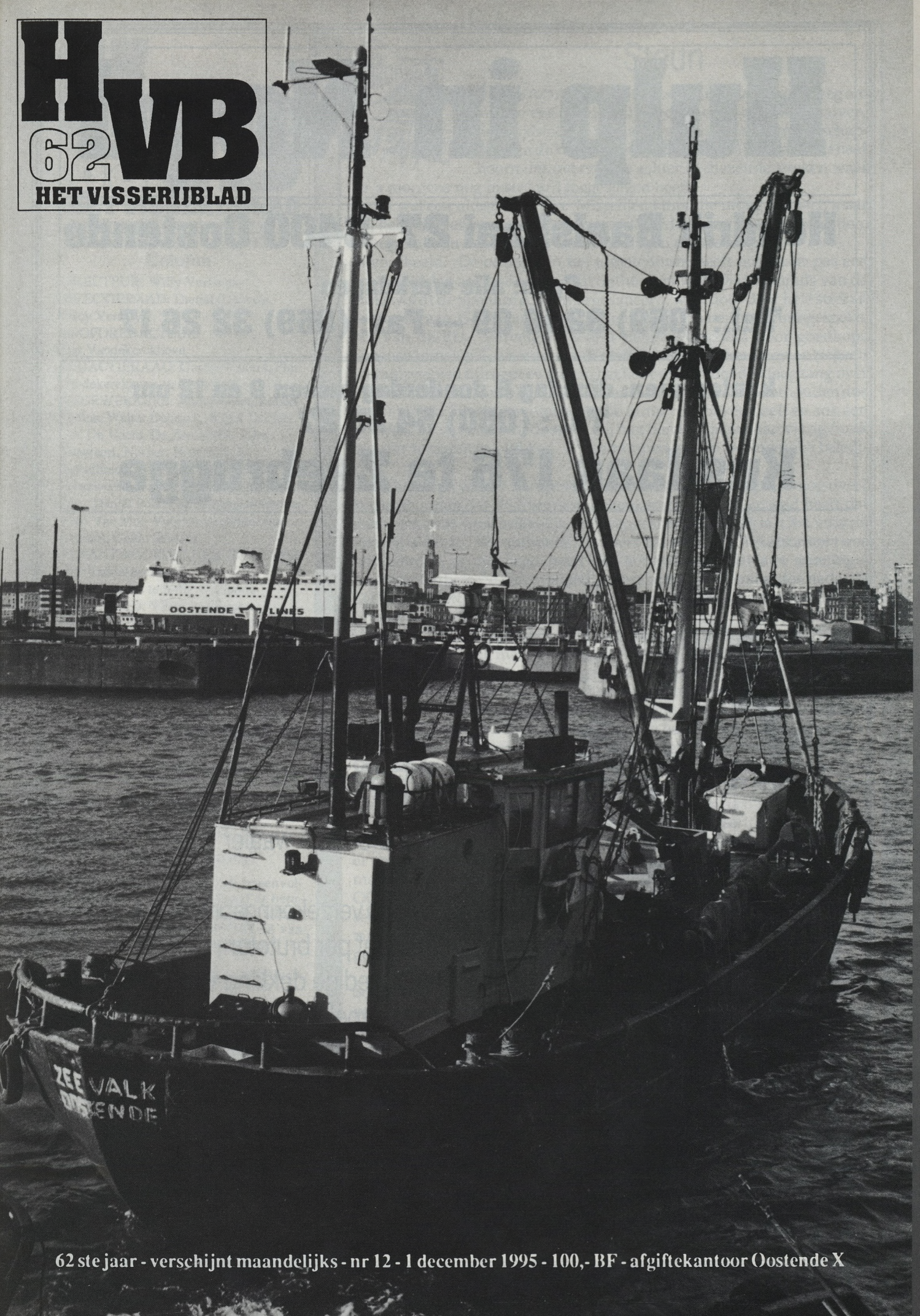


HVB
62
HET VISSERIJBLAD



Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

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

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge



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

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

HVB 62 HET VISSERBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels,

Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor

Vandekerckhove en Marc Loy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock, Roger Decler,

Juul De Vocht, De Zetduivel, John

Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove,

René Van Mol, Vuurtorenwachter (De

Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

H. Baelckaai 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 redacteuren die het artikel met hun naam ondertekenen.

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

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

Steunabonnementen: 2.000,- BEF/jaar.

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

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

Omslagfoto: Guido Walters



Steun

DE EUROPESE UNIE heeft er een handje van weg om met de ene hand te slaan en met de andere te zalven. Enerzijds neemt ze maatregelen die hele gemeenschappen van de kaart vegen; anderzijds laat ze 's avonds haar hoorn des overvloeds achter in diezelfde streken waar ze 's morgens nog maar hard toegeslagen heeft.

Er zal wel een uitleg voor zijn. Misschien klopt die uitleg ook wel, maar wij hebben niet lang genoeg doorgestudeerd om het allemaal te vatten. We onthouden dus het best van al de slagen die we krijgen.

Bijvoorbeeld. De oorlog aan het tomatenfront heeft nog maar pas een grote veldslag achter de rug. Wat onthouden we? Onder impuls van de Unie wordt de Spaanse economie gesaneerd, waardoor daar hele streken bankroet gaan. Geen nood, die gebieden mogen graaien in de ruimgespekte pot van de EU. Vervolgens wordt België overpoeld door goedkope Spaanse tomaten... waardoor ook de Belgische tuinbouwsector zichzelf tot rampgebied uitroept en zich in het koor opstelt dat de klaagzang over te dure loonkost over 's lands akkers laat weergalmen. We onthouden dus dat er zich in Spanje een economische ramp voltrokken heeft en ook een in België en dat dit komt doordat wij niet bereid zijn om aan vijftig frank per uur tomaten te plukken. Twee rampen en één persoonlijke belediging!

De geldpotten van de Europese Unie, wat onthouden wij daar nog over? Wij onthouden dat de Europese Rekenkamer onlangs gezegd heeft dat daar veel, zelfs verschrikkelijk veel weggesmeten geld bij is. Ook voor de visserij is dat zo. We onthouden immers dat diezelfde Rekenkamer twee jaar geleden al uitgelegd heeft dat het pak geld dat aan saneringsmaatregelen besteed wordt eigenlijk niets oplost. Vele miljarden nadat de EU beslist heeft de vissersvloeden af te bouwen blijken sommige deelstaten over een sterkere vloot dan ooit te beschikken.

Voor wat België betreft is dat wel even anders. Vandaar dat de Vlaamse kust (en dan vooral, maar niet uitsluitend het gebied vanaf Bredene tot en met Nieuwpoort) nu ook zal genieten van vele tientallen miljoenen franken steun die uit de EU-hoed getoverd worden.

Onlangs werd in Nieuwpoort het kader geïnstalleerd dat deze subsidiestroom zal beheren. De mensen die zich in het zgn. dispatchingcentrum te Nieuwpoort genesteld hebben, dragen een grote verantwoordelijkheid. De Vlaamse vissersgemeenschap heeft immers zwaar — tè zwaar! — geleden onder de saneringspolitiek van de Unie. We treffen vandaag goede vissers aan achter het stuur van trucks en taxi's, in de horeca worden we al eens bediend door een schipper ter visserij en wie thuis een karweitje laat uitvoeren moet niet schrikken wanneer hij ziet dat de mortel er geschept wordt door een goeie motorist. Velen zien we zelfs nergens meer: zij schuiven al lang aan in de rijen voor het stempellokaal en het OCMW (binnenkort komen zij ongetwijfeld als PWA'er ons tuintje kuisen). We willen maar zeggen, en we weten dat sommigen het ons kwalijk zullen nemen, maar we zeggen het toch: er heerst armoede in veel gezinnen. Vandaag. Aan de Vlaamse kust.

Soms vraagt een mens zich af, waarom hij het allemaal doet. Waarom proberen we een onafhankelijk visserijblad in stand te houden, waarin een onafhankelijke editorialist zijn laaggeschoolde, maar weloverwogen mening geeft? En soms weten we het weer heel zeker. We doen dit om een vraag te stellen en wel deze: wanneer al die miljoenen verdeeld zullen zijn... wie zal er dan beter van geworden zijn?

We zullen die vraag blijven stellen... gesteld dat we erin slagen het hoofd boven water te houden.

Abonnees, adverteerders, we hopen dat we ook volgend jaar weer op uw steun mogen rekenen. In afwachting dat de Europese Unie Het Visserijblad enige financiële steun geeft — welja, u hoort enig cynisme — moeten jullie het alleen doen; voor wat HVB betreft zal dat dan inmiddels al 63 jaar zijn.

Flor Vandekerckhove

Full power 'in service'!

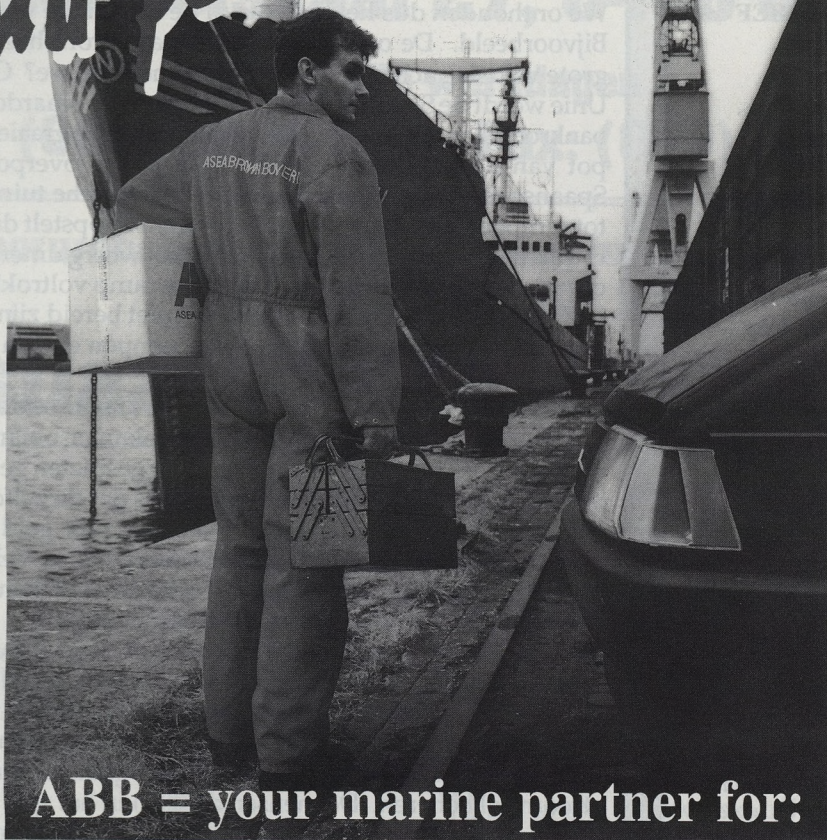


ABB = your marine partner for:

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

Koerswijziging

Geen beëindigingspremies meer

Het Vlaams Visserijcomité heeft een unaniem advies uitgebracht om dit jaar geen beëindigingspremies meer toe te kennen. De beslissing ligt uiteindelijk bij de Vlaamse minister voor Economie, Eric Van Rompuy. De minister komt eerst-daags op bezoek op het permanent secretariaat van Visserijcomité in Nieuwpoort waar hij wellicht zijn beslissing terzake zal mededelen. Het onlangs in Nieuwpoort geïnstalleerde en gehuisveste Vlaams Visserijcomité vindt het niet opporstuun om dit jaar nog beëindigingspremies toe te kennen omdat het totale motorvermogen van de zeevisserijvloot nu reeds onder de doelstelling ligt van het derde meerjarig oriëntatieplan (MOP 3) dat eind 1996 afloopt. (*)

Dat betekent dat de zestien ingediende aanvragen voor het bekomen van een beëindigingspremie niet verder worden onderzocht en dat terzake ook geen rangschikking wordt opgemaakt.

In een vorig nummer (HVB X, 1995 p. 7) lieten we reeds verstaan dat de toekenning van een nieuwe reeks beëindigingspremies de toekomstige nieuwbouw zou hypothekeren. Ook het Vlaams Visserijcomité waarin een twintigtal afgevaardigden zeten heeft blijkbaar voldoende argumenten verzameld om de laatste beëindigingsronde met onmiddellijke sloping van een aantal vaartuigen tot gevolg tegen te houden. Het geld (150 miljoen?) waarmee de vloot uiteindelijk tot minder dan 150 vaartuigen zou worden herleid wil men een andere bestemming geven. Er wordt gedacht in de richting van een redersinvesteringfonds dat licenties zou opkopen, waardoor de reders die er willen mee ophouden alsnog een financiële compensatie ontvangen. Die gedachtegang wordt echter nog doorkruist door juridische bezwaren. Het Vlaamse Visserijcomité wil ook voorkomen dat er nog meer Vlaamse vaartuigen in buitenlandse handen komen en het wil de weg vrijmaken voor eigen rederijen die zich achter een nieuwbouwproject willen scharen. Met de steun van Pesca en de Doelstelling 5B moet ook de visserijsector positieve impulsen kunnen krijgen.

De *Bijzondere Raadgevende Commissie voor Visserij* (voorheen *Bedrijfsraad voor de Visserij*) nam het initiatief om minister Van Rompuy uit te nodigen. Er wordt dan ook met belangstelling uitgekeken naar het standpunt dat hij op 8 december naar voor zal brengen. (gw)

(*) Voor de totale tonnemaat is dat nog niet het geval. De invoering van het nieuwe MOP 1997-2000 zal echter gepaard gaan met een herberekening van de tonnemaat op basis van de gross tonnage. De omrekening van de bestaande brutotonnemaat zal dan ook een ander cijfer aan het licht brengen, waardoor de vloot ook inzake tonnage kwasi in overeenstemming is met de doelstelling van het MOP 3.

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

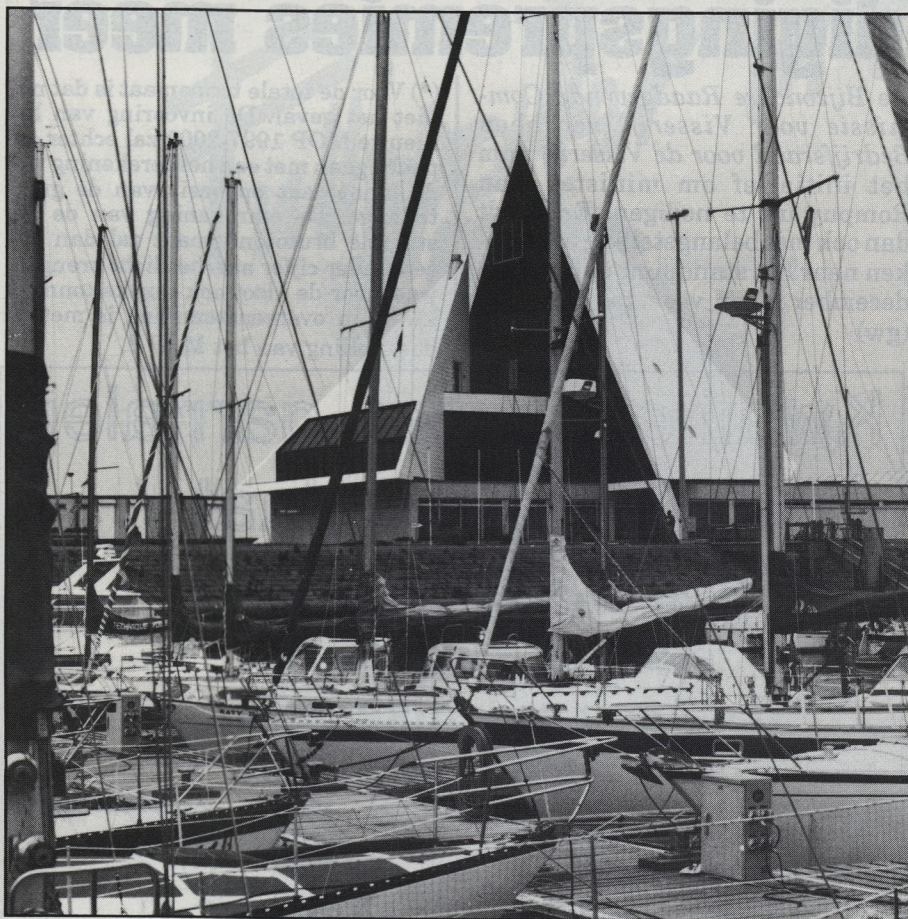


Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

Comités Doelstelling 5B geïnstalleerd



Voor het leegstaande Dispatchingcenter aan de Watersportlaan te Nieuwpoort werd een nieuwe bestemming gevonden. Bloso liet het prestigieuze nautisch centrum (vijf bouwlagen, 26 meter hoog) in 1988 bouwen in de jachthaven Novus Portus. Het architecturaal hoogstandje heeft tientallen miljoenen gekost, maar werd nooit een succesnummer. Uiteindelijk heeft de Vlaamse Gemeenschap het Bloso-complex overgenomen en vond er na jaren leegstand een nieuwe bestemming voor. (foto gw)

Op 31 oktober vond in het Dispatchingcenter van de jachthaven aan de Watersportlaan in Nieuwpoort de installatievergadering plaats van de comités van het Doelstelling 5B-programma Westhoek-Middenkust-Zeevisserijgebied. Vanaf 6 november vond ook het permanent secretariaat een onderkomen in het leegstaande ex-Blosocomplex, nu eigendom van de Vlaamse Gemeenschap.

