk touw in de schroef werd het jacht stuurlaas en liep schade op toen het over een golfbreker schuurde. De 'Max' staat nu op het droge naast de vuurtoren waar de schipper de schade herstelt en de financiële kater van de bergingskosten verteert in een geleende caravan.

Foto rechts. De Garnaalkruiersvereniging van de Oostendse Vuurtorenwijk was met 20 deelnemers aanwezig op de garnaalpelwedstrijd in Colijnsplaat. Groot was hun verbazing toen de uitslag bekend werd. Berlinda Bruynsteen kwam als winnaar uit de strijd, Simonne Ghijsels werd tweede en Bianca Bruynsteen derde. De vierde plaats ging naar Josette Verheye uit Zeebrugge en de eerste Nederlandse kwam pas op de vijfde plaats. Op de foto voorzitter Daniël Verleye (rechts) en zijn beste pelster die aan de wedstrijd duizend gulden zakgeld overhield.



Foto links onder. De Brusselse Beenhouwersstraat met zijn talrijke visrestaurants is zwaar getroffen. Uit hygiënische en veiligheidsoverwegingen mogen de horecabedrijven er niet langer vis en schaaldieren uitstallen.



Foto onder. NV Ines bouw in European Fish Centre in Zeebrugge. Het toeleveringsbedrijf zet er nieuwe kantoren en een labo neer.



DE MAAND IN BEELD

De Laatste Vuurtorenwachter



K HEB ER een even goede als vaste gewoonte van gemaakt de schaarse vrije momen-

ten waarover De Laatste Vuurtorenwachter beschikt te vergooiden in telkens weer een andere vissershaven. Verleden zomer bracht ik zodoende een maand in de vismijn te Nieuwpoort door en tijdens de nieuwjaarsperiode kon je mij terugvinden tussen mijn evenaasten in de stijf chique etablissementen daarachter Zeebrugge, belenden het vissersdorp Heist, dus te Knocque. Ik heb daarover in deze column verslag uitgebracht en wens daar verder niet meer (op) terug te komen.

Deze zomer consumeerde ik mijn vrije tijd te Oostende. En om te weten waar ik aan de middenkust enige Verpozing & Vertier kon vinden, doorbladerde ik de aldaar verspreide uitkrant die de pittoreske Oostendse naam 'Ostend Alive' draagt.

Deze Alive blinkt van de veelkleurige advertenties, maar nog meer van de blitze redactionele teksten waaruit ik o.a. leer dat oud-HVB-medewerker Bob Depoorter een internationaal vermaard kunstenaar is die overal ter wereld Roem & Dollars verzameld heeft, òf in verre streken vertoefde om er directeur van één of andere academie te wezen, òf ook wel om er in opdracht van de allerhoogste

gezagdragers kunstwerken af te scheiden. Om dat alles te illustreren drukt het blad een foto af van een blote madam die ex-onze Bob aan het voorheen naakte doek toevertrouwd heeft. Verder heeft deze Alive een heus editoriaal en onderscheidt het zich alleen op deze manier al van andere reclameblaadjes die de armtierige indruk wekken reclameblaadjes te zijn. Omdat ik wel eens de mening van een andere mens wil kennen (natuurlijk om ze vervolgens als onzin te verketteren), las ik met grote verwachting het editoriaal van de hoofdzwelaar van deze Oostendse Alive. De man kent duidelijk zijn vak. Alleen vraag ik me af wat dat vak dan mag zijn. Zoals alle racisten begint hij zijn stuk met de mededeling dat hij geen racist is. Blijkt verder dat hij zich met hand en tand verzet tegen de wildgroei van Chinese en andere Indische visserskaai. En hij verwittigt de lezer: *stop deze wildgroei! De toerist komt naar die kaai om aldaar te genieten van typische Oostendse eethuizen! En het is niet dat ik racist ben, maar eigen restaurants eerst! De stad zou die uitlandse eethuizen extra moeten belasten, zodat ze zich allemaal in pakweg Waregem gaan vestigen!* (Taks op pili-pilverbruik?)

