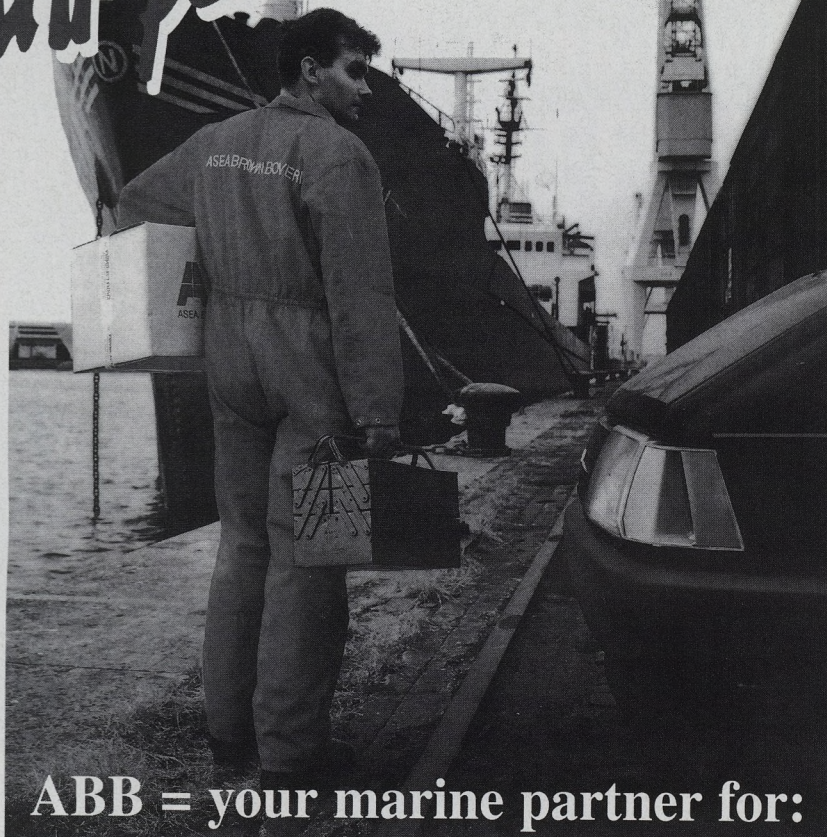


- \* zes maanden visserij: *een overzicht*
- \* crisis: *aanvoer 50% onder topjaren*
- \* toneel op de O 129: *naar de kloten*
- \* interview: *geert deman*
- \* nacht & ontij: *de flandres eiste toch zijn doden*
- \* verzameling: *postume hulde aan 800 vissers*



*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

# 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,  
Juil De Vocht, De Zetduivel, John  
Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausning, 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. Baelkskaai 2 te 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59  
*De uitgever is niet verantwoordelijk voor  
de standpunten of meningen van redac-  
teurs die het artikel met hun naam  
ondertekenen.*

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

ISSN: 0776-6912

## Abonnementen!

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

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

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



## Individualisten of meelopers?

HET MAG DAN al waar zijn dat er geen groter ver-  
schil bestaat dan tussen een boer en een visser, toch  
is de evolutie van het landbouwbedrijf voor de  
vissers bijzonder leerzaam. De impact van de  
Europese Unie op het boerenleven, de massale

uittocht van arbeidskrachten uit de landbouw, de marginalisatie  
van een groot aantal bedrijven, de concentratie van de productie in  
handen van slechts enkele ondernemingen, de spanningen tussen  
de producenten en de milieubeweging... de landbouw heeft er een  
aantal ervaringen mee opgedaan waaruit de visserij lering kan  
trekken. Het lijkt erop dat de landbouw de visserij enkele stappen  
voor is.

Vraag is echter of de visserij die voetsporen moet volgen!

Sinds 1950 zijn er in België 67% (!) minder boerderijen. Een studie  
(\* ) van het Belgisch Landbouweconomisch Instituut (L.E.I.) toont  
aan dat de jongste veertig jaar een massale uittocht (-84%!) van  
arbeidskrachten uit de landbouw heeft plaatsgevonden. Toch  
heeft de Belgische landbouw vandaag nog nooit zoveel geprodu-  
ceerd op zo weinig grond en met zo weinig mensen.

Daar hangt een prijskaartje aan. De invoering van deze nieuwe  
technieken heeft de landbouwer verplicht een steeds groter deel  
van zijn inkomen opnieuw te investeren. Zodoende lijkt de tech-  
nische vooruitgang steeds minder een middel te zijn om de inko-  
mens te vrijwaren en vormt deze veeleer een dwingende eis als  
men een nog grotere achteruitgang wil voorkomen.

De vooruitgang die een nog grotere achteruitgang moet voorkom-  
en! Wanneer we dat lezen, dan kunnen we ons niet van de indruk  
ontdoen dat de landbouw in 'een straatje zonder einde' gesukkeld  
is. Steeds meer boeren haken af in een wedstrijd waarin de over-  
winnaars tot over hun oren in de schulden zitten. De boerenwoede  
van de jongste maanden heeft daar trouwens alles mee te maken,  
al wordt dat niet steeds met zoveel woorden gezegd. Wat zouden  
ze zich zorgen maken over hun imago bij de bevolking, ze staan  
met de rug tegen de muur! Maar als dat een doodlopende weg is,  
waarom zouden de vissers die dan inslaan?

Is er geen keuze? Natuurlijk wel. De mens heeft meestal wel een  
keuze. Alleen: hij moet die willen maken. Dat landbouwers zich  
naar de slachtbank laten leiden, ligt misschien in hun aard. In de  
landbouw geldt immers het spreekwoord: *en de boer, hij ploegde  
voort*. De vissers daarentegen worden als individualisten bestemp-  
eld; jagers die desnoods tegen de stroom in hun eigen weg gaan.  
Maar is dat nog zo? Heeft de maatschappij ook de vissers al in haar  
eenheidsworst gedraaid? Heeft het individualisme al een plaats  
gekregen in het visserijmuseum? Is het individualisme bijgezet in  
de folklore, naast de volksdansen en de visbakkers?

De huidige visserijcrisis heeft ongetwijfeld veel negatieve kanten,  
maar er is ook een positieve zijde. De crisis is een kruispunt. En,  
wie niets meer te verliezen heeft, kan eigenlijk alle kanten uit. De  
vissers bepalen vandaag hoe de Vlaamse visserij er morgen zal  
uitzien. Vraag is echter of ze inderdaad nog de individualisten zijn  
die een resem verbazende eigen oplossingen bedenken... of zijn ze  
meelopers geworden die platgetreden paden betreden die nergens  
naartoe leiden?

Flor Vandekerckhove

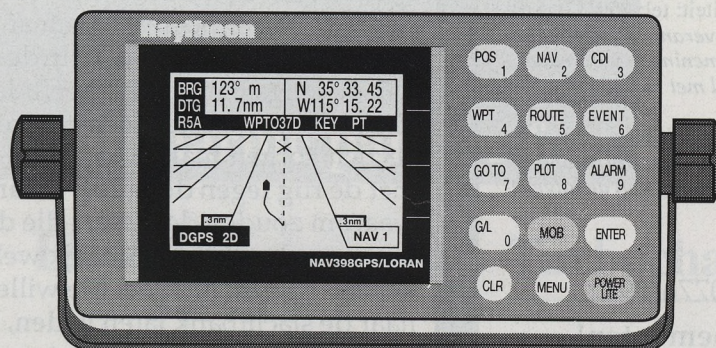
(\* ) J.M. Bouquiaux, 'Evolution de l'agriculture belge et son impact sur le milieu  
depuis 1950', publications de l'I.E.A. n° 576, Etudes n° 69, juin 1995.

NOORDERLAAN 76  
2030 ANTWERPEN  
TEL 03 - 541.04.63  
FAX 03 - 542.61.73

NOORDHINDERSTRAAT 6 - 8  
8380 ZEEBRUGGE  
TEL 050 - 54. 42.71  
FAX 050 - 54.76.78

# SPECIALE AANBIEDING VAN PLOTTER MET GPS

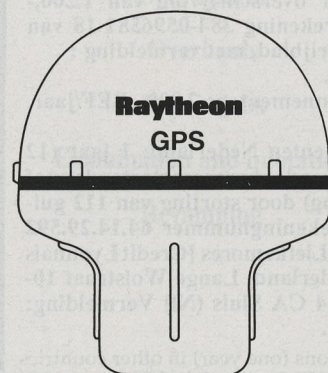
1. THE RAP QF300 (Qoudfish)  
GPS RAYTHEON 398 + DGPS vanaf 375.000,- BEF
2. FISHPLOT  
GPS RAYTHEON 398 + DGPS vanaf 230.000,- BEF
3. CETREK PROFISH INCL. GPS  
KLEUR vanaf 175.000,- BEF  
MONO vanaf 130.000,- BEF



NAV 398 GPS/LORAN



CETREK PROFISH



RAYSTAR 108  
GPS SENSOR

# Tien procent vloot in Nederlandse handen

VORIGE MAAND VERSPREIDDE de Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij volgend persbericht: 'Naar aanleiding van het opnieuw te koop stellen van een vissersvaartuig heeft de Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij tijdens haar vergadering van 13 juli jl. de problematiek van het uitvlaggen van de Belgische vissersvaartuigen besproken.

De Commissie wijst erop dat nu reeds 10% van de vloot of ongeveer 15 vaartuigen in handen zijn van Nederlandse rederijen: deze vissen op het Belgisch quotum maar leveren geen enkele toegevoegde waarde in ons land.

Zij heeft de bevoegde Ministers gewezen op dit zeer acuut probleem en gevraagd onmiddellijk initiatieven te nemen om het opkopen van onze vloot door buitenlandse rederijen onaantrekkelijk te maken en die beletten dat buitenlanders systematisch vlooteenheden opkopen als toegangspoort tot de Belgische quota.' Einde van het persbericht.

Deze mededeling kreeg zeer ruime

aandacht tijdens de (nieuwsarme) vakantieperiode maar bevat in de grond geen nieuwe elementen. Ze vult wel de negatieve berichtenstroom over de visserij aan.

Wij vragen ons intussen nog altijd af hoeveel visserijvennootschappen daadwerkelijk in Nederlandse handen zitten. Tot op vandaag is er nog niemand geweest die een nominatieve lijst voorlegde. Toen onze visserijvloot nog meer dan 200 vaartuigen telde (we moet hiervoor maar tot 1992 teruggaan) was er ook al sprake van ongeveer vijftien vaartuigen in Nederlandse handen. Dat was toen 'maar' zeven procent van de vloot. Nu uitpakken met tien procent houdt geenszins in dat het aantal verhoogd is, alhoewel dat natuurlijk best mogelijk is. Alleen: onze vloot slankte in enkele jaren aanzienlijk af omdat steeds meer reders het voor bekeken hielden.

Vaartuigen in buitenlandse handen? Hoe betreurenswaardig dat ook mag lijken, het staat iedere reder vrij zijn bedrijf (vaartuig en vislicentie) te verkopen of er zelf een in het buitenland op te richten of op te kopen. Nu de visserijrederijen meer

en meer tot NV's omgevormd zijn is het zeer moeilijk om de werkelijke eigenaars (of kapitaalverstrekkers) te achterhalen. Na verkoop van een NV kunnen de aandeelhouders immers snel van stoel wisselen zonder dat een buitenstaander daar iets van merkt. De maatschappelijke zetel kan daarbij gerust op hetzelfde adres blijven. Deze werkwijze is op geen enkel punt in strijd met de Europese richtlijnen. In zakenmiddens is het een ingeburgerd gebruik.

Dat het Nederlandse visserijmilieu inspeelt op de Belgische situatie heeft natuurlijk veel te maken met de mercantiele ingesteldheid van onze noorderburen. Zij doen dat trouwens niet enkel op de Belgische markt. Ook in Engeland en Duitsland hebben Nederlandse rederijen en financiers een vinger in de pap. De Nederlanders verwerken de viscrisis en de overcapaciteit aan vaartuigen op hun manier. Zij doen dit alvast niet door aan de klaagmuur uit te huilen en met uitgestoken hand om overheidsmanna te bedelen.

Guido Walters

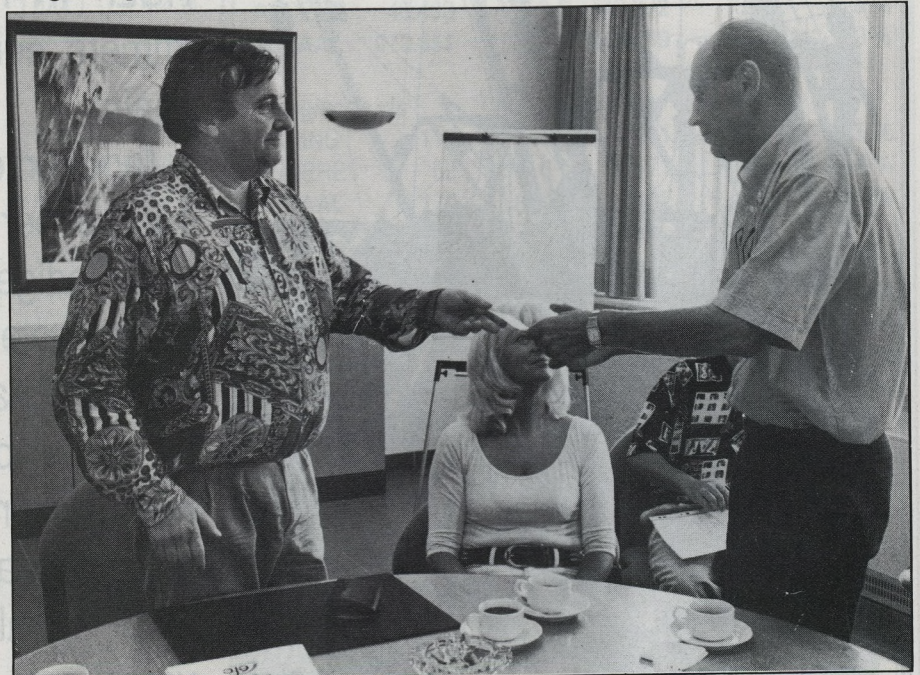
## Firma Huysseune betaalt 2.110 fr/kg voor eerste vis van Z.69 in Zeebrugge

Op maandag 10 juli verkocht de pas in de vaart gekomen Z.69 *Atlantis* zijn eerste vangst in de Zeebrugse Visveiling. De nieuwe boomkorteiler van de reders *Bart Schiltz* en *Remi Carton* trok onmiddellijk na de proefvaart in zee en keerde al na vijf dagen terug naar de thuishaven met de eerste vangst. De reders namen het initiatief om de allereerste kist vis per opbod te verkopen en de opbrengst te schenken aan de sociale werken van de *Lions Club Brugge Maritime*.

Het eerste lot bestond uit 40 kg diverse vissoorten, waaronder tong, zeeduivel, zeebaars, zonnevis, tarbot en griet. De klok vertrok op 300 fr/kg om razendsnel op de klimmen tot tweeduizend frank. Het hoogste bod bleef steken op 2.110 fr. Het was grootkoper *BVBA Huysseune* uit Zeebrugge die uiteindelijk 84.400 frank neertelde voor het assortiment.

Bart Schiltz heeft het integrale bedrag overgemaakt aan het reserve-

fonds, opgericht om de eerste nood te leningen in de gezinnen van op zee gebleven vissers.



Reder Bart Schiltz overhandigt een check van 84.400 aan vice-president Bob Cuypers voor de sociale werken van Lions Club Brugge Maritime. (foto gw)

# 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.

# Aanvoer en besomming januari-juni 1994-95

De visserijresultaten voor de eerste zes maanden van dit jaar zijn er ten opzichte van vorig jaar niet op vooruitgegaan. Zowel inzake aanvoergewicht (- 5,7 %) als in brutobesomming (-6,5 %) ging onze vloot er opnieuw een beetje op achteruit. Gedurende het eerste semester verminderde het totale visserijaanbod met 577 ton. Voor de aanvoer is de achteruitgang toe te schrijven aan de terugloop van de schol- en tongaanlandingen met respectievelijk 16 en 10%. De scholproductie viel 444 ton lager uit en het gemijnde tongvolume geraakte 242 ton achterop ten aanzien van vorig jaar. Voor kabeljauw was er een toename met 260 ton. Bij de schaaldieren was er minder garnaal op de markt te bespeuren, terwijl het langoustine-aanbod toenam. Finaal lag het aanvoergewicht 577 ton lager.

Het besommingsverlies wordt ook al veroorzaakt door de lagere scholopbrengst (- 27 %) en tongbesomming (- 6,6 %) wat reseptievelijk een inkomensverlies voor de rederijen van 30 en 37 miljoen betekent. De brutobesomming in onze vismijnen kwam eind juni 72 miljoen frank lager uit dan vorig jaar. (gw)

## Aanvoer

'95

'94

	TON	% Tot.	TON	% Tot.	Vershil 95-94
<b>Demersale vis</b>					
SCHELVIS	123	(1.3)	128	(1.3)	- 3.9 %
KABELJ.	1.231	(12.8)	972	(9.5)	+ 26.6 %
WIJTING	326	(3.4)	404	(4.0)	- 19.3 %
SCHOL	2.353	(24.5)	2.797	(27.4)	- 15.9 %
SCHAR	184	(1.9)	240	(2.4)	- 23.3 %
TONG	2.143	(22.3)	2.385	(23.4)	- 10.1 %
TARBOT	120	(1.2)	121	(1.2)	- 0.8 %
GRIET	146	(1.5)	164	(1.6)	- 11.0 %
TONGSCHAR	318	(3.3)	228	(2.2)	+ 39.5 %
ROG	569	(5.9)	637	(6.2)	- 10.7 %
ZEEDUIVEL	225	(2.3)	173	(1.7)	+ 30.1 %
HONDSHAAI	220	(2.3)	215	(2.1)	+ 2.3 %
ANDERE	957	(9.9)	1.042	(10.2)	- 8.2 %
<b>TOTAAL</b>	<b>8.915</b>	<b>(92.7)</b>	<b>9.506</b>	<b>(93.2)</b>	<b>- 6.2 %</b>
<b>Pelagische vis</b>					
HARING	10	(0.1)	43	(0.4)	- 76.7 %
ANDERE	4	(0.0)	11	(0.1)	- 63.6 %
<b>TOTAAL</b>	<b>15</b>	<b>(0.2)</b>	<b>54</b>	<b>(0.5)</b>	<b>- 72.2 %</b>
<b>Schaaldieren</b>					
GARNAAL	95	(1.0)	145	(1.4)	- 34.5 %
LANGOUST.	157	(1.6)	88	(0.9)	+ 78.4 %
ANDERE	30	(0.3)	23	(0.2)	+ 30.4 %
<b>TOTAAL</b>	<b>281</b>	<b>(2.9)</b>	<b>255</b>	<b>(2.5)</b>	<b>+ 10.2 %</b>
<b>Weekdieren</b>					
ST.-JACOBS.	119	(1.2)	141	(1.4)	- 15.6 %
WULKEN	69	(0.7)	90	(0.9)	- 23.3 %
ANDERE	223	(2.3)	153	(1.5)	+ 45.8 %
<b>TOTAAL</b>	<b>412</b>	<b>(4.3)</b>	<b>384</b>	<b>(3.8)</b>	<b>+ 7.3 %</b>
<b>ALG. TOTAAL</b>	<b>9.622</b>	<b>(100.)</b>	<b>10.199</b>	<b>(100.)</b>	<b>- 5.7 %</b>

## Besomming

'95

'94

	X 1.000 fr.	% Tot.	X 1.000 fr.	% Tot.	Vershil '95-'94
<b>Demersale vis</b>					
SCHELVIS	4.554	(0.4)	4.415	(0.4)	+ 3.1 %
KABELJ.	68.980	(6.6)	64.584	(5.8)	+ 6.8 %
WIJTING	10.949	(1.0)	14.115	(1.3)	- 22.4 %
SCHOL	126.899	(12.1)	157.122	(14.0)	- 26.6 %
SCHAR	6.832	(0.7)	8.579	(0.8)	- 20.4 %
TONG	514.901	(49.1)	551.546	(49.2)	- 6.6 %
TARBOT	40.849	(3.9)	41.707	(3.7)	- 6.6 %
GRIET	35.260	(3.4)	38.242	(3.4)	- 7.8 %
TNGSCHR	34.092	(3.3)	35.156	(3.1)	- 3.0 %
ROG	35.686	(3.4)	40.625	(3.6)	- 12.2 %
ZEEDUIVEL	49.626	(4.7)	41.015	(3.7)	+ 21.0 %
HONDSHAAI	4.821	(0.5)	5.469	(0.5)	- 11.8 %
ANDERE	40.403	(3.9)	43.372	(3.9)	- 6.8 %
<b>TOTAAL</b>	<b>973.851</b>	<b>(92.9)</b>	<b>1.045.949</b>	<b>(93.4)</b>	<b>- 6.9 %</b>
<b>Pelagische vis</b>					
HARING	118	(0.0)	271	(0.0)	- 56.5 %
ANDERE	52	(0.0)	171	(0.0)	- 55.6 %
<b>TOTAAL</b>	<b>170</b>	<b>(0.0)</b>	<b>442</b>	<b>(0.0)</b>	<b>- 61.5 %</b>
<b>Schaaldieren</b>					
GARNAAL	18.558	(1.8)	31.705	(2.8)	- 41.5 %
LANGOUST.	29.876	(2.9)	19.481	(1.7)	+ 53.4 %
ANDERE	4.693	(0.5)	3.580	(0.3)	+ 31.1 %
<b>TOTAAL</b>	<b>53.127</b>	<b>(5.1)</b>	<b>54.766</b>	<b>(4.9)</b>	<b>- 3.0 %</b>
<b>Weekdieren</b>					
ST.-JACOBSSCH.	6.516	(0.6)	8.622	(0.8)	- 24.4 %
WULKEN	1.579	(0.2)	1.747	(0.2)	- 9.6 %
ANDERE	12.586	(1.2)	8.632	(0.8)	+ 45.8 %
<b>TOTAAL</b>	<b>20.682</b>	<b>(2.0)</b>	<b>19.001</b>	<b>(1.7)</b>	<b>+ 8.8 %</b>
<b>ALG. TOT</b>	<b>1.047.830</b>	<b>(100.0 %)</b>	<b>1.120.157</b>	<b>(100.0 %)</b>	<b>- 6.5 %</b>

Zes maanden visserij, een overzicht

# Aanvoer 50 % onder resultaten topjaren

## Scholopbrengst 67 % lager dan vier jaar geleden

Bekijken we de hiernaast staande grafiek van nabij dan valt onmiddellijk op dat de hoogste aanvoercijfers al enkele jaren achter ons liggen. Hoe diep de aanvoercijfers en de besommingen sindsdien gezakt zijn wordt in hierbijgevoegde tabel aangetoond.

De grafiek laat ook duidelijk zien dat aanvoer en besomming parallel lopen met de resultaten van de demersale vangsten (bodemvis). Het minieme verschil tussen de 'demersale cijfers' en de totaalcijfers is afkomstig van de pelagische visserij en de aanvoer van schaal- een weekdieren. Het belang van dit segment wordt de laatste jaren steeds kleiner. Dat hoeft niet te verwonderen gezien plankenvissers (haringvissers en 'kreefteputters') als sneeuw voor de zon verdwijnen en de kustvaartuigen (garnaalvissers) ook voortdurend in aantal verminderen.

De eerste semesters van '90 en '91 waren de beste perioden voor de scholvangsten in de voorbije vijftien jaar. Dit jaar ligt de aanvoer 60 procent onder de topaanvoer en de besomming zelfs 67 procent onder die piek. In besomming betekent dit een verschil van 260 miljoen frank. Ondanks de grote aanvoer enkele jaren geleden werd toen gemiddeld 67 frank betaald voor deze platvis. Tijdens de eerste zes maanden van dit jaar lag de gemiddelde prijs circa twintig procent lager (54 frank). Meteen is een van de grote redenen van de crisis aangeraakt: het lage niveau van de visprijzen.