Het 5B-programma is een initiatief van de Europese Unie waarbij platelandsgebieden middelen krijgen om initiatieven te nemen voor een volwaardige socio-economische ontwikkeling.

De regio Westhoek-Oostende komt grotendeels in aanmerking voor deze steun. Het accent van het programma ligt op het behoud en het versterken van de tewerkstelling en het ondersteunen van structurele initiatieven die het verzorgingsniveau en de bereikbaarheid van de dorpen verhogen. Het programma loopt tot 1999.

Om dit programma in goede banen te leiden werden onlangs de voorgescreven comités geïnstalleerd: het managementscomité, het toezichtcomité en het permanent secretariaat. De comités zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de Europese Commissie, de Vlaamse Re-

gering, overheidsinstanties en afgevaardigden van de privé-sector. Ze worden voorgezeten door Guido Hoste, directeur van het Vormingsinstituut van Veurne-Westkust.

Het managementscomité is samengesteld uit deskundigen van de betrokken ministeriële kabinetten en administraties op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk vlak en moet de ingediende projecten beoordelen. Het toezichtcomité is ruimer samengesteld met o.m. vertegenwoordigers uit de socio-economische organisaties en instellingen uit de regio. Dit comité heeft een controlerende taak en moet instaan voor een evenwichtige verdeling van de middelen (economie, toerisme, land- en bouw, zeevisserij).

De comités genieten een Europese erkenning tot 1999. Het beschikbare budget bedraagt vier miljard frank: één miljard van de EU, 1,35 miljard van de Vlaamse Regering, 1,25 miljard uit de privé-sector en de rest wordt bijgedragen door de provincie en de lokale besturen.

De coördinatie van het programma is in handen van kabinetsadviseur van minister-president Luv Van Den Brande, Bernard Maenhoudt, bijgestaan door twee stafmedewerkers.

Pesca

Specifiek voor de zeevisserijsector richtte de EU ook een Pesca-programma op (*pesca is vis* in het Spaans). Ook voor Communautair initiatief Pesca werd een managementscomité opgestart. Voorzitter van Pesca is Manu Desutter (tevens voorzitter van het *Vlaams Visserijcomité* en voorzitter van de *Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij*). Ook Guido Hoste, voorzitter van de doelstelling 5B, zetelt erin. Pesca heeft de bedoeling een Vlaams Visserijcentrum op te richten in het Dispatchingcenter van Nieuwpoort. Pesca heeft een budget van 170 miljoen frank, waarvan 80 miljoen afkomstig van de EU, 80 miljoen van de Vlaamse regering en 10 miljoen uit de prive-sector.

Ibis-jongens in nieuwe behuizing

"Nog nooit is een verhuizing zo enthousiast verlopen als de overbrenging van het materiaal naar het nieuwe verblijfsgebouw" glundert Ibis-direkteur Roger Taillaert. "De jongens zaten werkelijk te popelen om de nieuwe lokalen te mogen gebruiken". De euforie duurt maar even. Roger Taillaert weet dat het in werkelijkheid een hele krachttoer was om volledig met eigen middelen een dergelijke nieuwbouw te realiseren.

Het Koninklijk Werk Ibis ligt goed bij de bevolking. Zelfs Prins Karel († 1 juni 1983), ere-voorzitter van de instelling, bedacht "de kweekschool" destijds in zijn testament met vijf miljoen frank, een bedrag dat werd geïnvesteerd in het nieuwe internaat dat in 1986 in gebruik werd genomen.

De voorbije jaren kon de raad van bestuur een aardige spaarpot aanleggen met milde schenkingen en een paar legaten. Enkele jaren geleden achtte het bestuur achtte het bestuur zich in staat de uitbreiding financieel aan te kunnen. In twee jaar werd de infrastructuur uitgebreid met een "De Speelboeg", een

openluchtspeelplein voor de *Jantjes* en de *Maats* (vorig jaar reeds in gebruik genomen) en een nieuw verblijfsgebouw voor de *Lavers* en de *Kadetten*. Vooral het laatste project heeft veel geld en energie opgeslorpt. Het nieuwe verblijfsgebouw voor de oudste leefgroepen bestaat uit twee leefkamers op de benedenverdieping, een polyvalente zaal op de eerste verdieping, een studiezaal en bibliotheek op de tweede etage en een ruime zolderverdieping die bestemd is voor hobbyruimte.

Uitrusting

De inrichting van de lokalen vergt nog wat geld. Onlangs mocht de directie nog een hele stapel bruikbare boeken in ontvangst nemen. Ze waren afkomstig van het Militair Hospitaal. "Onze jongens lezen veel en graag. We waren dan ook heel gelukkig met de boeken, waaruit na selectie heel wat bruikbare exemplaren overbleven." Enkele weken geleden vond nog de overhandiging plaats van een stevige check van 150.000 frank, verzameld tijdens de 100 km-sponsorloop van Pascal Ramon in het Oostendse "Bosje". Ook de rondleiding voor de plaatselijke

pers werd afgesloten met de overhandiging van een videorecorder en -projector, aangekocht met de opbrengst van de actie "Reisje met de tram voor een goed doel". De directie heeft echter niet gewacht op de volledige afwerking van de lokalen. De jongens hebben nu meer ruimte en kunnen zich ten volle ontplooiën in de nieuwe omgeving.

Het Ibis-complex aan de Prinses Elisabethlaan is nu opgesplitst in drie gescheiden entiteiten. Het oude gebouw (sedert 1924 in gebruik) is volledig beschikbaar voor de onderwijsfuncties, het nieuwe blok op de speelplaats dient als internaat en de laatste uitbreiding is afgestemd op de naschoolse opvang en de vrijetijdsbesteding van de jongens.

Wachtlijst

Het KW Ibis bestaat volgend jaar 90 jaar. De oprichting gebeurde op 6 juli 1906 (onder bescherming van de toenmalige prins Albert) als kwekelingschool voor weeskinderen van omgekomen vissers. Later werd de werking ruimer opgevat en kwamen er jongens uit probleemgezinnen op internaat. De Ibis-voorzieningen zijn afgestemd op de opvang van 102 jongens. Momenteel zijn er 101 internen. Voor die ene vrije plaats zijn er een vijftiental aanvragen. Voor directeur Taillaert en de toegewijde bestuurders het duidelijkste bewijs dat het Koninklijk Werk nog steeds aan een behoefte voldoet. (gw)



De initiatiefnemers van "Met de tram op reis voor een goed doel" Lionel Clybouw, Erwin Feys, Jackie Delannoye en Georges Vandenberghe overhandigden een videorecorder- en projector die de Ibis-jongens nuttig kunnen gebruiken in schoolverband en tijdens de recreatietijd. (foto gw)

Blankenbergse Sealife Center:

380.000 bezoekers

Het toeristische Salife-center in Blankenberge is een toeristische voltreffer. Einde maart geopend, wist het in de voorbije zeven maanden 380.000 bezoekers te lokken, en dat is meer dan de verwachtingen van de Britse initiatiefnemers.

Sealife Center geeft de bezoeker een beeld van het leven in de Noordzee en in de rivieren. Klapstuk is een transparante 8 meter lange onderwatertunnel. De bezoekers worden er omsloten door 180.000 liter zeewater, terwijl haaien, roggen en scholen vissen enkele centimeters achter het glas voorbijzwemmen.

'Vis . . . Natuurlijk' deel 2 klaar

Na het succes van het eerste deel van het visreceptenboek *Vis . . . Natuurlijk* met bijhorende videofilm is nu ook een tweede deel klaar dat vanaf 20 december bij de vishandelaars te koop ligt.

Het eerste deel van het kleurrijk geïllustreerde boek met ondertitel *Vis kennen en koken* beleefde reeds verschillende herdrukken waardoor de totale oplage opgelopen is tot 80.000 exemplaren. Het boek is een uitgave van de (intussen geregionalizeerde) *Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten*, die nu als VLAM (Vlaamse Agro-Marketing) instaat voor de promotie van Vlaamse produkten.

In het tweede deel wordt de geslaagde formule gehandhaafd: 25 visrecepten met duidelijke informatie en kleurenfoto's over de vissoort en de bereiding van een aantrekkelijk gerecht. Nieuw is het hoofdstuk over het gebruik van vis en visserijprodukten bij het feestmenu waarbij de samenstellers het gebruik van rode poot, schol en wijting niet uit de weg gingen.

Het tweede deel kost opnieuw slechts 350 frank en is ook weer enkel te bekomen bij de vishandelaars. Ook bij het tweede deel is een videocassette beschikbaar waarmee de kok-met-dienst de bereiding stap voor stap kan volgen (eveneens 350 frank).

De bundeling van beide delen van 'Vis . . . natuurlijk' in een luxueuze uitgave voor de boekhandel is in voorbereiding. Het boek zal dan wel 1.500 frank kosten.

Geen samenwerking tussen OVA en Nieuwpoortse vismijn

De Nieuwpoortse Vissershavencommissie bracht een ongunstig advies uit over een voorstel tot administratieve samenwerking tussen de Oostende Visafslag (OVA) en het stadsbestuur. Enkele commissieleden vrezen dat de OVA na verloop van tijd het volledige beheer van de plaatselijke vismijn in handen zou kunnen nemen.

Tijdens de jongste vergadering van de commissie werd verder een nieuwe verkoopregeling vastgelegd. De verkoop van de West-vaartuigen gebeurt volgens loting. Voor de kustvaartuigen werd een beurtrol uitgewerkt. Vaartuigen uit beide categorieën, die niet tijdig met het lossen klaar zijn zullen hun vangst pas na het laatste geveilde vaartuig kunnen verkopen.

In de vergadering werden ook opmerkingen gemaakt over de mogelijke gevolgen van een drastische huurverhoging voor de pakhuizen, waardoor sommige huurders mogelijk geen gebruik meer zullen maken van de pakhuizen. Daarom zal de huurprijs in de toekomst in overleg met de betrokkenen geleidelijk worden aangepast.

De leden bespraken ook de omschikking van de elektrische kasten en de bouw van een dock-shelter aan de zuidelijke ingang van de vismijn. Hierdoor zal het opladen van de aangekochte vis op vrachtwagens gemakkelijker verlopen. De laadruimte zal met een muur worden afgescheiden van het oude gedeelte van de vismijn.

De commissieleden beslisten tevens de aanmeerplaatsen van de vissersvaartuigen te behouden, evenals de ligplaats voor het lijnvissersvaartuig *De Sportvisser II*.

Ierse Zee gesloten voor tong en schol

Net bij het ter perse gaan van ons vorig nummer viel de beslissing van de sluiting van het Ices-gebied VIIa voor tong. Vanaf 2 november was het Belgische vissersvaartuigen niet langer toegelaten om tong aan te voeren uit de Ierse Zee omdat het quotum (635 ton) volledig opgevisst was. De Ierse Zee omvat circa 12 procent van het totale beschikbare tongquotum.

Ondanks een kleiner quotum dan in 1994 (740 ton) werd de Ierse Zee toch twee weken later gesloten dan vorig jaar. Het verbod ging toen in op 14 oktober.

Ondertussen is VIIa vanaf 22 november ook gesloten voor de visserij op schol. In de Ierse Zee konden onze vissers, dank zij enkele ruilakkoorden, dit jaar 315 ton schol opvissen, een hoeveelheid die 3,5 procent van de totaal toegelaten vangsthoeveelheid vertegenwoordigt.

Vanaf 22 november is ook de kabeljauwvisserij in Ices-gebieden VII, behalve voor het kwadrant VIIa (Ierse Zee), VIII, IX en X verboden.

Het eerstvolgende nummer
van HVB ligt in de
krantenwinkel op vrijdag 29
december

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluikaai 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)

Vangstbeperking op komst voor schol, kabeljauw, makreel en haring

40 procent minder schol in 1996?

De visserijbiologen adviseren de visserijministers van de Europese Unie (EU) enkele belangrijke tac's drastisch te verminderen. De bedreigde vissoorten in de Noordzee zijn schol, kabeljauw, makreel en haring. Deze maand moeten de visserijministers van de EU de vangstquota voor volgende jaar goedkeuren. Na de besprekingen op 21 en 22 december moeten de nieuwe tac's normaliter vastliggen.

De biologen adviseren (voor meer informatie over de werkwijze verwijzen we naar onze rubriek Internationale Visserijnieuwsjes achteraan in dit HVB) voor 1996 om de makreelvangsten met zestig procent te verlagen. verder is er sprake van vijftig procent minder haring, de visserijdruk op schol zou veertig procent moeten verminderen en voor kabeljauw twintig procent.

Vooraf de verlaging van het scholquotum, waarvan de volwassen populatie volgens de wetenschappers op een historisch dieptepunt zit, zou hard kunnen aankomen voor onze vloot die het hoofdzakelijk met platvis moet maken. Het Belgische scholquotum (en uiteraard ook dat voor andere lidstaten) werd overigens reeds gevoelig verlaagd (zie tabel). Een terugloop van het scholquotum met 40 procent zal de rendabiliteit van de visserij verder aantasten. De visserijministers zullen zich dan ook schrap moeten zetten. De Belgische delegatie zal zeker aan de zelfde kant staan van de Nederlandse visserijvertegenwoordigers die het economische belang van hun visserij met hand en tand zullen verdedigen.

Voor tong, schelvis en koolvis zijn bevindingen van de biologen positiever. De tongstand in de Noordzee is de voorbije jaren verbeterd. De kans dat de tongpopulatie op korte termijn onder het biologisch minimum daalt is gering. Dank zij de bijzondere sterke jaarklassen ('87 en '91) lag de tongstand in de Noordzee de afgelopen jaren op een hoger niveau. Begin '95 was de volwassen tong gedaald en de verwachting is dat deze blijft dalen door de zwakke jaarklassen na '91. Het probleem is echter dat tong grotendeels samen met schol wordt gevangen. De biologen stellen dan ook voor om bij het vaststellen van de beheersmaatregelen voor tong rekening te houden met de moeilijke situatie van het scholbestand.

Overzicht belangrijkste quota 1982-1995

(initiële quota in ton, zonder ruilakkoorden / na de schuine streep staan percentages t.a.v. quotum 1982)

	TONG	SCHOL	KABELJAUW
1982	4.310/100	9.550/100	9.950/100
1983	3.910/91	11.080/116	9.150/92
1984	3.710/86	12.085/127	8.230/83

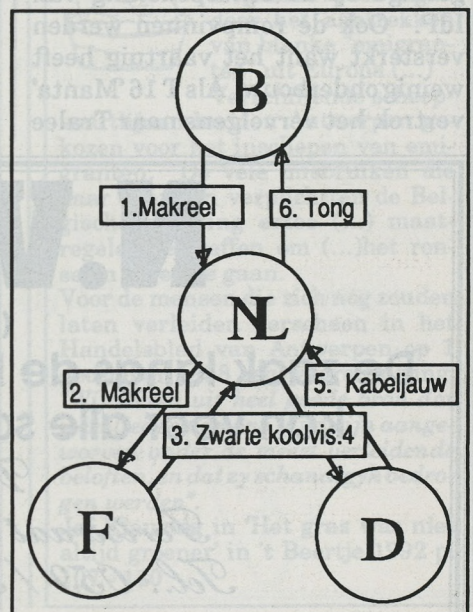
1985	4.035/94	13.225/138	9.330/94
1986	4.510/105	12.885/135	7.010/70
1987	3.950/92	11.280/118	5.250/53
1888	3.895/90	13.290/139	6.940/70
1989	3.710/86	14.240/149	5.800/58
1990	4.545/105	13.510/141	5.080/51
1991	4.930/114	13.160/138	4.610/46
1992	4.800/111	12.650/132	4.460/45
1993	4.870/113	12.395/130	4.385/44
1994	5.290/123	11.565/121	4.245/43
1995	5.020/116	8.505/89	4.795/48

Vier landen betrokken bij ruiloperatie om Nederland aan kabeljauw te helpen

Onderhandelingen over ruilakkoorden kunnen een ingewikkelde bedoening zijn. Dat heeft Nederland ondervonden én tot een goed einde gebracht door een constructie op te zetten waarbij België, Frankrijk en Duitsland werden betrokken.

Nederland wilde tong afstaan aan Engeland, in ruil voor kabeljauw. Struikelblok was de ruilverhouding. De Nederlandse onderhandelaars wilden niet verder gaan dan 1,6 kg tong voor 1 kg kabeljauw. De Britten eisten echter 4 kg, waarop de onderhandelingen afsprongen.