Dat deed mij eraan denken dat ik honger had. Dus toog ik naar deze veelgeplaagde Visserskaai die er die dag trouwens niet erg alive bijlag en dat vanwege de grote ozonconcentratie die je daar doorheen het gat aan de einder zag opdagen. Aan restaurants geen gebrek, zo bestatigde ik meteen, en ik moest

alleen maar uitkijken dat ik me niet verkeerdelijk in uitlandse tenten zou begeven, want de kwartintellectueel van Alive had me van de overdaad daarvan verwittigd. Ik wilde namelijk eten: een Oostendse plate met Oostendse frieten en echte Oostendse mayonaise. Ware het niet dat ik geen alcohol meer nuttig, ik zoude er menig Oostendse Rodenbach bij gezopen hebben al was het maar om het ozongat in mijn keel te dichten. Nu zou ik echter de voorkeur geven aan een glaasje Oostende Thermaal, met prik. Ik keek naar de restaurants en werd gerustgesteld door de namen. Het Oostendse karakter van de Visserskaai bleek al met al ongeschonden. Ik las: *Saint Emilion, Lusitania, Old Fisher, Au nouveau Phare, Le Grillon, Thermidor, Gantois, Le Dauphin* — Pas op, ik laat er in die rij geen enkele over! — *Mar Y Sol, Albartos, Mistral, Charly's, Torry da Maria* (door mij te mijden want in tegenstelling tot de vorige namen wijst deze op buitenlandse invloeden), *Borsalino, Midland, Prince Charles*. Tussen al dat Vlaams zag ik vervolgens de Chinese 'Oriental' staan en vervolgens een drietal vestigingen die waarschijnlijk door Nederlanders uitgebaat werden: *De Sloep, De Walvis* en 't *Galjoen*.

Verder bleken nog een aantal restaurants gerund te worden door de keten *Van Beckevoort & Dermul*, maar deze waren die dag toevallig allemaal gesloten.

EURO DIESEL (ANTWERP) NV

Officiële verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren
en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL

Zwarte Weg 1, Haven 343
2030 Antwerpen

Tel. (03)5415011

Fax (03)5415546

ZEEBRUGGE

Palingkrenge

Het aanhoudende warme weer was er de oorzaak van dat zuurstoftekort ontstond in de binnenwateren. Zowel in de afgedamde Nederlandse Deltameren als in de achterhaven van Zeebrugge dreven in de warme augustusdagen vele tientallen armdikke palingkrenge van ongeveer vijftig à zestig centimeter lengte. Ook zagen we volwassen exemplaren van brasems drijven.

Levende palingen kwamen tot aan het wateroppervlak om naar zuurstof te happen. Zij werden daarbij gehinderd door aalschovers die daarin een geschikte gelegenheid zagen om de paling aan te vallen. (dp)

WETENSCHAP

Noordzeepotvissen

In het casino van Koksijde gaat van 16 tot 18 november 1995 een wetenschappelijk symposium door naar aanleiding van het stranden van vier potvissen op de Belgische

kust op 18 november 1994.

Potvissen, de grootste der tandwalvissen, leven in de open oceaan, waar zij grote diepe jacht maken op hun gewone prooi van reuzeninktvisen. Zij verblijven het grootste gedeelte van het jaar in warme tropische gebieden. Mannetjes trekken tijdens de zomer echter vaak naar koelere waters, tot aan de ijsgrens. Daar potvissen in de open oceaan leven, vermijden zij normaal de Noordzee, maar op de terugweg van hun trek naar koeler waters komen soms dieren in deze ondiepe zee terecht. Tijdens de winter van 1994-'95 spoelden niet minder dan 22 potvissen aan op een aantal Noordzeestranden, een gebeurtenis die de wetenschappers van verschillende Europese landen verontrustte. Op 18 november 1994 strandden vier dieren op de Belgische kust.

Een jaar na de stranding organiseren de *Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee* en de *Federale diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden*, in samenwer-

king met het *Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen* en de gemeente *Koksijde*, een internationaal symposium over de biologie van de potvissen en de studie van gestrande dieren. Het symposium wordt op 18 november afgesloten met een tentoonstelling over de potvissen, toegankelijk voor het grote publiek.

Wie meer informatie wenst, kan contact opnemen met *J. Schoofs* van de *Federale diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden*, Wetenschapsstraat 8 te 1040 Brussel. Tel.: 02 / 238 36 12, fax: 02 / 230 59 12.