Voor tong waren dan weer de jaren '86 en '87 de onbetwistbare topjaren waartegen de huidige resultaten pijnlijk overkomen. Tijdens het eerste semester van de periode '86-'87 was de tongopbrengst goed voor meer dan de helft van de besomming (de stippelij = 50 %). Het is overigens

vandaag nog steeds zo dat tong de helft van de opbrengst genereert. Kijken we voor tong naar de gemiddeld prijs voor de periode januari-juni dan vinden we voor '87 een bedrag van 355 frank tegenover 240 frank eind vorige maand (- 32 %). In besomming ligt tussen beide semesters een verschil van niet minder dan 460 miljoen frank. Op jaarbasis is dit cijfer te verdubbelen! Niet te verwonderen dat er de vrees bestaat dat enkele rederijen de zomer niet overleven.

Zowel de grafiek hiernaast als de tabel aan het einde van dit stuk zijn gebaseerd op de aanvoercijfers van Belgische vaartuigen in

eigen havens. Deze cijfers impliceren dat ook de inkomsten en dus ook de toekomst van de vismijnen en alle diensten die eraan verbonden zijn (vislossers, bennenverhuur, visafslagen) onder druk staan. (gw)

### □ BESOMMING JANUARI-JUNI (x 1 000 BEF)

	Jan - jun '87	Jan - jun '95	+/-
Tot.	1.772.987	1.047.830	- 40,9 %
demers.	1.701.186	973.851	- 42,8 %
tong	975.286	514.901	- 47,2 %
schol	385.853	126.899	- 67,1 %

### □ AANVOERGEWICHT JANUARI-JUNI (in ton)

	Jan - jun '81	Jan - jun '95	+/-
Tot.	19.160	9.622	- 49,8 %
Demers.	15.790	8.915	- 43,5 %
Tong	3.227	2.143	- 33,6 %
Schol	5.848	2.353	- 59,8 %

## N.V. WILLEMS

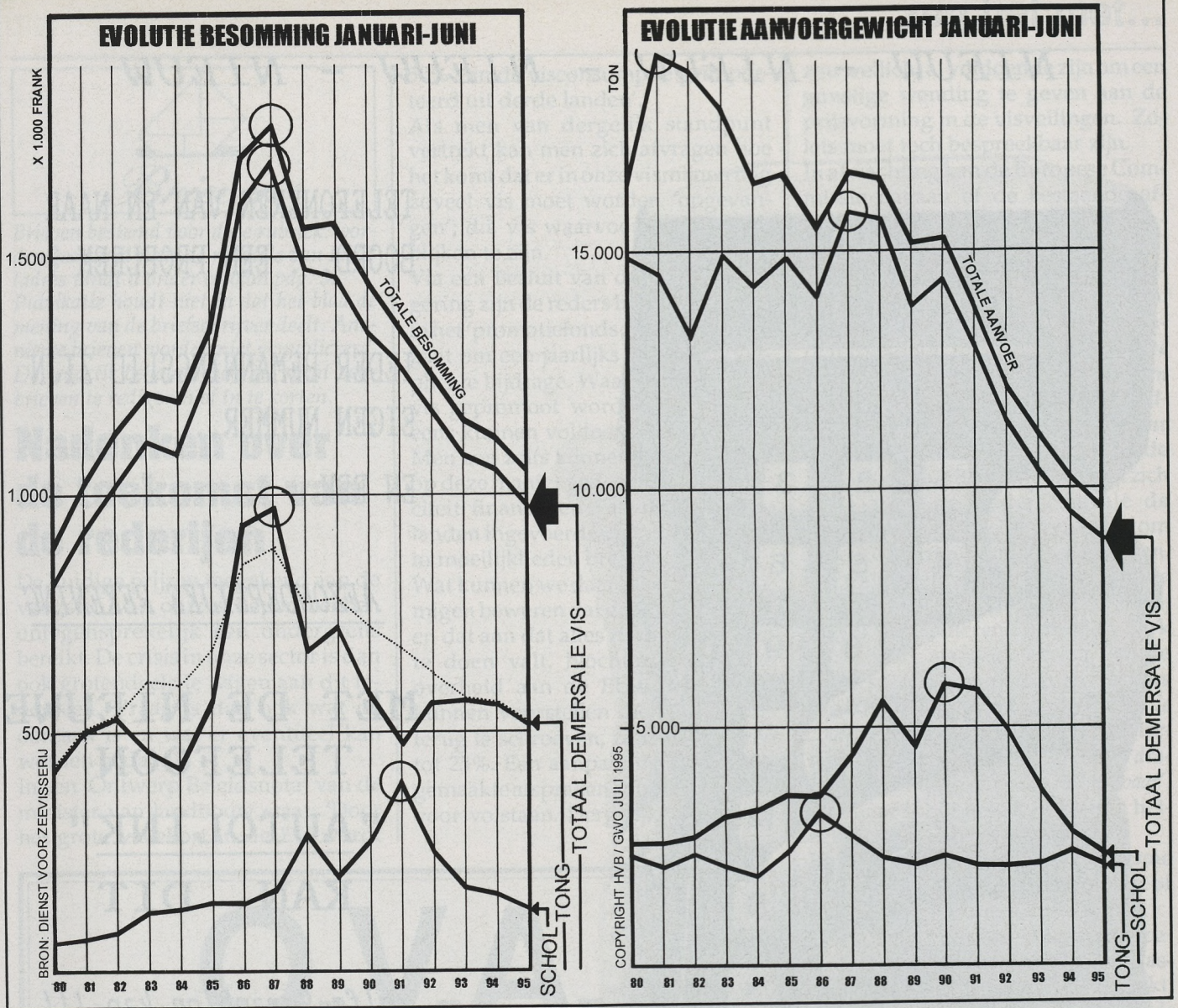
### Recuperatiebedrijf



### Oude metalen en containerdienst

### Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

### Tel (059) 51 44 66



## 'Samenwerking vismijnen van Oostende en Zeebrugge nastreven'

In de beleidsnota, opgemaakt door het Westvlaamse provinciebestuur, voor de periode 1995-2000, werd de visserij niet over het hoofd gezien. Nu provinciebesturen voor het eerst sinds hun bestaan voor een vaste termijn van zes jaar aan de macht zijn kunnen zij ook daadwerkelijk een beleid op langere termijn uitstippelen. Wat de visserij betreft ziet het er niet naar uit dat het gemakkelijke jaren worden voor de provincie. Uit de onlangs gepubliceerde beleidsnota drukken wij hierna de tekst af die handelt over de visserij en hoe de provinciale overheid de sector wil helpen. Met belangstelling kijken wij uit naar de gewenste samenwerking tussen de Zeebrugse vismijn (een privé-bedrijf) en de vismijn in Oostende (een gemeentelijke instelling). Tot op heden hebben alle

toenaderingspogingen weinig opgeleverd.

*'De zeevisserij is een typische Westvlaamse sektor. Momenteel kent deze sector ernstige problemen door de beperkte productie als gevolg van een inkringing van de vloorumvang en de opgelegde vangstkota door de Europese Gemeenschap.*

*De provincie zal haar rol als ondersteuner van de zeevisserijsector blijven benadrukken. Als bemiddelaar tussen deze sector en de hogere overheid zal het provinciebestuur fungeren als klankbord voor de visserijproblemen. Er zal ook aandacht moeten gaan naar de ondersteuning van de verwerkings- en distributiesector, samengaand met een offensief commercieel en marketing-beleid. Een grotere samenwerking tussen de vismijnen van Oostende en Zee-*

*brugge moet worden nagestreefd.*

*De provinciale middelen zullen moeten worden geheroriënteerd naar een meer toekomstgericht betoelagings-systeem. Dit kan ondermeer door de invoering van maatregelen om jonge schippers de mogelijkheid te bieden bestaande vaartuigen aan te kopen, waarbij in de eerste plaats wordt gedacht aan de zogenaamde kustvaartuigen. De provinciale tussenkomsten in het Fonds voor Scheepjongens en bij modernisering en beveiliging van de vissersvaartuigen zullen behouden blijven.*

*Het provinciebestuur kan, samen met het Vlaams Gewest, participeren in de oprichting van een 'Instituut van de zee'. Het provinciebestuur zal ook instaan voor het visserij-onderwijs in onze provincie.'*

**NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW**



TELEFONEREN VAN EN NAAR  
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN  
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

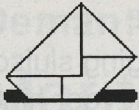
AFZONDERLIJKE REKENING

**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



## 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 briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

## Nadenken over de toekomst van de rederijen

De huidige prijzen toegekend aan de vangsten van onze schepen hebben ontegensprekelijk een ondergrens bereikt. De crisis in onze sector is dan ook grotendeels te wijten aan dit fenomeen. Vraag is dan ook wat de oorzaak is en wat er eventueel kan worden gedaan?

In een 'Ontwerp Beleidsnota' van de minister van landbouw staat: 'Door het grote vistekort in de EU wordt

50% van de visconsumptie geïmporteerd uit derde landen'.

Als men van dergelijk standpunt vertrekt kan men zich afvragen hoe het komt dat er in onze vismijnen nog zoveel vis moet worden 'opgevangen'; d.i. vis waarvoor geen kopers blijken te zijn.

Via een Besluit van de Vlaamse Regering zijn de reders bijdrageplichtig in het 'promotiefonds zeevisserij'. Het gaat om een jaarlijks te betalen verplichte bijdrage. Waarom moet onze vis gepromoot worden als wij niet eens kunnen voldoen aan de vraag? Men zou zelfs kunnen stellen dat wij op deze manier gedeeltelijk de publiciteit financieren van de uit derde landen ingevoerde vis... die ons juist in moeilijkheden brengt!

Wat kunnen we daaraan doen? Sommigen beweren dat de EU alles regelt en dat aan dat alles maar weinig aan te doen valt. Nochtans zou onze overheid aan de EU-administratie kunnen voorstellen die 50% import terug te schroeven, zelfs te halveren tot 25%. Een aanpassing van eerder gemaakte afspraken zou daar wellicht voor volstaan. Dergelijke maatregel

zou wellicht al voldoende zijn om een gunstige wending te geven aan de prijsvorming in de visveilingen. Zo iets moet toch bespreekbaar zijn.

In afwachting kan de Europese Commissie nagaan of de bestaande afspraken inzake invoer uit derde landen wel worden nageleefd.

Laat me toe verder nog enkele losstaande opmerkingen te formuleren. In juni verschenen er in diverse bladen ronkende titels zoals: 'Negatieve uitlatingen over de visserijwereld moeten stoppen', 'Rederscentrale komt na rondvraag in aanvaring met maritieme ombudsdienst'. De voorzitter van de Rederscentrale Bart Schiltz vraagt zich zelfs af of de Rederscentrale de ombudsdienst moet dagvaarden om verdere stommititeiten te voorkomen. Bij mijn weten zijn er nog andere mensen die in verband met de visserij niet al te stimulerend optreden: Dirk Florizoone, stafmedewerker van de Rederscentrale verklaart in de pers (op 20.6.1995): 'Veel rederijen zullen de zomer niet overleven. De financiële toestand van de helft der rederijen is dramatisch de Belgische visserij is in gevaar'. Blijkbaar is het negativisme niet hetzelfde voor iedereen!

In feite gaat het niet om negativisme maar wel dat de waarheid mag of moet gezegd worden.

Zelfs in de onlangs verschenen beleidsnota-zeevisserij lees ik een passage die niet te optimistisch klinkt: 'Vermits in het kader van de Gatt en de EER bepaalde wederzijdse concessie aan derde landen gedaan werden in de visserijsector moet de visser begrijpen dat de zeer hoge prijzen die in het recente verleden nog bereikt werden, voor de toekomst niet meer mogelijk zullen zijn'. Wat er wel blijft zijn de zeer hoge uitbatingskosten!

1200 pk grens doorbreken?

De Voorzitter van de Rederscentrale heeft ook zijn eigen mening over de verre toekomst en verklaart: 'In de veel verdere toekomst zie ik enkel nog de vissersvaartuigen van minder dan 300 pk en deze vanaf 1200 pk...' (interview HVB 7.7.95) De groep van 300 à 1200

# 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

## «Negatieve uitlatingen over visserijwereld moeten stoppen»

**OOSTENDE** — Duidelijk is dat de... dat men...  
 voorzitter van de Rederscentrale Bart Schiltz...  
 de visserijwereld moeten stoppen...  
 de visserijwereld moeten stoppen...  
 de visserijwereld moeten stoppen...

pk zal dan blijkbaar verdwijnen. De quota die vandaag aan deze categorie toebedeeld wordt zal wellicht doorgespeeld worden naar de 'superbokers' vanaf 1200 pk. De reders die bij nieuwbouw de 1200 pk-grens hebben gerespecteerd zouden dan eveneens bij de slachtoffers zijn.

Zelf zou ik het jammer vinden mochten de autoriteiten verzaken aan de 1200 pk-grens. De ons toegekende quota zijn niet voldoende groot om aan grootschaligheid te doen. Grootschaligheid is voor ons ook financieel niet haalbaar tenzij men continu kan vissen zonder rekening te houden van slechte weersomstandigheden, veiligheid...

### Over de geplande groepsvorming

De leden van een groep zullen moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden. Zo zullen ze regelmatig in België moeten verkopen. Het is merkwaardig vast te stellen dat de grote supporters van deze gedachte juist degenen zijn die in het buitenland pleegden te verkopen of dat nu nog doen!

### Sociale lasten

Bij nazicht van een RSZ-aangifte ziet men de samenstelling van de bijdrage:

1 Normale bijdrage

De normale bijdrage is de hoofdbijdrage en werd in het verleden schijnbaar reeds verkracht gezien de berekening niet meer gebaseerd is op 100% van de bruto lonen maar wel op 108%.

Buiten de normale bijdrage komen nog vijf andere bijdragen op het programma. Dit zijn waarschijnlijk de Abnormale bijdragen.

2. Bijdrage fonds sluiting onderneming.

3. Bijdrage voor begeleiding werklozen.

4. Meer dan 10 werknemers

5. Bijzondere bijdrage voor de sociale zekerheid

6. Bijdrage voor kinderopvang.

Volgens de autoriteiten geniet de visserij reeds van een gunstig statuut en bestaat er geen ruimte om de bijdragen te verlichten. Maar niets belet de overheid toch, wanneer de nood zich voordoet, een gunstig statuut nog gunstiger te maken.

August Hertens

### OOSTENDE

#### Vervanging sluisdeuren zorgt voor hinder

Het stadsbestuur van Oostende stelt reders, schippers en verantwoordelijken van scheepswerven en jachten ervan in kennis dat er **vanaf maandag 7 augustus** werkzaamheden voor de renovatie van de binnen-ebbedeuren zullen plaatsvinden aan de schutsluis naar het Visserijdok. Daarna wordt onmiddellijk gestart met de werkzaamheden aan de buiten-ebbedeuren. Vanaf 7 augustus tot omstreeks 9 augustus zullen de vaartuigen **enkel bij vloed** worden geschut vanaf ongeveer één uur voor de hoogwaterstand tot ongeveer één uur na hoogwater. Weersomstandigheden en waterstanden kunnen de oorzaak zijn van afwijkingen op deze regeling. Het dokpeil in de vissershaven zal op 2,80 meter worden gehouden.

Onder strikt voorbehoud en enkel als richtinggevende informatie wordt nog vermeld dat de scheepvaart **volledig** zal gestremd zijn op dinsdag 8, vrijdag 11, zaterdag 12, woensdag 16, zondag 27 en maandag 28 augustus en op zaterdag 2 september.

Schippers worden verzocht om uiterst voorzichtig te zijn en tijdens de doorvaart contact te houden met de Visserssluis op VHF-kanaal 20.

- 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

Geert Deman:

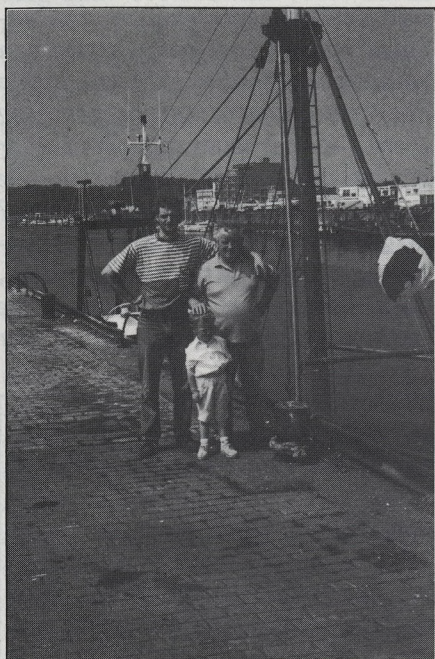
## ‘De Maritieme Ombudsdienst verdedigt vanaf nu ook zijn leden. Ik wil daar ver in gaan!’

DE VISSERIJ IS een gesloten wereldje. Met hetgeen zich hier afspeelt hebben buitenstaanders geen zaken, zo lijkt het wel. Als we die buitenstaanders al eens een blik achter de schermen gunnen, dan moet daar een goeie reden voor zijn. En er zijn maar weinig mensen in de visserij die beslissen wat die goede reden is; héél weinig.

Het gebeurt uiterst zelden dat iemand die ongeschreven wet overtreedt. Heel soms gaat iemand zich onaangekondigd als spreekbuis van de visserij gedragen. Onverantwoord? Misschien. Ongecontroleerd, in elk geval!

Geert Deman (°7 april 1965) deed dat. En hij blijft het doen. Wat drijft die man? zo vroegen wij ons af, om wild om zich heen schoppend een plaats op te eisen in de sector.

Deman: *‘Ze kunnen alles van mij zeggen, maar niet dat ik een buitenstaander zou zijn, iemand die vreemd aan de sector is. Mijn familie was via de tak Dobbelaere-Deman in vorige eeuw al actief in de visserij. Enkele van mijn voorouders zijn trouwens op zee omgekomen. Mijn vader, Huibrecht, kwam via die familie zelf ook in de visserij terecht en werd uiteindelijk reder’.*



Een kiekje uit het familiealbum Deman: vader Huibrecht omarmd door zoon Kurt. Tussen hen in staat Robin, zoon van Marc.

### Zee, maas en schelde

Ook vandaag zijn de Demans vissers. Vader is nog steeds schipper-reder op de Z 55, broer Kurt is schipper-machinist op hetzelfde vaartuig, broer Marc gaat vissen met het Engelse vaartuig van Roger De Graeve (ex-Z 97) en zuster Katrien is ook al met een visser getrouwd. En Geert? Deman: *‘Wel, ook ik wilde visser worden, maar ik geraakte niet voorbij de oogtests om in de visserijschool toegelaten te worden. Nauwelijks twee weken voor het nieuwe schooljaar moest ik naar iets anders uitkijken.’* Die onverwachte weg leidde uiteindelijk naar een eindpunt in de tachtiger jaren. Deman stak toen het diploma op zak van het middelbaar onderwijs, afdeling Marketing & Public Relations, Engelse woorden en Amerikaanse begrippen die ladingen dekken waarin hij zich kip-lekker voelt.

De jonge man trouwt in 1992 met de Brugse middenstandsdochter Magali Baert, maar laat de oostkust niet los. Hij blijft in en rond de haven werken. Twee jaar is hij daar trouwens verantwoordelijk voor het kistenbeheer van de Zeebrugse Visveiling, een arbeidsovereenkomst die in ruzie eindigt. ZV-directeur Freddy Pollet laat later niet na om naar die ruzie te verwijzen om de aanvallen van Deman op de ZV te verklaren. Is er een verband? Ik vraag het hem.

Deman: *‘Ach, de mens leert door scha en schande. En ik heb me niets te verwijten. (Deman vertelt ‘off the record’ zijn versie van het kistenverhaal) Laat ons zeggen dat die ZV-periode voor mij bijzonder leerzaam geweest is. Ik zal overigens niet ontkennen dat de houding van de ZV-directie de jonge werknemer die ik toen was pijn gedaan heeft, maar om daaruit te besluiten dat ik mijn leven zou wijden aan het ontmaskeren van de ZV behoort toch wel tot de fantasie van Pollet.’*

Nu werkt Deman bij de vrije sociale verzekeringskas voor zelfstandigen ‘Maas & Schelde’ en is daar verantwoordelijke voor de — wat dacht u? — Marketing & Public relations. Een job die hem als gegoten zit.

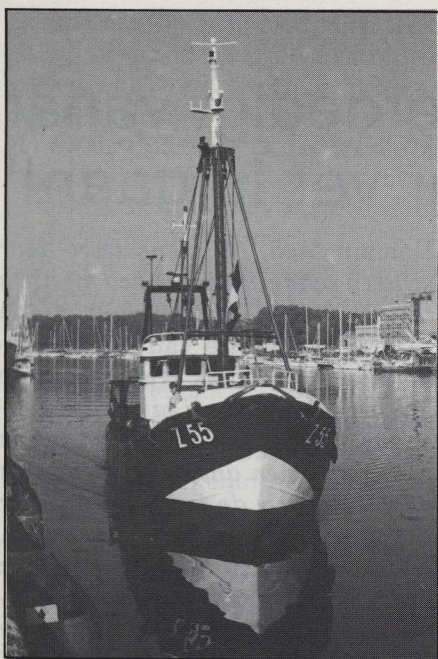
### Politiek

Maar laten we terugkeren in de tijd! De jonge man blijkt ook politieke ambities te hebben en sluit zich aan bij de Socialistische Partij (SP). Hij wordt er gevormd aan de kader-school van die partij, het Herman Vosinstituut. Al gauw beweegt hij zich op het niveau van het arrondissementeel bestuur waar hij vergadert naast voormannen als Van Acker, Chevalier en Peuteman.

Een vissersteg in de politiek: raar toch? Deman: *‘Het is juist dat het niet de gewoonte is bij vissers om politiek actief te zijn, maar erg uitzonderlijk is het toch ook weer niet: er zit een visser in de Oostendse gemeenteraad. En waarom dan de SP? Ach, hoe gaat dat, je bent jong en dus links en naarmate je ouder wordt schuif je langzaam op naar rechts’.*

De operatie-Verhofstadt, waarbij de conservatieve PVV omgevormd wordt tot de nieuwe VLD komt dan ook als geroepen. Grote ophef maakt de Brugse SP-parlementair Pierre Chevalier wanneer hij zijn partij verlaat om toe te treden tot de VLD. In zijn zog maakt Geert Deman de overstap mee.

In die VLD geniet Deman volop van



De Z 55 'Goede Hoop', het vaartuig van Huibrecht Deman.

de nieuwe wind die er waait. Eén van de aloude politieke gebruiken die daar op de operatietafel ligt is deze van het 'politieke dienstbetoon'. Dat kan niet meer, zo stelt de nieuwe partij. Via die praktijk laten politici hun cliënteel in de prijzen vallen — al dan niet met behulp van de gehate drukkingsgroepen — om hun eigen macht veilig stellen. En het is juist de bedoeling om hen die macht af te nemen. Anderzijds is het ook zonneklaar dat er iets in de plaats moet komen. De VLD-ers zijn immers niet van gisteren en realiseren zich dat het gat dat zij zodoende open laten, prompt door die andere politici gevuld zou worden. Het antwoord is even eenvoudig als vernieuwend en valt onmiddellijk in de smaak van marketingman Geert. We schaffen het dienstbetoon

af en maken 'ombudsdiensten' waar de burger met zijn kommer & kwel terecht kan. Zo gezegd, zo gedaan en sindsdien doen VLD-politici als Chevalier en Decroo niet meer aan politiek dienstbetoon, maar houden zij zitdagen waarop hun ombudsdienst de burger met raad en daad bijstaat.

### Ombudsdienst

Dat de 'ombudsdienst' ook echt een nieuwe lading kan dekken bewijst de variëteit van Geert Deman, de 'maritieme ombudsdienst' die in 1994 van start gaat. Deman luistert naar klachten, bemiddelt en informeert, zoals dat van een beginnend politicus mag verwacht worden, maar langzaam overstijgt hij het niveau van de 'service'. Hij begint zich danig met andermans zaken te moeien en hij doet dat niet als volksvertegenwoordiger of als gemeenteraadslid, maar gewoon als coördinator van zijn ombudsdienst.

Hij wijst de Oostendenaars er bijvoorbeeld op dat de dure zeesluis die daar gepland wordt eigenlijk alleen maar in het voordeel speelt van ene Italiaanse familie die maar op persoonlijk gewin uit is; hij speelt zijn informatie terzake door naar de directie van de Zeebrugse haven en suggereert haar om de Italiaanse familie een tegenbod te doen zodat ze daar verder over die zeesluis zwijgen. Tegelijk verdeelt hij de kostprijs van die zeesluis met losse hand over Oostende en Zeebrugge en klaar is kees: in Oostende mogen ze van Deman drie miljard gebruiken om de gevolgen van het RMT-debacle goed te maken en de resterende 2 miljard gaat naar Zeebrugge om er de nieuwe containerterminal

verder mee af te werken. Ofte De Wereld Volgens Deman.