Vindingrijk als ze zijn, zochten onze Noorderburen naar een andere oplossing. België werd bereid gevonden om 10 ton tong (in Ices II en IV) te aanvaarden tegen 150 ton makreel. Nederland ruilde de makreel met Frankrijk en kreeg daar zwarte koolvis voor terug. De koolvis werd gretig aangenomen door Duitsland dat Nederland uiteindelijk de gevraagde kabeljauw toeschoof, waardoor de Nederlandse kabeljauwvisserij met dit extra quotum nog een tijdje kunnen doorvissen. Om het allemaal duidelijk te maken hebben we de geslaagde ruiloperatie in een grafiekje gestoken.



N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Ex-Z 38 naar Ierland

DE TWEE TREILERS van rederij Orca (reder Alfred Vlietink) uit Zeebrugge, die eind 1993 kwamen stil te liggen, verhuisden, na het faillissement van de rederij (HVB II, 1994 p. 14) en nadat beide schepen te Oostende lang werkeloos aan de kant waren blijven liggen, naar de haven van Urk (Nederland). Daar dacht een maritiem verkoopsbureau beide schepen in Noord-Nederland snel te kunnen verkopen als een span kabeljauwvangers. Het liep anders.



De ex-Z 38 'Manta' als de Ierse T 16 'Manta' op de helling van de scheepswerf IdP te Oostende (foto dp)

De ex-Z 37 'Orca' kon redelijk snel aan de man worden gebracht als haringjager. Uiteindelijk werd nu ook de ex-Z 38 'Manta' verkocht. Op 2 november kwam het vaartuig uit Nederland terug naar Oostende waar het werd geschilderd en opgetuigd op de scheepshelling van IdP. Ook de rompvinnen werden versterkt want het vaartuig heeft weinig onderbouw. Als T 16 'Manta' vertrok het vervolgens naar Tralee

in Zuidwest-Ierland.

De bemanning (vier Nederlanders en een Ierse schipper) liet verstaan dat het vaartuig als 'aarsvisser' (Noordnederlandse variant van het Westvlaamse 'gatvisser'; hektreiler dus) met de nettenrol zou werken op de Atlantische Oceaan. Het scheepje leek ons evenwel niet opgewassen om de oceaan aan te pakken. Het verwonderde ons dan ook niet toen we zagen dat de bokken terug op het

vaartuig geplaatst werden. We mogen dan ook stellen dat de T 16 als Nederlandse onderneming op het Ierse quotum zal vissen.

Zoek te koop

Afgezien van een aantal supertreilers die in Noorwegen werden gebouwd en een aantal hypermoderne treilers die meestal in Nederland het daglicht zagen, zoeken de Ierse reders meestal naar tweedehandse schepen in Engeland, Spanje, Frankrijk, België, Nederland, Duitsland en Zweden.

Omdat er in Ierland honderden vissershavens zijn, kan niet iedere haven zijn eigen registratienummer hebben. Daarom worden de registratienummers er toegekend per kustgebied of area. Zo kennen we de Cork area (C), de Dublin area (D), de Galway area (G), de Skibbereen area (S), de Sligo area (SO), de Tralee area (T), de Waterford area (W), de Wexford area (WD), de Drogheda area (DA), en de Westport area (WT). Voor zover we het konden nagaan in de Gids van Vissersvaartuigen van Groot-Brittannië en Ierland (1994) varen er nog 9 vaartuigen van Belgische oorsprong in de Ierse republiek:

- de T 31 'Drakkar' (gebouwd in Frankrijk in 1957); was vroeger de B 5 (Blankenberge) en Z 5 'Drakkar';
- de D 561 'Semper Fortis' (gebouwd in Nederland in 1962) was de O 37 die vanuit Oostende aan Engeland (Lowestoft?) werd verkocht en daarna in Ierland terecht kwam. Hij heeft nu een Bolnesmotor van 500 pk (vroeger 300 pk);
- de W 185 'De Zwerver' (gebouwd in België in 1965) was de Z 596 'De Zwerver';

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



Foto: De ex-B 5 en Z 5 'Drakkar' als de T 31 'Drakkar' in zijn thuishaven Tralee.

'Saturnus' naar Ierse waters;
- eind de tachtiger jaren vertrok ook de O 160 'Atlantic' (gebouwd in België in 1957) als de sportvisser 'Atlantic' naar

- de WD 99 'Vita Nova' (gebouwd in België in 1967) was de Z 588 'Vita Nova';
- de W 178 'Zeemansblik' (gebouwd in België in 1970) was de Z 510 'Zeemansblik';
- de T 20 'Sionnain' (gebouwd in Nederland in 1974) was de O 186, later de Z 186 'Shannon'. 'Sionnain' (Keltisch) en 'Shannon' (Engels) is dezelfde naam voor de rivier;
- de T 15 'Terra Nova' (gebouwd in België in 1975); was de Z.99 'Terra Nova';
- in april 1995 vertrok de Z 47

Ierland.

De meeste vaartuigen hebben hun naam behouden omdat bij de Ierse (ook bij de Britse) vissers het volksgeloof er nog diep inzit dat het ongeluk meebrengt de naam van een vaartuig te veranderen.

Verdwenen de meeste van de hierboven vermelde vaartuigen naar Ierland om in België een vervangingsnieuwbouw te doen, dan kende de B 5 'Drakkar' toch een apart verhaal. Nadat de rederij Crevits de nieuwe Z243 'Drakkar' in ontvangst nam, werd de oude B 5 (die zijn

carrière in Frankrijk begon als IJslandvaarder en het in Vlaanderen verder zette als boomkorvaartuig) verkocht (gedeeltelijk ondersteund door Nederlands kapitaal) aan de NV Suzy. Het bedrijf kreeg schulden en veranderde van structuur en thuishaven. Het nieuwe bedrijf kwam echter terug in de schulden. Toen de 'Drakkar' na het verliezen van een boel tegen de kade van Liverpool kwam te liggen, werden zowel schipper als vaartuig ander arrest geplaatst. De Z 5 bleef wekenlang met één korrestok in de lucht verlaten liggen. De bemanning werd zo goed als aan haar lot overgelaten. Sommige bemanningsleden gingen met Britse treilers een aantal reises in zee om hun overtocht naar Vlaanderen te kunnen betalen. Uiteindelijk werd de Z 5 door een Oostendse schipper naar IJmuiden overgebracht. Het visserschip heeft er zes maanden tegen de kant gelegen vooraleer het aan Ierland werd verkocht. Volledig overdekt vaart het nu met een nettenrol als hekreiler. Nadat bleek dat het schip tegelijk in twee Europese landen officieel was ingeschreven werd het in België op 30 juni 95 uit de Belgische officiële lijst geschrapt.

Daniël Pots

CREVITS

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

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



De afschaffing (...) van de slavernij (...) was in de eerste helft van de 19de eeuw de oorzaak van een grote behoefte aan goedkope arbeidskrachten in die landen. Men poogde dit gebrek op te vangen door het aantrekken van blanke "emigranten" uit Europa (...)

Verschillende scheepvaartlijnen hadden Antwerpen gekozen voor het inschepen van emigranten. De vele misbruiken die daar heersten verplichtten de Belgische regering ertoe (...) maatregelen te treffen om (...) het ronzen tegen te gaan.

Voor de mensen die zich nog zouden laten verleiden verscheen in het Handelsblad van Antwerpen op 1 december 1858 een waarschuwing: "Wij weten uit heel goede bron dat werklieden van ons land zijn aangevallen onder de meest verleidelijke beloften, en dat zy schandigyk bedrogen werden".

Jef Klausning in 'Het gras was niet altijd groener' in 't Beertje 1992 p. 107 - 110

Schrijvende loodsen

Vraag: wat gebeurt er wanneer drie Vlamingen elkaar ontmoeten? Antwoord: zij richten een vereniging op. De zee- en kustloodsen zijn niet anders. In 1945 hebben ze hun eigen vereniging opgericht en ze hebben het vijftigjarig bestaan onlangs gevierd met o.m. de uitgave van een boek. Deze al vlug officieel erkende belangenvereniging heeft nu haar beste schrijvers aan het werk gezet om vijftig jaar loodsenwel en wee aan het papier toe te vertrouwen. Wat doet een loods op de Schelde en wat doet hij op zee en voor de kust, wie wordt er loods (het blijkt in veel gevallen een familiezaak te zijn). Heldendaden, anekdoten, herinneringen en verwezenlijkingen, de moeilijke verhouding met een administratie van landmannen, de collegiale verhouding tot de concurrerende 'kleurensyndikaten'; het wordt aan elkaar gebreed door Walter Jacobsen, Georges Beauprez, Yves Campana, Jean D'Hondt, André Vantorre en last but not least, HVB-columnist Leon Inghelbrecht.

De aparte stijl van deze laatste is de HVB-lezers al lang bekend. Via de hem eigen mix van verslaggeving en mijmeringen over de zin van het varen (en meteen ook van het leven) heeft deze gepensioneerde kustloods al honderden bladzijden vol geschreven, waarvan een niet onbelangrijk aantal hun weg naar de HVB-lezers vond.

Het boek '50 jaar beroepsvereniging van zee- en kustloodsen' is niet alleen een gelegenheidswerk geworden van een feestvierende vereniging, het voegt een onmisbaar werk toe aan de bibliotheek van de Vlaamse zeevaarders. Hier werd een naslagwerk geschreven dat nog vele jaren zal geraadpleegd worden.

Het 160 pagina's dikke '50 jaar beroepsvereniging van zee- en kustloodsen' kost 600 frank (700 frank inclusief portkosten) en kan besteld worden bij Laure Hulsens, Priorijhofstraat 13 te 8450 Bredene.

Fotograferende duikers

De onderwaterfotografen Marcel Vanalderweireldt en Rudy Van

Geldere zijn de auteurs van een fascinerend foto-kijkboek met ruim 150 kleurenfoto's over de Oosterschelde en het Grevelingenmeer. Het werk geeft een compleet overzicht van alle fauna en flora onder de waterspiegel. Geïnspireerd door dit boek kunnen sportduikers met een hernieuwde interesse hun onderwaterwereld (her)ontdekken, maar het boek richt zich evenzeer tot de gewone natuurliefhebber als tot elkeen die het nabije Zeeland een warm hart toedraagt.

Zeeland onderwater, 144 pagina's, uitgeverij Uniepers Abcoude, kost inde Nederlandse boekwinkels 59 gulden. In België tegen 1195 frank te verkrijgen in de gespecialiseerde duikerswinkels.

Zingende loodsen

Wie even terug in de tijd van de zoute songs en de shanties wilde, was op zondag 19 november aanwezig in het Oostendse feestpaleis. Het Scheldeloodsenkoor, opgericht in 1971 door de (Nederlandse) loods Albert Veldkamp, bezorgde de aanwezigen een onvergetelijke middag met een keuze uit 80 van haar internationale zeemansliederen.

Het koor van zee- en rivierloodsen, beeldde in zeemanskledij de bemanning uit van een windjammer, compleet met kapitein, stuurman, kok en matrozen.

Je moet het verleden niet mooier maken dan het was, zoveel is zeker maar voor de Oostendenaars die nog het zeegeruis in 't hoofd hebben, was het een onvergetelijke terugreis in de zeiltijd. Het mannenkoor bracht met een hoge graad van professionaliteit een stukje muziek dat door een dankbaar publiek met een langdurig applaus bedacht werd. (lin)

**Te Koop: GPS-Garmin 45
aan zeer interessante prijs.
Tel.: 059 / 80 71 42 of
059 / 31 29 71.**

**Te Koop
Nog varend sportvissers-
vaartuig. Keuringsvrij.
Volledig in orde. 50 plaat-
sen. Bellen na 20 uur op
nummer 059 / 33 07 50**

Te koop gevraagd

voor relatie binnen de EEG

BOOMKORKOTTER ZONDER QUOTA

Bouwjaar vanaf 1980

Motorvermogen 800- 1000 pk

Afmetingen gaarne aan

MARITIEM BUREAU J. APPELBOOM

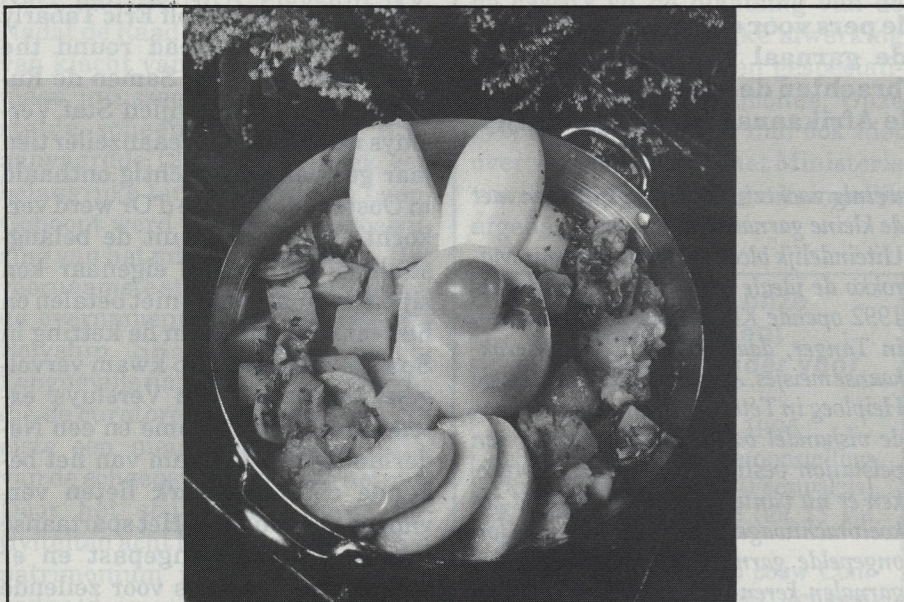
Regenwulp 19

1991 VD VELSERBROEK - NEDERLAND

Telefoon / fax (23) 539 24 89

(vanuit België eerst 00 31)

Vishandelaar uit Poperinge visspecialist van het jaar



De inspanningen van de Vlaamse Dienst voor Agro-Marketing (Vlam) om de wijting te promoten resulteerden o.m. in dit prachtige gerecht.

Voor het eerst organiseerden het Nationaal Verbond voor Visveters, de Beroepsvereniging van Viskleinhandelaars, het Oostendse Vormingsinstituut en het culinair magazine *Ambiance* de wedstrijd 'Visspecialist van het jaar'. Op 13 november beoordeelde een jury de zes geselecteerde meeneemgerechten die het in een finale tegen elkaar mochten opnemen. Achteraf mocht Christophe Merlevede van de gelijknamige vishandel uit Poperinge zich met de titel tooien. Zijn 'Kassei van wijting in een herfstige Vlaamse stoofpot' haalde het nipt van de andere gerechten.

Het recept

We willen u het winnende recept niet onthouden. Voor zes personen neem je als kassei-vulling 6 grote wijtingen (± 2 kilo), 1 witte kool, 6 eiwitten, 4 dl room, 50 gram boter en peper en zout. Voor de stoofpot haal je 2 appels, 2 rapen, 2 wortels, 30 zilveruitjes, 250 gram paddestoelen, 200 gram zoet gerookt heilbotstuk, 12 grote aardappelen, 1 bosje peterselie, 2 dl water, 100 gram S2 suiker, 200 gram boter, 2 eetlepels tomatenpuree, 50 gram maizena, 1 flesje bruin trappistenbier en 1 takje dragon.

Rest dan alleen nog het gerecht te

bereiden.

Voor wat de kassei van wijting betreft reinig je de witte kool en dompel je een twintigtal blaadjes in kokend water. De wijtingen worden gefileerd, van vel en graten ontdaan. Het vlees kruiden met peper en zout, cutteren. De eiwitten een na een toevoegen tot je een homogene massa krijgt. Afwerken met room. Je botert kleine vuurvaste potjes in, je legt daar een of twee blaadjes witte kool in en je vult op met de wijtingvulling. Tenslotte laat je de 'kassei'-potjes een twintigtal minuten garen in een bain-marie in een voorverwarmde oven.

Voor de herfstige Vlaamse roompot worden groeten en fruit gereinigd en geschild. De aardappelen worden in 'pommes château' versneden en apart gekookt. Wortelen, rapen en appels worden in kleine blokjes versneden. Daarna blancheren met de zilveruitjes (à blanc). In een marmiet laat je de boter smelten en de paddestoelen aanfruiten. De heilbot wordt in kleine stukjes versneden en de dragonblaadjes worden fijngehakt. Aan de heilbot worden de geblancheerde groenten, het fruit en de tomatenpuree toegevoegd. Tenslotte wordt het geheel overgoten met de trappist, wordt de kruiding nagegaan en de roompot gebonden met maizena.

De twee worden bijeengevoegd door de 'kasseien' uit de oven te halen, ze om te draaien en ze telkens midden op het bord te deponeren. De jus, de garnituur en de aardappelen worden eromheen geschikt. Een greepje gemalen peterselie zorgt voor een levendig groen accent.



OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

32.08.08



het taxibedrijf voor de visserij

Bredene

Oostende

Nederlandse garnaal wordt in Marokko gepeld

Het Nederlandse Visbureau heeft de pers voor een bezoek uitgenodigd... in Marokko. Daar blijkt de garnaal vandaag gepeld te worden. Verschillende dagbladen brachten de voorbije dagen dan ook uitgebreide reportages over de Afrikaanse garnaalpellerijen van Klaas Puul en Heiploeg.