OOSTDUINKERKE

Visserijmuseum jubeleert

Naar aanleiding van het 20-jarig bestaan van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke organiseert het gemeentebestuur van Koksijde een officiële plechtigheid. In het gemeentehuis verwelkomt burgemeester *Vanden Bussche* om

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

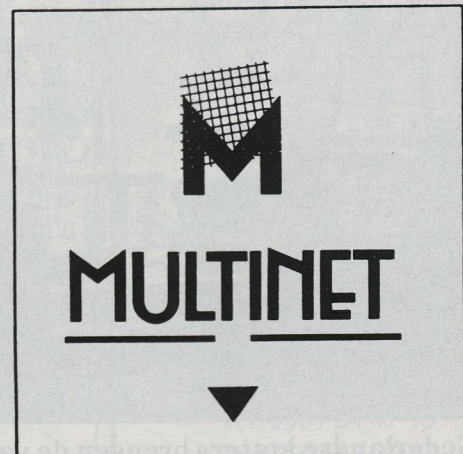
Tel: 059 / 32 12 10 — Fax: 059 / 32 11 97

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



10 uur de gasten. Schepen *J. Loones* en conservator *Lanszweert* schetsen er de groei van het museum, *Vermootte* van de *modelbouwclub De Dissel* en *Cloet* van de *Vrienden van het Visserijmuseum* belichten de nevenorganisaties. Om 10.45 uur is er een bloemenhulde aan de herdenkingsplaat van stichter wijlen burgemeester *H. Loones* en volgen er optredens van verschillende folkloristische groepen. De officiële uitnodiging vermeldt hier niets over, maar het lijkt bijzonder onwaarschijnlijk dat de viering geen aandacht zou besteden aan de figuur van wijlen *Gaston Desnerck*, gedurende vele jaren bezieler van het museum.

OOSTENDE

Nederlandse garnaal

Op woensdag 16 augustus voeren drie Nederlandse eurokotters de Oostendse havengul binnen. Ze waren op zoek naar een nabijgelegen haven om hun waar vers aan wal te zetten. Eerst waren de kotters van plan dat in Zeebrugge te doen, maar ze zagen al gauw dat de drukte van de daar binnen varende zeilschepen (Sail '95) enkele tijdverlet zou opleveren. Toen ze vervolgens Oostende uitkozen, konden ze vissersdok niet in, en dat door de sluiswerken die daar aan de gang waren. De *'Clara-Jacoba'*, de *'Johannes-Lars'*, beide uit Ouddorp, meerden

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

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

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
 André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45
 Ploegbazen - sorteerders:

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



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

samen met de *'Johanna-Maria'* uit Goereede aan in de beschutte kom net voor de sluis, waar een koelwagen hen stond op te wachten. In plastic verpakt en ruim afgeijsd werd de grijze garnaal uit het ruim gelicht en in de koelwagen gescho-

ven. Nadat ze de landingsrechten (175 gulden per schip) betaald en nieuwe kisten aan boord genomen hadden, kozen de drie terug zee. (dp)



Drie Nederlandse kotters brengen de vangst aan land te Oostende (foto dp)

In Oostende overleed op 7 augustus visser op rust Louis Laplasse. Hij werd geboren te Oostende op 10 maart 1920. De begrafenisplechtigheid van Louis Laplasse, echtgenoot van mevrouw Vera Adlam, greep plaats op de Oostende vuurtorenwijk op 11 augustus.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van kapitein Julien Engelbert. Geboren te Oostduinkerke op 2 februari 1921 overleed hij onverwacht te Oostende op 20 augustus 1995. Julien Engelbrecht, kapitein ter zeevisserij op rust, is ook actief geweest bij de firma Pamarco SA Matadi Congo, het bedrijf dat tal van Vlaamse vissers naar Afrika bracht. De begrafenisplechtigheid van Julien Engelbrecht, weduwnaar van mevrouw Marie Joseph Doucet, greep op 25 augustus plaats op de Oostendse vuurtorenwijk.

RMT blijft

Tegen het einde van oktober valt de beslissing van de Belgische regering over de toekomst van de Regie voor Maritiem Transport (RMT). Belangrijk daarbij is de mening van vice-premier Johan Vande Lanotte, zelf Oostendenaar. 'Men kan niet eisen dat de Regie winst gaat maken,' alsus Vande Lanotte, 'maar het is duidelijk dat dat de staat er niet zal blijven geld in stoppen. Tegelijk is het duidelijk dat de RMT hier zeer belangrijk is voor de tewerkstelling en dat een verbinding met Engeland voor Oostende van het hoogste belang is. Verbinding en tewerkstelling moeten behouden blijven, maar iedereen ziet ook in dat de Regie in de huidige omvang onhoudbaar wordt'. Uit dat alles wordt duidelijk dat de RMT, in weliswaar afgeslankte vorm te Oostende zal blijven. Of daarbij afdankingen zullen kunnen vermeden worden zal pas duidelijk worden wanneer de regering haar plan in oktober openbaar maakt.