Maar het is vooral in de visserij dat de maritieme ombudsdienst ophef maakt. Deman contesteert enthousiast de bedrijfspolitiek van de Zeebrugse Visveiling. Hij dreigt er zelfs mee de boel daar te laten overnemen. Wanneer Deman de wereld kond maakt dat de ZV op de rand van het faillissement zou staan, wordt het ZV-baas Pollet te gortig en hij haalt er de rechtbank bij, die hem in deze gelijk geeft (zie HVB XII, 1994 pag. 14 en HVB III, 1995 pag. 33).

Sindsdien mag Deman de ZV dan al links laten liggen, hij is er niet stil door geworden. Onlangs nog organiseerde de maritieme ombudsdienst, zeer tot ergernis van de Rederscentrale, een enquête onder de Vlaamse reders. Waar Deman stelde dat de grote meerderheid aan de enquête deelgenomen had, wist de Rederscentrale te melden dat er nauwelijks iemand te vinden was die het antwoordformulier ingevuld had (zie HVB VII, 1995 pag. 14). Hoezo?

Deman: *Natuurlijk zullen de reders tegenover hun voorzitter ontkennen dat ze aan de enquête deelgenomen hebben. Die mannen zijn niet van gisteren! Ze zijn immers afhankelijk van de Rederscentrale die bijvoorbeeld instaat voor het verdelen van sommige subsidies. Ik zal je een voorbeeld geven: bij de regering wordt een dossier ingediend voor een project met drielingnetten. De regering bedenkt dat project met 7 miljoen frank steun. Een aanzienlijk deel gaat naar het Rijksstation, maar een ander deel komt bij de Rederscentrale terecht, waar vier*

## 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**



**Geert Deman: 'Laat me toe vragen te stellen!'**

*reders uiteindelijk via de voorzitter elk 300 000 frank ontvangen. Driehonderdduizend op een totaal van zeven miljoen mag weinig lijken, maar die mensen hebben dat geld nodig! Je ziet van hier dat die zich zullen blootgeven tegenover iemand van wie ze afhankelijk zijn.'*

Ook was er kritiek op de publikatie van de resultaten van de enquête. 86% van de reders zegt daarin immers van plan te zijn binnen de vijf jaar met de visserij te stoppen, 73% mag daar evenwel als voorwaarde aan koppelen dat dit alleen zal gebeuren als de zaken zo blijven doorgaan. De Rederscentrale die vergeefse pogingen doet bij leveranciers, financiële instellingen en openbare diensten om haar leden te ontzien, zag dat getal als een persoonlijke belediging. Het vertrouwen dat de Rederscentrale aan het opbouwen was, werd onderuitgeschoten door de maritieme ombudsdienst, zo heette het.

Deman: 'Hoezo? Mag niet gezegd worden dat het slecht gaat? In het tijdschrift Trends van 29 juli lees ik in een ondertitel en ik citeer letterlijk: "De Rederscentrale hing onlangs aan de alarmbel. Heel wat rederijen zouden de zomer niet overleven". Uit Knack van 4 juli haal ik volgende ondertitel: "De Belgische Rederscentrale klaagt en wil zich nu aansluiten bij de Boerenbond". In Het Laatste Nieuws van 19 juli zegt Roland Billiau, directeur van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood: "De crisis die we nu beleven in

*de visserij is dodelijk". Dodelijk dus! Ik herinner me niet dat Schiltz (voorzitter van de Rederscentrale, NvdR) tegen één van die uitspraken gereageerd heeft.'*

Begrijpt Deman dan niet waarom de Rederscentrale er ook al mee dreigt de rechter erbij te halen?

Deman: 'Dat van die rechter zie ik nog zo gauw niet gebeuren. Maar eerlijk gezegd: waarom moet de Rederscentrale op de maritieme ombudsdienst schieten? We willen toch beide de reders verdedigen?! Wel dan. Waarover gaat het dan wèl? Het stoort dat ik over een en ander een andere mening heb en die mening niet onder stoelen of banken steek, dat zijn ze daar dus niet gewoon. Neem nu de groepsvorming waarbij de Belgische vissersvloot in verschillende stukken verdeeld wordt die elk een eigen deel van de nationale quotakoek beheren. Leg mij eens uit waarom de kleine Vlaamse vloot in nog kleinere groepen verdeeld moet worden? Waarom zou één groep niet volstaan? Wat belet de Rederscentrale dan om zichzelf om te vormen tot een coöperatieve die deze quota beheert? Of is het juist de bedoeling de Rederscentrale overbodig te maken, hetgeen in de huidige crisis niet ondenkbaar is want de personeelskosten moeten daar toch ook zwaar doorwegen. Ook


geraakt men zodoende een aantal pottekijkers kwijt. Heeft de groepsvorming niet eerst en vooral de bescherming van een kleine clan tot doel? Is het toegelaten die vragen te stellen, ja?! En dan is er nog iets. Wat is de bedoeling van een regel die zegt dat aan het hoofd van deze quotagroepen burgers moeten staan die van buiten de rederij komen? Kan het de bedoeling zijn om daar mannen van een welbepaalde vismijn te plaatsen?' Deman laat de vragen open, maar tegelijk is het duidelijk dat hij de ZV niet vergeten is.

En wat brengt de toekomst voor de maritieme ombudsdienst?

Deman: 'We gaan ermee door natuurlijk. Ook buiten de visserij. Momenteel willen we met Fernand Huts (baas van een Antwerps havenbedrijf en VLD-politicus) iets uitwerken om hem in Zeebrugge de weg te wijzen en er zijn belangen te verdedigen.'

De Public Relationsman blijft dus zijn ding doen. Ook in de visserij? 'Natuurlijk. Onze dienst is nu een organisatie met leden. Die leden worden gedekt door de aansluiting van de maritieme ombudsdienst bij het Liberaal Verbond van Zelfstandigen (LVZ). Ik wil hun belangen verdedigen, ze moeten maar spreken en ik sta er voor hen. Bijvoorbeeld: veel leden zijn reders. Ik sta hen met raad en daad bij en ik wil daar vèr in gaan. Mochten zij mij bijvoorbeeld vragen om een afzonderlijke quotagroep te vormen, dan zal ik daar stappen voor ondernemen. Maar ze moeten dat dan wel eerst vragen hé. Ik doe dit niet voor de sport.'

Flor Vandekerckhove

<b>CATERPILLAR</b>		<b>AUTHORIZED MARINE DEALERS</b>
<b>DIESEL MOTOREN</b>		<b>ARCRET ANTWERPEN</b> TEL (03) 225 28 12 FAX (03) 225 01 78
<b>VERDELER IN BELGIË :</b>		<b>I.D.P. OOSTENDE</b> TEL (059) 32 18 64 FAX (059) 32 08 13
	<b>TRECO</b> (02) 689 24 66	<b>F.S.E. GENT</b> TEL (09) 251 25 81 FAX (09) 251 39 61
ENERGY SYSTEMS	Fax (02) 687 87 63	<b>CHANTIERS NAVALS NAMECHE-SEILLES</b> TEL (085) 82 69 10 FAX (085) 82 73 60
STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE		

## Breskens verwacht grote toeloop voor jaarlijkse 'Visserijdagen'

Breskens, de meest nabijgelegen Nederlandse vissershaven, verwacht opnieuw een grote volkstoeloop voor de jaarlijkse visserijdagen. De 42ste Visserijfeesten op zaterdag 12 en zondag 13 augustus moeten het succes van vorig jaar overtreffen, zo vinden de organisatoren.

Het Comité Visserijfeesten Breskens ziet elk jaar een massa toeristen naar het vissersdorp stromen. Grootste attractie is de traditionele vlootshow die op zaterdag plaatsgrijpt. De gepavoiseerde vaartuigen worden telkens opnieuw overrompeld door het publiek dat even wil genieten van een korte rondvaart. Op de kaaien en aanpalende pleinen is doorlopend animatie: reddingsdemonstraties, visbakkers, rommelmarkt, muziek, zang en uitgestrekte braderie.

Hetzelfde weekeinde beleeft ook de garnaalhaven Colijnsplaat (gelegen net voor de Zeelandbrug) zijn jaarlijkse hoogdagen. Daar wordt op 12 augustus het open Nederlands kampioenschap garnaalpellen gehouden, waarop ook Belgische deelnemers present zullen zijn.

## Mosseldag in Yerseke

Zaterdag 19 augustus wordt het mossel- en oesterdorp Yerseke gegarandeerd weer onder de voet gelopen ter gelegenheid van de 'Mosseldag'. Ook hier kan een tochtje met een bevlagde mosselkotter op de Oosterschelde voor een weldoende afkoeling zorgen. Het publiek kan zich ook te goed doen aan de gratis mosselbedeling en kuieren op de kleurrijke braderie in de straatjes van Yerseke.

□ Data van andere visserijfeesten zijn terug te vinden in onze kalender, elders in dit blad.

## Vals alarm kost geld

Een buitenlands schip dat tot twee maal toe een vals alarm uitzond is in Nederland aansprakelijk gesteld voor de kosten van de zoekactie: 16 000 gulden! Met het verhalen van

# Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

**De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters**



**Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien**

## Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

de kosten op de veroorzaker van de valse melding hoopt de Kustwacht het aantal valse meldingen terug te dringen. De praktijk heeft immers uitgewezen dat ongeveer 90% van de alarmsignalen die bij het Kustwachtcentrum van IJmuiden ontvangen worden vals is. Een en ander hangt samen met de wereldwijde invoering van het GMDSS-veiligheidssysteem (GMDSS = Global Maritime Distress and Safety System), een nieuw alarmsysteem voor

schepen die zich op zee in nood bevinden. Onjuist gebruik van de GMDSS-apparatuur aan boord van schepen levert momenteel veel valse meldingen op.

**Kleine viswinch Brusselle Nieuwpoort te koop**  
— 2 trommels, 2 x 300 meter kabel van 1/2 duim. Als nieuw! Tel.: 050 / 31 45 54.

De rouwprentjesverzameling van Victor De Meester

# Postume hulde aan 800 vissers

'Ter herinnering aan onze vissers', het eerste rouwprentjesboek van Heistenaar Victor De Meester (68), kreeg een aanvulling. Vier jaar na de publikatie van het eerste boek verscheen *'Hulde aan de vissers die in zee bleven'*. In beide boeken zijn rouwprentjes opgenomen waarop

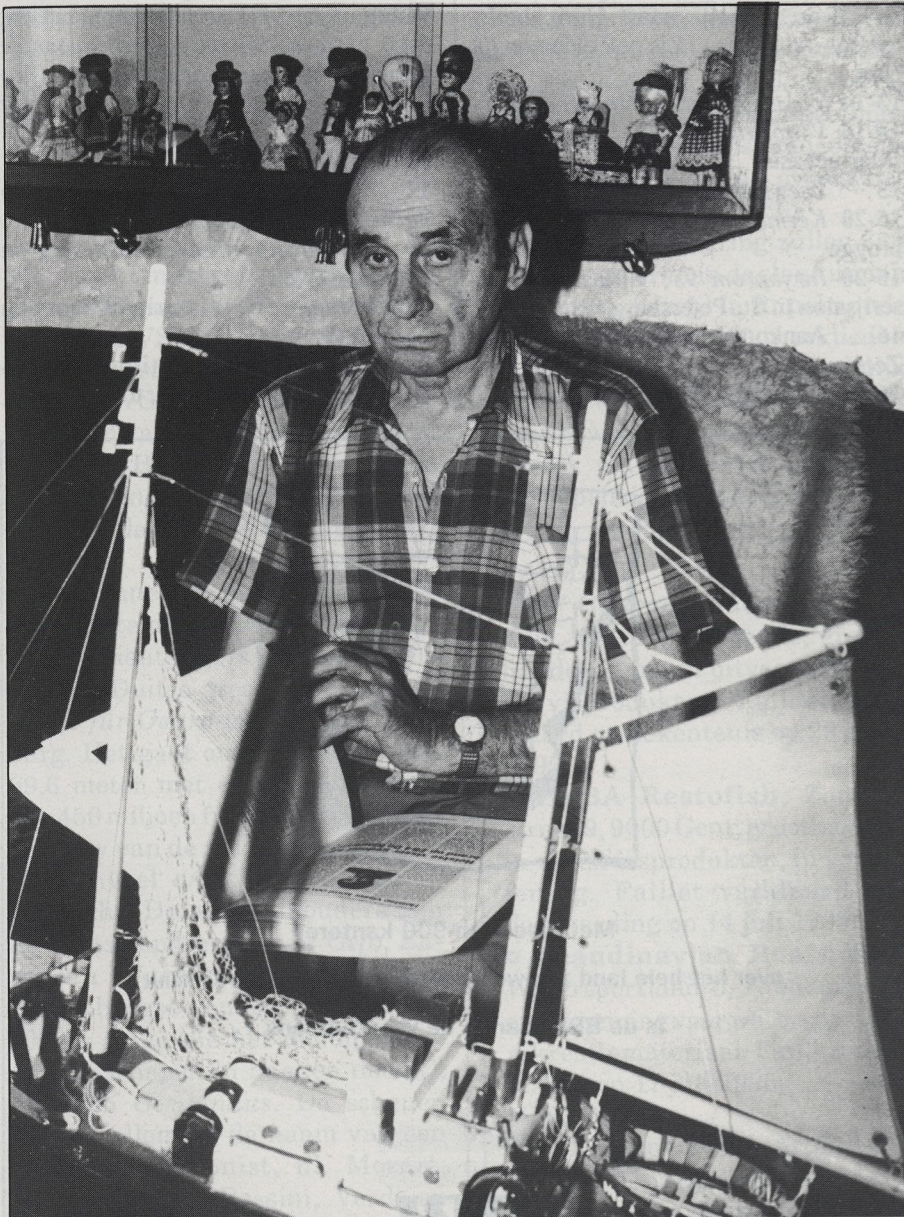
in totaal de namen van meer dan 800 omgekomen vissers voorkomen.

Victor De Meester spoorde ook slachtoffers op waarvan wellicht geen rouwprentjes bestaan. Het gebruik van rouwprentjes kwam in zwang op het einde van de 18de eeuw bij de begoede klasse, een ca-

tegorie waartoe de vissers toen zeker niet konden worden gerekend. Pas in de tweede helft van de 19de eeuw werd het een algemeen gebruik. Vandaar dat het boek enkel het feit vermeldt maar geen nagedachtenis bevat van de vijfkoppige bemanning van de O.144 *Gabriel* die in 1863 rond de Faroër omkwam, evenmin als van de scheepsrampen met de O.169 *Sylvie*, de O.26 *Duchesse de Brabant*, de O.133 *Leonie* en de O.119 *Haring* die in hetzelfde jaar verloren gingen en die samen dertig slachtoffers eisten. De oudste exemplaren die in zijn tweede boek voorkomen dateren uit 1849 en 1850.

## Vier jaar werk

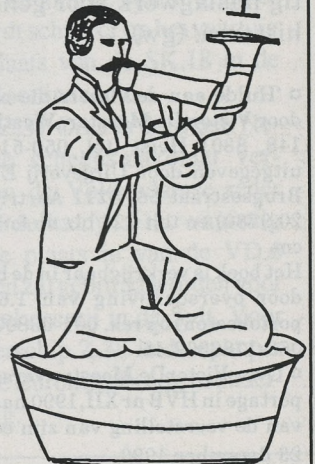
Het heeft Victor De Meester, gepensioneerd politieman uit Heist, vier jaar gekost om voldoende rouwprentjes en gegevens te verzamelen om een nieuw boek te stofferen. Geen enkele gemeente houdt immers een lijst bij van omgekomen vissers. Hij vond heel wat gegevens in de ar-



De 68-jarige Heistenaar Victor De Meester bracht een aanvulling uit op zijn eerste rouwprentjesboek van overleden vissers. (foto gw)

'De visserij wordt door de Belgische overheid met een kluitje in het riet gestuurd, zo gelooft de Rederscentrale. Zij dreigt er daarom mee lid te worden van de Boerenbond. "Kwestie van meer politiek gewicht in de weegschaal te kunnen leggen," argumenteert Floorizoone. De boeren zullen nogal verast opkijken bij deze verklaring over het syndikaal imago van hun vereniging.'

Guido Despiegelaere in *Knack* van 4 juli '95.



Het Citaat

chieven, bij het Waterschoutambt, op vissersmonumenten en kerkhoven. Hij maakt zich nu sterk dat hij nu over een quasi volledige verzameling vissersprentjes beschikt en dat het uiterst moeilijk zal zijn om de laatste ontbrekende exemplaren (van vóór 1900) op de kop te tikken... tenzij het toeval hem helpt. Toeval lag trouwens aan de basis van heel zijn verzameling. Dat toeval bestond erin dat hij als postkaartenverzamelaar over Heist, Westkapelle, Ramskapelle en Zeebrugge plots een pakje rouwprentjes in handen kreeg: de grondslag van zijn nieuwe passie!

Het tweede boek is enigszins anders opgevat dan het eerste. In het eerste deel rangschikte hij de overleden vissers chronologisch per gemeente. In het tweede boek staan de rouwprentjes gewoon volgens datum. Nieuw is wel dat er meer teksten aanwezig zijn. Zo besteedt de auteur onder meer ruime aandacht aan een aantal scheepsrampen met de O.223 *Matigheid*, de O.185 *Auguste et Jean*, de N.8 *Marguerite-Marie*, de H.58 *Espérance* en aan de tragedie van Dieppe op 21 mei 1940 waarbij meer dan veertig Oostendse vluchtelingen de dood vonden.

Tenslotte bevat het boek nog herinneringen aan slachtoffers die nog niet in het eerste boek opgenomen waren om af te sluiten met de overleden vissers die na het verschijnen van het eerste deel de dood vonden. Met het tragisch ongeval op 25 januari waarbij Dennis Utterwulghe overleed wordt het tweeledige rouwboek van de visserij afgesloten. Beide boeken willen vooral een ereloot brengen aan de beproefde families, maar zijn tevens een nuttig naslagwerk voor genealogen en historici. (gw)

□ 'Hulde aan de vissers die op zee bleven' door Victor De Meester, Westkapellestraat 148, 8301 Heist (tel. 050-51.20.03) werd uitgegeven door Uitgeverij Emile Decock, Brugesstraat 56, 8211 Aartrijke (tel. 050-20.9780) en telt 224 blz op formaat 30 x 21 cm.

Het boek is verkrijgbaar in de boekhandel of door overschrijving van 1.645 fr (+120 portokosten) op rek. 001-0380026-56 of rek. 063-1786362-45.

□ Over Victor De Meester verscheen een reportage in HVB nr XII, 1990 naar aanleiding van de voorstelling van zijn eerste boek op 23 december 1990.

## AKTIVITEITENKALENDER VOOR VISSERS

### AUGUSTUS 95

1-30 *Boten in de schilderkunst*, tentoonstelling van Ensor tot heden in het Cultureel Centrum Anto Diez, Bosduivenstraat, Bredene (tot 17 sep.) Zie ook elders in dit blad.

1-30 *CMB 100, een eeuw Compagnie Maritime Belge*, tentoonstelling in het Scheepvaartmuseum, Antwerpen (tot 31 dec.)

9-12 *Aqua Nor'95* in Trondheim (Noorwegen)

10-14 *Sail 95* in Amsterdam (NL.)

12-13 *Visserijdagen* in Colijnsplaat (NL.)

13, 14 en 15

*Naar de Kloten*, theatermonoloog rond de IJslandvisserij (opvoering op de O.129 *Amandine*, afgemeerd aan de E. Anseelekaai, naast Haringhalle, telkens om 21 uur). Zie ook elders in dit blad.

13-14 *Visserijdagen* in Breskens (NL.)

14-16 *Vlootdagen* in Zeebrugge (Marinebasis)

15 *Zeewijding* in Heist

15-20 *Kermis rond de vismijn* in Zeebrugge

15-20 *Inrybprom 95*, vijfjaarlijks visserijsalon in St.-Petersburg (Rusl.)

16 *Aankomst grote zeilschepen* in Zeebrugge

16-20 *Cutty Sark Tall Ships' Race*

Jubileumviering 100 jaar Haven

Zeebrugge

19 *Mosseldag* in Yerseke (NL.)

23-27 *Visserijdagen* in Harlingen (NL.)

24-25 *Visserijdagen* in Tholen (NL.)

26 *Havendag* in Zierikzee (NL.)

31 *Sea Fever*, shanty festival in Hull (GB - tot 3 sept.)

### SEPTEMBER 95

1-17 *Boten in de schilderkunst*, zie hoger.

1-30 *CMB 100*, zie hoger.

1-3 *Sea Fever*, zie hoger.

2 *Visserijdag* in Spakenburg (NL.)

4 *Dag van de Nederlandse Zeevisserij* in Den Oever (NL.)

4-6 *Mossselfestival* in Vlissingen

5-8 *Larvi 95*, symposium rond larvicultuur van vis en schaaldieren in Gent

6-10 *Internationale vakbeurs voor de visverwerkende industrie* in Lorient (Fr.)

8-10 *Offshore* in Oostende (onder voorbehoud)

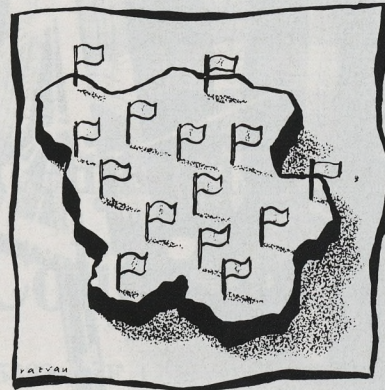
10 *Open Monumentendag*

12 *Open Nederlands kampioenschap garniaalpellen* in Colijnsplaat (NL)

15 *Opening nieuwe visafslag in IJmuiden* (Ned)

20-23 *Itech '95*, visserijvakbeurs in Lorient (Fr.)

30 *Anuga*, internationale voedingsbeurs in Keulen (D), tot 5 okt.



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**

# Scheepsbouw geconcentreerd op Cockerill Yards in Hoboken

De Vlaamse regering keurde vorige week het herstructureeringsplan voor de middelgrote scheepswerven in Vlaanderen goed. Het plan, ingediend door de *Belgische Scheepsbouw Combinatie (BSC)* bepaalt dat alle nieuwbouwactiviteiten op de leegstaande Cockerill Yards in Hoboken moeten gebeuren.

Met het failliet van de *Boelwerf Vlaanderen* kwam een einde aan de grote scheepsbouw in ons land. Wat overblijft zijn nog een handvol middelgrote scheepswerven, enkele scheepsherstelbedrijven in het Antwerpse havengebied en een paar kleinere bedrijven aan de kust die hoofdzakelijk voor de visserij werken.

De toekomstige middelgrote scheepsbouw zal in de nieuwe vennootschap VSM (*Vlaamse Scheepsbouw Maatschappij*) worden ondergebracht. VSM zal in eerste instantie zes chemicaliëntankers bouwen in Hoboken. Het contract werd reeds ondertekend onder de opschortende voorwaarde dat de Vlaamse overheid goedkope scheepskredieten verstrekt binnen de door de Europese Unie gestelde beperkingen. De zes chemicaliëntankers zijn bestemd voor de Duitse groep *Gefo (Gesellschaft für Oeltransporte)* uit Hamburg. Het gaat om vaartuigen van 89,6 meter met een marktwaarde van 450 miljoen frank per stuk. Voor de bouw van de zes tankers werden al evenveel *one-ship compagnies* opgericht. De aandeelhouders zijn de Duitse opdrachtgever *Gefo, European Maritime Services* (een Luxemburgse vennootschap uit de Ahlers-groep die het management van de schepen in handen neemt), *VSM* en *Gimvindus*. De schepen krijgen allemaal de naam van een beroemd componist, nl. Mozart, Puccini, Ravel, Rossini, Verdi en Vivaldi.

De Cockerill-werf in Hoboken behoort momenteel toe aan de vast-

goedvennootschap *Werfinvest* die in onverdeeldheid zit tussen de Boelwerf-aandeelhouders Begemann en Gimvindus. De overheid beschikt over een leegstaand dok. Daarom werd wijselijk besloten geen nieuw (overdekt) dok te bouwen in Langerbrugge.