Nadat in Nederland in 1984 verschillende mensen gestorven waren na het eten van garnaal (vergiftiging door de shigella-bacterie) werd de thuispellerij er steeds luider in vraag gesteld. Het zag er toen al naar uit dat 3.000 gezinnen (vooral geconcentreerd in Volendam) een einde zouden zien komen aan deze aantrekkelijke bijverdienste. In 1990 was het zover: de wet stelde een einde aan deze traditie waarbij de garnaal thuis op de keukentafel werd gepeld. Te onhygiënisch. Er moest dringend een alternatief gezocht worden en eerst dacht men die te vinden in de ontwikkeling van een pelmachine die door de Haarlemmer Van Woensel uitgevonden werd, maar deze bleek al bij al weinig efficiënt te zijn.

De garnaal moest dus verder manueel gepeld worden, maar dan wel in uiterst hygiënische productie-eenheden; industrieel als het ware. In De Morgen vertelt journalist Ruben Mooijman hoe het er verder aan toe ging: 'De val van de Muur leek echter nieuwe perspectieven te openen. De goedkope Oosteuropese arbeid kwam binnen handbereik. In tal van Poolse, Bulgaarse en Oekraïense berijven werden plots massa's Nederlandse garnaal gepeld. Maar de produktiviteit van de Oosteuropaanen liet nogal te wensen over. Daarnaast moesten fabrieken en transporten intensief beveiligd worden (...) Bovendien bleken de ruwe Oosteuropese handen

weinig zachtzinnig om te springen met de kleine garnaaltjes.

Uiteindelijk bleek delokalisatie naar Marokko de ideale oplossing. In augustus 1992 opende Klaas Puul zijn pelstation in Tanger, daar werken 1.100 Marokkaanse meisjes. Acht maanden later volgde Heiploeg in Tétouan. Binnenkort zal ook de vishandel van Belsen in Tanger een pelstation vestigen. Wekelijks vertrekken er nu vanuit Nederland vier tot zes koelvrachtwagens met elk twintig ton ongepelde garnaal naar Marokko. De garnalen keren een dag later gepeld en wel terug naar Nederland. De hele reis van vijfduizend kilometer kost, inclusief pellen en verwerken, zeven dagen. Onderweg zorgen satellietverbindingen tussen de vrachtwagens en Nederland ervoor dat de temperatuur aan boord niet boven de 3 graden onder nul komt'.

Waarom die pelstations niet in Nederland gebouwd werden? Enerzijds beschikt Marokko over een vrijhandelszone waar ondernemers niet te maken krijgen met in- en uitvoerformaliteiten, douanepapieren en heffingen; anderzijds halen de Marokkaanse meisjes een hoog rendement (85 kg per maand tegenover 60 kilo voor een Nederlandse pelster... enne de Marokkaanse pelsters verdienen tussen de 5.000 en de 6.000 frank... per maand. Sommigen onder hen verdienen daarmee méér dan hun vader.

Oceaanzeiler Côte d'Or onder Nederlandse vlag

Het Belgische maxi-zeiljacht Côte d'Or (25 m.) verwierf bekendheid met de Franse zeewolf Eric Tabarly tijdens de Whitbread round the world-race 1985-86. Samen de Rucanor TriStar van wijlen Staf Versluys werd de rode oceaanzeiler tien jaar geleden stormachtig onthaald in Oostende. De Côte d'Or werd verkocht en verdween uit de belangstelling. De nieuwe eigenaar kon zijn aanwinst echter niet betalen en het vaarting ging aan de ketting in Spanje. Het zeilschip kwam vervolgens in handen van Versluys' ex-teammaat Jan Blomme en een Nederlander die de naam van het bekende chocolademerkt lieten vervangen door Jaguar. Het spartaanse interieur werd aangepast en er kwamen vijf cabines voor zeilende passagiers. De thuishaven van de Jaguar is momenteel het Turkse Kusadasi. De gewezen oceaanracer is nu opgenomen in het zeilprogramma van het gespecialiseerde reisagentschap New Adventures en cruist ergens tussen de Canarische Eilanden en de Nederlandse Antillen waar de aankomst voor Kerstmis voorzien is. Tot in het voorjaar laaveert de ex-Côte d'Or tussen de paradisijselijke Caraïbische eilanden.

Volgende maand wordt in dit blad de catalogoog afgedrukt van alle artikels die in 1995 in HVB verschenen zijn. Niet te missen voor verzamelaars!



CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :

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

STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE

**AUTHORIZED
MARINE DEALERS**

**LONGUEVILLE
MOTOREN**

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

I.D.P.

OOSTENDE
TEL (059) 32 18 64
FAX (059) 32 08 13

**F.S.E.
GENT**

TEL (09) 251 25 81
FAX (09) 251 39 61

**CHANTIERS NAVALS
NAMECHE-SEILLES**

TEL (085) 82 69 10
FAX (085) 82 73 60

Toekomst Polyship zeer onzeker

Het ziet ernaar uit dat het verkeerd afloopt met het mijnenvegerscontract aan de SKB Polyship NV. Nadat de Raad van State de afstand van klacht van het mededingende, maar intussen in vereffening gestelde scheepsbouwbedrijf BSC aanvaardde (26 oktober) leek een belangrijke hindernis van de baan. Gehoopt werd op een snelle toewijzing van het miljardencontract. Het voornaamste struikelblok bleek toen de overnameprijs van het failliete Polyship. SKB-directeur Leopold Longueville nam afstand van de prijs die de curatoren vooropstelden. Hij eiste een nieuwe waardebeoordeling van de scheepsbouwinfrastructuur. Door het stilleggen van de activiteiten acht hij de waarde van het patrimonium intussen aanzienlijk gedaald in vergelijking met de schatting van februari 1993.

Intussen deed zich een nieuw feit voor. Het Ministerie van Landsverdediging vorderde het Antwerpse scheepsbouwbedrijf om tegen eind november het bewijs te leveren dat het alle facetten van de bouw van de vier kustmijnenvegers aankan. Bij het ter perse gaan vernamen we overigens dat het geduld van het ministerie van defensie op was en dat Polyship wel degelijk buiten de prijzen dreigt te vallen.

Een gewezen topman van het bedrijf is er overigens van overtuigd dat het heropstarten van de werf veel tijd in beslag zou nemen. Bovendien zijn een aantal ex-Polyship-werknemers, van ingenieurs tot arbeiders, niet meer beschikbaar. Hij acht het hoe dan ook onmogelijk dat binnen de twee jaar na de eventuele toewijzing 150 arbeidsplaatsen zouden ingevuld zijn. Hij vindt het evenmin realistisch dat men voortdurend met de contractwaarde van 12,5 miljard schermde. Dit bedrag bevat veel meer dan de bouw van de kustmijnenvegers. Men vergeet te gemakkelijk dat eerst de studie- en ontwerpkosten, de bouw van een prototype en diverse andere kosten moeten betaald worden. Slechts een gedeelte van het bedrag is bestemd voor de werkelijke polyesterconstructie en de plaatsing van de machines en apparatuur. In het verle-

den beperkte de activiteit van Polyship zich tot de ruwbouw van de casco's en de plaatsing van de machines. De eigenlijke afwerking gebeurde steeds op een gespecialiseerde werf in Rupelmonde. Onze gesprekspartner is er dan ook niet over verwonderd dat het Ministerie van Landsverdediging uiteindelijk afgehaakt heeft. (gw)

(De rest van onze veelgeprezen) aktiviteltenkalender voor vissers

DECEMBER 1995

1-31 Paster Pype-tentoonstelling, Heemmuseum De Plate (Feestpaleis), Wapenplein, Oostende (tot 15 jan. 96)

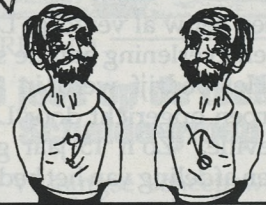
1-30 "CMB 100, een eeuw Compagnie Maritime Belge", tentoonstelling in het Scheepvaartmuseum, Antwerpen (tot 31 dec.)

21- Bijeenkomst van Europese visserijministers

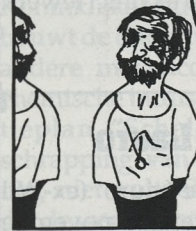
Vanaf januari veel verse activiteiten!

Pieter & Pieters

Pieter, als de slopingspremie afgeschaft wordt, wat zullen ze dan doen met dat geld?



Denk jij dat er elders niets meer te slopen valt, misschien?



Op 27 oktober leverde de Spaanse scheepswerf Astilleros Balenciaga in Baskenland de nieuwe SCH 22 'Wiron 1' af aan de Nederlandse eigenaar Jaczon BV. De 'Wiron 1' is een 51 meter lange diepvrieshektreiler die in de Noordzee op pelagische vissoorten, zoals haring en makreel, zal vissen, op dieptes die tot 500 meter onder de zeespiegel gaan. De jacht kan alleen gebeuren, maar ook in span uitgevoerd worden.

Technische gegevens: lengte (l.o.a.): 51,44 meter, hoofdmotor Stork Wartsila, viertakt, zes cilinders ontwikkelt 1800 kW aan 900 toeren/min. Aan boord is plaats voor zestien bemanningleden.

BRUGGE
Longueville moderniseert

Het scheepsherstellingsbedrijf Longueville te Brugge werd onlangs gereorganiseerd. Het machinepark werd aangepast, het personeelsbestand herschikt en in samenwerking met Watco werd de firma A.A.M. opgericht.

Ruim een eeuw al verzorgt Longueville dienstverlening aan de scheepvaart. Het bedrijf werd in 1882 te Antwerpen opgericht door Leopold Longueville. Zo'n 15 jaar geleden werd een afdeling van het bedrijf aan de Coiseaukaai van de Brugse haven geïnstalleerd. Zo ontstond een uiterst gespecialiseerd bedrijf met een honderdtal arbeidsplaatsen. In de Brugse afdeling zijn met de doorgevoerde reorganisatie zo'n 20 technici tewerkgesteld.

SOMALIE
Achille Lauro

Ook al is de 'Achille Lauro' (ex-Willem Duys) gezonken in november 1994, toch blijft het rampenschip (dat ooit nog gekaapt werd) in het nieuws. Op de Nederlandse televisie was begin november een reportage te zien over het schip dat voor de kust van Somalië in brand vloog en drie dagen later zonk. Volgens het getuigenis van een ex-purser op het schip heeft de bemanning 'de bijna perfecte misdaad gepleegd' door de brand, die op een zeker ogenblik onder controle was, terug te laten oplaaien. Hij verklaarde dat brandwerende deuren bewust door officieren van het schip werden opengezet, wat gelijk stond aan de totale vernietiging van het schip van de Italiaanse rederij Star Lauro. De ramp kostte aan 4 van de 579 passagiers het leven. Volgens het Nederlands programma is het Italiaanse ministerie van justitie met een onderzoek begonnen. Ook het Italiaanse ministerie voor koopvaardij doet onderzoek naar de omstandigheden van de ramp.

CHINA
Damen Shipyard wil zaken met China uitbreiden

Bestuursvoorzitter H. Quast van de Damen Shipyards Group uit Gorin-

chem (Nederland) heeft het bezoek van een hoge delegatie van de Noordchinese havenplaats Dalian aan Rotterdam aangegrepen om contacten te leggen met de burgemeester van die stad. De Nederlandse scheepswerf onderzoekt immers de mogelijkheid zich in Dalian te vestigen. Damen Shipyard heeft overigens reeds sinds drie jaar een vestiging in Changde waar het bedrijf via een *joint venture* voor 50% eigenaar is van een werf.

BELGIE
Redersvereniging wil flexibiliteit

De marktontwikkelingen in de maritieme industrie dwingen tot een voortdurende aanpassing van het te voeren beleid. Dit is het streefdoel dat de Belgische Redersvereniging verwoordt in de nota met als titel 'Tewerkstelling voor flexibiliteit, een toekomstgerichte realiteitsvisie voor de koopvaardij'.

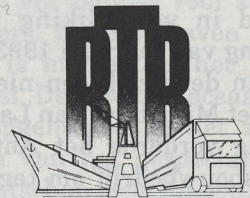
Eens terzake een algemene consensus is gevonden, moet deze uitmonden in een 'individualiseerbaar systeem'. Dergelijk 'flexibel protocol' moet voor de reders ook bijkomende compensaties hebben, anders heeft de Belgisch-Luxemburgse vlagstructuur weinig overlevingskansen, zo stelt de nota het. Bovendien kan de scheepvaart met dergelijk flexibiliteitsplan een 'testcase' zijn voor grote sectoren van de Belgische economie, zo meent de redersvereniging nog.

Bij het opstellen van een flexibiliteitsplan zal de aandacht moeten gaan naar een aantal kernpunten. Op korte termijn stelt zich de flexibilisering van de in protocols opgenomen bemanningsregels; een versoepeld inspelen op de pool van Belgische zeelieden in functie van de marktsituatie; het ontleden van de loonkost in de scheepvaart alsook van de sociale zekerheid; aandacht schenken aan het probleem van de opleiding, de bijscholing en de heroriëntering. Tot de kernpunten die, na een grondig wetenschappelijk onderzoek, op middellange termijn aandacht moeten krijgen, behoren de rendabiliteit van de investeringen, het probleem van in/uitvlagging; het aandeel dat de maritieme sector bijdraagt tot het BNP, en het nagaan welke de toegevoegde waarde is die de bedrijfstak genereert. Het gebrek aan loon-

flexibiliteit, de hoge loonkost, de minimale inspanningen die worden geleverd om werkgelegenheid te creëren, en het gebrek aan harmonisering tussen vraag en antwoord.

Het bestaande protocolakkoord loopt in december af. De vakbonden zijn het echter grondig oneens met het redersdocument. Zij stellen vast dat de nota alle vroegere afgesloten protocols naar de prullenmand verwijst.

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

EUROTUNNEL

Concurrentiële prijzen

De directie van de pendeldienst van Eurotunnel, Le Shuttle biedt in 1996 voor de toerismewagens een meer gevarieerd tarievenpakket aan dat tot nu toe het geval was. De reden hiervoor is te zoeken in het sterke concurrentiële klimaat dat op de short sea veerdienstverbindingen heerst. De tariefaanpassing heeft geen betrekking op Le Shuttle Vracht.

Tegenover dit jaar liggen de tarieven van Le Shuttle voor passagiers en toerisme voertuigen uitgedrukt in Franse frank, volgend jaar gemiddeld vier procent lager. Uitgedrukt in Britse ponden zijn deze tarieven met één procent opgetrokken.

Iets minder dan een jaar na de opening van de Kanaaltunnel voor personenwagens (december 1994), heeft Le Shuttle reeds haar miljoenste wagen gevierd. Herinneren we eraan dat de vijfhonderdduizendste wagen op 27 juni opgetekend werd, zodat men van een trafiekversnelling kan spreken. Dagelijks maken nu gemiddeld 3.000

à 5.000 wagens gebruik van de tunnel. Tijdens het Allerheiligen-verlof werden pieken tot 6.000 wagens opgetekend. De pendels van Le Shuttle verzorgen 2 à 3 vertrekken per uur. In piekperiodes kan de frequentie tot 3 à 4 vertrekken oplopen.

EUROPESE UNIE

**Staatssteun
scheepsbouw**

De ministers van Industrie van de Europese Unie (EU) hebben in Brussel besloten om de staatssteun aan de scheepsbouw in hun landen na 1 januari 1996 nog minstens negen maanden voort te zetten. De EU neemt het niet dat de Verenigde Staten, Japan en Zuid-Korea nog altijd niet de OESO-overeenkomst hebben geratificeerd om alle staatssteun aan de scheepsbouw vanaf 1 januari 1996 stop te zetten. Alleen als dat nog wel tijdig gebeurt, zijn de vijftien lidstaten bereid hun besluit te herzien. De bedoeling van de EU met deze maatregel is om de andere partners van deze OESO-overeenkomst onder druk te zetten.



NEDERLAND

**200 jobs op de tocht bij
Schelde-groep**

Bij de Vlissingse scheepswerf Koninklijke Schelde Groep (KSG) staan 200 van de 3.200 werkplaatsen op de tocht. Vóór de reorganisatie vorig jaar waren er nog 3.500 werknemers bij de hofleverancier voor fregatten van de Koninklijke Marine. Behalve schepen bouwt de onderneming ook ketels en andere metaalconstructies voor de chemische industrie. Het reorganisatieplan "Schelde 2000", dat de schrapping van 550 jobs inhield, is nog niet voltooid. Gevreesd wordt dat de werknemers ook op een andere manier zullen moeten inleveren.