Weer ramp met veerboot

In het oosten van Bangladesh verdronken op dinsdag 15 augustus vermoedelijk 150 mensen toen de overbeladen veerboot Basanti omsloeg en zonk in de Chitra-rivier. Duikers bleven zoeken naar vermisten, alhoewel de kans bijzonder klein was dat er nog overlevenden zouden gevonden worden.

Zeewezen verbod zwemtocht

Midden in de zomer wilden sympathisanten van de Nationale Stichting voor Zwaarverbranden een zwemtocht organiseren van De Panne naar Knokke. Door sponsoring wilden ze daarbij zoveel mogelijk geld verzamelen. Omwille van het drukke scheepvaartverkeer en de nabijheid van havens vond de Directie van het Zeewezen het echter niet opportuun daarvoor de toelating te geven.

Lekke protestboot

De protestvaart van 150 politici uit de hele wereld naar het atol Mururoa

om er te protesteren tegen de voorgenomen Franse kernproeven, gaat niet door. De boot waarop de politici zouden afvaren blijkt lek en niet zeewaardig te zijn.

Damars

De vrouwelijke militairen van de Belgische zeemacht hebben reden tot feesten. De eerste Dames bij de Marine (Damars) werden immers twintig jaar geleden gerecrueteerd. De dames vierten hun twintigjarige inzet op vrijdag 29 september in het Centrum Militaire Vorming te St.-Kruis-Brugge.

Cocaine via Zeebrugge

De Nederlandse justitie heeft met de hulp van de Belgische collega's een drugslijn tussen Columbië en Nederland ontmanteld. 145 kilo zuivere cocaïne, die aan boord van het fruitschip 'Almeda Star' via Zeebrugge was verhandeld, werd in Amsterdam in beslag genomen. Duikers hadden in Zeebrugge de drugs boven water gehaald. De trafikanten werden door Belgische politiemensen gevolgd tot in Nederland waar Nederlandse rechercheurs de achtervolging overnamen. Twintig mensen werden aangehouden.

Eurotunnel blijft in de financiële problemen

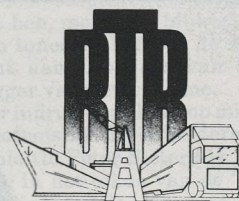
Alhoewel de trafiek door de Kanaaltunnel flink is toegenomen, blijft de uitbating van de Shuttlediensten een probleem. De verbetering die voor dit jaar een trafiek van één miljoen wagens laat voorzien, is onvoldoende om in de herfst een financiële herschikking van de Eurotunnel-schulden te vermijden. Eén en ander blijft niet zonder gevolgen. De Amerikaanse Capital Group — de grootste aandeelhouder — heeft zijn aandeel van 10,05% naar 9,03% teruggebracht. Aan het succes van de Eurotunnel kan het niet liggen want in de eerste zeven maanden maakten al meer dan 564.200 wagens, 2.500 autocars, 183.600 vrachtwagens, 3.900 Eurostars en 3.200 vrachtreinen gebruik van de tunnel.

Belgische marineschilders

De 'Belgische Marine Schilders' is een

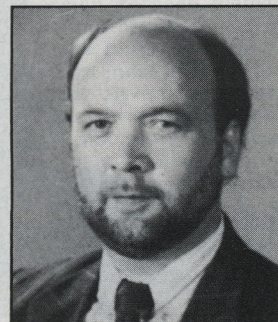
vereniging van schippers en gewezen schippers met artistiek talent, die zich specialiseren in het schilderen van marines. Momenteel zijn een 60-tal van hun schilderijen over al wat met zee en schippersleven te maken heeft te bekijken in de BBL, Markt 19 te Brugge. Ze kunnen daar nog gratis bekeken worden tot 8 september. Openingsuren: van maandag tot vrijdag van 9 tot 12,30 uur en van 14 tot 16,30 uur. Op zaterdag van 9 tot 12 uur.