De werven van Langerbrugge en Rupelmonde zullen enkel nog herstellingen uitvoeren. *Fulton Marine* in Puurs, de *Westvlaamse Scheepswerven* in Oostkamp en de scheepswerven van Kruibeke en Hemiksem worden op korte termijn gesloten. De zes werven zijn eigendom van de holding VSM die twee aandeelhouders telt: meerderheidsaandeelhouder BSC (52 %) en de overheidspartner *Gimvindus* (48 %).

Na de herstructurering zullen 345 scheepsbouwers aan de slag kunnen in Hoboken, terwijl in Rupelmonde en Langerbrugge 110 werklieden aan het werk blijven. Uiteindelijk zullen op de bestaande werven 122 jobs verdwijnen, in de mate van het mogelijk via natuurlijk afvloeiing en brugpensioenering. (gw)

## FAILLIET

▣ **NV Georges Madelein**, Vismijn 12, 8400 Oostende, groot-handel en in- en uitvoer van vis en visprodukten. Failliet verklaard op bekenenis op 29 juni 1995.

▣ **BVBA Restofish**, Zonnestraat 9, 9000 Gent, groothandel in vis en visprodukten, in vereffening. Failliet verklaard op dagvaarding op 14 juli 1995.

▣ **Scandinavian Boats NV**, Watersportlaan 5, Nieuwpoort, onderneming voor watersport en recreatiemateriaal. Failliet verklaard op 17 juli 1995.

## NIEUW

▣ **De Klipper BVBA**, Artanlaan 2, 8620 Nieuwpoort. Groot- en kleinhandel in vis en scheldieren, traiteurdienst. Zaakvoerder Patricia Madou.

## Veranderingen Officiële Lijst Belgische Vissersvaartuigen (Juni)

**Verandering van eigendom:** ▣ Z.79 THORN, eigendom BVBA Ravelingen, Karel Janssenslaan 41, Oostende, tel. 059-70.78.28. Zeebrief: 26.6.95

**Inbouw nieuwe motor:** ▣ Z.403 STERN, eigendom Stern BVBA, Westkappellestraat 12, 8301 Knokke-Heist. Motor Mercedes, kW 221 - PK 300, bj. 1989. Zeebrief: 27.6.95 ▣ Z.474 LIMANDA, eigendom NV Argo, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist. Motor Caterpillar, kW 200 - PK 200, bj. 1992. Zeebrief: 28.6.95

**Verandering van kW en pk:** ▣ O.306 CLEANER, eigendom Rathé & Kiekens BVBA, Van Hembdenstraat 45, Oostende. Motor ABC, kW 221 - PK 300, bj. 1967. Zeebrief: 29.6.95

**Geschrap:** ▣ Z.5 DRAKKAR, eigendom NV Suzy, Burgemeester Kapellestraat 54, 8340 Damme. Geschrap: 30.6.95

## SCHELDEVISSERIJVLOOT

**Geschrap:** ▣ A.18 INGRID OLIVIA, eigendom de Raeymaekers Robert, Kattenberg 136, 2140 Borgerhout. Geschrap: 28.6.95

▣ De onlangs uit de Belgische vloot geschrapte Z.201 Adriana-Maria van Rederij Noordpas bleef niet lang onder Nederlandse vlag. Albatros BV (lees: de gebroeders Maaskant die het vaartuig in 1991 bouwden), de nieuwe (?) eigenaar, heeft de Eurokotter BRU 201 doorverkocht aan de Duitse rederij Horns Rev GmbH die in handen zit van de redersfamilie de Vries uit Urk. Jan de Vries, de jongste van de gebroeders, wordt schipper op het vaartuig dat de plaats van de SK.18 in de Duitse vloot inneemt.

▣ De ex-Z.37 Orca is door een Nederlandse scheepsmakelaar verkocht aan de Voldendamse reder Albert Poelkamp. Het vaartuig neemt de plaats in van de VD.6 Brigitta en zal gebruikt worden voor de garnaalvisserij in de Sylt. Voor het zusterschip Z.38 is de opkoper van beide Eurokotters nog in onderhandeling.

## Vistechnieken van de Vlaamse vissers (IX)

**Hektreilers**

BIJ DE VLAAMSE vissers zijn de hektreilers algemeen bekend onder de plastische naam 'gatvisschers'. Het zijn vaartuigen die hun kor (\*) op de achtersteven (het achterste en dus het 'gat') uitzetten en natuurlijk ook winden. In Oostende zijn er maar twee vaartuigen die op deze manier te werk gaan: de 0 154 'Wilmar' en de 0 316 'Aegir'.

Hektreilers gebruiken of de klasieke rechthoekige houten planken, met ijzer beslagen en verzaagd, of de ovale stalen scheerborden om het net open te houden.

Tijdens het uitzetten van de kor en het winden ervan, vaart het schip een rechte koers. Dat is één van de voordelen tegenover de plankenvisserij in de zij, die we vorige maand in dit blad bespraken (HVB 7,1995 pag. 20). Het werk gaat zodoende veel gemakkelijker en de vangst wordt op het overdekte achterdek verwerkt. De stuurhut van het schip staat bij dat type schepen dan ook op de voorsteven, ook al omdat het overdekte werkdek van achteraan doorloopt tot het midden van het vaartuig. Bij de zijvisserij moet het net manueel over de reling getrokken worden, hektreilers kunnen het net machinaal over een rol binnenhalen.

Verder kunnen hektreiler-uitrustingen erg van elkaar verschillen. Ze hebben wel alle twee borden, maar deze kunnen van het ene tot het andere schip verschillen, ook het andere tuig verschilt veelvuldig. De verschillende wijze van optuigen heeft elk een eigen naam (en veelal ook een eigen uitvinder). Een vijftal

hektreiler-viswijzen volgt hieronder, telkens met een korte uitleg.

- *Four Panel trawl*: is een hoogopend bodemnet met breidels die naar de boven- en onderkant van de planken lopen; waarbij men de verschillende lengtes kan wijzigen; met zestig meter breidels bekomt men een verticale netopening van vier meter, met veertig meter een opening van drie meter.

- *Lijnentrawl*: daar geeft men een onderste breidel van veertig meter die naar de onderkant van het net loopt vanaf de plank en een 'fourche' die naar een punt op het touw 22 meter boven de plank loopt (zie tekening). Dit geeft een netopening van ongeveer 10 meter.

- *Cascadeur*: zelfde systeem van optuiging als lijnentrawl, maar de breidels zijn langer en de 'fourche' korter (12 meter). Op de onderzijde van het net staat een 'schaar'. Het

net geeft hier geen buikwingsen. Deze wijze geeft een netopening van 4,5 à 5 meter.

- *Cascadeur met gewijzigde optuiging*: deze is zonder 'fourche' en met maar één breidel (langs weerszijden) van 60 meter en een grotere 'schaar' en ijzeren bol voor de nethoeken. Hierbij krijgt men een netopening van 2,8 à 3,4 meter.

- *Bodemnet*: met langs weerszijden een breidel van veertig meter en op de kor een 'schaar' met twee oplangers. Hierbij verkrijgt men een opening van 2,2 à 2,5 meter.

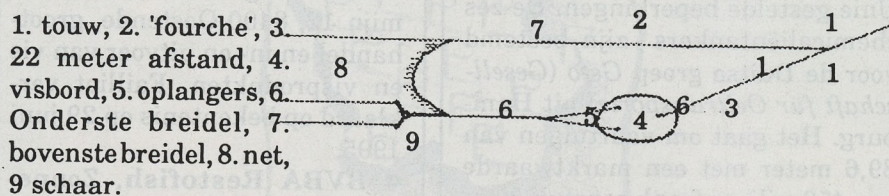
Al deze verschillen gaan vooral over de verticale opening van het net. Het ene systeem is geschikt om op de grond te vissen, het andere is dan weer ontworpen voor de visvangst op pelagische soorten. Met het ene zal men betere resultaten op harde grond hebben, het ander verkrijgt dan weer de vookeur wanneer er op vuile of zachte grond gevist wordt.

En weet dat we met de hierboven genoemde systemen de zaak verre van uitgeput hebben.

Zeedierenjager  
Vervolgt

(\*) Voor de omschrijving van de gebruikte termen verwijzen we naar vorige afleveringen van deze reeks. Bij het benoemen van de termen gebruiken we veelal de naam die de vissers zelf aan het voorwerp geven. Zodoende hopen we een bijdrage te leveren tot verzamelingen die de volkstaal tot onderwerp hebben.

De lijnentrawl

**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, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

## Fusie visserijscholen is volledig rond

Vrijdag 28 juli werden de laatste obstakels voor de uitbouw van het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI) opgeruimd. De Vlaamse Regering heeft nog enkele noodzakelijke maatregelen goedgekeurd waardoor de netoverschrijdende fusie van drie instellingen nu volledig rond is.

De laatste knelpunten hielden verband met de specifieke bekwaamheidsbewijzen en de bezoldiging van het personeel. De voorstellen van Vlaams onderwijsminister Luc Van den Bossche werden vorige vrijdag door de regering aanvaard.

Het PMI kan nu instaan voor een volwaardig onderwijs met drie graden secundair onderwijs binnen een zesjarige structuur. Tevens werd de mogelijkheid gecreëerd voor het opstarten van een derde graad technisch secundair onderwijs waarin de vakken nautische wetenschappen, zeemanschap en werktuigkunde zeevisserij werden opgenomen in het leerprogramma. Alle aanpassingen en begeleidende maatregelen hiervoor nodig zijn nu goedgekeurd waardoor het PMI in september in de vestigingen Heist en Oostende van start kan gaan.

YERSEKE

### Startdatum mosselseizoen niet nageleefd

De mosselhandelaars van Yerseke zijn teleurgesteld over de manier waarop het seizoen van start ging. De handelaars hadden afspraken gemaakt om de eerste mosselen niet voor vrijdag 7 juli in de handel te brengen. Zij moesten met lede ogen toezien hoe in Antwerpen, Brugge, Oostende, Knokke de eerste mosselen reeds voor donderdag 6 juli waren geafficheerd. Het was dus duidelijk dat een aantal handelaars reeds op woensdag met de verzending begonnen waren.

De start van het mosselseizoen was op zijn minst dubbelzinning. Reeds enkele weken voor de officiële startdatum waren reeds mosselen op de markt. Ze waren wel afkomstig van de hangculturen die eerder kunnen geoogst worden.

Voor de aanvoer van bodemcultuurmossel worden elk jaar afspraken gemaakt. De druk van de afnemers is wellicht zo groot dat sommige kwekers de gemaakte afspraken negeren. Overigens wordt voor de eerste mosselen ook meer betaald. Voor de eerste mosseltonnen (100 kg) op de veiling in Yerseke bedroeg de gemiddelde prijs 281 gulden. Vorige week was die al gezakt tot 203 gulden per mosselton. Verschillende

Vlaamse groothandelaars en horecabedrijven konden hierdoor een dag vroeger over de zwarte schelpdieren beschikken.

Dat de mosselen vooral in België terecht komen bewijzen de cijfers van het Mosselkantoor in Yerseke. Van de 43.414 op de veiling van Yerseke aangeboden mosseltonnen werden er 36.900 ton (85 %) naar ons land uitgevoerd, 5.876 ton bleef in Nederland (13,5 %) en 638 (1,5 %) was bestemd voor Frankrijk en andere landen.

ZEELAND

### Vlissingen en Breskens met hogere omzet

Voor de Zeelandse vismijnen Breskens en Vlissingen was het eerste half jaar beter dan vorig jaar. Vlissingen boekte een aanzienlijke omzetstijging van zes miljoen gulden (110 miljoen fr.) en kwam uit op 31 miljoen gulden (660 miljoen frank). Het aanvoergewicht steeg met 870 ton.

De Gemeentelijke Visafslag in Breskens kwam na zes maanden uit op een omzet van ruim 11 miljoen gulden (200 miljoen fr.), een stijging van 1,5 miljoen gulden (27 miljoen fr.). De aanvoer klom van 1,7 miljoen kilo tot 2 miljoen. De omzetstijging is voor een stuk te danken aan Belgische aanvoerders.

In Colijnplaats floreren de zaken minder goed. De besomming ligt on-

geveer vijf procent beneden de 9,5 miljoen gulden (172 miljoen frank) van het eerste semester vorig jaar. De lagere garnaalaanvoer, gedaald van 311 ton naar 252 ton, is hier de schuldige. Bovendien daalde de gemiddelde prijs van de garnalen van 10,19 gulden (185 fr.) naar 6,57 gulden (122 fr.). Hierdoor werd de opbrengst van de garnaal ten opzichte van de eerste helft van vorig jaar gehaveerd (van 58 miljoen frank naar 29 miljoen frank).

BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN—

### Atlas van Scheepswrakken en Schatten

Op de zeebodem rusten nog honderden onaangeraakte scheepswrakken die waardevolle ladingen vervoerden. Nigel Pickford heeft er meer dan 1.400 in kaart gebracht. Teveel om ze allemaal te beschrijven. Hij selecteerde veertig bekende en minder bekende schepen die in de loop der eeuwen op de zeebodem terecht kwamen.

Nigel Pickford is, net als zijn vader, een expert. Hij werkte voor verschillende grote bergingsbedrijven. Hij maakte ondermeer het ophalen van het Nankingporselein op uit een Oost-Indiëvaarder die in 1752 zonk. De lading werd in 1986 bij Christie's in Amsterdam geveild voor 660 miljoen frank. In 'Atlas van Scheepswrakken en Schatten' beschrijft hij een aantal schepen die bij storm, door aanvaringen, piraterij of in oorlogsomstandigheden de dieperik ingingen. Hij vertelt over Griekse handelsschepen uit de eerste eeuw voor Christus, de Spaanse armada, de Titanic, de Elisabethville en een Libertyschip dat in 1944 gekelderd werd in de Perzische Golf. Deze laatste had 28.000 kg zilveren munten aan boord en 2.000 ton onbewerkt zilver. De schat is nog steeds niet opgehaald.

Het boek, 200 bladzijden dik, bevat een twintigtal kaarten waarop de ligging van 1.400 wrakken nauwkeurig aangeduid staan.

□ 'Atlas van Scheepswrakken en Schatten' door Nigel Pickford is een uitgave van Fibula-Unieboek BV (1995). ISBN 90 269 6142.



↔ ↑ BijldP in Oostende ligt een oud vissersvaartuig dat 51 jaar geleden op een Brugse werf werd gebouwd. Het vaartuig is al 40 jaar in handen van de Brusselse aannemersfamilie Blaton die het als pleziervaartuig gebruikt. Het houten scheepje vaart nog steeds onder de oorspronkelijke naam Ponte Vedra en heeft een vaste ligplaats in Zeebrugge. Scheepstimmerbedrijf Lowyck & Zoon heeft nu de handen vol om de noodzakelijke restauratiewerkzaamheden uit te voeren. Ondermeer de vervanging van 72 bovendekspanten was hoognodig en ook aan de beplanking boven de waterlijn moet nog een en ander gebeuren.

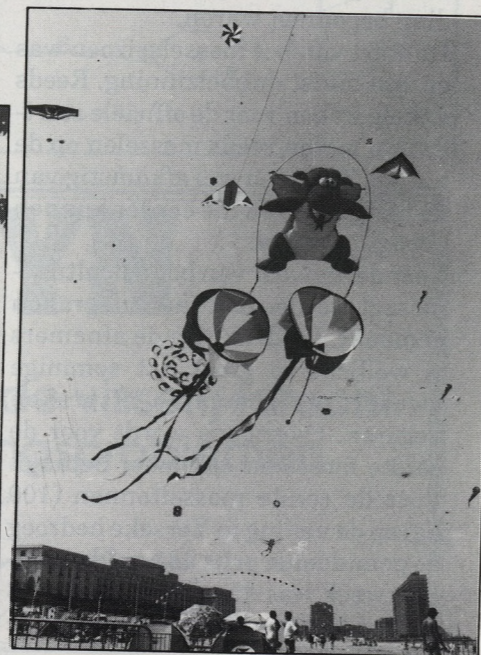


↔ De nieuwe Z.69 Atlantis is in de vaart gebracht en verkocht al tweemaal in de Zeebrugse Visveiling. De rederseigenaars Bart Schiltz en Remi Carton (foto rechts) zorgden ervoor dat de eerste verkoop niet onopgemerkt voorbijging. (Zie elders in dit nummer).

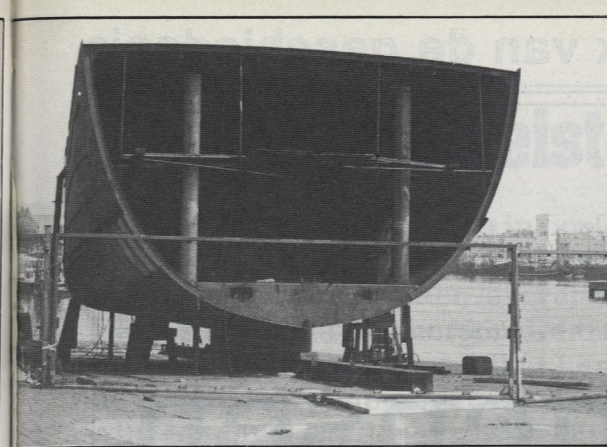


→

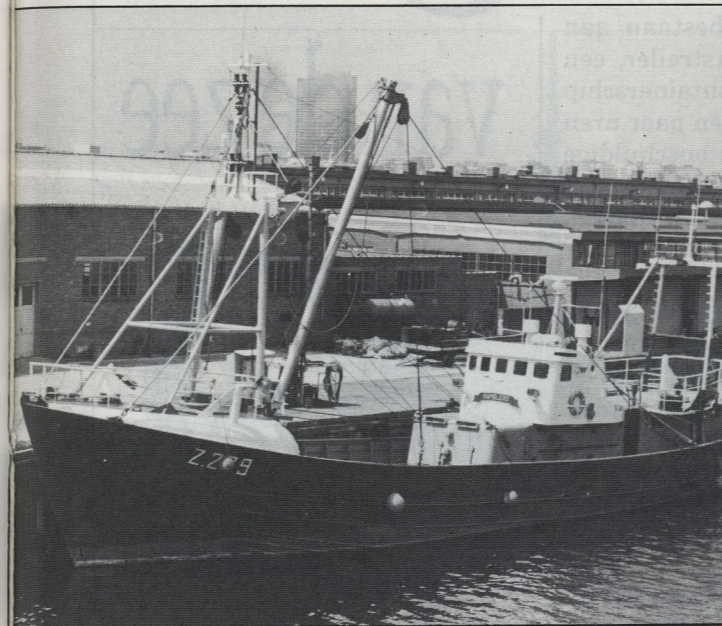
Tip voor een trip. Tijdens een uitstap naar Antwerpen is de collectie van het Nationaal Scheepvaartmuseum aan de Scheldekaai altijd een bezoek waard. Momenteel loopt daar trouwens nog steeds de tentoonstelling ter gelegenheid van het 100-jarige bestaan van de CMB, de compagnie die de legendarische Kongoboten in handen had. →



↔ Er zaten deze zomer rare dingen in de lucht voor de kust van Oostende. Ter gelegenheid van het Kites-festival werden honderden vliegers in alle vormen en kleuren opgelaten die heel wat bekijks kregen.

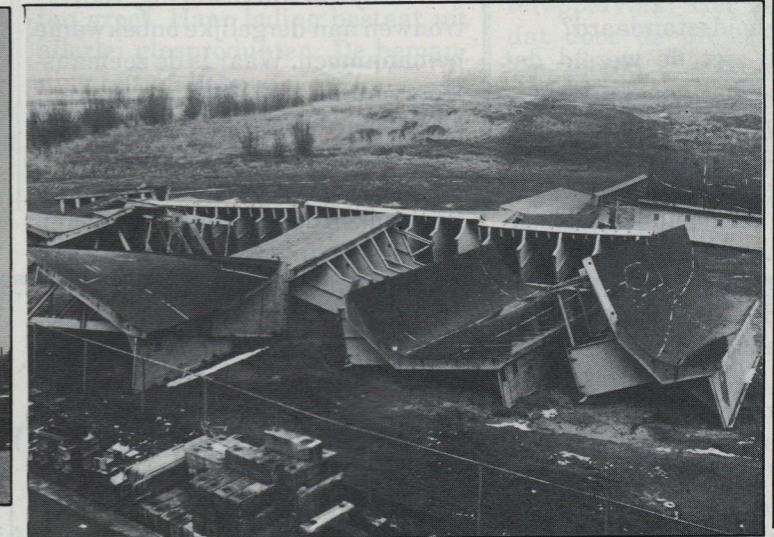


Bij scheepswerf De Graeve in Zeebrugge werd de bouw van een nieuw boomkorvaartuig opgestart. De eerste segmenten zitten al in elkaar en zijn volgens het vruchtencircuit bestemd voor de bouw van het vervangingsvaartuig voor de Z 45.

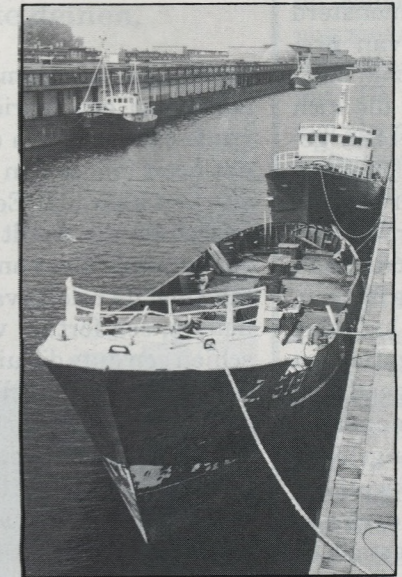


De Z 279 Ramblers, vorig jaar met vier meter verlengd, beschikt over een bewijs van deugdelijkheid en is dus vertrekken klaar. Door allerlei betwistingen tussen de Heitse eigenaar en de Oostendse scheepswerf die de werken uitvoerde blijft de omgebouwde plankenvisser evenwel aan de kant liggen.

De Oostendse Gidsenkring organiseerde een schilderswedstrijd om de Oostendse vuurtoren Lange Nelle te portretteren. Tientallen deelnemers namen eraan deel. Enkele kwamen reeds vooraf oefenen om het creatieve potentieel van de toren op zich te laten inwerken. →



↑ Is de strijd rond Polyship gestreden? SKB heeft de curatoren van de werf in elk geval laten weten af te zien van het bod op de werf nu het mijnenvegerscontract van 12 miljard werd opgeschort. Voor de curatoren zit er wellicht niets anders op dan uitverkoop te houden. De dure malle die ooit gebruikt werden voor de bouw van de polyesterronnen zullen wellicht niets meer opbrengen.



↑ Onderdeel van de Dag van de Zeelieden en de Zeebrugse vis was de vissershulde voor de oude vismijn. Tijdens de plechtigheid was er een bloemenhulde ter nagedachtenis van de 182 Zeebrugse vissers die sinds het begin van de eeuw omkwamen.

↔ De afbraak van de Z 519 White Horse werd stopgezet omdat een koper opdaagde. De buitenlandse gegadigde, een Nederlander met Brits adres, wil het casco gebruiken als onderbouw voor een jacht. Waar de verbouwwerken zullen uitgevoerd worden is nog niet bekend.

DE MAAND IN BEELD

# van schepen

# van mensen

# &

# van de zee



**E**GENWOORDIG  
W O R D E N  
S O M M I G E zee-  
lui aangemonsterd  
op basis van pre-  
mies; er zijn zon-  
derlingen die zich  
daarin hebben ge-

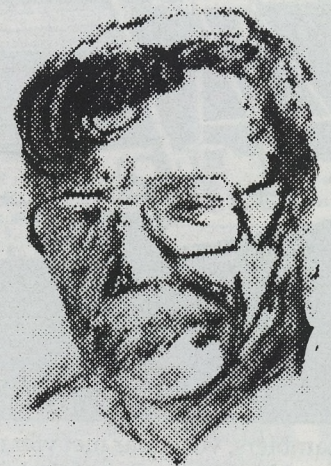
specialiseerd. Zij houden  
over 't algemeen weinig rekening  
met de moeilijkheidsgraad van  
automatisatie en techniciteit aan  
boord. Het zijn de nieuwe figuren,  
die vereist worden voor het soort  
(vereenvoudigde) navigatie van  
vandaag. Er kunnen goedkope  
werkkrachten aangemonsterd  
worden en dit is het belangrijkste  
voor de rederij. Over de kwaliteit,  
de bekwaamheid en ervaring  
wordt zelfs geen vraag gesteld. Er  
is altijd wel ergens een waterklerk  
die een flauwe herinnering heeft  
aan een piraat of een dopper die  
zit te wachten op een karweitje en  
die de rederij kan depanneren.  
Hoe kunnen dergelijke toestan-  
den bijdragen tot een aanvaard-  
bare veiligheidsstandaard?