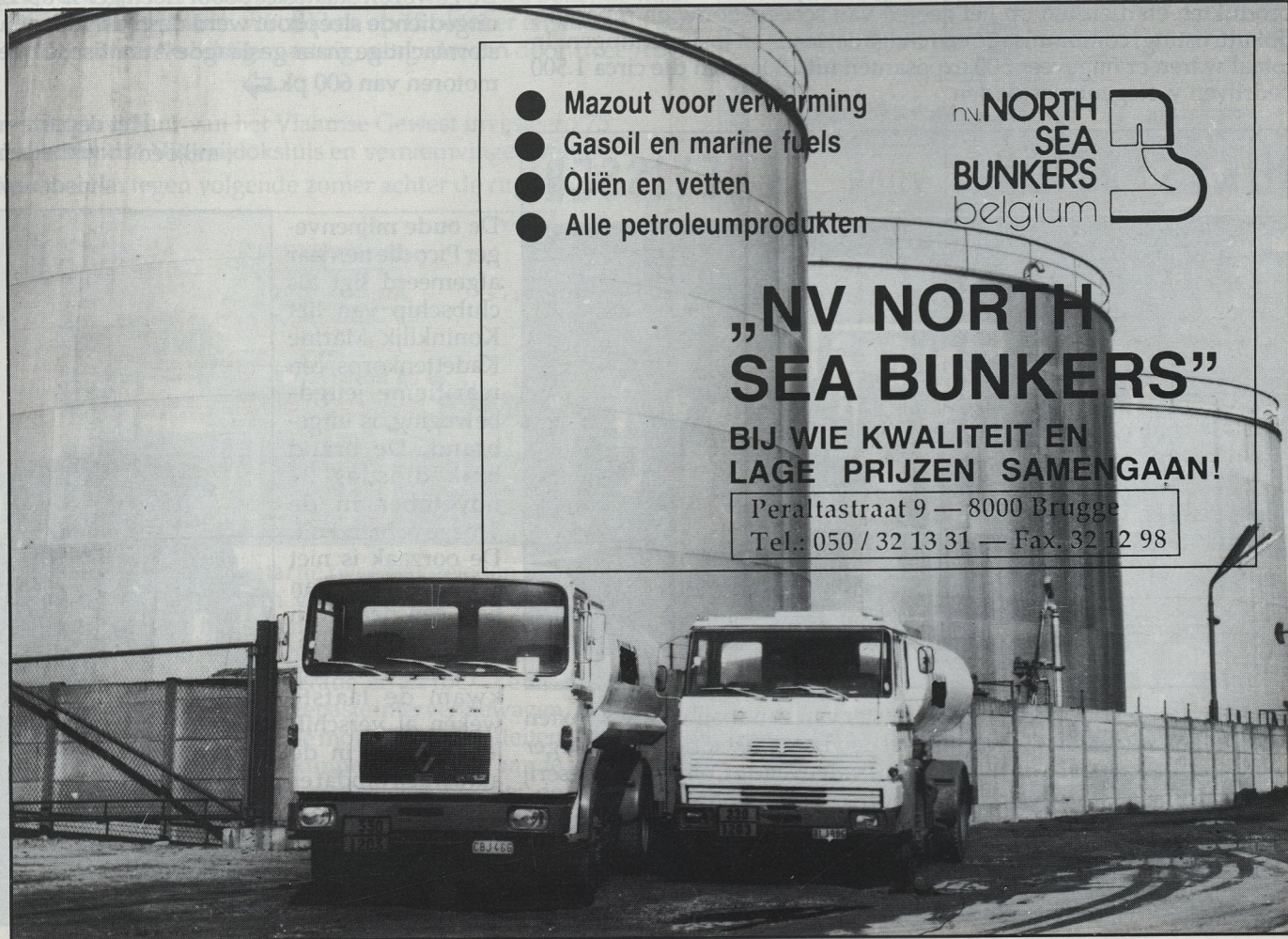
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

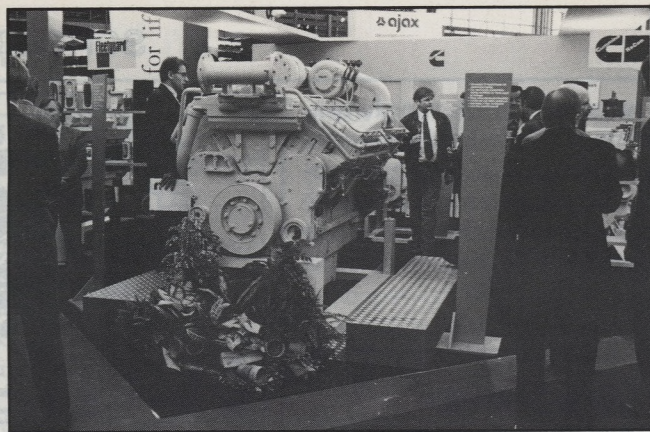


**„NV NORTH
SEA BUNKERS“**

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

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

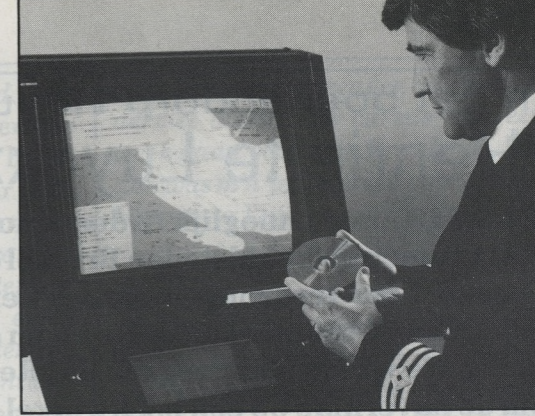
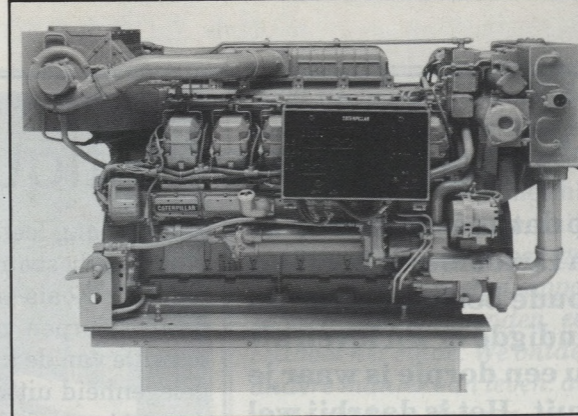
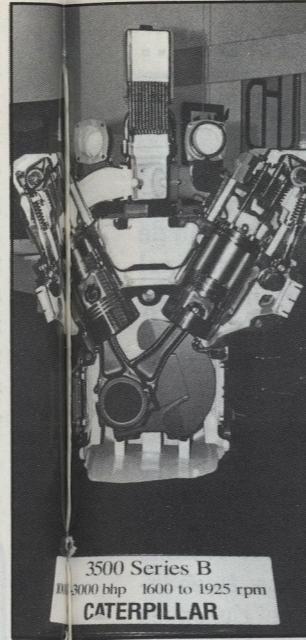




Europort '95

Bovenste rij foto's geven beelden van de 27ste internationale maritieme vakbeurs "Europort '95" in Amsterdam. Deze trok opnieuw massa's bezoekers naar het RAI-complex. De Nederlandse kroonprins Alexander was erbij om enkele nieuwe motoren te onthullen. Bij Cummins was dat de onlangs in productie genomen zuinige 16 cilinder scheepsdiesel KTA 50-M2 van 1.600 pk (foto links boven). Bij Stork-Wärtsilä was dat de Wärtsilä 26-reeks, waarvan het eerste exemplaar reeds besteld is voor een nieuwe Nederlandse kotter. Ook de andere motorenproducenten (o.a. Volvo Penta) lieten zich niet onbetuigd. Dat hoeft niet te verwonderen aangezien ruim een derde van de bezoekers van de vorige editie te kennen gaf veel belangstelling voor scheepsmotoren te koesteren. Ons land was vertegenwoordigd door de Gentse motorenfabriek ABC (foto midden) en Caterpillar (foto rechts) liet de nieuwe elektronische 3500B op Europort debuten.

De vakbeurs liet echter veel meer dan motoren zien. Heel wat scheepswerven uit binnen- en buitenland zetten hun beste beenje voor. De leveranciers van navigatie- en andere elektronische toestellen, zoals de wekelijks geactualiseerde zeekaarten op CD-rom (foto rechts) namen ook heel wat ruimte voor hun rekening. De expositie bevatte zowat alle producten en diensten op het gebied van scheepsbouw en reparatie, dokuitrusting, communicatie en navigatie, laad- en losinrichtingen. In totaal waren er ongeveer 500 exposanten uit 25 landen die circa 1.500 bedrijven vertegenwoordigden.



De scheepslijft van Idp in Oostende staat momenteel het 34 meter lange casco van de gewezen onderwatermijnenveger M.475 Tongeren (bouwjaar 1958). De houten romp werd aangekocht door een Fransman die het wil laten hermotoriseren en heropbouw tot een zeewaardig plezierjacht. Ervoor ligt nog wat overblijft van de gedeeltelijk afgebroken Z.519 White Horse dat aangekocht werd door een Nederlander die het eigenhandig tot plezierjacht zou ombouwen, maar al maanden niets meer van zich horen.

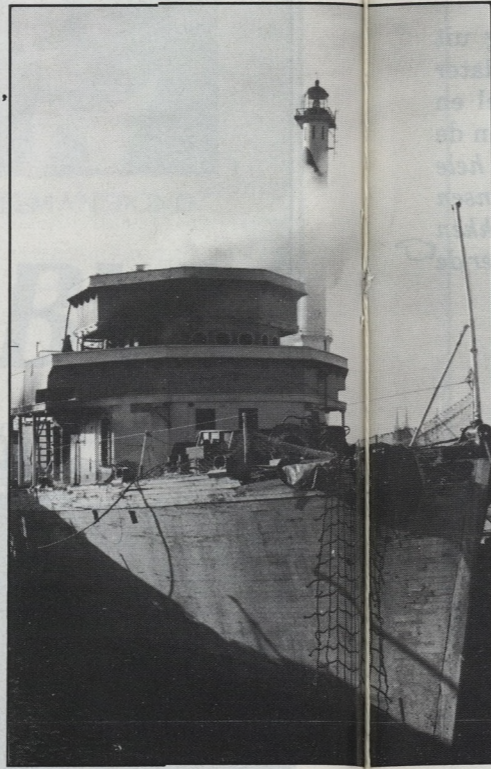
De gewezen staatsleepboot Zeetijger is op 20 november aangekomen op het Antilleneiland Sint-Maarten. De bekende maar uitgediende sleepboot werd destijds voor een prikkelprijs aangekocht. De nieuwe eigenaars vertrokken op 15 oktober en maakten een stormachtige maar geslaagde Atlantische overtocht. De Zeetijger is een krachtig vaartuig, aangedreven door twee ABC-motoren van 600 pk.

Het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Vlaamse Gewest investeert 75 miljoen in verbeteringswerken aan de Oostendse Visserijdoksluis en vernieuwingen van de sluisdeurvleugels. De werken moeten tegen volgende zomer achter de rug zijn.



Op maandag 27 november bracht minister van Landbouw Karel Pinxten een kort bezoek ter kennismaking met de visserijsector. De Limburger werd door de leden van de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij ontvangen in het Rijksstation voor Zeevisserij waar hij tevens een rondgang maakte in de proeflokken en de labo's. Tijdens een werkvergadering overhandigde voorzitter Manu Desutter de minister een memorandum waarin de problemen waarmee de visserij momenteel te kampen heeft werden uitgediept.

De oude mijnenvaarder Pico die tien jaar afgemeerd ligt als clubschip van het Koninklijk Marine Kadettenkorps, een maritieme jeugdbeweging, is uitgebrend. De brand brak dinsdag 21 november in de vroege ochtend uit. De oorzaak is niet bekend, maar kan best een daad van vandalisme zijn. Het houten vaartuig kwam de laatste weken al verschillende keren in de actualiteit omdat er blijkbaar nog steeds overnachtingen plaatsgrepen, niet tegenstaande dat verboden is.



North Sea Ferries startte twee jaar geleden met een interventieteam van vrijwilligers dat nu uitgegroeid is tot een professionele eenheid. Alle leden volgden opleidingen voor brandbestrijding, reddingsoperatie en EHBO. Ze beschikken over een aangepaste interventiewagen en zijn uitgerust om alle mogelijke calamiteiten die zich binnen NSF kunnen voordoen aan te pakken, eventueel in samenwerking met de Brandweer van Brugge. De gebrevetteerde leden volgen nog maandelijks dagtrainingen, waarbij veel aandacht wordt besteed aan het werken in kleine groepen.



In het boekendorp Redu

Henriette Luyckx' maritieme antiquariaat

IN REDU, een onooglijk Ardeens dorp dat koorddanst op de E 411 tussen de hoofdsteden Brussel en Luxemburg, heeft het boek de boer verdrongen. De eeuwenoude bosbouw is er nu gefossileerd tot literatuur. De boom eindigde er z'n leven als boek. We willen maar zeggen dat Redu een dorpje is waar je om de haverklap op een boekwinkel stuit. Het is daarbij wel duidelijk dat het boekenaanbod de plaatselijke behoeften ver overschrijdt.

In Redu maken de Walen nu de minderheid uit. Heel wat Ardeense dorpjes zijn overigens tot vakantiereservaten geworden, bevolkt door weekend-Vlamingen. Maar in Redu maken boeken het ameublement uit achter de leistenen gevels. Waar de bomen eindigen beginnen de boeken. Zowat de helft van de huizen rond de dorpskerk zijn tweedehands boekhandel, de rest pikt een toeristische korrel mee als boetiek, kunstgalerij, herberg of restaurant.



Henriette Luyckx in de Bouteille à Ancre (foto ml)

Eeuwenlang leefde het dorp van de land- en bosbouw. Dat is nu wel anders. Zoals in vele andere Ardeense dorpen moest de jeugd er omwille van de kwakkelende werkgelegenheid uitwijken naar de steden. 14 jaar geleden werd het eerste boekenantiquariaat er geopend. Drie jaar later verbroederde Redu met *Hay-on-Wye*, Stad van het Boek in Wales, en kroonde het Waalse dorp zichzelf tot eerste tweedehands-boekendorp van het Europees continent. Het heeft het dorp geen windeieren gelegd. Dit Mekka voor de bibliofiel is vandaag goed voor meer dan 200 000 bezoekers per jaar. Vooral tijdens de weekends trekt het intellectuele pretpark drommen snuffelaars. Tijdens het paasweekend is er drie dagen *Feest van het Boek*' en het eerste weekend van augustus is er ook nog de *Nacht van het Boek*. Kortom, de klassieke marketingtruucs.

In 't hartje van Redu troffen we Henriette Luyckx (55) aan die er een tweedehands maritieme boekhandel uitbaat. Boeken over schepen, zeeën, matrozen en vissers; een snuifje ziltigheid midden het herfstige dennegroen.

Van boot...

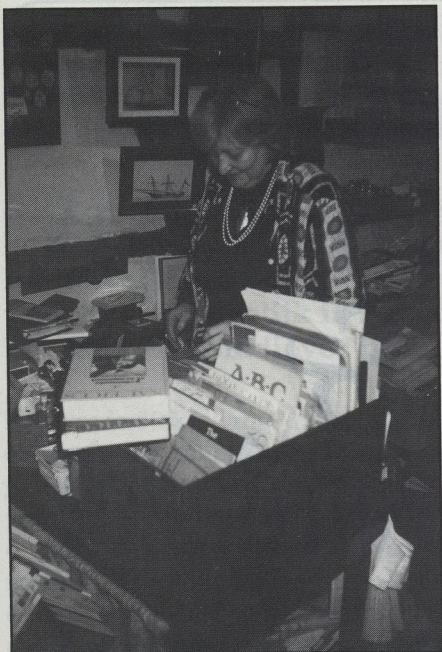
Henriette Luyckx, afkomstig uit Lokeren, maar als kinesiste later professioneel actief in Brussel en Waver, gaf er tien jaar geleden de brui aan. *Ik zag en hoorde de hele dag niets anders meer dan mensen die klaagden over hun ongemakken en ziektes. Ik wilde nog wel onder de*

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



mensen komen - da's m'n lange leven - maar dan in ietwat opbeurender omstandigheden. Dus opende ik - ik was toen pas gescheiden - een boekhandel die al rap evolueerde tot een antiquariaat van boeken inzake zeevaart en maritieme aangelegenheden. Ik had wel het geluk dat in die opstartperiode een vriend heel z'n maritieme bibliotheek met zowat

1000 titels van de hand deed. Dat was m'n basis'. De ziltige interesse deelde Henriette van geen hond, want ze had er toen met haar man en zoon al een lange zeilcarrière opzitten. *'We waren pas getrouwd, woonden in een stadsappartement zonder tuin en vonden een eigen zeilboot het einde. We ontdekten een andere manier van leven: avontuur, verre einders, dromen, onvoorziene situaties, een kleine kosmos waarin je de anderen vlug leert kennen. Aanvankelijk gingen we met onze acht meter lange boot vanuit het Oostendse Mercatordok spelevaren naar bijvoorbeeld Nieuwpoort of Walcheren, maar later laadden we de boot op een treiler en trokken we voor een zestal weken naar Bormes-les-Mimosas van waaruit we de Middellandse Zee bevoeren. Nadien startten met een paar gelijkgestemden een charterjachtbedrijfje op in Can' Pastilla in Mallorca.*

Toen ik pas begon te zeilen was ik enorm bang dat één van de anderen over boord zou gaan en ik niet zou weten wat te doen in die omstandigheden. Omdat m'n man het geduld niet had om mij de zeil-

technieken bij te brengen ben ik moederziel alleen een cursus van een week gaan volgen in Frankrijk. Pas dan was m'n 'watersrees' over', biecht Henriette Luyckx eerlijk op.