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

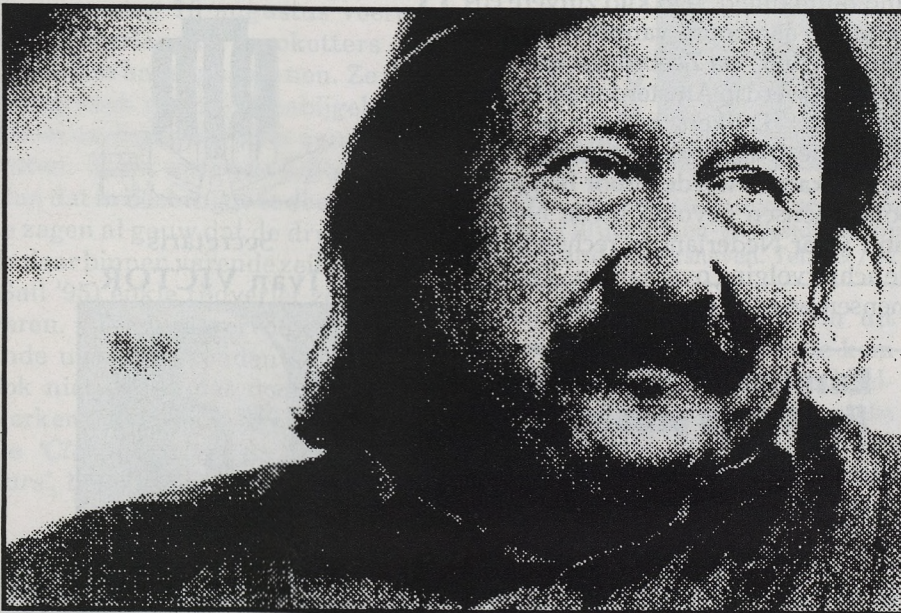
Fax: 050 / 54 42 53



Zet dan voor mij alvast een bakje koffie

Europa, mocht het ooit wakker worden

DIT BLAD BIEDT echt voor elk wat wils. Neem nu deze boekenrubriek. Tot enkele maanden geleden bespraken we daarin stevast de werken van gepatenteerde doemdenkers. Onze lezers werden er voorwaar neerslachtig door. Sommigen belden me in grote bezorgdheid op en informeerden naar mijn geestelijke gezondheid. En kijk: verleden maand begonnen we een serie boeken te lezen van schrijvers die een uitweg bieden, uit de crisis, uit de patsituatie, uit de vermoeidheid. Je zou verdorie haast gaan denken dat er nog hoop is.



Filosoof Peter Sloterdijk: dikker geworden, maar nog steeds bijzonder helder van geest.

Toen ik hoorde dat de Duitse filosoof Peter Sloterdijk (°1947) een nieuw essay (1) geschreven had, toog ik onmiddellijk naar de boekenboer. Daar moest men me enige tijd op mijn honger laten zitten want de vertaler was nog volop aan het werk om het boekje in mooi Nederlands om te zetten. Ik was er dus vlug bij en dat komt doordat ik een grote bewonderaar van deze mijnheer Sloterdijk ben (2).

In afwachting dat de Nederlandse vertaling beschikbaar werd, zocht ik naar berichten over het nieuwe werkje. Hetgeen ik daarover in *De*

Groene Amsterdammer (3) vond, beangstigde me enigszins. Bleek dat Sloterdijk een soort advies voor de Europese Unie geschreven had en wel om deze op haar historische missie te wijzen: een wereldmacht worden! Het leek me niet onmiddellijk een bekommernis van Sloterdijk te zijn, toch niet van deze die ik vroeger had leren kennen, maar het zou natuurlijk wel kunnen dat hij — oud en wijs geworden — *zijn kazak gekeerd* had. Ik bekeek de foto's die bij het artikel afgedrukt waren en ik zag dat hij dikker geworden was, vetter zelfs. Ja, ik

vreesde het ergste.

Imperium

Mijn vrees bleek onterecht te zijn, of dan toch *niet helemaal* terecht.

De Europese geschiedenis tot 1945 blijkt vorm te hebben gekregen, zo stelt Sloterdijk, door steeds maar nieuwe pogingen om een *soortement* Romeinse Rijk te stichten. Net zoals de Romeinen hebben de Europeanen na hen heel de geschiedenis door hun grenzen verlegd, hun beschaving verspreid. Deze drijvende kracht (Sloterdijk spreekt van mythomotoriek) is in 1945 stilgevallen. In dat jaar is het niet Europa dat de wereld bevrijdt, integendeel: *'Europa wordt door de geallieerden bevrijd — Europa wordt door de wereldmachten van het Westen en het Oosten in de tang genomen...'* (pag. 19) en *'Europa, eens de broedplaats van de kruistochten, is in de twintigste eeuw zelf tot doel van een kruistocht geworden. Het Amerikaanse engagement ... was niets anders dan een gesecculariseerde kruistocht naar de Oude Wereld: hier moest het heilig graf van de mensenrechten ... worden bevrijd, evenals tal van andere historische plaatsen die de Amerikanen met eerbied bejegenden.'* (pag. 20).