Gelijktijdig ziet de wereld dat  
mensen die het zeegeruis in 't  
hoofd hebben deze zee thans de  
rug toedraaien. Wie wordt nu ei-  
genlijk nog aangetrokken tot een  
leven dat vermoeidheid, afzon-  
dering, ontbering, eenzaamheid,  
lawaai, gevaarlijke arbeidsom-  
standigheden, culturele vraag-  
stukken en ziekte, belooft? — en  
zonder dat voor het oplossen van  
die problemen op enige medewer-  
king van de rederij mag gerekend  
worden. Wie zou nu nog dat gel-  
ukzalige leven aan de wal, het  
rosse leven van de straat, de disco  
en de megadancing en de luide  
vrienden van zijn dagen, zoals  
meester Elias zei, willen wisselen

tegen een eenzaam bestaan aan  
boord van een fabriekstreiler, een  
crude-carrier of een containerschip  
dat nooit langer dan een paar uren  
aan een kaai ligt. Een onschuldige  
misschien die wordt weggelokt uit  
zijn armoede in een onderontwik-  
keld land met de belofte van een handvol  
dollars, een fortuin voor hem. Mis-  
schien een duts die uit de zak van de  
samenleving is gevallen. Of een lap-  
zwan die de herinnering van  
schommelende schepen in zijn tred  
heeft, met de belofte hem kapitein te  
maken van een mammoettanker.  
Over dergelijke toestanden hebben  
wij onze weinig blijmoedige ge-  
dachten.

Het blijft verbazing wekken dat zo-  
genoemde zakenmensen, bestuur-  
ders van de wereld, vanuit het kan-  
toor in een reusachtig bankgebouw,  
een miljardeninvestering toever-  
trouwen aan dergelijke onbekwame  
bemanningen. Waar is de zeemans-  
trots van Jan en Pietje Bart gevaren?  
De dood in de pot. Ondraaglijke ver-  
antwoordelijkheden en bezeten jacht  
op het onderste uit de financiële  
kan, maken het hen die iets proberen  
te doen aan ingewikkelde, haveloze  
toestanden, zeer moeilijk.

Een recent onderzoek bij zeelui door  
de Britse officierenbond toont aan  
dat de arbeidsuren onmenselijker  
zijn geworden en de verantwoorde-  
lijkheden toegenomen. Rederijen  
hechten enkel belang aan hun eigen  
zaken. Weten zij hoeveel teleurstel-  
ling het zout van de zee bevat? Stress  
en vermoeidheid hebben het breek-  
punt bereikt. Geschoolde en ervaren  
zeelui verdwijnen en worden ver-



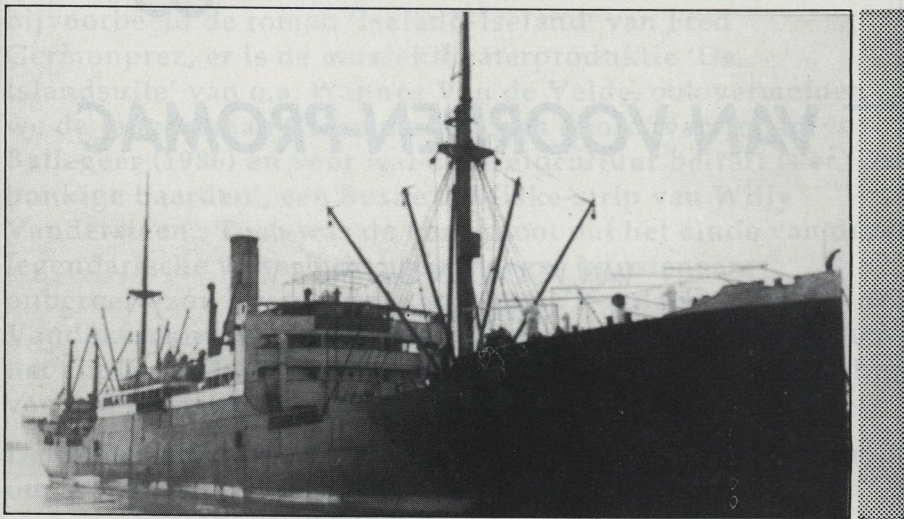
vangen door goedkope 'duizend-  
poten'. De oplossingen zijn gekend,  
maar de wil om deze oplossingen  
te aanvaarden is nergens in zicht.  
Hoeveel zal het de gemeenschap  
uiteindelijk kosten als men  
doorgaat met dit soort politiek?  
Het lijken wel roestvlekken op het  
lange dek van de maritieme  
geschiedenis.

Over al deze ingewikkelde toe-  
standen lezen we in de nautische  
bladen, Nautilus, Lloyds, ons eigen  
beste Visserijblad... We doen alle  
moeite om bij te blijven, met de  
tong uit de mond hollen we achter  
alle maritieme tijdschriften aan  
terwijl jij oppervlakkig en lui je  
schuimende stella achterover giet.

# De Flandres eiste zijn doden

1940 — Groot-Brittannië is in oorlog met Duitsland. Om zich te beschermen tegen aanvoerlijnen van neutrale landen die oorlogsmateriaal kunnen leveren aan Duitsland, wil de Britse Navy Het Kanaal beheersen. Daartoe is er aan de ingang van de zeestraat tussen de zandbanken van de Goodwin Sands en de kust van Walmer-Deal een controlepost ingericht.

Alle schepen die de zeestraat in of uit willen moeten eerst voor anker gaan en een 'Naval Contraband Control'-ploeg aan boord toelaten die lading, scheepspapieren en bemanning onderzoekt. En het is er druk. Talrijke schepen liggen er dan ook vele dagen met getijden en wind mee te deinen.



BEGIN FEBRUARI 1940 liggen daar ook enkele Belgische vrachtschepen om te worden behandeld. België is toen nog niet in oorlog (dat gebeurt pas op 10 mei 1940). Om aan te tonen dat de schepen neutraal zijn hebben ze op hun rompen in grote zwarte letters op een wit veld 'België-Belgique' geschilderd.

## Aanvaring

Op 12 februari 1940 krijgt het Bel-

gische vrachtschip 'SS Flandres' de nodige toelatingen om zijn reis van Antwerpen naar Montevideo, Uruguay, verder te zetten. Het schip is 32 jaar oud, 128 meter lang en 5.827 ton groot. Haar lading bestaat uit allerlei glasprodukten. De bemanning telt 45 koppen.

Nadat de bevelvoerder geduldig heeft gewacht om te mogen vertrekken, wordt uiteindelijk het an-

ker gewonden. De 'Flandres' zoekt zijn weg tussen de zwerm wachtende schepen. Een ander Belgisch vrachtschip, de 'SS Kabalo' komt toe.

De juiste omstandigheden kennen we niet, maar de 'Kabalo' vaart de 'Flandres' midscheeps aan. De zich daar bevindende reddingsboten worden verpulverd, de radiomast valt en de voorsteven van de 'Kabalo' zit diep in de romp van de 'Flandres'. Aanvankelijk blijven beide vaartuigen in elkaar verstrengeld. Als de 'Kabalo' zich losmaakt, trekt ze nog meer platen uit de romp van de 'Flandres' en vergroot zodoende het gat. De wakkere bemanning van een sleepboot maakt een kabel vast en begint het zwaar gehavende schip naar het strand te trekken. Intussen stappen de bemanningsleden over in de resterende reddingsboten.

## Het varken Adolf

De ruimen lopen snel vol water. Het schip zinkt als een steen. De reddingsboot 'Charles Dibden' uit Walmer verlaat het strand en kan nog net op tijd de bevelvoerder, de stuurman en de machinisten als laatsten van boord halen vooraleer het water het stoomschip volledig inpamt. Het zakt weg in de 25 meter diepe zee. Onder druk van het binnenstromend water en de opgehoopte luchtballen, barsten de laadluiken open. Wrakhout en kisten schieten omhoog doorheen het wateroppervlak. Het gevaar bestaat dat door de projectielen de reddingsboten, die terug naar het zinkend schip worden gezogen, lek raken. De stuurman van de reddingsboot van Walmer schat het gevaar in, neemt de boordlijnen over en

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

trek de reddingsboten met de bemanning van de 'Flandres' naar het strand van Deal. Op ongeveer 3,5 km van Deal Castle zien de nieuwsgierigen in zee enkel nog de schouwen en de masten.

Wanneer een patrouillevaartuig de 'Flandres' omcirkelt om het in gezonken toestand te inspecteren, ziet de uitkijk 'iets' zwemmen. Het blijkt een varken te zijn die vecht voor zijn leven. Het dier wordt aan boord gehesen. Niet zo ongewoon. De diepvries is immers nog onbekend en oceanreuzen hebben levende varkens en kippen aan boord om de mannen onderweg te laten genieten van vers voedsel. Aan wal herkent de bemanning van de 'Flandres' het dier trouwens als het scheepsvarken dat ze Adolf gedoopt hadden.

### Het obstakel Flandres

Als de Duitsers Europa onder de voet lopen, installeren ze te Calais kanonnen die vele tientallen kilometers ver in het graafschap Kent kunnen schieten. De Britse Navy ontruimt daarom het checkpoint voor de kust van Deal. De wrakken die er liggen worden oefendoelen voor de vele spitfires, hurricanens en motortorpedoboten. Het wrak van de 'Flandres' blijft overigens gedurende heel de oorlog een obstakel voor de schepen die Dover willen bereiken. Zowel de 'SS Flour' als de 'SS Brier' lopen er op vast. Beide schepen kunnen evenwel met wassend tij onbeschadigd hun weg verder zetten.

In november 1946 eist de 'Flandres' dan toch zijn doden. Het vaartuig ligt danig in de weg en het Britse oorlogsschip de 'HMS Lundy' krijgt de opdracht het op te ruimen. Zeven duikers leggen 10 'depth-charges' (diepzeebommen tegen duikboten) op het dek van het gezonken schip. De bommen zijn verbonden aan een elektrische draad om ze te laten ontploffen.

Z 122 te koop

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

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

De tender vaart terug naar de 'Lundy' terwijl de draad wordt afgerold om te worden verbonden aan een detonator. Ongelukkigerwijs komen de elektrische polen in contact met het natte ijzeren dek van de boot, met als gevolg dat de bommen veel te vroeg ontploffen.

De tender wordt in stukken gereten. De bemanning van de 'Lundy' vist slechts vier zwaargewonden uit het water. In de kliniek van Walmer sterft er nog een aan zijn verwondingen. De explosie eist uiteindelijk

vier dode matrozen.

De bommen hebben hun werk perfect uitgevoerd. Het schip is volledig uit elkaar geblazen met achterlating van een stuk romp van slechts 6 meter hoog. Sedertdien is de restromp de thuis van vele zeepalingen en de broedplaats van de weinige kabeljauwen die er nog aanwezig zijn.

Daniël Pots

Foto op voorgaande bladzijde: De 'Flandres' tijdens het afmeren te Antwerpen.



## 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 scherfijnsinstallaties  
Waterbehandelingsinstallaties

**EEN VOORSPRONG IN  
KWALITEIT EN TECHNIEK**

**VAN VOORDEN-PROMAC**

Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110

Toneel op de O 129 Amandine

# 'NAAR DE KLOTEN'

## Acteur Duquennoy enthousiast over het stuk

HET KAN NIEMAND in dit land ontgaan zijn: de laatste Vlaamse IJslandtreiler is uit de vaart genomen. Met het schrappen van de O 129 Amandine wordt een visserspraktijk afgesloten die altijd al tot de verbeelding gesproken heeft. De IJslandvisserij vond dan ook regelmatig haar weg naar kunst & literatuur. Voor wat Vlaanderen betreft is er bijvoorbeeld de roman 'Iseland-Iseland' van Fred Germonprez, er is de muziektheaterproductie 'De Islandsuite' van o.a. Wannes Van de Velde, ook vermelden we de jeugdroman 'Geen meiden aan boord' van Johan Ballegeer (1986) en voor wat de beeldcultuur betreft is er 'De bonkige baarden', een Suske & Wiske-strip van Willy Vandersteen. Toch was de kans groot dat het einde van deze legendarische visserij de hedendaagse kunstenaars onberoerd zou laten... ware er niet HVB-redacteur Flor Vandekerckhove geweest die zich aan het schrijven zette om het einde van het IJsland-epos te markeren met de opvoering van een toneelstuk op de laatste Vlaamse IJslandtreiler.

De voorstellingen gaan door op 13, 14 en 15 augustus, telkens om 21 uur, jawel op de O 129 aan de Oostendse vismijn.

Omdat de Vlaamse IJslandvaart in de XXste eeuw bijna uitsluitend een Oostendse zaak geweest is, is het stuk ook het verhaal van de opkomst en neergang van de Oostendse vissershaven geworden. Tegelijk wordt een karakterschets gegeven van de Oostendenaar in het algemeen en de Oostendse visser in het bijzonder. Maar het einde van de IJslandvaart is voor Vandekerckhove ook aanleiding om het over méér te hebben: over de visserij in het algemeen bijvoorbeeld en over de tijdgeest, over het einde van de eeuw en over de bemoeizucht van de Europese Unie. Het is ook een stuk over algemeen menselijke problemen geworden: over vergankelijkheid bijvoorbeeld. En zo is dat in de literatuur. Het gaat daarin nooit over maar één ding, maar over veel zaken tegelijk die door de toeschouwers ontdekt moeten worden.

Maar laat het ook duidelijk zijn: het

toneelstuk is geïnspireerd door de levensverhalen van de talrijke vissers die in HVB geïnterviewd werden. IJslandvaarders, maar ook kustvissers; *Oostendenaars*, maar ook *Heistenaars* en *Nieuwpoortenaars*, ze hebben allemaal hun steentje bijgedragen tot hetgeen uiteindelijk 'het werk' geworden is. De Haelewycks, Deckmyns, Vandierendoncks, Lambrechts, Verbanks, Brackx, Blondés, Pots, Engbrechts, Everaerts, De Grootes en Verlenes... ze zijn allen opgenomen in de visser die het toneelpublik zal toespreken.

Over de taal ('Naar de kloten'!) van dat stuk hadden we een gesprek met acteur-regisseur 'Duc' Duquennoy die het allemaal op de (scheeps)planken brengt.

Duc: 'Tijdens interviews die hij voor HVB afnam was het Vandekerckhove al opgevallen dat het zinsdeel 'naar de kloten' erg veel op de cassettes

## Duc

'Duc' Duquennoy (°1959) stond als vijftienjarige al op het toneel. Na die periode bij het jeugdtheater Harlekijntje werd hij actief bij Studio James Ensor. Al vlug werd hij er een van de drijvende krachten van. Hij nam er al meer dan twintig rollen op zich. Ook werd hij de huisregisseur van deze groep. In opvolging van Michel Wijffels nam hij er uiteindelijk de hele artistieke leiding van op zich. Momenteel volgt hij een driejarige regisseursopleiding.

Het Tejater Studio James Ensor, het gezelschap van Duquennoy dat de productie van dit stuk in handen heeft, profileert zich inmiddels als een repertoiregezelschap dat zich in zijn keuze hoe langer hoe meer laat beïnvloeden door de literaire en dramatische waarde van de teksten. Daarbij passeren auteurs als Anouilh, Albee, Claus, Williams, Shepard en Shakespeare de revue. In december '95 brengt het gezelschap *Verscheurde Liefde* (Fool for Love) van Sam Shepard en in mei '96 is het de beurt aan *De Canadese Muur* van Tom Lanoye en Herman Brusselmans. In het toneelseizoen 1995-'96 viert het gezelschap overigens zijn 25-jarig jubileum.

*voorkwam. De visserij ging naar de kloten, of het zou niet lang meer duren, of ze was al lang naar de kloten gegaan. Voor de vissers ging daarmee trouwens heel de stad, ja zelfs heel de wereld, naar de kloten. (Ze zouden overigens wel eens gelijk kunnen hebben.) Die visie krijgt een ruime plaats in het stuk. Tegelijk was het Vandekerckhove opgevallen dat hij dat zinsdeel in HVB telkens weer geschraapt had of vervangen. Waarom eigenlijk? 'Naar de kloten'*

## O 129 AMANDINE

De O 129 (36 meter lang, 196,66 BT) kwam in maart 1962 in de vaart. De stalen treiler werd gebouwd op de werf van *Richard Panesi* aan de Nieuwe Werfkaai in Oostende. Opdrachtgevers waren *Engel Verhaeghe* en zijn schoonzoon *Pieter Vincent* die de diepzeetreiler toen voor circa 5,5 miljoen frank lieten bouwen.

De O 129 werd gebouwd in een periode waarin de Vlaamse visserij een grote uitbreiding kende. In de zestiger jaren liepen immers niet minder dan 160 nieuwe eenheden van stapel. De Vlaamse IJslandvloot alleen al was in die jaren goed voor 20 vaartuigen die voor een ruime aanvoer in Oostende zorgden.

Deze toestand veranderde toen IJsland overging tot de eerste grote uitbreiding van de haar voorbehouden visserijzone.

Technisch gezien is de *Amandine* een conventionele treiler, een zijtreiler met werkdek en vislier voor de brug. Van de winch lopen de lijnen naar de hangerblokken ter hoogte van de eerste mast; vervolgens over de visgalgen ter hoogte van de bezaansmast, over boord naar de borden die het visnet openhouden. Vermeldenswaard is dat het vaartuig nog steeds op zijn oorspronkelijke motor (De Industrie 510 pk) loopt.

De *Amandine* is een schip met weinig geschiedenis. Het bleef tot in 1992 in handen van dezelfde familie. Na het overlijden van *Pieter Vincent* in 1979 bleef zijn echtgenote *Denise Verhaeghe* uit Bredene de rederij immers beheren. In 1987 werd het bedrijf omgevormd tot een naamloze vennootschap.

Toen deze onderneming in 1992 het vaartuig wilde laten slopen, nam de Bredense reder *Willy Versluys* het initiatief om de IJslandvaarder toch nog in de vaart te houden. Hij kocht het vaartuig en baatte het uit tot begin 1995, toen een aantal maatregelen van de IJslandse regering hem ertoe brachten het vaartuig 'aan de kant te laten liggen'. Zodoende werd de laatste Vlaamse IJslandtreiler uit de vaart genomen en kwam een einde aan deze legendarische visserij. Momenteel is het nog onduidelijk wat er met het schip zal gebeuren. De reder is in het bezit van een toelating tot slopen, maar er zijn met diverse instanties onderhandelingen aan de gang om de *Amandine* om te bouwen tot een museumschip. (gw)

*drukt als niets anders uit hetgeen de vissers te zeggen hebben en het doet dat op de manier waarop die mensen spreken. Het taalgebruik is in dat milieu even ruw als het leven in de natuur. Voor wat het toneelstuk en de titel ervan betreft, heeft de auteur dan maar voor één keer de hypocrisie laten vallen: naar de kloten zeggen ze, naar de kloten schrijven wel!*

En de Oostendse visser, heeft die zijn eigen kenmerken?

Duc: *'Het is algemeen bekend: de Oostendenaars zijn criticasters. In Oostende hebben ze zo hun twijfel over alles. Ook (en vooral) over hun eigen stad hebben de Oostendenaars niet de gewoonte hun mening onder stoelen of banken te steken... en die mening is zelden positief. Als het verkeerd is, wordt het in 't lang en in 't breed uitgesmeerd en als het goed is wordt er door de Oostendenaars lang genoeg gezocht tot wanneer er toch weer iets gevonden wordt waarover laagdunkend kan gesproken worden. Het spuien van kritiek,*

*het behoort tot de Oostendse volksaard.*

*Maar Oostendenaars — en de vissers heel zeker — zijn ook hardwerkende mensen en alle commentaart en spijt blijven ze werken aan een toekomst. In Oostende mogen ze dan criticasters zijn, dat belet hen niet te blijven werken aan de goede zaak die hun stad wel degelijk is. Of is het omgekeerd? Misschien mogen ze in Oostende wel al die commentaar leveren, juist omdat ze er hard werken!*

De tekst vond blijkbaar onmiddellijk een geboiede lezer in Duquenooy. Duc: *'Toen Vandekerckhove zijn stuk geschreven had, moest hij nog een ensemble vinden dat het op de planken zou brengen. Hij gaf enige kopieën door aan vrienden die het lazen, er hun mening over gaven en het desgevallend doorspeelden aan toneelmensen. Zo kreeg ik het stuk aangeboden door Jeepee Boentges, een gemeenschappelijke vriend van Vandekerckhove en mezelf. Ik was meteen geïnteresseerd om het op te*

## 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 opvangen 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

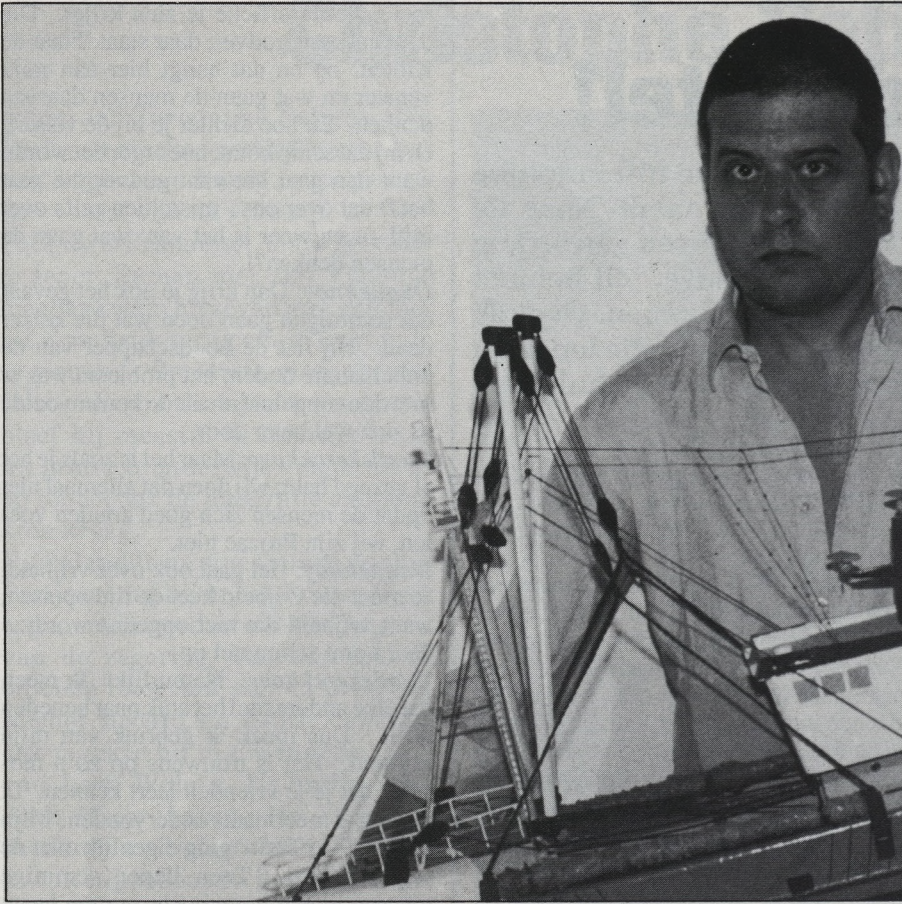
### Ploegbazen - sorteerders:

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.



Acteur-regisseur 'Duc' Duquenooy: *'Een zoektocht naar het ruwe leven, maar evenzeer naar de kwetsbare kanten, de gevoeligheden van de vissers; zaken die op de kaaien voor het grijpen liggen'.*

voeren. Voor Vandekerckhove was dat OK. Hij kende immers ons gezelschap en wist dat we telkens hoge kwaliteit brachten. Ook was het voor hem evident dat het stuk door een Oostendse groep gecreëerd zou worden'.

Toch waren er nog een aantal problemen.