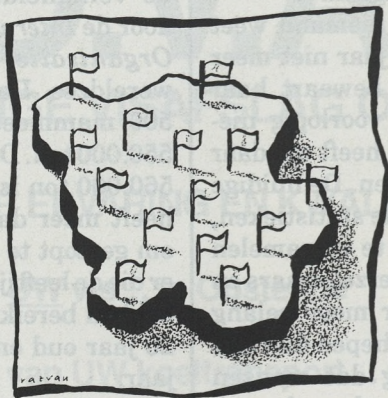
naar Boek

Zo'n zes jaar geleden komt de boekhandelaarster zich definitief in Redu vestigen. Eerder had ze er haar *copain* Colpin, die er al van in de pioniersperiode zelf handgeschept papier bedrukt, leren kennen. Sinds vier jaar huist het paar in gezellige, gerenoveerde oude stallingen, nu omgedoopt tot 'La Bouteille à Ancre' - een niet te vertalen woordspelling die ergens tussen inktpot en anker gezocht moet worden. Luyckx herbergt er meer dan 20.000 boeken, goed voor 6000 verschillende titels. Het maritieme in al haar facetten: historie, oorlogen, visserij, figuren (zelf haalt ze als voorbeeld Eric Tabarly en Staf Versluys aan). Heel wat boeken over scheepsmodelbouw en in de marge ook werken over maritiem geïnspireerde kunstenaars, eilanden, Noord- en Zuidpool, strips en tijdschriften... Tot voor een paar jaar gaf Henriette een *catalogue marine* uit. Nu werkt ze met losse lijsten. Zelf bestempelt Henriette Luyckx haar zaak als uniek voor ons land en boogt ze op een internationaal klantenbestand: Engelsen, Fransen, Duitsers, Nederlanders, Italianen en Vlamingen vinden haar zaak een reisdoel waard. *'Ik krijg veel auteurs over de vloer die een boek schrijven en informatie verzamelen, ook heel wat studenten die aan proefschriften in die branche werken. Erg interessant zijn ook de vele contacten die ik met m'n klanten opbouw, waardoor ik ook veel mensen die dezelfde interesse hebben met elkaar in contact kan brengen'.*

In het aanpalende winkelpand drukt haar levensgezel menig maritiem geïnspireerde spreuk of eigen litho af op z'n handgeschept papier. Was de zee van inkt en waren de boten van papier dan voeren die twee een mensenleven lang op golvende zinnen van boek tot boek.

Marc Loy

Henriette Luyckx, librairie 'Bouteille à Ancre', Route Rimbaud 6890 Redu Tel 061/65 64 42



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

van schepen & van mensen van de zee



RENLANG ZIJN WE braaf geweest met het lezen van een boek. We lazen voor u het frans-talige werk *Tankers van de Schaamte*, een uitvoerige beschrijving over het waanzinnige drama van de tan-

kervervaart. Dat twee tot drie tankers per maand zouden zinken? Een boude bewering maar ze steunt op een reeks huiveringwekkende gegevens. Ten behoeve van de Franse TV werd een en ander verfilmd en het werd een dokument dat je aanvreet door de kriminele schoonheid van de wrakken. Zelfs gefilmd in gewassen kleuren hebben de mastodonten van de zee, die roest pissen over geheel hun lengte, de uitstraling van monumenten. Permanent bevinden zich 3000 tankers op zee waarvan 500 groter zijn dan 300.000 ton. De helft van deze schepen vaart onder substandaard vlag.

Van maart 1956 tot maart 1966 zijn 164 petroleumtankers naar de kabeljauwkelder gezonken met hun lading... en soms met hun bemanning. Rampen met andere schepen, zoals ertstankers die evenwel niet moeten onderdoen, werden buiten beschouwing gelaten. Om te weten hoeveel mensen op zee gebleven zijn volstaat het het Lloyds register te bekijken. Maar dan doet men dit cijfer wel met tien vermenigvuldigen! In geen geval kent ook deze befaamde verzekeringsmaatschappij het juiste aantal slachtoffers van de grote vlakke. Het is trouwens geen gemakkelijke taak om de nodige data te verzamelen want het gaat om internationale gegevens over bemanningen die bestaan uit een

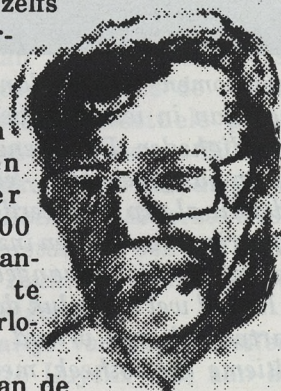
samenraapsel van nationaliteiten. Twaalf nationaliteiten op 36 man is geen rariteit. Bovendien is varen een 24 uren job, *around the clock*, met zeelui die op het moment van de ramp evengoed te kooi kunnen zijn als op de brug of in de machinekamer. Zodat het moeilijk te zeggen valt hoe, hoeveel en waarom ze aan hun einde kwamen. En er zijn nog andere verwickelingen want veel vreemdelingen zijn aangemonsterd onder de kleuren van veel verschillende vlaggen, wel 147, en het mensenleven is meestal heel goedkoop onder vele, zoniet alle, van deze vlaggen. We veronderstellen dat een natie die zich niets aantrekt van de welvaart van haar zeelui niet bekwaam is om behoorlijk in het internationale vervoer te functioneren. Rederijen die in orde zijn met de arbeidsreglementen zouden heel afkerig moeten zijn van de *substandard* of goedkope vlaggen.

De waarheid is dat niemand weet hoeveel mensen per jaar niet meer terugkeren. De zee bewaart haar geheimen. En er is voorlopig niemand die geld of tijd heeft om daar zijn tanden in te zetten. De huidige generatie, deze van de statistieken, is gedreven om data te verzamelen ten behoeve van de verzekeraars en hecht op die manier meer belang aan de schade aan schepen dan aan mensen! Het is erg dat mensen minder belangrijk zijn dan schepen! Maar dat is toch altijd zo geweest? Veel rampen die op zee gebeurden *ni vu ni connu*. Ze zijn 't geheim gebleven van de scheepvaartkantoren: reders, verzekeraars, bazen van classificatiebureaus belast met het afleveren van het eindvisum, genaamd *bewijs van zeevaardigheid*. Al deze gepekelde avonturiers hebben toegang tot de brandkast die de wereldzee is en die vol rijkdommen steekt. De internationale unie van maritieme verzekeraars

noteert zelfs het verlies niet van schepen kleiner dan 500 ton. Financieel te verwaarlozen!

Meer dan de helft van de drieduizend tankers van de wereldvloot vaart beneden de veiligheidsnormen opgelegd door de *Internationale Maritieme Organisatie*, de UNO van de wereldzee. Daarin zijn begrepen 500 mammoets van 300.000 tot 550.000 ton. De *Happy Giant* van 560.000 ton is 485 meter lang en heeft meer dan twee uren nodig om gestopt te liggen. Hierbij zijn er die de leeftijdsgrens van 15 jaar hebben bereikt. 50% is meer dan 20 jaar oud en 20% meer dan 25 jaar.

Tot in 1970 werden 130 tankers in de vaart gebracht door een bekende oliemaatschappij. Tegenwoordig heeft deze er nog 13. Het grote olietransport gebeurt nu niet meer door de eigen rederij dan wel door de goedkope vlaggen. De strijd was te ongelijk geworden en financieel niet meer te harden... en dus gebruikt men nu de tankers van de schaamte.



Ware het niet dat Paul McCartney er een hit rond gemaakt heeft

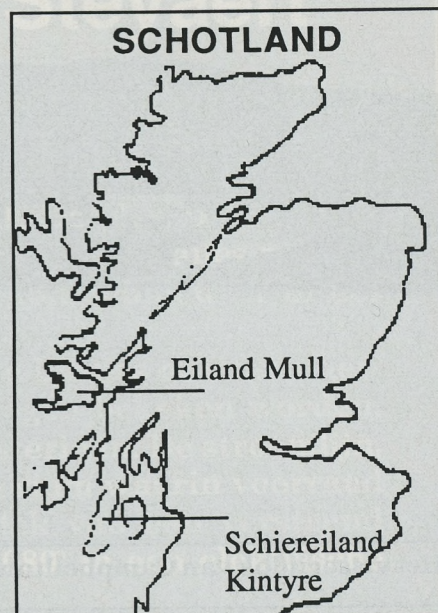
Kintyre

HET SCHOTSE SCHIEREILAND Kintyre is weinig bekend, zowel bij Schotten als bij toeristen. Voor de Schotten is het een uithoek en de modale toerist probeert haast automatisch zover mogelijk in Schotland door te dringen, zodat hij het schiereiland liever links laat liggen... ten onrechte.

Kintyre is 60 km lang, 12 km breed en heeft 120 km strand. De warme golfstroom zorgt ervoor dat het er, vooral in mei en juni, zonnig en droog is. Wanneer Paul McCartney in de hit 'Mull of Kintyre' zingt over de mist die er hangt, dan mogen we dat gerust tot de dichtertelijke vrijheden klasseren: mist zal je daar maar zelden zien. Voor de kust (zijde Atlantische Oceaan) ligt Ghiga eiland, door de Vikingen 'Gudey' (= Gods eiland) genoemd. Vroeger was er een Britse gevangenis. Nu is het eiland één groot beschermd natuurgebied.

Campbelltown

De belangrijkste stad op Kintyre is het in het zuiden gelegen *Campbelltown*. Daar is ook de grootste vissershaven, maar niet de drukste. Er is veilige toegang in alle weer en wind, zowel bij eb als vloed. De haveningang is open en breed en beschut door eilandjes voor de kust. Het binnenste dok kan veel vissersschepen laten aanmeren. Grotere vaartuigen kunnen terecht aan de diepwaterkaai aan de vismijn. De slipway trekt veel bezoekers aan voor herstellingen. De scheepswerf 'Capbelltown Shipyards' op het na-



bij gelegen *Trench Point* bouwt geavanceerde treilers. De stad telt een 35-tal eigen vaartuigen (registratienummers voorafgegaan door de letters CN) van 10 tot 20 m lang. *Campbelltown* (*Chille Chiaran* in het Keltisch) is een belangrijke bezoekershaven voor vissers die er hun vangsten overslaan om ze naar andere verkooppunten te laten vervoeren. In een beschutte baai zijn nu ook pontons aangelegd voor yachten. De omgeving (trouwens het hele schiereiland) is bezaaid met voorhistorische begraaf- (*cairns*) en woonplaatsen, vroegpictische forten, versterkte punten (*dunns*) en overblijfselen uit de vroegchristelijke cultuur. Het is tevens de plaats waar de whisky voor het eerst op industriële wijze (via een *distillery*) werd geproduceerd. Vanop het landpunt 'Mull of Kintyre' lijkt Ierland, bij klaar weer, toch zo nabij.

Tarbert

Tarbert (*An-Tairbeart* in het Keltisch) (*) aan *Loch Fyne* is een veel drukker vissershaven. Het dorp kent ongeveer 2.000 inwoners en werd gebouwd omheen een natuurlijke haven. Een smalle, maar rotsachtige haveningang en de omringende lage heuvels beschermen het tegen de wind. Ook hier is in een natuurlijke baai ligplaats voor 200 yachten voorzien. Bij laag water kunnen grotere vissersschepen er evenwel niet binnen varen.

O.V.A.

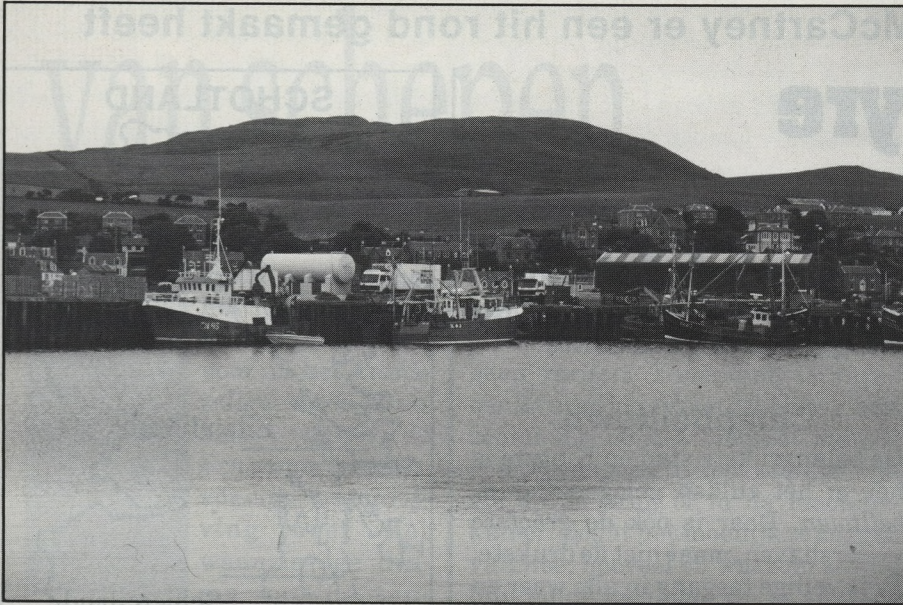
ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

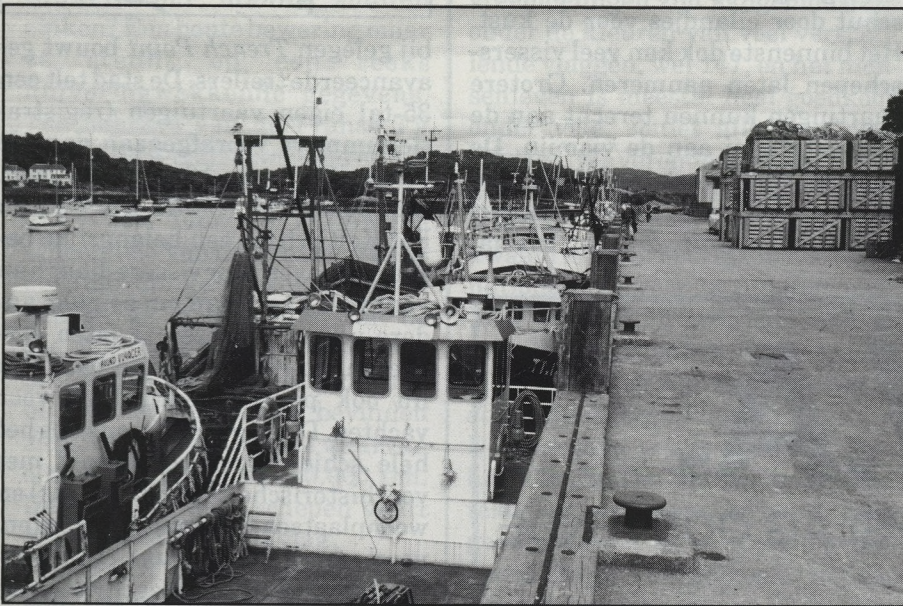
- * het veilen van UW vis... te Oostende
- * het verzorgen van UW koeltransport... naar Oostende
- * de berekening van UW lonen en sociale wetten, zowel voor reders als voor bedrijven... in en buiten Oostende
- * een coöperatieve aangepast aan UW noden

VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46



Het visserijdok van Campbelltown omgeven door Schotse heuvels.



De visserskade van Tarbert. Links de marina-yachthaven, rechts houten bakken met daarin (seizoensgebonden) ongebruikt vistuig.

Reeds in het IJzeren Tijdperk had de haven zijn belang. Het werd daardoor steeds krachtig verdedigd. In de 5de eeuw werd de eerste echte burcht opgericht door de eerste christenkoning *Fergus van Kintyre*. Het schiereiland werd echter meermaals door piraten en andere plunderende veroveraars onder de voet gelopen. In 1.098 richtte de Noorse koning *Magnus te Tarbert* een Viking-Noors koninkrijk op dat zowel Kintyre als alle Hebriden-, Orkney- en Sheteilanden omvatte.

Omstreeks 1225 richtte de Engelse koning (tevens koning van Schotland) *Alexander II* Tarbert in als een bloeiende economische en militaire

woonplaats, waaruit de Engelse cultuur moest worden verspreid in de hooglanden en de hebriden. Het opzet mislukte.

Tarbert ontwikkelde zich, door de inwijking van de Schotten uit Ierland (hun oorspronkelijk woongebied), Vlamingen (uit het huidige Vlaanderen en Noord-Frankrijk; de naam *Fleming* vormt er bijna een clan apart) en Scandinaviërs (Vikingen), samen met de nazaten van de Picten, tot een bloeiende handels- en vissersplaats.