Amerika in het Westen en de Sovjet-Unie in het Oosten namen de rol van het Romeinse Rijk over. Sloterdijk wijst er trouwens op dat Amerika geregeerd wordt vanuit het capitol (!): *'niet alleen het rijk wordt door de Verenigde Staten overgenomen, maar ook zijn triomfteken, heilige zowel als profane: de koepel van de Sint-Pieter te Rome ontstaat in 1863 ten tweede male, namelijk als overspanning van het Amerikaanse regeringsgebouw; op de sokkel van het Lincoln Memorial ... prijken ... de insignes van de Romeinse uitvoerende macht: de fasces ... In feite gaat het bij de opkomst van Noord-Amerika ten koste van ... Europa om een onderonsje van epigonen van de Romeinen.'* (pag. 49). De Romeinse gedachte is door Amerika overgenomen en in Europa is men *de kluts kwijt*. Het is in die luwte dat de Europese Gemeenschap



ontstaan is: een statenunie die zich vooral met kleine politiek bezighoudt, een bezigheid die schraal afsteekt tegenover de wilde imperialistische politiek *'die 1500 jaar geleden door de oud-Europese rijksprentenden in gang werd gezet: te beginnen met roomse bisschoppen, dan de Karolingers, de ottonen en de Hogenstaufen, vervolgens de Habsburgers in Oostenrijkse en Spaanse lijn, verder de missieorders, de Britse avonturiers-kapitalisten en mensenhandelaars, de Bourbons en de tsaren, en ten slotte de keizers en de charismatische usurpatoren van de nieuwe tijd, Napoleon I, Willem II, Lenin en Hitler.'* (pag. 59).

De leegte vullen

De val van de Berlijnse muur (1989) en vooral de oorlog in ex-Joegoslavië hebben Europa echter bewust gemaakt van zijn eigen leegte, stelt Sloterdijk en het is die leegte die momenteel op ons weegt. Tegelijk biedt deze bewustwording ons de kans er iets aan te doen en dus de periode 1945-1989 af te sluiten. *'Misschien dat er na 1989 een ander Europa opgroeit...'* (pag 57) en *'dan wordt het hoog tijd serieus te onderzoeken wat deze taak in het licht van de nakende eenentwintigste eeuw betekent ...'* (pag 57-58). Voor Sloterdijk kan het alvast geen imperialisme meer zijn, maar het moet wel iets 'keizerlijks' hebben. *'Kan van een tweede Brussel en een tweede Unie — na de beschamende vertoning van de Europese Gemeenschap bij haar eerste vuurproef in Joegoslavië — wel een nieuwe grootheid worden verwacht?'* (pag. 58), zo vraagt de

filosoof zich af.

In elk geval is het hem duidelijk dat we van het model EGKS—Verdrag van Rome—Verdrag van Maastricht af moeten geraken. Wil Europa nog betekenis hebben dan *'moet Europa het eerste succesvolle model ontwikkelen voor de ontbrekende schakel tussen de nationale staten en de organisaties van het VN-complex.'* (pag. 61): een post-imperialistisch model.

De zee beeft voor jullie

Hij geeft zelfs de manier waarop dat alles in gang gezet kan worden, een methode waaruit we, zo denk ik, in de visserij ook één en ander kunnen leren: *'In de grond van de zaak lijkt de situatie van Europa op die van een grote onderneming die zich genoodzaakt voel met corporate-identity-technieken haar futloosheid te overwinnen. Inderdaad hebben consultancyexperts wegen gevonden om in doodgebloede bedrijven weer een nieuw elan te geven. Zij hebben vaak genoeg bewezen dat het ook voor uitgesproken verloederde ondernemingen mogelijk is zich tegen de eigen vermoeidheid teweer te stellen. Met dat doel hebben ze methodes ontwikkeld waarmee men vat kan krijgen op ... de medewerkers om hen uit overtuiging nieuwe, grootse prestaties te laten verrichten.'* (pag 70). (4)

Tenslotte kunnen we u een allerafsluitende citaat niet onthouden. Sloterdijk weet dat de toekomst — ondanks zijn eigen 'hoopgevend' verhaal — er verre van gemakkelijk uitziet, maar hij besluit met de woorden van de Portugese ontdek-

kingsreiziger en zeeheld Vasco da Gama die zijn vertwijfelde bemanning tijdens een orkaan op de Indische Oceaan toeriep: *'Voorwaarts, jongens, de zee beeft voor jullie.'*

Flor Vandekerckhove

1) Falls Europa erwacht', Surskamp Verlag, 1994. In het Nederlands vertaald door Hans Andriessen en bij De Arbeiderspers verschenen als 'Europa, mocht het ooit wakker worden', 86 pagina's, 499 frank.