Duc: *'Ten eerste is het toneelseizoen tijdens de zomer afgelopen. Toneelmensen zijn al elf maanden per jaar met het medium bezig en willen ook*

*wel eens iets anders doen. Daarnaast was het evident dat de opvoering van het stuk op de toch beperkte ruimte van de O 129 niet eenvoudig zou zijn. Ik kon Vandekerckhove dan ook overtuigen om een monoloogversie van het stuk te schrijven, waardoor beide voornoemde hinderpalen omzeild werden'.*

Sindsdien heeft de H. Baelskaai en de Oostendse vismijn er in de figuur van Duquenooy een rare kwast bijgekregen. Niet van de vissers te

## tickets!

Het toneelstuk 'Naar de Klotten' wordt opgevoerd aan boord van de O 129 die gemeerd ligt aan de Haringhalle van de Oostendse vismijn. De opvoeringen grijpen plaats op zondag 13, maandag 14 en dinsdag 15 augustus, telkens om 21 uur. Kaarten kunnen afgehaald worden op de voorverkoopadressen reclamestudio Geuvels, Christinastraat Oostende (tel 059 / 70 89 37), Toerismebureau Oostende, Monacoplein Oostende (tel 059 70 11 99), Boekhandel Janssen, Vlaanderenstraat Oostende (tel 059 / 70 39 14). U kunt ook kaarten bestellen door **250 frank per persoon** over te schrijven op rekening 384 - 0596581-18 van Het Visserijblad. U vermeldt wel zondag, maandag, of dinsdag; de dag dat u wenst te komen. De kaarten worden u dan per kerende toegestuurd.

onderscheiden rijdt hij er bromfietsgewijze de dokken rond.

Duc: *'Het werd voor mij een zoektocht naar het ruwe leven, maar evenzeer naar de kwetsbare kanten, de gevoeligheden van de vissers; zaken die op de kaaien voor het grijpen liggen. Ook in de boeken en pamfletten van Vandekerckhove vond ik veel steun voor het ontwikkelen van het personage dat op de O 129 getuigt van vele jaren vakmanschap en moed, maar ook van tegenspoed en neergang van een boeiende mensensoort: de visser!'.* En nu nog die tekst leren!



*hét taxibedrijf voor de visserij*

Bredene

Oostende

## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Naar de kloten

# Die titel, die titel!

EEN TONEELSTUK, hoe groeit dat naar de uiteindelijke uitvoering? Het toneel met de gewaagde naam 'Naar de Kloten' is uiteindelijk het werk van twee mensen geworden: acteur Duquennoy en auteur Vandekerckhove. Zij hebben menig woord gewisseld om het zover te laten komen. Over de titel van het stuk bijvoorbeeld. We lieten het bandje lopen en volgden een gesprek tussen die twee. Wij verontschuldigen ons voor het taalgebruik.

**Duquennoy:** In je boek 'Kleine Scheepswerf, Grote Staking' heb je het al over het stuk. Je publiceert daarin ook al een stukje uit het werk en je mijmert over de titel. Je zegt in dat boek letterlijk: 'Het toneelstuk heet Naar de Kloten... tenminste dat is de werktitel. En dat heeft niet alleen te maken met het einde van de IJslandvaart, maar het verwijst ook naar de twintigste eeuw die bijna achter ons ligt en het gaat natuurlijk ook over mijzelf, over Flor die intussen een oude zak geworden is en stilaan naar de kloten gaat en het stuk heeft het, niet in de minste mate, over al die vissers die op zee het leven gelaten hebben en dus naar de kloten zijn (...) Naar de Kloten dus. Ik weet nog niet of ik die titel kan aanhouden eens dat werk uitgeschreven is... eens ik er mee naar buiten kom... Stel dat ik de titel behoud... Naar de Kloten... Wat zal ik dan weer allemaal moeten horen? En hoe gaan ze daarop reageren in de steden? De notabelen? Het volk?'

Mijn vraag is dus: hoe reageren ze nu op die affiche?

**Vandekerckhove:** Een pak mensen ziet die titel zéér zitten en zegt me dat ook met zoveel woorden. Anderen zeggen niets, maar ik zie aan hun smoeltje wel dat ze schrikken. En hoe dat komt? Dat weet ik niet zo goed. Ik vraag me trouwens af hoe het komt dat ik daar zelf zo over getwijfeld heb. Wat scheelt er eigenlijk aan het zinsdeel 'Naar de Kloten'? Iedereen gebruikt dat hier voortdurend en wel in alle varianten. Waarom zou het dan niet geschreven worden? Soms zie je in teksten 'Naar de kl...' staan. Maat wat is dat nu voor iets? Iedereen die 'kl...' leest, denkt natuurlijk 'kloten'. Zijn er dan woorden die je mag denken en zeggen, maar niet schrijven? De tijd dat literatuur vooral boven de volkstaal verheven moest zijn, ligt toch al lang achter ons. Die barrière werd door de Franse schrijver Celine al lang geslecht. Alhoewel... Misschien is er een tegenbeweging op gang gekomen. Hoe langer de crisis duurt, hoe preutser de mensen weer worden, zo lijkt het wel. Pater Versteylen, de man die Agalev gesticht heeft, die heeft nu bijvoorbeeld een soort ontmoetingscentrum voor jonge

mensen opgericht waar niet meer over neuken gesproken wordt, maar over 'de ultieme draai' of zoiets. De ultieme draai, stel je voor!

**Duquennoy:** Ik vind 'Naar de Kloten' een prachtige titel. Ook al omdat de mensen er zich niet van afzijdig kunnen houden. 'Naar de Kloten' eist eigenlijk dat je een standpunt inneemt, èn over het stuk èn over de visserij, èn over kunst, èn over de vrijheid... en dat begint dus al met die affiche. Je hangt de affiches voor je venster en je bewijst de facto dat je de vrijheid — in dit geval deze van de kunstenaar — effectief verdedigt of je weigert de affiche uit te hangen en je geeft tegenover jezelf toe dat je een heel klein burgermannetje bent. Je zou dat soort betrokkenheid nooit krijgen met 'Naar de Vaantjes' of 'Naar de Knoppen'.

**Vandekerckhove:** Er zit natuurlijk ook meer achter. Die titel moet de mensen dat schokje geven. Die titel is een spiegel. De toeschouwer ziet zijn eigen situatie en schrikt. Hij schrikt dus eigenlijk van zichzelf.

**Duquennoy:** Dat heb je met altijd met kunst. De mensen denken dat kunst er is om hen te entertainen, maar dat is natuurlijk niet het geval. Daarvoor dient de televisie. Da's trouwens één van de criteria om te zien of er kunst geproduceerd wordt: je moet dat schokje krijgen. Als het er niet is, dan heb je *niet* met kunst te maken. Tegelijk moet je ook een zekere wrevel voelen. Hugo Claus heeft dat heel erg. Iedereen is ervan overtuigd dat Claus onze grootste hedendaagse schrijver is, maar elke keer hij iets doet, heeft iedereen er weer kritiek op. Waarom? Hij laat de mensen min of meer geschokt achter èn het leven gaat weer door, maar nu met enige wrevel.

**Vandekerckhove:** Maar die toeschouwer ziet dat allemaal niet. Die gaat daar geen analyse van dat werk zitten maken... En dat geldt ook meer voor de

mensen die de affiche te zien krijgt. Die denkt alleen: godver, daar staat 'Naar de Kloten' op en dat hangt hier aan mijn venster en wat gaan de mensen daarvan denken. En hoe dichter je bij de visserij en bij dat schip komt, hoe erger dat wordt, want dan gaat het van: godver die gast heeft dat over ons - misschien zelfs over mij! — en weer is het van: wat gaan de mensen denken?!

**Duquennoy:** Dan krijg je ook het gevaar dat sommigen gaan doen wat die keizer deed. Hij liet de boodschapper van de onheilsmare doden: het probleem was er niet door opgelost, maar de keizer voelde er zich wel beter door.

**Vandekerckhove:** Maar het is zoals je het al gezegd hebt: wij doen dat allemaal niet opdat de mensen zich goed zouden voelen, wij zijn Prozac niet.

**Duquennoy:** Het gaat ook over vrijheid. Je moet die vrijheid heel de tijd opeisen, want vrijheid die niet opgeëist wordt... daar komt schimmel op.

**Vandekerckhove:** Natuurlijk! Ik meen dat elke andere titel het stuk naar beneden haalt. Dus maak ik gebruik van mijn vrijheid. Het is trouwens op zo'n moment dat je je vrienden leert kennen. Ik heb dat al meermaals ondervonden. Mijn novelle 'De Trein' ging eigenlijk over de vrijmetselarij. Toen liepen sommige mensen in een hoge bocht om me heen, om het toch maar niet over dat boek te moeten hebben, want ze verstonden daar geen kloten van en degenen die het wel begrepen waren dan weer gestoord door mijn visie op die dingen. Toen 'Kleine Scheepswerf, Grote Staking' gepubliceerd werd was het nog erger. Toen kreeg ik zo'n beetje de hele top van de christelijke vakbond over me heen. Ach, zo moet het zijn: kunst moet de mensen raken. Natuurlijk bestaat er een kans dat sommigen in de visserij ook zo'n reactie vertonen. Goed zo! Schrijvers moeten het vooral niet te gemakkelijk krijgen. Het is verder zoals Louis Paul Boon het zei: 'Je moet de mensen een geweten schoppen'.

**Duquennoy:** Ai, ik dacht al dat je ging zeggen: 'in hun kloten schoppen'!



een fotograaf aan zee

# Christophe Potigny

Fotograaf Christophe Potigny (25) heeft een sterke voorliefde voor het vastleggen van harde beroepen en dan vooral van de visserij.

Potigny is Fransman, maar geboren te Ieper. Samen met zijn Vlaamse moeder kwam hij zeven jaar geleden uit Frankrijk terug om in Oostende te wonen. De eerste vier jaar dat Oostende zijn thuisbasis werd, verbleef hij meestal te Doornik waar hij grafisch onderwijs volgde en er op school ook de fotografie onder de knie kreeg.

Hij belandde na zijn studies weer in Parijs omdat hij in het Franse leger opgenomen werd en wel als fotograaf van de regering. Hij was o.a. de officiële fotograaf van de premiers Michel Rocard en Edith Cresson, ook maakte hij in die functie foto's van Lech Walesa, Helmut Kohl, John Major, koning Hoessein van Jordanië en Nelson Mandela. Ook kwam hij zodoende in contact met tientallen figuren uit de amusementswereld (Yves Montand, Alain Delon...).

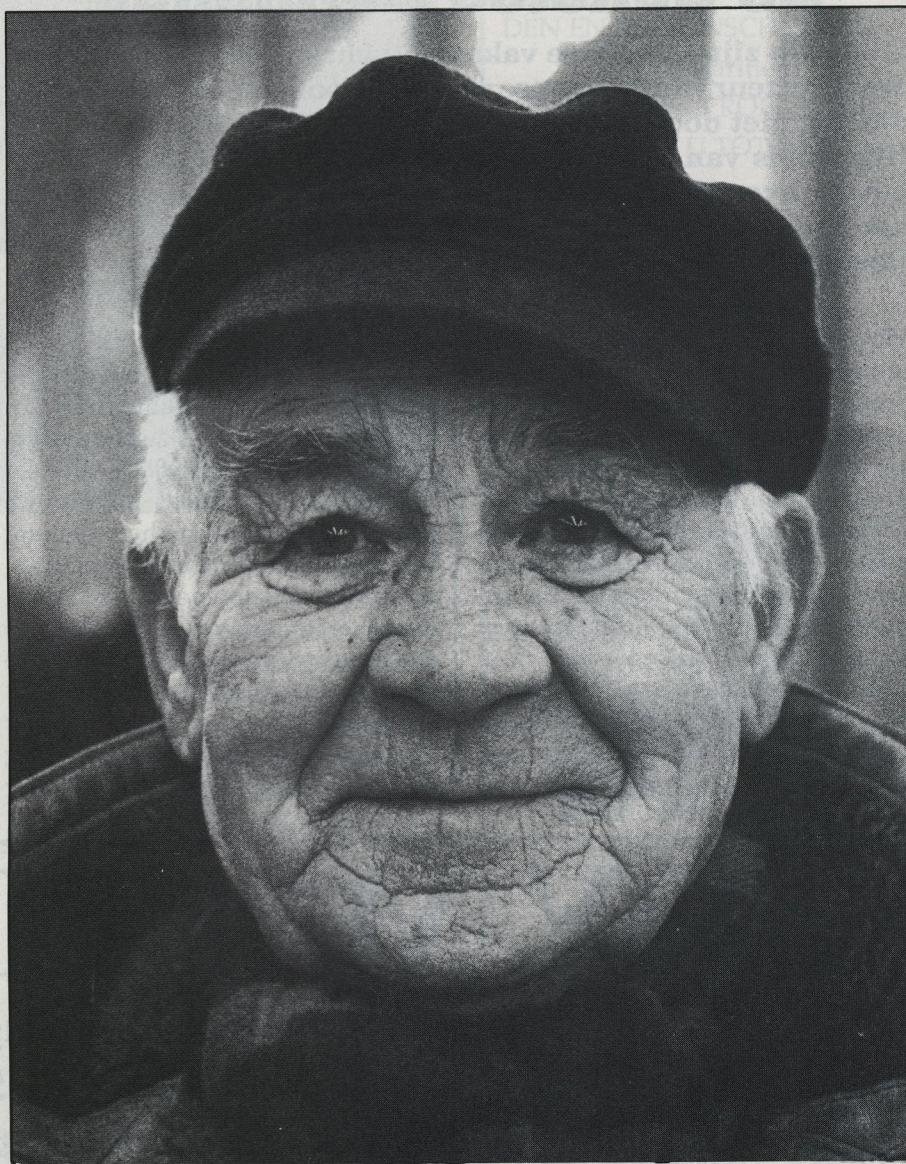
Na zijn legerdienst kwam hij terug naar Oostende. En Parijs dan? *'De mensen hebben er teveel stress'*, meent hij. *'Geef mij maar Oostende, het is er kalm en fris. De Vlaamse kustbewoners zijn ook veel gastvrijer dan de Parijzenaars.'*

Toen hij dan uiteindelijk drie jaar geleden in Oostende zijn vaste stek vond moest hij wel opnieuw van nul beginnen. Hij vond werk in een fotografisch laboratorium. Onderwijs maakte hij eigen reportages (o.a. over de visserij) en stelde het resultaat ervan tentoon.

Hij trekt ook nu nog met vissers mee op zee om er te fotograferen. Over die vissers heeft hij trouwens een eigen mening: *'De visserij is een gesloten wereld, maar ik denk wel dat er een grote onderlinge solidariteit is. Het harde werk zal daar wel alles mee te maken hebben'*.

Zij contacten leerden hem al gauw dat vissers sympathieke kerels zijn. Sedert een zestal maanden commercialiseert hij ook zijn eigen foto-werk.

Zeedierenjager



Oud-visser 't Janie Declercq, gefotografeerd door Potigny

## Boten in de schilderkunst

Het is niet de eerste keer dat kunstcriticus Jan D'Haese een zomertentoonstelling samenstelt in het Bredense cultureel centrum Anto Diez. Wij mochten er al naar *Symbolen in de kunst* gaan kijken (1993) en naar *Vrouwen in de kunst* (1994). Dit jaar is er dan weer een tentoonstelling waar ook ù naartoe moet gaan.

Nog tot 17 september wordt daar *Boten in de schilderkunst* getoond, van *Ensor tot heden*. U vindt er de marineschilders terug die door conservator Norbert Hostyn ooit nog in HVB besproken werden (*Louis Artan, Euphrosine Beernaert, Gustaaf Sorel, Emile Bulcke, Auguste en François Musin, Louis Verboeckhoven...*), maar ook de-grote-meesters-tout-court *Leon Spilliaert, Constant Permeke, Edgar Tytgat, Gust De Smet, James Ensor...* Zij

staan er broederlijk naast mindere goden die allen op een of andere manier door boten geïnspireerd werden.

Buiten het museum zullen vissers overigens ook hun hartje kunnen ophalen aan de landschapskunst van beeldhouwer (maar voor ons nog altijd de Bredense bakker) *André Huyghebaert*. Hij maakte er een soort omgekeerde sterrenhemel, die ongetwijfeld warme gevoelens bij de vissers zal oproepen. Overigens: ooit zullen wij nog wel een (drog)reden vinden om dit werk van Huyghebaert uitgebreid aanbod te laten komen in dit blad.

\*Boten in de schilderkunst, nog tot 17 september in het cultureel centrum Anto Diez, Bosduivestraat 22 te Bredene. Open van 10 tot 12 en van 15 tot 20 u. Gesloten op zondagvoormiddag en op maandag.

Voor wie al dat water moe is

## De Schotse Highlands

Op zijn jaarlijkse vakantietocht kiest Juul De Vocht, ere-directeur van de Heistse vissersschool, steeds voor streken die nog niet door het massatoerisme zijn platgereden. In de Highlands van Schotland kwam hij terecht in Tain, 50 km boven Inverness. Aangename verrassing: hij was er te gast in het huis van het Vlaamse echtpaar Charles en Chris De Decker-Hooghe. Vlamingen in de Highlands!

WAAR HALEN TWEE Vlaamingen het om hun leven door te brengen in het hoge Schotland? Het eerste avondmaal was nog niet verteerd en De Vocht vroeg het hen: 'Hoe zijn jullie hier verzeild geraakt?' Charles werkte als projectontwikkelaar en -begeleider in de chemische- en voedingsindustrie. De bekommernis voor het milieu stond er hoog aangeschreven, toch kon Charles niet rekenen op de nodige steun bij de mensen die het financiële verantwoordelijken van zijn firma's. In 1993 werd het voor

Charles een beetje teveel en samen met Chris toog hij op weg naar Wales en Schotland, een vakantietrip. In de Highlands vonden ze de rust die ze zochten. Wat hun trof was de hele levensstijl: openheid, natuur en vooral... het gevoel dat het allemaal niet zo onmiddellijk moet gebeuren. Kwam daarbij dat mevrouw Frazer, de Schotse gastvrouw die Charles en Chris op hun weg ontmoetten, de gave had te kunnen luisteren. En luisteren deed ze. Vooral voor Charles was het een opluchting eindelijk het gevoel te hebben door

iemand begrepen te worden. Die mevrouw Frazer moet ook wel enig psychologisch inzicht gehad hebben, want zij begon al gauw in te praten op de problemen van het echtpaar De Decker.

'Ga eens kijken naar een woning die hier te koop staat,' zei ze, 'en probeer hier eens een nieuw bestaan op te bouwen. Ga eens een nieuwe en een anderssoortige uitdaging aan'. Het huis was oud en de tuin totaal verwilderd. Daar was vier jaar niets aan gedaan, zo verwittigde fraer hen eerst nog.

Het koppel was dus erg op haar hoede want in het Vlaamse Berendrecht hadden ze zeven jaar voordien een oud hoevetje gekocht. Ook met hulp van de ouders hadden ze daar heel veel werkkraft en tijd in gestoken om er een mooie woning en tuin met vijver en fonteinen van te maken. Toch kreeg dame Frazer hun zo ver dat zij gingen kijken. Toen zij door de poort het domein opreden, voelden zij zich veranderen. Dit was het!

Charles: 'Ons verstand sprak over'

# 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)
- \* **KORRETOUWEN STALEN KABELS**
- \* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

**Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt**





Het gastgezin Charles De Decker en Chris Hooghe (koppel midden) ontvangen gasten in hun Schotse huis.

de woning in Berendrecht en over mijn loopbaan, maar het gevoel overheerste en wij zagen het zitten'. De zaak was in minder dan geen tijd beslist, maar hoe moesten ze het hun ouders vertellen?

Chris: 'Zij begonnen ons nodig te hebben... en zij hadden gedurende zeven jaar zo intensief aan onze woning meegewerkt. Het was zeer moeilijk. Toch was er het gevoel, dat het nu het juiste moment was om een keuze te maken. De mogelijkheden op het werk waren immers hoe langer hoe minder in overeenstemming te brengen met de ingesteldheid van Charles'.

Het werd dus Tain. Het 'farmhouse' dat vier jaar had leegestaan en de tuin die gedurende vier jaar geen hark had gezien, kregen een eerste aanval te verduren van het echtpaar De Decker.... Ook de vrienden van het echtpaar lieten zich niet onbetuigd en kwamen in Schotland een handje helpen. Dat was ook het duwtje dat ze nodig hadden om hun geloof om te zetten in werkelijkheid.

Het werden twee jaren van hard werken, zodat in april van dit jaar het huis kon opengezet worden voor de vakantiegasten die kiezen voor de formule van 'Kamer met ontbijt ofte Bed & Breakfast: B&B'.

Het is er goed vertoeven. Na een daguitstap in de prachtige Highlands, (en voor wie toch weer

heimwee krijgt naar het vissersleven: de bezoeken aan de verschillende vissershaventjes) komt men terug in de huiselijke omgeving: de tuin, de mooie zitkamer, de zachte muziek, de andere gasten waarmee men het wedervaren kan uitwisselen.

Good luck Chris en Charles

Juul De Vocht

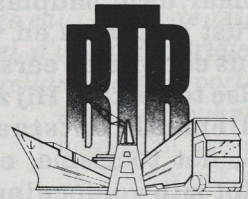
Mr en Mrs De Decker, Aldie House, Aldie Farm, Tain, Ross-Shire IV 19 LZ Scotland. Telefoon en faks 01862.893787.

#### TENTOONSTELLING

### 100 jaar Zeebrugge

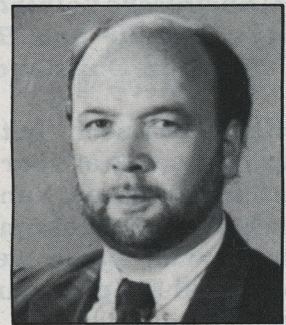
Brugge — Wie de ontwikkeling en de groei van de Zeebrugse haven wil bekijken, krijgt een unieke gelegenheid in de beurszalen nabij 't Zand in Brugge. De tentoonstellingscommissie van de VZW Zeehaven Brugge heeft heel wat voor het publiek onbekende documentatie kunnen bekomen, dat nu getoond wordt in ideale omstandigheden. Het ontstaan, de groei en de toekomst van de Zeebrugse haven wordt duidelijk. Blikvangers zijn de vele havenmaquettes en scheepsmodellen. Een reuzewereldbol met een doorsnede van 6 meter geeft een overzicht van al de trajecten die vanuit Zeebrugge over de aarde vertrekken. In een speciaal deel komt ook de visserij zijn part van de tentoonstelling opeisen. Vermeldens-

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

waard is ook de voorstelling van het interieur van een visserswoning. 100 jaar Zeehaven Brugge loopt tot 20 september in de beurszalen, Hauwerstraat in Brugge. De tentoonstelling is alle dagen open van 14 tot 19 uur (vrijdag tot 22 uur). De inkomprijs bedraagt 150 frank per persoon en 300 frank voor een gezinskaart.

Juul De Vocht

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

## De hondenplaag is zo oud als het toerisme

ZO ONGEVEER HALVERWEGE de vorige eeuw mocht de Oostendse havenkapitein regelmatig de Duitse priester Kolping op bezoek krijgen. De man kwam naar deze badplaats om er tot rust te komen en was er trouwens een van de eerste buitenlandse toeristen. Hij zag het dus allemaal ontstaan en groeien, het toerisme, en niet steeds tot zijn voldoening. Van zijn Oostendse reizen bracht hij telkens verslag uit in het tijdschrift (*Rheinische Volksblätter für Haus, Familie und Handwerk*) dat hij in Duitsland uitgaf.

John Gheeraert zocht het allemaal op en maakte er voor HVB een samenvatting van. Vandaag krijgt u het laatste deel van deze reeks te lezen. Laten we dus nog één maal Kolping aan het woord.

Zaterdag, 2 september 1865 — Badgasten wandelen naar zee, anderen komen terug. Aan de deuren van de kroegen staan werkloze kelners, met hun servet over de arm geslagen, de voorbijgangers gade te slaan. Ze zijn zeer talrijk voor de nog kleine schare verlofgangers. De wereld van kroegbazen en kelners heeft iets zeer bijzonder gedurende zo'n zomerseizoen. In weinig tijd moet veel geld verdiend worden. Zo niet gaat de hele zaak ten gronde. De meeste hotels zijn buiten het seizoen drie maanden gesloten. Dan zijn huis en inrichting een dood kapitaal.