De visserij is het belangrijkste inkomen van het dorp. Vanuit *Tarbert* (registratienummer voorafgegaan door de letters TT) is er hoofdzake-

lijk een dagvisserij met netten en krabbenpotten. Het is er een voortdurend komen en gaan van vissersbootjes. Er werd onlangs een kleine nieuwe vismijn opgericht. Verschillende rokerijen maken het dorp bekend als distributiecentrum van gerookte kippers (Schotse haring). De derde vissershaven op Kintyre is *Caradele*. Dit vissersplaatsje (gelegen rechtover het eiland Aran) loopt enkel vol wanneer de kustvissers uit de omgeving zich concentreren op de visserij in de *Kilbrannan Sound* en de *Sound of Bute*.

Te *Tarbert* wordt momenteel een *Heritage Centre* uitgebouwd (een park van 35 ha) waar vooral de attributen en de geschiedenis van de vissers en het boerenleven hun plaats zullen krijgen.

Tekst en foto's Daniël Pots

(* Niet te verwarren met Tarbet aan Loch Lomond en Tarbert op het eiland Lewis.

**Volgende maand:
Tobermory
op het eiland Mull**

JOOREN

SCHEEPSSCHROEVEN B.V.

**REPARATIES VAN ALLE
SOORTEN SCHROEVEN
LEVERING NIEUWE
SCHROEVEN
Sinds 1959**

**Papendrechtsestraat 2a
3313 CT DORDRECHT
NEDERLAND**

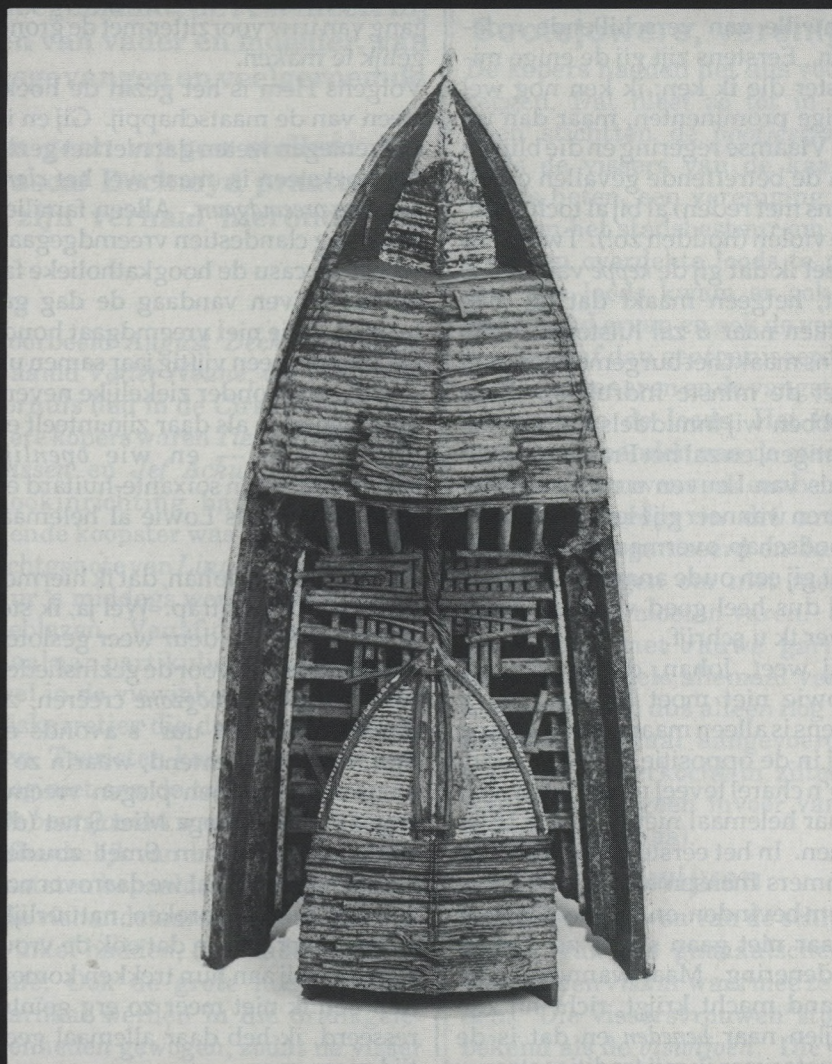
**Tel 00 31 78 6133831
Fax 00 31 78 6311795**

De kleischepen van Steyaert

FRANK STEYAERT (° Dendermonde 1953) heeft de klei leren kennen in het familie-bouwbedrijf. De inspiratie van scheepsvormen kreeg hij dan weer door het zien van de trafiek op de Dender. De techniek tenslotte haalde Steyaert aan diverse academies. Dat alles maakte dat hij gewaardeerde prijzen in eigen land kon behalen en in het keramiek-vererende Italië.

Zowel door samenstelling als door ingekraste lijntjes ontstaan herkenbare scheepsvormen die als dusdanig mogen bekeken worden. Anderzijds herken je er ook het (scheeps)mysterie in. De stroomlijn, de antieke broosheid van een uitheems open ruim waarin voorraad herkenbaar is, het opengebroke plankendek van een versteend wrak. Het verstilde drama, gebakken aan 1080° in een elektrische oven onder oxyderende atmosfeer.

André Baert



Info: Galerij Desko,
Hoogledestraat, Kortemark
051/57.57.00
of Frank Steyaert,
Tinnenpotstraat 16, 9000
Gent.

De Laatste Vuurtorenwachter



EZERESSEN
allegader, lees
voor één keer
deze prachtige
column niet,
want hij is
gericht aan

maar één persoon, een manspersoon
nog wel, en meer bepaald aan de
minister van binnenlandse zaken, de
heer J. Vande Lanotte, dien we
verder gewoon, zoals elkeen aan de
Vlaamse(!) kust dat doet, onze Johan
zullen noemen.

Beste onze Johan,
Alreeds verscheidene dagen broed ik op de gedachte mijn gal uit te spuwen over de burgemeester van Leuven, uw partijvoorzitter, de heer L. Tobbacq, dien ik hier verder gewoon *Lowie* zal noemen (of wanneer ik in de derde persoon spreek zal ik het over *Hem* hebben). Ik richt dit schrijven tot u omwille van verschillende redenen. Eerstens zijt gij de enige minister die ik ken; ik ken nog wel enige prominenten, maar dan uit de Vlaamse regering en die blijven (in de betreffende gevallen overigens met reden) al bij al toch tweede violen (houden zo!). Tweedens weet ik dat gij de *keppe* van *Lowie* zijt, hetgeen maakt dat hij misschien naar u zal luisteren. Derdens maakt het burgemeesterambt niet de minste indruk op u, zo hebben wij inmiddels kunnen bevestigen, en zal het Prachtige Stadhuis van Leuven u niet overonderen wanneer gij *Hem* aldaar mijn boodschap overmaakt. Vierdens zijt gij een oude anarchist en moet gij dus heel goed verstaan waarover ik u schrijf.

Gij weet, Johan, dat ik van die *Lowie* niet moet hebben. Zo'n mens is alleen maar geestig zolang hij in de oppositie zit. Van zodra zo'n charell teveel macht heeft, valt daar helemaal niet meer om te lachen. In het eerste geval schiet hij immers mensen af die zich *boven* hem bevinden, en die moeten daar maar niet gaan staan, zo is mijn redenering. Maar wanneer zo iemand macht krijgt, richt hij zijn pijlen naar *beneden* en dat is de plaats waar ik mij traditiegetrouw

— de opvoeding? de genen? het karakter? de schuld van 't kapitaal? ik weet het niet — pleeg te bevinden. Geestig in de oppositie en ergerlijk in de regering: vroeger zoude ik daar een politieke theorie rond gebrouwd hebben, maar daar ben ik inmiddels mee gestopt, wegens lege zalen.

Ik moet dus van die mens niet hebben. Ik hield dan ook mijn hart vast toen *Lowie* tijdens het hoogtepunt van het Agustacomplot zeide: 'Sommigen be-seffen nog altijd niet dat dit het einde van een politieke generatie is'. Nietsvermoedende burgers (journalisten dus) dachten dat hij het over *zijn* generatie had. Ten onrechte. Na lezing van zijn boek 'Zwart op Wit' is het inmiddels wel duidelijk dat hij *mijn* generatie bedoelde, deze van de *soixante-huitards*. Volgens *Lowie* zijn wij oorzaak van alle soorten malaaïen dien hijsamenvat onder de noemer van de permissieve samenleving.

Laat me toe, Johan, de gedachten-gang van uw voorzitter met de grond gelijk te maken.

Volgens *Hem* is het gezin de hoeksteen van de maatschappij. Gij en ik daarentegen weten dat niet het gezin die hoeksteen is, maar wel het *clandestiene vreemdgaan*. Alleen families waar nog clandestien vreemdgegaan wordt (in casu de hoogkatholieke families) blijven vandaag de dag getrouwd. Wie niet vreemdgaat houdt het immers geen vijftig jaar samen uit — toch niet zonder ziekelijke nevenverschijnselen als daar zijn: inteelt en dierenliefde — en wie *openlijk vreemdgaat* is een *soixante-huitard* en dat kan volgens *Lowie* al helemaal niet, dus...

Gij zult zeggen, Johan, dat ik hiermee een open deur intrap. Wel ja, ik stel dus voor dat die deur weer gesloten wordt en dat we voor de gezinslieden een *echtelijke gedoogzone* creëren, zo ergens tussen elf uur 's avonds en drie uur in de ochtend, waarin zo'n mensen clandestien plegen vreemd te gaan. Uw collega *Miet Smet* (die we verder gewoon *Smet* zouden noemen, gesteld dat we daarover nog zouden willen spreken natuurlijk) moet erover waken dat ook de vrouwen daarbij aan hun trekken komen. Zelf ben ik niet meer zo erg geïnteresseerd, ik heb daar allemaal geen tijd meer voor.

Verder lees ik dat *Lowie* tatoeages vies vindt. Ik noteer dus dat uw partijleider zich neerbuigend over de vissers uitlaat en ook over mijn kinderen die (in plaats van hun plechtige communie) een mooie tatoeage gekregen hebben. De onvolprezen Oostendse meester *Bertje* (VLD) heeft ook bij mijzelf een prachtkonijn aangebracht dat *talrijke soixante-huitard-wijven* (en ook die van het daaropvolgende jaar) met vreugde aanschouwd hebben. Ach, wat vliedt de tijd! Maar dat *Lowie* dat allemaal uitkraamt, deert me niet, want zoals ik het al zegde: ik moet die man niet. Hij zal mijn getatoueerde huid dus nooit uit zijn stadhuis moeten gooien.

Maar ik vraag me af, beste Johan, hoe het er later aan toe zal gaan, als *Lowie* er niet meer zal zijn, en gij, zijn *poulain*, het roer in handen zult genomen hebben. Ik zal dan grijs geworden zijn en gij burgemeester van Oostende. De Belgische regering zal ongetwijfeld (en wel als enige in de Europese Unie: de Belgenmop van de eeuw!) aan de Maastrichtnorm voldaan hebben. Om in mijn levensonderhoud te voorzien zal ik dus wel moeten bloemkolen kweken, daar aan de voet van mijn vuurtoren. En enige *wietplanten*, want de mens leeft niet van bloemkolen alleen. Als gij die *wiet* daar zult zien staan, zo vraag ik me dus af, zult gij dan de politie op mij afsturen? Of zal er dan nog iets van de permissieve samenleving overschieten en zullen wij in de lommerte van mijn toren samen aan een pijpje zuivere* *wiet* lurken. Ik hoop het laatste, want naar ik men te begrijpen zal het tegen dan al lang gedaan zijn met de sympathieke praktijken van het politieke dienstbetoon en zal ik het nergens nog fefikst krijgen om mijn tuintje als *gedooglochting* ingekleurd te krijgen.

Ni Dieu, Ni Maître,

Uw Laatste Vuurtorenwachter

*Vissers: meng nooit *wiet* met tabak, want tabak = kanker. Ook nooit pils en *wiet* mengen want alcohol is een harddrug en dus zeer gevaarlijk. *Wiet* daarentegen is alleen maar schadelijk omdat *Lowie* en de zijnen de zogenaamde (en alleen maar zogenaamde, want eigenlijk bestaat die niet) permissieve samenleving beu zijn en daar eens iets aan gaan doen, zie.

De volksmond spreekt

Geschiedenis van de Oostendse vistrap

DE OOSTENDSE KUSTVISSERS, die algemeen bekend staan als *bootsjowers* (1), hebben de jongste tijd veel van zich laten horen. Ook hun bastion, de Oostendse *trap* (2) heeft daarbij volop in de belangstelling gestaan. Zo veel zelfs dat her en der initiatieven ontwikkeld worden om de kustvissers van Nieuwpoort en Zeebrugge op hun beurt aan een soort *trap* te helpen, een plaats waar ook zij rechtstreeks aan partikulieren kunnen verkopen.

Het valt daarbij op dat de enen de *trap* als een soort natuurlijk Oostends fenomeen beschouwen, een plaats waar al eeuwen vis aan partikulieren verkocht wordt omdat de *bootsjowers* daar nu eenmaal aanmeren (3), anderen laten dan weer uitschijnen dat de *trap* een soort gunstmaatregel is die de kustvissers toegeschoven werd; een antwoord op de jongste visserijcrisis. (4)

Geen van beide opvattingen is juist, zo blijkt uit het relaas van de Oostendse sasmeester Pascal Deckmyn. Hij komt uit een familie van *bootsjowers* en is opgegroeid in de toch wel heel aparte wereld op en rond de trap. Veel van hetgeen hij hieronder vertelt heeft hij zelf meegemaakt, de rest heeft hij wel honderd keer horen vertellen van vader en moeder, van ooms en tantes, terwijl ze hun versgevangen en veelgeroemde garnaal aan de man brachten.

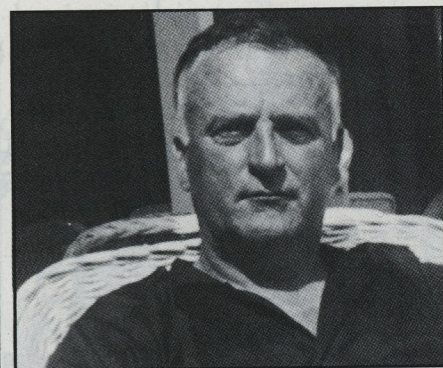
Wij van onze kant moesten hem geen vragen stellen. We schakelden de recorder in en Pascal Deckmyn praatte het hele bandje vol. We drukken zijn verhaal hieronder af: ongekunst *bootsjowersjargon!*

ROND 1928 BRACHTEN kleine bootjes, die bemand waren met één of twee man, *rauwe* garnaal naar de Oostendse trap. Daar werd de vangst, die gedeeltelijk ook uit vis bestond, tentoongesteld. Daarnaast zag je er ook scheepjes. Deze waren groter dan de bootjes en ze waren gemotoriseerd. Zij voerden *gekóókte* garnaal aan. Ook die garnaal werd daar, samen met de versgevangen vis, de bijvangst dus, tentoongesteld. Voor de garnalen deden de kopers een eenvoudig bod, de vis daarentegen werd bij opbod verkocht.

De trap zag er toen als volgt uit: aan de kaai was een stenen pier gebouwd met daaraan nog een kleine houten pier; alles speelde zich in open lucht af. De rauwe garnaal werd in mandjes van 5 kilo naar boven gebracht langs de ijzeren trap, die daar vandaag trouwens nog steeds bestaat, en ze werd gekocht door bij-

voorbeeld *August Deckmyn*, bijgenaamd *Vader Neune*, die een kookfornuis had in de Cirkelstraat. Andere kopers waren *Tiene Kodde*, *Luie Sissen* en *Jef Ackut* die ook zo'n kookinrichting hadden. Een bekende koopster was ook *Amandine*, echtgenote van *Lingier*. Rond twaalf uur 's middags werd de verkoop afgeblazen. Vanaf dan werd de garnaal aan partikulieren verkocht: ofwel in de viswinkels, ofwel aan de viskarretjes die de stad doorkruisten. Toeristen-kopers waren er toen nog niet aan de trap.

De *bootsjowers* waren dan ook totaal afhankelijk van de handelaars. Deze laatsten bepaalden de prijs. En als die vishandelaars al geen eigen viswinkel hadden, dan hadden ze een café. Ook de grote hoeveelheden garnaal werden in die drankgelegenheden gewogen, zodat de visser wel een gedeelte van zijn opbrengst onmiddellijk weer moest spenderen



Pascal Deckmyn: 'De *bootsjowers* waren totaal afhankelijk van de vishandelaars. Deze laatsten bepaalden de prijs. En als ze al geen eigen viswinkel hadden, dan hadden ze een café.'

in die cafés.

Bootsjowers, verenig u!