(2) Mocht iemand zich afvragen waarom u dienaar zich gedraagt zoals hij zich gedraagt, dan kan hij zeker terecht bij de meesterwerken die filosoof Sloterdijk schreef en die dus mee vorm gegeven hebben aan mijn eigenste leven en schrijven.

In 1984 verscheen bij De Arbeiderspers de Nederlandse vertaling van 'Kritiek der Zynischen Vernunft' ('Kritiek van de cynische rede') waarin Sloterdijk het cynisme van de machthebbers tegenover het oorspronkelijke cynisme plaatst. Dat ik zijn pleidooi voor een 'ja tegen het leven', aangevuld met een gezonde dosis sceptis en satire, tot het mijne gemaakt heb, moge o.a. blijken uit de titel van mijn toneelstuk 'Naar de Kloten': een eresaluut aan Diogenes van Sinope, de grondlegger van het kynisme.

Nog meer indruk — althans op mij — maakte zijn 'Eurotaoïsme' (De Arbeiderspers 1989). Daarin pleitte Peter Sloterdijk voor een levenswijze in het teken van de 'Traagheid', een remedie tegen de al te grote — en steeds maar toenemende — snelheid die onze maatschappij kenmerkt. Hoe ik ook dit werk in mijn leven integreerde beschreef ik in 'De Moerman-methode, elementen voor een filosofie van het nieuwe uitgeven' (in 'Schiereiland' 2, 1994).

Een tip: de Oostendse literaire boekhandel Janssen houdt uitverkoop en het zou me verwonderen als werken uit het Sloterdijk-oeuvre daar niet meer te vinden zouden zijn... en wel met 20% korting!

(3) 'Dromen kan niet meer', Marcel Silfhout en Michiel Haighton in DGA van 7 juni 1995.

(4) Voor de geïnteresseerden: Sloterdijk verwijst naar het boek 'A Sense of a Mission', 1990 van Andrew Campbell, Marion Devine en David Young; het belangrijkste voorbeeld van deze schrijvers is de lancering van een nieuwe ondernemingsstrategie voor British Airways.

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank



SPANJE →

Russen betalen niet

Descheepsbouwers in het Spaanse Vigo kunnen er niet om lachen. Meer dan een jaar nadat het afgewerkt was, werd het door Russen bestelde vissersvaartuig 'Kapitein Demidenko' (kostprijs 40 miljoen US\$, 8.050 pk, 105 meter lang) nog steeds niet afgehaald. Hetzelfde lot is overigens nog vier andere Russische diepvriestrelers beschoren. Intussen is de garantieperiode voor de schepen vervallen. Dus zoekt de scheepswerf naar oplossingen om de vaartuigen toch te leveren en alvast een deel van het geld te recupereren. Voor wat de 'Kapitein Demidenko' betreft zijn Russische matrozen aan boord gekomen nadat alvast 2,7 miljoen \$ betaald werd. Nu wordt ook naar geld gezocht om het zusterschip van de 'Kapitein Demidenko' te laten vertrekken. Ook wat dat vaartuig betreft is het alweer negen maanden geleden dat de werken beëindigd werden.

RUSLAND →

Monsterrederij terug in staatshanden

De 'Arkhangelsk Tarflot'-firma, een Russische rederij die niet minder dan 42 vissersvaartuigen, 18 hulpboten en 400 meter dokken in bezit heeft, is terug in staatshanden gekomen nadat het eerder geprivatiseerd werd. Geldproblemen zouden daarvan de oorzaak zijn. De rederij kwam overigens vroeger reeds in het nieuws toen de manager van het (toen pas) geprivatiseerde bedrijf in opspraak kwam toen hij verwickeld geraakte in een Russisch-Noors schandaal in verband met zwarte vis. De manager kwam daarvoor trouwens in de gevangenis terecht.

Kapitein Plotnikov die nu de rederij leidt, zegt dat de zaken stilaan maar zeker de goede kant uitgaan. Hij wijst erop dat het bedrijf nu wel voor 600 miljoen roebels in het rood staat, maar dat dit getal toch veel beter is dan de 4.200 miljoen roebels schuld die hij daar eerst aantrof.

WERELD →

De agenda voor 1996

We zijn dus alweer het najaar ingetreden. Tijd om onze agenda voor 1996 te nemen en er alvast volgende gebeurtenissen in te noteren.