### Ook toen al!

Zeer eigen aan het seizoen zijn de vele honden, die bij het zwakke geslacht van een bijzondere bescherming genieten. Het is opvallend hoeveel vrouwen door hun hondje uit wandelen worden genomen. Andere dames dragen hun lieveling, behoorlijk gewassen, gekamd en gekapt op de arm, met een zorg die ontroerend zou zijn, indien het niet om een hond ging. Wanneer het nog katten waren; maar neen, honden moeten het zijn, want de hond is nu

mode.

\*\*\*

'Dit is een echt hondenseizoen' zei een stevige, Duitse badgast, die Kolping voor het eerst op deze mode opmerkzaam maakte. Een dame merkte op dat mode een streng gebod was. 'Men onderwerpt zich er aan en daarmee basta!'

De kapelaan was verrast en besloot dat de mode nog strenger was dan de geloofsartikels.

Langs het strand wandelend snoof Kolping gulzig de adem van de zee op, een medicijn die zo kostbaar was, zoals elk dokter ze wel kon voorschrijven, maar zoals geen dokter ze bereiden kan. Het was volgens hem de juiste 'drank' voor het afgematte lichaam, voor verslachte zenuwen, vermoeide longen, een trage lever, en voor een zwaar hoofd.

De meeste mensen waren volgens de kapelaan te druk bezig met het lezen van romannetjes, met brei- en haakwerkjes, maar weinigen dachten er aan om zichzelf wat echte rust en bezinning te verschaffen. Wat niet aantrekkelijk en met bonte kleuren voor hun ogen danste, werd voor deze mensen vlug vervelend.

Het viel hem op dat sommige mannen in ijdelheid voor de vrouwen niet moesten onderdoen. Om de haverklap gingen ze zich omkleden in opvallende kleuren. Zelf was hij niet zo afkerig van een kleurrijke kledij, maar vond dat niet alles past voor iedereen. Hierbij hekelde hij dezen die er op uit waren om op te vallen door hun gekunstelde opschik. Hij vroeg zich af hoe zij aan een roze huidskleur en aan die weelderige haren kwamen, zij die 's morgens bij het zeebad nog bleekgezichten waren met dunne haarvlechten.

In het schouwspel dat dit modieuze volk elke avond vóór het kursaal

aanbood, speelden de joden ('die Kinder Israels') een hoofdrol, zo zag Kolping. 'De mode beveelt en zwijgend gehoorzaamt de wereld.' besloot hij zijn mijmering terzake. Zaterdag, 9 september 1865 — Aan zee waren er ook onuitstaanbare dagen. Soms bracht de afmattende zuidenwind die uit het binnenland kwam, een massa insecten met zich mee uit de kwalijk ruikende kanalen, vijvers en poelen van de streek. Men kon er zich moeilijk tegen weren. Wie drank bij zich had, moest het glas met de hand bedekken. Op zulke verzengende dagen vond men enkel schaduw in de kroeg, en bracht het zeebad geen verkwikking. Zo'n insectenplaag duurde echter meestal niet lang. Spijts alles bleef Kolping de schoonheid van hemel en zee bewonderen, waarover volgens hem zoals op de eerste scheppingsdag de geest van God zweefde.

De kapelaan uit Keulen kon het opnieuw niet nalaten kritiek uit te brengen op de modieuze bezoekers van het kursaal, die op hun hoed een of andere vogelsoort meedroegen, een papadijvogel, een fazant of een koekoek. Deze mensen keerden de rug naar de zee, de zon en de prachtige avondhemel, en waren er enkel op uit om zelf gezien te worden door anderen.

'Sehen, besehen und gesehen werden, das ist das offene Geheimniss der ganzen Zusammenkunft.'

Adolph Kolping besluit zijn kroniek met zeer moraliserende beschouwingen over opvoeding, vooral dan over de opvoeding van de vrouw, die volgens hem meer zou moeten toegespitst worden op haar taak als huisvrouw, en niet op die van 'paradepaardje'.

Hij heeft echter zijn betoog niet kunnen beëindigen, wegens zijn ziekte en dood.



Slot

## 100 jaar Zeehaven Brugge

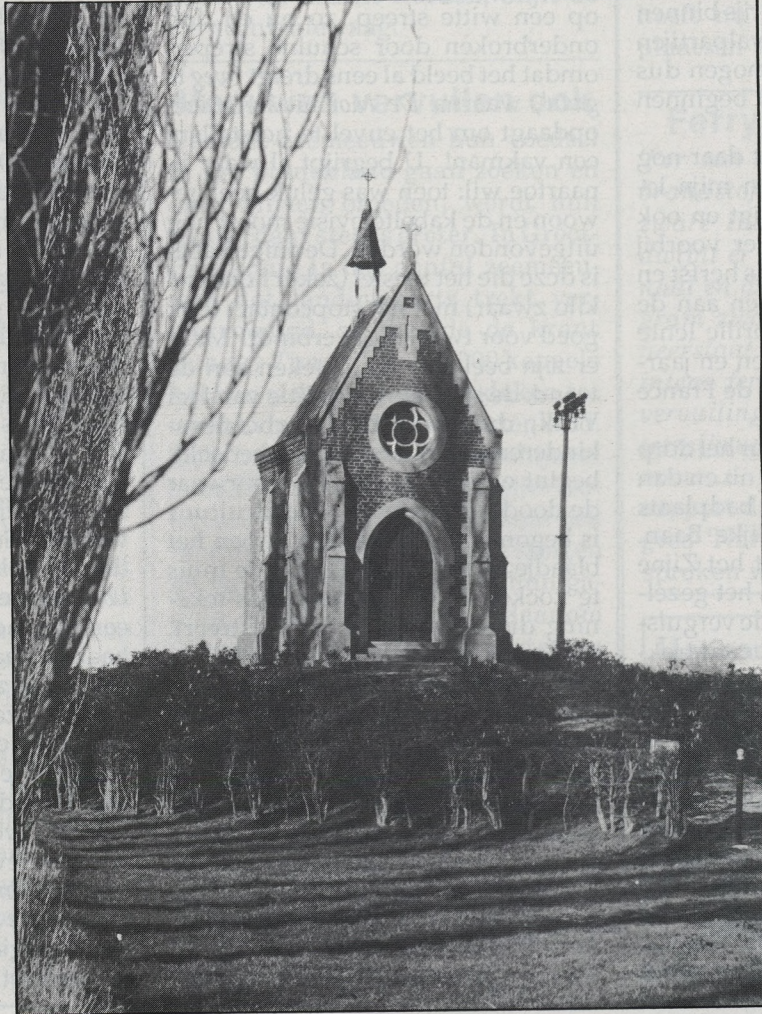
# August de Maere (1926-1900)

## vader van de Zeebrugse haven

IN BRUGGE EN ZEEBRUGGE staat al wekenlang een en ander in het teken van de viering '100 jaar Zeehaven Brugge'. De viering kan niet voorbijgaan aan de figuur van August de Maere, die de eerste plannen voor de Zeebrugse haven ontwierp.

August de Maere is geboren en opgegroeid in Sint-Niklaas waar zijn ouders een weverij bezaten. Zijn vader, een *orangist* die nauwe betrekkingen onderhield met het Nederlandse vorstenhuis, week uit naar Nederland waar hij zich opwerkte als een hoog aangeschreven industrieel. Zoon August studeerde hierdoor in Nederland en later in Parijs af als bouwkundig ingenieur. Toen de familie zich terug in eigen land vestigde kwam August de Maere in de Gentse politiek terecht. Hij werd achtereenvolgens gemeenteraadslid, schepen en volksvertegenwoordiger en profileerde zich die volgens de toenmalige normen erg vlaamsgezind. Aanvankelijk voerde hij zijn Vlaamse strijd op cultureel gebied maar breidde die snel uit naar het economische vlak. Hij schatte het belang van de scheepvaart voor de Vlaamse havens goed in.

Zo was het voor hem vrij duidelijk dat een doorsteek naar Gent steeds gedeeltelijk over Nederlands grondgebied zou moeten lopen. Zijn voorkeur ging dan ook uit naar de bouw van een diepzeehaven aan de kust. Goed bevriend met de Brugse vlaamsgezinde liberale schrijver en journalist Julius Sabbe (1846-1910) ijverden zij voor de economische heropleving van



De kapel op de grafheuvel van het kasteel d'Aertrycke waar baron August de Maere begraven ligt. (foto gw)

Vlaanderen.

### de Maerelaan

Zijn plannen uit 1878 werden echter nooit uitgevoerd. Pas in 1890 viel de principiële beslissing voor de uitbouw van de huidige haven van Zeebrugge. August de Maere, die als pionier op de barrikaden stond, heeft de goedkeuring nog mogen meemaken, maar van de uiteinde-

lijke verwezelijking van zijn droom heeft hij niet veel meer gezien. Hij overleed in 1900 en hield aan zijn strijd de naam van 'Vader van de Brugse zeehaven' en een straatnaam over. In 1894 tekende de aannemers L. Coiseau en J. Cousin met de stad Brugge de konventie '*par laquelle ils s'engagent à exécuter les travaux de construction d'un port cotier en eaux profonde à Heyst (Zeebrugge), d'un port à Bruges en d'un canal reliant ces deux ports.*' Met de

steun van enkele Brugse notabelen kreeg August de Maere het zover dat uiteindelijk ook het parlement de bouw van een Brugse zeehaven in 1895 goedkeurde. De haven werd in 1907 officieel ingewijd door Leopold II.

### Aartrijke

Na het overlijden van de grootgrondbezitter *Eduard de Pottere d'Indoye* kocht de 40-jarige August de Maere op 16 augustus 1865 het noordelijk deel (40 ha) van zijn domein in Aartrijke. De ingenieur liet op het familiegoed tussen 1869 en 1871 in Aartrijke een neo-gotisch kasteel bouwen waar hij zich uiteindelijk ook zou vestigen. Hij ligt begraven in de kapel van het 19de eeuwse kasteel d'Aertrycke, beter bekend als kasteel de Maere.

August de Maere heeft uitgebreide plannen getekend voor de haven die hij in Heist zag ontstaan en voor een kanaalverbinding naar Brugge.

Volgens zijn plannen zouden twee strekdam-

men de havenkom omsluiten. Bij de later uitgevoerde plannen bleef het bij één strekdam, de bekende en intussen grotendeels gesloopte havenmuur. Na de tweede wereldoorlog ontstonden nieuwe plannen voor de haven waarop ook de tweede strekdam zoals de Maere het zag voorzien was. (gw)

# De Laatste Vuurtorenwachter



E HELFT VAN de zomer is voorbij. Dat is het gevoel dat ik telkens weer krijg wanneer de *Tour de Fran-*

*ce* afgelopen is. Sinds kindsbeen ben ik er trouwens van overtuigd dat de zomer het kortste seizoen is. Nog maar nauwelijks begonnen, is het alweer zover: daar sprinten de wielrenners massaal Parijs binnen — als daar maar geen valpartijen van komen! — en we mogen dus weer eens aan de herfst beginnen denken.

Sinds enkele jaren komt daar nog bij dat ook de helft van mijn levenszomer achter mij ligt en ook dat seizoen gaat vlugger voorbij dan mij lief is. Wat rest is herfst en winter... En mijmeringen aan de tijd dat we nog in de prille lente van ons leven vertoefden en jaarlijks onze eigenste *Tour de France* organiseerden.

Laat me je meeslepen naar het dorp van mijn jeugd. Slechts nu en dan passeert een auto deze badplaats en wel via de Koninklijke Baan. Veel kans trouwens dat het Zijne Hoogheid zelf is die (in het gezelschap van zijn vader en de verguisde, en mede daarom zeer aantrekkelijke *Liliane Baels*) terugkeert van een partijtje golf in De Haan om zich vervolgens te verschonen in zijn villa te Oostende. Voor de rest zwemmen er *kraaiwisjes* in de gracht. In de poel van het park leven zelfs *salamanders* (ja jongens, dat zijn een soort hagedissen, maar dan te water). De bisschop van Brugge heet nog *De Smet* en jaarlijks zakt hij naar ons dorp af om

weer een lading jonge mensen Te Vormen en ook wel om er te nippen aan de Sherry van de pastoor (die er in mijn verbeelding uitziet als Gorbachov). Televisie is alleen maar te bekijken voor het winkelraam van electricien *De Mol*, alwaar wij ons dagelijks verdringen om via zender Rijssel de aankomst mee te maken van de rit van de Ronde van Frankrijk. Er is nog helemaal geen spake van helikopters boven het parcours, zodat het beeldmateriaal beperkt blijft tot het zicht op een witte streep, zo nu en dan onderbroken door schuine strepen omdat het beeld al eens dreigt 'weg te gaan', waarna *De Mol* uit het niets opdaagt om het euvel te herstellen: een vakman! U begrijpt al waar ik naartoe wil: toen was geluk heel gewoon en de kabeltelevisie moest nog uitgevonden worden. De enige kabel is deze die het toestel (zeker honderd kilo zwaar) met het stopcontact (ook goed voor twee kilo) verbindt. Maar er zijn beelden! En... teken aan de wand: de speciale toureditie van Het Volk, dagelijks door arbeiderskinderen en kinderarbeiders bedeed, begint eronder te lijden. Voorwaar de doodsstrijd van de woordcultuur is begonnen! De mensen kopen het blaadje alleen nog maar om de muis te zoeken in de Thomas Pips-tekening die dagelijks de rit illustreert. Tot zover deze sfeervolle schets.

En nu enige actie. De witte streep op het scherm wordt ingenomen door sneeuw, want ook het testbeeld moet nog uitgevonden worden. De woorden van de T.V.-reporter, die zo denk ik Terplaatse heet, zijn nog niet koud of daar zet de plaatselijke jeugd zich in beweging. Zij begeven zich fietsgewijze naar het kwartier dat daar als de villawijk omschreven wordt en waar gegarandeerd géén auto pas-

seert, zelfs niet deze van Het Hof. Zij verzamelen er zich voor een ingebeelde vertrekplaats en laten het geweld van hun eigen *Tour de France* losbarsten. Lucien (Ja jongens, vroeger heetten sommige mensen Lucien) die vandaag valiezen draagt in het station leidt de vermaarde ploeg Carpano; zijn rennersnaam is *Michel Van Aerde*. Erik (die we sinds zijn huwelijk niet meer gezien hebben) heet voor die gelegenheid telkens *Edgar Sorgeloos*. De kleine Ivan (die vandaag op de kaaien als *Ivan Gaze* bekend staat) heet *Jan De Mulder* en ikzelf ben zijn meesterknecht en wordt naar de plaatselijke held *Marcel Seynaeve* genoemd. Samen met Freddy (*Tuur De Cabooter*) vormen wij gedrieën *Groene Leeuw*. Hoe Willy (die er alleen door grote listen in slaagt ooit een rit te winnen) heet, weet ik niet meer, maar zijn tactieken maken hem voorbestemd om reder ter zeevisserij te worden. Er is ook Norbert die het later zelfs tot echte *Beginning* schopt, maar na één of twee koersen zijn fiets aan de wilgen hangt om wijselijk in de vismijn te gaan werken. Er is verder nog een Ivan die zichzelf met de naam *Rik Van Looy* tooit en er zodoende in slaagt een bijzonder mooi meisje aan de haak te slaan. Veel later realiseert dat meisje zich dat de beste renners niet noodzakelijk de beste mannen zijn en, na enige huwelijken geconsumeerd te hebben, leeft dat mooie meisje — dat nu geen meisje meer is, maar wel nog steeds bijzonder mooi — tevreden bij uw dienaar. En zoals *Simone de Beauvoir* — of was het *Simone Signoret*? — het al zeide: de nostalgie is ook al niet meer wat ze geweest is.

## 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)



# Korte milieuberichtjes

## Gezinnen vervuilen ook

De gezinnen hebben het gebruik van pesticiden zodanig opgedreven dat de lozingen van dichloorvos in de atmosfeer en het oppervlaktewater tussen 1985 en 1995 met bijna tachtig procent zijn toegenomen. Dichloorvos zit in vliegen- en muggerende middelen. Tijdens dezelfde periode halverden de landbouw en de industrie hun lozingen van pesticiden. Bij de zware metalen zijn de kwiklozingen van de tandartspraktijken een probleem.

Dat blijkt uit het 'Progress Report' dat op de vierde ministeriële Noordzeeconferentie in het Deense Esbjerg vrijgegeven werd.

## Kerncentrale doodt vissen

De wateroppompinstallaties die de kerncentrale van Doel van koelwater voorzien, kosten elk jaar het leven aan meer dan zeventig ton vis en garnaal. Die wordt met het water uit de Schelde opgezogen en bezwijkt aan de opgelopen verwondingen. De bedrijfsleiding zegt maatregelen op het oog te hebben om de vissterfte terug te dringen, maar kijkt naar de overheid voor hulp.

De afgelopen jaren is de vissterfte nog toegenomen, omdat het Scheldewater zuiverder wordt en daardoor het visbestand groeit.

Electrabel, dat de kerncentrale van Doel exploiteert, bestelde bij de KU Leuven een studie om te achterhalen hoe groot de schade precies is.

Daaruit blijkt dat per jaar tussen de zeventig en de honderd ton vis het leven laat bij de kerncentrale, 'minder dan vijftien procent van de geëxploiteerde visstocks'. Het onderzoek loopt nog tot in 1996. 'Dan pas zullen we een volledig beeld hebben,' luidt het bij Doel. Over het tijdstip waarop eventuele maatregelen van kracht worden, blijft de kerncentrale vaag.

## Meeuwen vervuilen ook

Doordat zeemeeuwen hun voedsel in het binnenland gaan zoeken en daar blijven broeden, wordt hun aantal daar steeds groter. In Groot-Brittannië is het aantal zeemeeuwen dat landinwaarts trekt verviervoudigd, zo meldde de krant *Sunday Times*. Zo'n 10 000 koppels hebben zich genesteld op daken tot ver tot ver in het Britse binnenland. Ook in België is het verschijnsel bekend. Zilvermeeuwen zijn van nature opruimers, op zee, maar ook landinwaarts. Op openbare storten en vuilnisbelten vinden ze hun gading, en meestal blijven ze daar om te broeden. Doordat veel storten nu gesloten worden — het afval gaat naar verbrandingsovens — gaan de zeemeeuwen op zoek naar voedsel, en komen zo in de steden terecht. Als er in de steden grote kolonies zilvermeeuwen zouden ontstaan, kan dat problemen opleveren. Ze vestigen zich daar op flatgebouwen en prikken in de omgeving de vuilniszakken kapot.

Opruimers dus! In Frankrijk dacht

men het ei van Columbus ontdekt te hebben.

Daar ging men het huisvuil deponeren op onbewoonde eilandjes voor de Bretoense kust. De zilvermeeuwen deden daar dan ook hun werk. Met duizenden vraten ze de stortplaatsen kaal. Tegelijk werd echter ook de typische fauna vernietigd. De planten werden vertrappeld, de zeemeewuwmest bracht overvloedig veel fosfaten en nitraten op het eiland, de snavels plukten de bodem kaal. De Franse regering heeft nu maar besloten de stortplaatsen weer te sluiten. (dp)

## Ferry's vervuilen ook

'Per ton verbruikte zware pitchbrandstof, dikwijls mengsels van zware industriële afvaloliën, verdwijnt er in de lucht boven het Kanaal en de Noordzee een paar kilogram zwavel die na een paar uur neerslaat. In gebieden waar een intens ferryverkeer bestaat is deze vervuiling catastrofaal op langere termijn voor het maritiem milieu, de mens...'. Dat staat alvast in een rapport dat op het scheepvaartcongres 'Norshipping '95 te Oslo besproken werd.

Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de krantenwinkel op

vrijdag

1

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



de grote verdwijntruuk

# De Tijdelijke Autonome Zone

**W**AAR GAAN WE naartoe? Dat vroeg u ons enige tijd geleden al en wij moesten u toen het antwoord schuldig blijven. Wel vermoedden we dat er achter de visserijcrisis méér schuilging dan een ordinair ontwricht prijsmechanisme. Wij togen dus naar de grote stad en kochten daar enige lijvige boekwerken (1) waarin vooral te lezen staat dat *niemand* eigenlijk goed weet waar we naartoe gaan. Voor de rest ziet de toekomst er volgens de betreffende schrijvers niet rooskleurig uit: vrijheid, vergeet het maar, evenals democratie, gezonde concurrentie, politiek fatsoen en familiale visserij. Moraal van het verhaal: u hebt evenmin veel zin als wij om samen met die postmoderne tijden op te rukken. Rest dus alleen de vraag of er ook nog ontsnappingsmogelijkheden zijn, of verborgen plaatsen waar we *op ons gemak* nog 'ons eigen ding' kunnen doen: Het Visserijblad uitgeven bijvoorbeeld.

KRIJGT DE Europese Unie (EU) alles en iedereen onder controle? Op het eerste gezicht ziet het er naar uit, anderzijds wijzen sommigen erop dat ook de EU eigenlijk al niet meer van deze tijd is. Via netwerken en informatiesnelwegen zijn de mensen wereldwijd met elkaar verbonden en wat meer is: die band wordt even prompt verbroken en op willekeurige tijden elders met anderen weer opgenomen. De EU zal uiteindelijk achter het net vissen, want op de mensen heeft zij geen greep meer, aldus ambassadeur Guéhenno, wiens boek we hier vorige maand bespraken.

## Piraten in de XXste eeuw?


Ook de Amerikaan Peter Lamborn Wilson denkt dat de Staten hun greep op de mensen kunnen verliezen, maar waar Guéhenno daarin de regel ziet, zegt Wilson dat het de uitzondering is. Samen met enkele gelijkgezinden schreef hij er, onder het pseudoniem Hakim Bey, een essay over dat nu ook in het Ne-



derlands vertaald werd (2). Wilson vertrekt op ons geliefde terrein van de zeerovers en de kapers. Zij schiepen, zo stelt hij, een wereldomvattend eigen, want clandestien, informatienetwerk. Verspreid in dat net lagen eilanden, afgelegen schuilplaatsen. Een aantal daarvan boden plaats aan complete minimaatschappijtjes, doelbewust buiten de wet levend 'en vastberaden dat zo te houden, al was het maar voor een kort maar vrolijk leven' (pag. 8).

Om dat informatienet- doorspekt met-vrije-eilanden is het Wilson te doen. De moderne technologie — satellietcontrole! — maakt van autonome pirateneilanden voltooid verleden tijd, maar er is iets anders

mogelijk en wel hier en nu! *Ik geloof dat door middel van extrapolatie van verhalen ... over "eilanden in het net" bewijzen kunnen worden verzameld dat een bepaald soort "vrije enclave" ook in onze tijd niet alleen mogelijk is, maar zelfs al bestaat*' (pag 9). Die vrije enclave noemt hij Tijdelijke Autonome Zone (verder TAZ).

Hoezo 'vrije enclave'? Het laatste stukje grond dat door geen enkele staat werd opgeëist is in 1899 verzwolgen. Geen vierkant centimeter Aarde blijft buiten de greep van politie of belasting. Waar kan deze TAZ zich dan bevinden? 



**SCHEEPSSCHROEVEN B.V.**

---

**REPARATIES VAN ALLE  
SOORTEN SCHROEVEN  
LEVERING NIEUWE  
SCHROEVEN**

Sinds 1959  
Papendrechtsestraat 2a  
Tel 078 - 133 831  
Fax 078 - 311795  
(vanuit België: eerst 00 31)  
**DORDRECHT  
HOLLAND**



## Leve het zwartwerk?

Wilson verwittigt ons alvast: het is hem om het 'essay' (poging tot...) te doen, de suggestie, de poëtische dagdroom. Immers, de TAZ van Wilson kan vele gedaantes aannemen, ze kan zich op verschillende plaatsen en tijdstippen openbaren, het heeft dus geen zin ze strikt te definiëren.

Voor de rest is zijn boekje behoorlijk provocerend. Is heel de wereld in kaart gebracht? Ja, maar 'de wereldkaart' is niet àlles-bedekkend. Er zijn immers plaatsen die we door onze eigen creatieve activiteit zelf scheppen. Daarnaast zijn er algemeen 'aanvaarde', edoch illegale, 'onzichtbare' activiteiten die meehelpen al is het dus maar tijdelijk een vrije zone te scheppen: in de literatuur is er bijvoorbeeld de 'samizdat' (buiten de controle om gepubliceerde boeken), in de economie is er de zwarte markt, in de technologie is er het 'computer hacken'. Alhoewel Wilson ook verder erg vaag blijft (en wellicht moet blijven, wil hij de pret niet bederven) voelen wij

'instinctmatig' wel waarover het gaat (3). Allen proberen we immers gewoon te 'overleven' — en da's al moeilijk genoeg in deze onzekere tijden —, maar dan gebeurt er opeens iets (een merkwaardig samenvallen van persoonlijke contacten, jarenlange opgespaarde informatie, nieuwe technische mogelijkheden en onbevroede krachten in onszelf) dat het 'overleven' wegduwt en ons weer *echt* doet leven: de zogenaamde piekervaring. Op zo'n momenten breekt de consensus (waarbij iedereen het er vooral over eens is dat 'er toch niets aan te doen' is) en vangen wij een glimp op van een intenser en uitgelatener leven. Als we dan ook nog (al was het maar voor een tijdje) zouden kunnen 'verdwijnen' dan komen we in een TAZ terecht. Volgens Wilson wordt de TAZ dus nu al bewoond door mensen weigeren de 'werkelijkheid' te aanvaarden en erin slagen die weigering een positieve wending te geven door 'te verdwijnen'. Zo wordt de TAZ van Wilson bevolkt door een allegaartje van rare kwasten, gaande van zwartwerkers

over anarchisten naar kunstenaars en moderne stadsnomaden (bijvoorbeeld in mobilhomes verblijvende burgers) en waarschijnlijk terugkerend via gedeclassificeerde intellectuelen ook door enige Vlaamse visseren.

Flor Vandekerckhove

(1) Over politieke verloedering bespraken we Jean-Marie Guéhenno, '*Het einde van de democratie*' (HVB VII, 1995 pag. 35) — Over menselijke verloedering in het algemeen lezen we '1933' van Philip Metcalfe (HVB V, 1995 pag. 40) — Riccardo Petrelli schreef een boek over economische verloedering, '*Grenzen aan de Concurrentie*', en wij lezen het (HVB VI, 1995) — Van E. Annie Proulx bespraken we '*Scheepsberichten*' (HVB IV, 1995 pag. 43) waarin te lezen staat wat er achterblijft eens de visserij verdwenen is.

(2) Hakim Bey, '*De Tijdelijke Autonome Zone, Immediatistische essays*' uitgave Ravijn Arsenaal 1995, 104 pag. 365 frank. Alle verwijzingen komen uit dat boek.

(3) Goeie boeken zijn niet deze die pretenderen de enige echte antwoorden te geven, maar juist deze die voldoende ruimte laten om inspirerend te werken. Het boekje van Wilson behoort tot deze laatste categorie.



## 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



In het maritieme Rotterdam

# Scheepvaartmuseum Prins Hendrik

**EERDER WAS HVB al te gast in o.a. de maritieme musea van Greenwich, Londen, Parijs, Lissabon en Chatham. En nog van die plekken. Deze maand presenteren we u, iets dichterbij huis, het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam.**

Het moderne, kubistisch ogende museum 'Prins Hendrik' (architect W.G. Quist) aan de Leuvehaven in hartje Rotterdam bergt sinds 1986 een schat aan informatie en recreatie onder één dak. Dit scheepvaarten havenmuseum is veel kleiner dan dit van bijvoorbeeld Londen of Lissabon, maar werkt des te dynamischer. Zo stelt het nogal wat ruimte beschikbaar voor tijdelijke expo's en evenementen, wat het museum erg aantrekkelijk maakt. Neem bijvoorbeeld de kindertentoonstelling op de bovenverdieping: inzake didactische aanpak een revelatie! Vooreerst zijn er de twee perma-

nente tentoonstellingen, bedoeld als handboek scheepvaart in expovorm. Hier krijgt de bezoeker een inleiding op het thema scheepvaart met elementen als scheepsbouw, voortstuwing, haven, scheepvaartwegen, -ondernemingen, bemanning en navigatie.

De jeugdafdeling van het museum — Professor Plons — brengt kinderen (maar ook volwassenen) 'interactief' heel wat bij over het nautisch gebeuren. Via presentaties en spelletjes worden tal van begrippen inzake drijven, zinken, magnetisme, voortstuwing, windkracht en navigatie speels voorgesteld. Op de

scheepsbrug meeluisteren naar de radiozender, de laatste weersvoorspellingen via de weercomputer opvragen, leren zeilen met een computer-zeilsimulator of ermee een haven binnenvaren, het kan er allemaal.

Daarnaast zijn er nog de vier semi-permanente tentoonstellingen die een paar jaren lopen. Momenteel zijn dat 'Mens aan boord, op zee in de 17de en 18de eeuw' of de Nederlandse zeevaart tijdens de Republiek: samenstelling van de bemanning, kleding van de zeeman, voedsel en gezondheidszorg, werken en leven aan boord.... zoveel aspecten die met voorwerpen uit de eigen verzameling worden geïllustreerd. De expo 'Rotterdam, van nederzetting tot wereldhaven' geeft ons in vijf thema's een duidelijk beeld van de ontwikkeling van één van de grootste havens ter wereld: de prehistorie, Rotterdam als vissershaven in 15de en 16de eeuw, de opkomst van de koopvaardijhaven vanaf 1700, de stoomperiode ca 1900 en de moderne haven.

Dan is er ook nog de schatkamer die de topstukken uit de eigen verzameling toont: schilderijen, modellen, kaarten en andere opvallende voorwerpen. Tenslotte wordt ons in 'Open depot' nog een blik gegund achter de schermen van het museum: vitrines met modellen, rekken en laden vol schilderijen, tekeningen en ook nog kleding, munten, serviesgoed, navigatie-instrumenten, foto's en atlassen. Alles hangt in kasten of aan rekken zoals in een echt depot dat niet voor het publiek toegankelijk is.

Daarboven op worden er elk jaar drie wisseltentoonstellingen georganiseerd waarbij afwisselend historische, sociale en technische aspecten aan de orde zijn. Zo loopt er van 16 september e.k. tot 10 maart '96 'Toen zij uit Rotterdam vertrokken...', een tentoonstelling over de uittocht van grote groepen Europeanen naar Amerika via de Rotterdamse haven. Aanleiding tot die expo is de herdenking van het ver-

## 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. Baelskaci 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

## Méér

De maritieme sfeer is in Rotterdam natuurlijk ook nog op andere plaatsen te snuiven. Een paar honderd meter van het Maritiem Museum, rechtover de Willemsbrug heb je in de Oude Haven het 'Openlucht Binnenvaartmuseum' met de oude scheepshelling Koningspoort. In het water spiegelt zich het 'Witte Huis', een 45 meter hoge 'wolkenkrabber' uit 1897. Dit kantoorgebouw is jarenlang het hoogste gebouw van Europa geweest!

Meer recent maar niet minder opvallend zijn de kubuswoningen aan de overkant van de Oude Haven. De woningen (als gekantelde kubussen die begin jaren tachtig gebouwd werden) staan op betonnen palen waarin de deur en de trap naar de kubus voert. Er is een 'kijkkubus' te bezoeken. Ook 'het potlood' en de centrale bibliotheek staan in de onmiddellijke omgeving futuristisch te zijn.

Vermeldenswaard zijn ook nog de Noorse kerk (West zeedijk) aan het park bij de Euromast: een houten kerkje in 1914 gebouwd voor de vele Noorse zeeluidie de haven aandeden. Het gebouw doet sterk denken aan de Oostendse Noorse stallingen (maar dan wel goed onderhouden) Verder kan je vanuit de Veerhaven met een watertaxi de nieuwe Maas over naar de Kop van Zuid en het daar torende 'Hotel New York'. Momenteel 'the place to be'. Het voormalige hoofdkantoor van de Holland-Amerikalijn, dat tien jaar geleden gesloten werd, is nu omgevormd tot een hotel met 72 kamers en heel wat zalen. Vooral de café- en restaurantzalen op de gelijkvloerse verdieping charmeren door de gezellige drukte. Een aanrader. Tenslotte kan je ook nog een paar uurtjes gevel-dweilen in Delfshaven - een dorp in de stad - met z'n verrassende historische gevelrijen langs de oude dokken, merkwaardig in een stad die omzeggens volledig nieuwgebouwd werd na de verwoestende bombardementen in W.O.II

Voor wie er een paar dagen voor over heeft, biedt de Delta Rotterdam een aantrekkelijk, ziltig reisdoel. Historische stadjes als Schiedam, Vlaardingen en Brielle, polders, duinen en zee, watersportrecreatie...

Niet allen gelijk daarheen! (ml)



trek van de Pilgrim Fathers uit Delfshaven in 1620. En dan zijn er ook nog de randevenementen als filmprogramma's (cinemarietiem) en lezingen het museum beschikt ook nog over een gratis toegankelijk marietiem documentatie- en informatiecentrum met meer dan 20 000 boektitels, ongeveer 800 tijdschriftentitels, jaarverslagen, museumcatalogi, pamfletten, kranteknip-sels, microfilms en dia's.

In de gratis toegankelijke centrale hall van het oudste marietiem museum van Nederland is er een museumcafé (met terras), een museumwinkeltje en je vindt er ook de onderwijsservice.

Als dependance van het museum ligt in de Leuvehaven — een historische plek want de eerst gegraven zeehaven van Rotterdam — het museumschip 'Buffel', een gepantserd ramtorenschip uit 1868. Er is een compleet aangekleed bovendeck en officiersverblijven. Ook daar worden tentoonstellingen georganiseerd, bijvoorbeeld over navigatie, geschut, het leven aan boord, scheepssier en je kan er echt draaiende stoommachines zien.

Marc Loy

Het marietiem museum is open van dinsdag tot en met zaterdag van 10 tot 17 u. Op zon- en feestdagen van 11 tot 17 u. In juni, juli en augustus is het museum ook op maandag open. Als volwassenen betaalt men zes gulden, groepen, CJP en 65+ en kinderen van 4 tot 16 jaar betalen er drie.

**Links:** luchtopname van het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam. Op de voorgrond het museum. Het grote schip in de Leuvehaven is museumschip 'Buffel'; dependance van het Maritiem Museum. Op de kade langs de Leuvehaven is de Stichting Maritiem Buitenmuseum gevestigd. In de paviljoens zijn werkplaatsen, op de kade staan de vuurtoren 't lage licht, diverse kranen en motoren (foto Joop Bergsma).

### Mecaniciën dieselmotoren

Het Vormingsinstituut van kleine en middelgrote ondernemingen van Veurne organiseert in 1995-'96 een tweejarige opleiding tot mecaniciën scheepsdieselmotoren. De cursussen worden telkens op zaterdagmorgen gegeven. Meer inlichtingen op het adres St.-Idesbaldusstraat 2 te 8630 Veurne of telefoon 058 / 31 18 90.



GOLF VAN BISCAJE →

## Golf gesloten

### Skagerrak gesloten voor kabeljauw

De Golf van Biscaje is voor de Belgische vissers voor de rest van het jaar gesloten. Zowel het tong- als het zeeduivelquotum is er opgevestigd.

De Golf (Ices VIIIa,b) ging op 12 februari reeds een eerste keer dicht nadat de beschikbare 200 ton tong (80 ton initieel quotum en 120 ton bekomen door een ruilakkoord met Nederland) uitgeput waren. Door een nieuwe ruil met Nederland kon onze vloot er vanaf 1 juni opnieuw aan de slag. In maart werd immers 5.525 ton haring in IVc en VII d geruild voor 221 ton tong in de Golf. Die is intussen ook binnengehaald, evenals het zeeduivelquotum van 60 ton (in VIIIa,b,d bekomen door een ruilakkoord met Spanje). Door de goede vangsten stond deze zone onder zware druk. Het lag dan ook voor de hand dat de visserij er niet te lang zou duren. Op 10 juli werd de Golf bij Ministerieel Besluit gesloten.

Intussen is ook ons kabeljauwquotum van 50 ton in het Skagerrak (IIIa) op. De scholvisserij in het Skagerrak werd reeds in juni stopgezet.

### O.231 weggejaagd

De Oostendse boomkorteiler O.231 St-Carolus van Norbert Hennaert kreeg het in de Golf van Biscaje aan de stok met een Spaans vaartuig. Een treiler met thuishaven Bilbao voer scheerlings voorbij de vissende O.231 en bleef het vaartuig achtervolgen. De bemanning haalde wijselijk de netten in en trok er vandoor. Reder Hennaert heeft klacht ingediend tegen deze piratenstreek en claimt een schadevergoeding voor het opgelopen visverlet.

De O.231 verkocht maandag 17 juli in Oostende. De vangst bestond vooral uit tong (4.000 kg).

### EU-inspectievaartuig in Golf

De Europese Unie stuurde een inspectievaartuig, een Brits marineschip, naar de Golf van Biscaje om toe te zien op het verloop van de tonijnvisserij. Vorig jaar waren er verschillende conflicten tussen Ierse, Engelse, Franse en Spaanse tonijnvissers.

Frankrijk stuurde deze zomer minder tonijnvissers naar de Golf. In de Franse vrieshuizen liggen immers nog honderden tonnen onverkochte tonijn van vorig jaar. Dit is een gevolg van de Spaanse boycot van Franse tonijn.

De Ierse en Engelse tonijnvloot bestaat uit een vijftigtal vaartuigen die er hun drijfnetten uitzetten. Deze mogen niet langer zijn dan 2,5 kilometer. De Spaanse vissers zijn er vooral actief met longliners.

Ondanks de grote aanwezigheid van vaartuigen van verschillende nationaliteiten kwam het niet tot een heruitgave van de tonijnoorlog van vorig jaar.

NEDERLAND →

### Reuze-straalbuis

Speciale maatregelen waren nodig om de straalbuis van het nieuw te bouwen zeevisserijsschip van de rederij Parlevliet-Van de Plas van de fabriek tot op de werf te krijgen. Niet zo verwonderlijk, wanneer men weet dat de schroef 5,5 meter doorsnede heeft, 2,10 meter hoog is en ruim 17 ton weegt.

Meteen leverde de gieterij Van Voorden uit Zaltbommel haar grootste straalbuis af. Dat gebeurde met enige trots op 20 juli 1995. De afstand tussen Zaltbommel en de scheepswerf YVC in Caprille aan de IJssel werd zonder incidenten overbrugd.

Straalbuizen worden geplaatst om het rendement van een scheepsschroef te vergroten. Bij een gelijkblijvend motorvermogen kan tot 25% meer stuwkracht verkregen worden, aldus Van Voorden.

WERELD →

### Record garnaalkweek

De productie van de garnaalkwekerijen steeg vorig jaar tot een rekordhoogte. Na de inzinking met 20 procent in 1993 werd wereldwijd voor 1994 een rekordopbrengst van 733.000 miljoen ton (+25%) genoteerd. Dit meldt *Shrimp News International* in een jaaroverzicht. 80% van de industrieel gekweekte garnaal is afkomstig uit Azië, waarbij Thailand als koploper optreedt. De circa 20.000 farms produceerden 225.000 miljoen ton garnaal. Andere belangrijke kwekers zijn Indonesië (100.000 miljoen ton), Ecuador (100.000 mt), India (70.000 mt) en Vietnam (50.000 mt), China (35.000 mt), Bangladesh (35.000 mt), de Filipijnen (30.000 mt) en Tai-

wan (25.000 mt). Kleiner is de productie van Mexico, Columbia en Honduras. Singapore, Hong Kong en Maleisië voeren hun garnaalproductie grotendeels uit naar China waar de jaarlijkse behoefte aan garnaal 100.000 miljoen ton bedraagt.

### Tong steeds noorderlijk

Het verspreidingsgebied van de Noordzeetong breidt zich steeds noordelijker uit, zo stellen de visserijbiologen, verenigd in de ICES, vast. De vaststelling is niet nieuw. Het bedrijfsleven heeft al eerder aangedrongen op de verschuiving van de zogenaamde tonglijn.

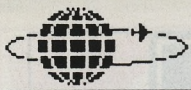
Tong heeft een voorkeur voor warmere zeebodems. Metingen toonden aan dat het verspreidingsgebied van deze platvis in de Noordzee een uitbreiding naar het noorden kent. De tonglijn ligt nu op de 55ste breedtegraad. Daaronder moeten de tongvissers gebruik maken van netten met een maaswijdte van acht centimeter. Boven de 55 graden noorderbreedte is een maaswijdte van 10 centimeter opgelegd.

In Nederlandse visserijkringen gaan al lang stemmen op om de tonglijn te verleggen naar 55.30 of zelfs 56 graden noorderbreedte. Het Nederlandse Ministerie van Visserijzaken gaat nu in Europees verband voorstellen formuleren waardoor een groter gebied met een maaswijdte van acht centimeter kan bevestigd worden.

FAX - FAX - FAX - FAX - FAX - FAX

☐ Er zijn nog steeds *Belgische* (?) vaartuigen die in Nederlandse afslagen markten. Begin juli kwamen de O.349 *Wilma* en de Z.207 *Verwachting* in IJmuiden aan de markt. De Z.48 *Wodan* en de Z.185 *Emerald Star* werden in Scheveningen gesignaleerd. Later op de maand kwam de B.601 *Van Maerlant* in Scheveningen en de vangst van de O.33 *Marbi* werd naar Urk overgebracht. Er waren nog verschillende Belgen op de veiling in Lauwersoog en vanzelfsprekend in Breskens (waar ondermeer Zeebrugse boomkorvaartuigen hun vangst uit de Golf van Biscaje kwamen veilen) en Vlissingen. Een paar Belgische vaartuigen, o.m. de Belgische Urker Z.571 *Custos Deus*, lieten de voorbije weken ook Urk niet links liggen.

☐ Ook voor reparaties komen nog vaak *Belgische* (?) vaartuigen aan Nederlandse kaaien. De N.14 *Boudewijn* had technische bijstand nodig in Harlingen, de Z.8 *Aquarius* en de Z.80 *Silverpit* passeerden bij BSM in Breskens en de Z.87 *Nele* deed beroep op Padmos in Stellendam voor herstelling van de winch en verkocht in het nabijgelegen Goedereede.



DENEMARKEN ————— ➔

**Klaar voor vlootvernieuwing**

Omdat de Deense visserijvloot aan ouderdomsverschijnselen lijdt — gemiddelde leeftijd van de rompen is dertig jaar — staat de Deense regering niet afkerig tegenover nieuwbouw. De vlootvernieuwing zou verlopen via de bestaande slooppremieregeling waardoor de vlootcapaciteit niet zou toenemen.

De Deense minister voor Visserij *Henrik Dam Kristensen* is na tien jaar terughoudendheid opnieuw bereid om nieuwbouwvergunningen te verstrekken. Dat bleek na afloop van een conferentie rond de structuurontwikkeling van de Deense visserij. Een van de conclusies van de conferentie was dat nieuwbouw nodig is wil de Deense visserij geen achterstand oplopen ten opzichte van de andere Europese lidstaten. Door-slaggevend hierbij zijn de groeiende kwaliteitseisen inzake het bewaren van de vangsten, de werkomstandigheden en de veiligheid aan boord.

De Deense visserijbond vindt dat in een eerste fase 36 nieuwbouwvergunningen moeten worden uitgereikt om op termijn een derde van de vloot te vervangen. De visserijminister heeft daar wel oren naar, maar houdt vast aan de huidige vlootcapaciteit en de voortzetting van het slooppremiebeleid.

NOORDZEE ————— ➔

**Water wordt warmer**

De aanwijzingen dat onze aarde opwarmt nemen steeds maar toe. Men vermoedt dat de XXste eeuw gewoon de warmste geweest is sinds duizend jaar. Hier en daar wordt gevreesd dat mede daardoor de poolkappen gaan smelten. Dat zou dan weer aanleiding geven tot een opwarming van de occa-

nen. Overigens is zo iets al merkbaar in onze eigen Noordzee. Zo geraakte in juni bekend dat steeds meer tropische vissoorten opduiken voor de Nederlandse kust. De vaststelling kwam van *Ecomare*, het informatiecentrum voor Wadden en Noordzee in Texel. *'De Noordzee is de afgelopen jaren gemiddeld twee graden warmer geworden,'* zegt Peter Bierlaers van *Ecomare*. Deze temperatuurstijging heeft wel meer gevolgen. Door de opwarming zit er meer energie in het water, waardoor de golven alsmäär hoger worden. Dijken moeten worden verhoogd en ook voor olieplatforms worden extra maatregelen genomen.

EUROPA ————— ➔

**Spraakverwarring**

Aan de reddingsdienst van *Stornoway* (Hebriden) rapporteerde de schipper van een Duitse treiler dat hij een oproep opgevangen had van een Spaans vissersvaartuig. De Duitser kon het bericht niet verstaan, maar hoorde wel het Spaanse *'problemo'* en het Engelse *'fire'*, waaruit hij afleidde dat de Spanjaard zich in nood bevond. De Duitser peilde het Spaanse schip in een gebied dat bij de Britten bekend staat als de *'Western Grounds'*.

De kustwacht probeerde met de Spaanse treiler in contact te komen, maar het lukte niet, want vissers waren zich overal aan het informeren over het gebeuren en bezetten zodoende alle radiokanalen.

De kustwacht nam dan maar, zoals gebruikelijk, het zekere voor het onzekere. De reddingsboot van *Stornoway* voer naar de aangegeven plaats. In zijn kielzog volgden een aantal vissersvaartuigen en het (ook in België bekende) opleidingsschip *'Malcolm Miller'*.

Toen ze bij het Spaanse vaartuig *'Nuevo Ebenezer'* aangekomen waren, verklaarde de verbaasde Spaanse schipper hen dat hij inderdaad een radiobericht verstuurd had waarin de woorden *'fire'* en *'problemo'* voorgekomen waren. In een mengeling van Spaans en Engels had hij immers een Brits visserijwachtschip opgeroepen om het vuur te openen op de Franse treiler *'Pors Melor'* die zijn vislijnen kapot gevaren had.

SCHOTLAND ————— ➔

**Succes voor Pieters**

*Wisco*, het Schotse visverwerkingsbedrijf van de Vlaming *Pieters*, stelt het goed. De nieuwe zaak werd enige maanden geleden geopend en stelt nu al 36 mensen te werk. Er wordt dagelijks 25 ton zalm verwerkt (waarvan enkele ton uit eigen kweek), wekelijks gaan er 5 ton sint-jacobsschelpen en 200 kilo rog door de zaak. Voor wat de schelpen betreft hoopt *Pieters* de hoeveelheid op te trekken tot 18 ton en daarnaast is het de bedoeling dat ruimte gemaakt wordt voor een dagproductie van 2 ton roze garnaal. Hierdoor zouden trouwens nog eens 6 mensen in dienst kunnen komen. Het Schotse eiland *Lewis*, waar *Wisco* gevestigd is, wordt voor de rest geteisterd door een hoge werkloosheid zodat het succes van *Pieters* er zeer gewaardeerd wordt.

NEDERLAND ————— ➔

**Urker aktie tegen Urk**

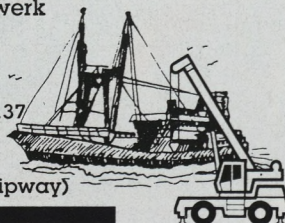
Op donderdag 29 juni moest de gemeenteraad van Urk zich uitspreken over het nieuwbouwplan van de vismijnhal. Dat het geen alledaagse vergadering zou worden bewees alleen al het kaartje dat aan de nieuwbouwplannen hangt: meer dan 24 miljoen gulden.


Toen bleek dat er een staking van stemmen was, zodat het plan niet meteen kan uitgevoerd worden, werd het voor de Urker reders teveel. Zij organiseerden een spontane aktie waardoor het daarop volgende weekend niet minder dan 19 vaste aanvoerders van Urk de visveiling links lieten liggen en hun vangst elders aan de man brachten. Reder *Koffeman*, één van de organisatoren van de aktie, verwachtte trouwens dat dit aantal in de toekomst nog zou groeien. Verder dringt hij aan op privatisering van de afslag omdat de reders door de Urker politici niet ernstig genomen zouden worden.

**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  
Werkcaai 9-11 (vissershaven)  
L. Blondeellaan Kaai 305 (naast slipway)





# 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

**STELLENDAM:** Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland. Tel.: 0031 1879-1766. Fax: 0031 1879-1623. Magazijn-Fax: 0031 1879-1375.  
**BRUNISSE:** Havenkade 12. Postbus 1, 4310 AA Bruinisse, Holland. Tel.: 0031 1113-1551. Fax: 0031 1113-1317.