Van 14 tot 16 maart gaat in het Schotse

Aberdeen de *Jaarlijkse Schotse Visserijbeurs* door. Wie daarover meer info wil kan alvast contact opnemen met Clare Nothcott, Exhibition Sales Department, EMAP Highway Ltd., Meed House in het nummer 21 van de John Street in London WC 1N 2BP, England. Tel. +44 171 404 5513, Fax +44 171 831 9362.

Ook in het Verenigd Koninkrijk, maar dan in het Metropole Hotel in Brighton gaat van 30 april tot 2 mei het negende 'Safety at Sea and Marine Electronics Exhibition (Sasmex)' door. Voor deze gebeurtenis kunt u contact opnemen met Gillian Jones, SASMEX '96, Queensway House, 2 Queensway, Redhill, Surrey, RH1 1QS, United Kingdom.

Wie niet over water wil, kan terecht in Duitsland en meer bepaald in Bremen waar de *Jaarlijkse Vis en Zeevoedselbeurs* van 7 tot 10 juni meer dan 500 exposanten aantrekt. Contacteer MGH Bremen GmbH, Bishofsneider 1-2, 28195 Bremen, Duitsland. Tel (49) 421 36 305-21, fax (49) 421 32 14 85.

Veel verder van huis wordt dan weer het *Tweede Wereld Visserij Kongres* gehouden. Wie daar naartoe wil moet vrij zijn tussen 28 juli en 2 augustus en hij

moet natuurlijk eerst in Brisbane in Australië geraken. Reserveren kan bij het secretariaat van het Wereldkongres, PO Box 1280, Milton, Brisbane, Queensland 4064, Australia. Tel +617 369 1512 en fax +617 369 1512.

We zijn alweer een jaar ouder wanneer we van 18 tot 21 september naar IJsland trekken waar in Reykjavic in de bekende Laugardalshöll de *IJslandse Visserijbeurs* doorgaat. Patricia Foster staat paraat om u alle informatie terzake te geven en u vindt haar aan de telefoon op nummer +44 181 332 9273, wie faxt doet dat op nummer +44 181 332 9335. Wie het voor wat Patricia betreft op de ouderwetse manier wil doen, schrijft gewoon een briefje naar Miss Foster, Nexus Media Ltd., Top Floor, 84 Kew Road, Richmond, Surrey, TW9 2PQ in het United Kingdom. Maak haar dan wel de groeten over vanwege HVB.

Z 122 te koop

Zeer goed onderhouden eurokotter van 1985, met Mitsubishimotor (300 pk) van 1991. Inlichtingen op telefoonnummer 050 / 54 47 08.

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

HVB in Schotland — →

Dat de medewerkers van dit blad iets met Schotland hebben, bewees al menig bijdrage in dit blad. Vanaf volgende maand wordt deze band nog eens versterkt, want dan start Daniël Pots een tocht die ons eerst naar Fleetwood (net nog niet in Schotland) zal brengen en vervolgens naar Tarbert, Campbelltown, Mallaig, Longinver, Kinlochberrie... met een overstapje naar Peterheid. Onderweg wordt het geheim van Loch Ness voor u ontsluitend en op een vissersvaartuig uit Buckie leren wij het Caledonisch Kanaal kennen.

Tonijnvissers na 11 dagen gered — →

Tweeëntwintig tonijnvissers werden op woensdag 2 augustus gered, nadat ze op 22 juli schipbreuk geleden hadden en sindsdien op het Franse vulkaaneiland Saint Paul, in de Indische oceaan een toevlucht gevonden hadden. De vijftien Japanners, vijf Indochinezen en twee Zuidafrikanen werden opgepikt door het Franse onderzoeksschip La Curieuse en het Japanse vissersvaartuig Kyo Maru. Elf dagen ervoor hadden zij schipbreuk geleden door op 500 meter voor Saint Paul op een rif te lopen.

Kanon van Nassau — →

Voor de kust van Port Dickson, 100 kilometer ten zuidwesten van Kuala Lumpur hebben duikers op zaterdag 19 augustus een bronzen kanon uit 1604 boven gehaald. Het stuk is afkomstig van het galjoen Nassau dat in 1606, tijdens de slag van Kaap Rachardo tussen Nederland en Portugal, is vergaan. Het twee meter lange kanon werd er opgehaald uit 80 meter diep water.

Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de krantenwinkel op vrijdag 6 oktober



TE KOOP KUSTVISSERSVAARTUIG 300 pk

Inlichtingen:
Hand in Hand
Vismijn 71
8400 Oostende
tel.: 059 / 32 11 01
fax: 059 / 33 25 36

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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


De vismijn ge-
specialiseerd 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



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.



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