De kopers hadden het dus voor het zeggen. Dat bleef zo tot in 1932. Toen stichtten de *bootjessjowers*, zoals de vissers van de kaai nog steeds heten, een vereniging en ze vroegen het stadsbestuur om op de trap een overdekte loods te plaatsen. Die loods kwam er ook. Het onderhoud ervan en ook de verkoop werd vanaf dan georganiseerd door stadsambtenaren en de vangst werd gewogen in de loods. Het beheer was dus in handen van de stad. Er werd toen trouwens ook een betoging (zie foto verder in dit artikel, N.v.d.R) georganiseerd en de *bootsjowers* vroegen om niet meer op zondag uit te moeten varen.

De bootjes met rauwe garnalen waren inmiddels allemaal verdwenen en er werd dus alleen nog maar gekookte garnaal aangevoerd. De vis werd er verkocht in ziften. Er was toen nog geen invoer van Nederlandse garnaal.

Viswijven

Sommige vrouwen van de schipperreders van die garnaalscheepjes hadden een viskar waarmee ze leurd. Die vissersvrouwen stonden bekend als de *viswijven*. Die vrouwen stonden dan dagelijks aan 'het hoofd' hun man op te wachten, om te



Een opname van omstreeks 1928 van de vissersvrouwen langs de kaai, ter hoogte van de trap. Van links naar rechts: Marie Vanwijnsberghe (bijgenaamd Mietje van 't Sas), Jeanne Maldegheem, Leontine Vanbesien, Kreukeline (Creckillie?), Coralie Demeere, Irma Depuydt, Eulalie Molleman, Jeanne Geryl, nog een Demeerde, namelijk de zuster van Coralie en H  l  ne Vandierendonck.

zien of er geen defecten waren, of er geen andere miserie was, of ze op tijd zouden binnen zijn, zodat de verkoop bij tijds kon starten. Zij verkochten dan die verse vis in de stad op die karretjes.

Een anekdote uit die tijd: die viswijven droegen geen broek onder hun lange rokken en dat had twee — zeer praktische — redenen. Stel je voor: je rijdt daar met je viskar kriskras door de stad... en je moet zo nodig plassen... als vrouw. Met zo'n lange rok en zonder onderbroek daaronder kon je dat ongestoord ter plekke oplossen en dat zonder je viskar in de steek te moeten laten. De tweede reden had dan weer met de toenmalige seksuele praktijken in het bootsjowersmilieu te maken. Die visser, die bootsjower, woonde in een appartementje met nauwelijks twee kamers. En je moet weten: in die tijd waren er veel families met tien, twaalf en meer kinderen. 's Middags kwam hij naar huis en 's avonds moest hij al weer varen. Maar die mensen hadden natuurlijk ook seksuele behoeften. Dus, wat gebeurde er? Van zodra de visser thuiskwam, zond hij al de kinderen de straat op en smeed zijn vrouw op

bed, hij had daarbij geen tijd 'om veel ambras te maken' en als de echtgenote geen ondergoed droeg was dat alvast weer tijdwinst. Zo werden er in de namiddag talrijke 'kinderen gemaakt'. De oudste kinderen wisten trouwens dat wanneer ze naar buiten moesten, ze al gauw weer een broertje of een zusje zouden verkrijgen.

Na WO II

Tijdens de tweede wereldoorlog bestond de trap als verkooppunt niet meer, er was daar op de kaai trouwens ook veel kapotgeschoten. De vis, hoofdzakelijk haring, werd toen tegen vooraf vastgestelde prijzen verkocht in de vismijn. Dat gebeurde tot eind '45.

Tijdens de oorlog had de garnaalstand zich enorm ontwikkeld. Ook al doordat er gedurende de oorlog veel nieuwe schepen gebouwd waren, was er na de oorlog aan de Visserskaai een enorm grote aanvoer van garnaal en haring. Het Montgommerydok lag nokvol. De schepen lagen er met 4 of 5 naast elkaar, er lagen er ook veel in de midden. Dus je kan gaan denken dat er op de trap een enorme toeloop

was van volk, zowel vissers als kopers. Maar wat gebeurde er? Door die grote aanvoer lagen de prijzen er erg laag. Soms was de prijs zo laag dat de vis gewoon weer in de havengeul gedumpt werd: waarde-loos!

De garnalen werden toen verkocht in grote bennen van 35 en 50 kilo. De vis werd per opbod verkocht in ziften waarin 10 kilo zat. De rij bennen met garnalen bedroeg soms ettelijke honderden meters. In september stonden er bennen vanaf het garnaalkot tot voorbij de jachthaven. De verkoop gebeurde d.m.v. loting. Je moest je laten noteren bij het binnenkomen en dan werd er een lotje getrokken. Wie laatst aan bod kwam, had pech, want hij kreeg extra lage prijzen.

De kopers dicteerden nog steeds de garnaalprijzen, en niemand anders, en de visser had daar niets tegen in te brengen. Wat de vis betreft waren het dan weer de *viswijven* die de prijs bepaalden.

Ik wil maar zeggen: de trap was nog niet wat ze nu is, er was in principe geen verkoop aan particulieren, want de toeristen konden daar niets aanvragen omdat de te kopen hoeveelheid voor hen te groot was — een frigo bestond immers nog niet. Welke toerist kon er iets aanvragen met 10 kilo vis en een ben garnalen? Dat was niet te doen. De kopers beheersten dus de markt, maar stilaan groeide er ongenoegen omdat de vissers soms veel onverkochte vis in het dok moesten dumpen. Dat was voor hen telkens een enorm verlies. Ze begonnen dus te morren, want zij zagen ook de prijzen in de viswinkels en aan de viskarretjes en ze zegden hoe langer hoe luider dat het verschil volgens hen te groot was.

Leute & plezier

Langs de Oostendse Visserskaai waren toen slechts enkele hotels en restaurants... de Belgica, de Lusitania... voor de rest waren daar volop cafés en viswinkels. In de cafés werd enthousiast gezongen en gedanst. Sommige werden uitgebaat door vissers o.a.: *Gust Teneintjes* had daar de *Esperanza*. Dat was een enorm groot café waar elke zaterdag een drie man sterk orkest



1933 was een zwaar crisisjaar. De koopkracht van de arbeiders was onder het minimum gezakt. De garnaalprijzen stortten in. Het werd te erg, ook voor de vissers. Zij organiseerden een betoging. Dat alle vissers van de Belgische kust solidair waren toont het spandoek van Heist-Zeebrugge. Verder werden spandoeken megedragen met het opschrift: 'Geef ons een beter loon voor ons lastig en gevaarlijk werk'. Op de foto herkennen we o.a. Pierre Hubrouck, August Verburgh, Henri Quick, Albert Huys, Henri vanhoecke, Emiel Saliau, Frederick Vincke, Henri Deckmyn, Edward Demeulemeester, Maurice Pincket, John Deckmyn, Jan Pincket, David Vanslebrouck, Emiel Dasseville, René Jonckheere, Leopold Hagers, Rau, Emiel Blommaert, Frans Deckmyn, Charles Vandewalle, Victor Eyland, August Dewulf, Joseph Decraecker, Henri Cosseleez, Julien Nieuwenhuyse, Richard en Alfons Verburgh.

optrad en er werd gezongen en gedanst. De vissers brachten daar hun zaterdagavond door. Bekend was ook het café van *Zwarte Maria*. Je had daar dus talrijke cafeetjes waar volop plezier werd gemaakt. Oude vissers zullen zich nog de echte types uit die tijd herinneren: *Wammerwarden* die getrouwd was met *Angeltje* die een viswinkel uitbaatte. Ook was er *Boulliard*, bijgenaamd *Bastaardje*. Telkens wanneer er bericht kwam dat er op zee iets misgelopen was, begon hij een half uur — ja ik zeg wel een half uur — te vloeken en hij deed dat zonder één moment te stoppen. Hij daagde Onze-Lieve-Heer uit om onmiddellijk naar beneden te komen, om het met hem uit te vechten, met zijn blote handen! Iedereen stond daar dan met schrik naartoe te kijken, want *Bastaardje* was een imposante figuur met een grote witte snor.

Wanneer hij daar dan zo'n half uur had staan vloeken, zei hij tegen zijn echtgenote gewoon: *kom mijn vrouwtje, we gaan naar huis, 't is gedaan*. Je had ook nog *Dikke Fred*, een man van 160 kilo, die getrouwd was met een geweldig mager vrouwtje, dat koppel leek wel een komisch duo als ze zich samen vertoonden. Je had ook *Slunse*, eigenaar van O 41; die droeg laarzen die gemaakt waren uit wel honderd stukjes en die hij allemaal aan elkaar geplakt en genaaid had. Ook zijn jumper, een typische kledingstuk in die tijd, was helemaal uit aparte lapjes gemaakt, zodat hij de naam *Slunse* kreeg.

De *bootsjowers* droegen toen allemaal een jumper. Het leek wel een uniform: rode jumper, blauwe broek en klompen of laarzen. Wanneer het regende, droegen zij een oliefruitje dat gemaakt was uit gewoon

zeildoek, en dat *olieboajtje* werd ettelijke keren ingeolied met lijnzaadolie, waardoor het 'stakestijf' kwam te staan. Wanneer je dat droeg was je precies een houten pop, je kon je niet buigen, alleen maar houterig bewegen. Het stijve spul bezeerde ook je keel en je handen en daar ontstonden dan de zogenaamde 'mouwefreters'. Het zeildoek irriteerde je huid onder aan de mouwen en wanneer die wonde dan vuil werd o.a. door het koken van garnalen, kwamen daar zweren op te staan die men de plastische naam *mouwefreters* gaf.

De garnalenkorren werden in die tijd getaand, dat wil zeggen: ze werden in taan gekookt om ze duurzamer te maken en het rotten tegen te gaan. Dat gebeurde met een produkt dat in het fornuis gegooid werd, het visnet werd daarin gedompeld, gekookt en daarna aan de kaai opgehangen om er drogen. Dat was werkelijk een mooi, en voor wie het gezien heeft, onvergetelijk, gezicht, al die korren die daar hingen te drogen.

Heel dat kaaleven was trouwens erg mooi om te bekijken. Er stonden ook talrijke visrekken voor de cafés en de viswinkels, met droge 'schullen'. Op de kaai zaten de vrouwen korren te breien en te herstellen; een bijverdienste.

Kleine sprot en ... grote sier

In de winter werd op sprot gejaagd, maar deze werd niet verkocht aan de trap, maar in de toenmalige Oostendse vismijn, de oude cirk, tot ongeveer in 1934. Maar laat ons terugkeren naar de tijd na WO II. In de winter werd er door de *bootsjowers* nog steeds op sprot gevaren, en wanneer de sprot in het westen zat, voeren die kleine scheepjes voor twee, drie dagen richting Duinkerken. Ze liepen daar dan in de Franse haven binnen en dan was het telkens weer feest. Dan gingen de Oostendse vissers in Duinkerken dansen. Hun vrouwen wisten dat, want die mannen droegen in de winter klompen. Als ze gingen dansen in de Duinkerke cafés deden ze dat op hun kousen. Wanneer ze dan terug in Oostende kwamen, zagen de vrouwen natuurlijk dat er abnormaal

grote gaten in die kousen waren, en wisten ze dat het weer zover geweest was: 'Je bent weer gaan dansen in Duinkerken!'

De *bootsjowers* keken uit naar die periode, omdat ze dan eindelijk eens voor enkele dagen van huis weg waren, iets wat *bootsjowers* niet gewoon was, en waarin ze dus verschilden met de mannen uit de grote visserij. Sprot in het westen, dat was synoniem van de bloemetjes buiten zetten; dat was een keer naar de *vrouwtjes* gaan, Dus dat was werkelijk een attractie.

Duinkerken, dat was ook een gelegenheid om te smokkelen. De *bootsjowers* laadden hun scheepjes vol met drank. Het prijsverschil was toen nog enorm groot en in Frankrijk laadden ze hun scheepje met rum, cognac... Er waren er zelfs die er hun broodwinning van maakten. Eén en ander maakte dat de Oostendenaars in Duinkerken goed bekend waren, want er waren er die daar grote sier maakten, die er een Duinkerks liefje op nahielden en die dus enorm graag gezien werden in Duinkerken. Die mannen werden

daar met open armen ontvangen. Terug naar de trap! Wanneer in de winter op sprot gevaren werd, moesten die verkopen in de loods aan de trap waarover we het eerder al hadden, het *garnaalkot*. De visser loste zijn sprot, zette die op de kaai en er werd een emmer (ze noemden dat, met een marketingterm uit die tijd, een *échantillon*, een staal dus), gevuld met sprot en die werd tentoongesteld in het *garnaalkot*. Daar deed de koper dan een bod op. Maar wat gebeurde er? Die visser die met zijn emmer sprot naar het *garnaalkot* ging, begon gaandeweg de kleine sprotjes uit de emmer te halen, zodat, toen hij in het kot aankwam, hij alleen nog over hele grote sprot beschikte. De sprot die daar werd tentoongesteld was werkelijk uniek van grootte; in werkelijkheid zag de vangst er natuurlijk anders uit dan hetgeen de *'échantillon'* te zien gaf. Met de sprot was het verder zoals met de garnalen en met de andere vis: wanneer er over was, dan was de vangst hoogstens goed als vismeel. Ze kochten dat dan op en ze smeten dat op het land als meststof.

Je moet weten dat er nog geen koelkasten bestonden. De sprot werd alleen gevangen om *gerookt* en *ingelegd* te worden, maar eens die markt verzadigd was, was er geen belangstelling meer voor. En al die sprot werd gewoon op karren geladen en naar het land gevoerd als vismeel.

Goeie Oostendse garnaal

Het bereiden van de garnaal gebeurde toen heel anders dan nu. Vandaag wordt de garnaal mmermaals gespoeld: ze gaat door een zeef en een sorteermachine, wordt gekookt en opnieuw gespoeld... zodat er ook niet veel handenarbeid meer aan te pas komt. In die tijd moest dat met de hand *'gekrabd'* — ontdaan van krabben — worden, gezeefd en daarna moest ze heel zorgvuldig *'uitgezocht'* worden: er mochten geen kleine visjes tussen de garnaal te vinden zijn. Dan werd ze gekookt en gedroogd of gekoeld. Dus water kwam er niet aan te pas, en de garnalen hadden in die tijd een enorm goede smaak,

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



maar waren ook niet lang houdbaar. Door de garnaal vandaag na het koken voortdurend met water te behandelen verliest hij veel van zijn smaak. Vroeger was de kwaliteit van de garnaal dan ook veel beter dan nu.

Het gat in de markt

Overstroming! Februari '53' was werkelijk een catastrofe voor de *bootsjowerie*. De kaaien liepen onder water, scheepjes sloegen te pletter, dat was werkelijk een chaos. Kommer en ellende. Ook de Cirkelstraat en het Vismijnplein liepen onder water; een echte catastrofe. Maar laat ons terugkeren naar de visverkoop van aan de trap. Rond '54-'55 was de toestand nog steeds niet veranderd. Om twaalf uur moest men de vangst kwijt zijn of men bleef ermee zitten. En 't was altijd maar hetzelfde: er was geen markt voor veel van die vis. En toen gebeurde het! Er was een vissersvrouw die het gat in de markt zag en de vissers aansprak die met hun overtollige vangst bleven zitten: 'Luister', zei ze, *je mag die vis laten*

staan, ik zal er mijn plan mee trekken'. Die vrouw was Yvonne, die vandaag trouwens nog altijd op de Visserskaai verkoopt. En wat deed ze? Doordat er op zondag niet gevaren werd — en dus ook niet aan de vishandel verkocht — kwam zij elke zondagnamiddag naar de Visserskaai met haar vis. Het toerisme was stilaan op gang gekomen en Yvonne verkocht die vis aan de toeristen. Die mensen vroegen haar welke vis dat eigenlijk was. 'Dat zijn butts', zei Yvonne, maar daar hadden de toeristen nog nooit van gehoord, ze bekeken die vis en ze dachten dat het tongen waren. Maar dat waren natuurlijk geen tongen. Daarom, en omdat die butts een bleke kleur hadden zocht zij een nieuwe naam en noemde ze die vis *melktongen*, tot ieders tevredenheid. Ze verkocht die butts, die melktongen op zondag per stuk of in kleine hoeveelheden aan de toeristen. Iedereen kon natuurlijk zien dat zij daar goed haar brood mee verdiende, en sommige vissers, zoals *Beyen*, bijgenaamd *Van Klokke*, begonnen ook weer op zondag te varen om zelf te verkopen aan de toeristen. Dat viel

wel niet in de smaak van de vissers en de *viswijven* met hun karretjes langs de kaai, maar toch lieten ze het toe. Stilaan groeide dat fenomeen, het groeide zelfs fenomenaal, zodat er na enige tijd al een twintigtal vaartuigen op zondag in zee gingen, 's middags binnenkwamen en onmiddellijk begonnen te verkopen aan de toeristen. En het ene bracht het andere mee. Doordat die vis ook niet altijd onmiddellijk verkocht kon worden, begonnen ze aan de trap oude kassen, oude tafels — al wat ze ook maar konden krijgen — te plaatsen om de waar open en bloot tentoon te stellen. Om de vangst tegen bederf te bewaren vulden ze bakken met ijs. De aanblik van de trap was compleet veranderd: kasten, tafels, bakken... Het was zo erg dat er sommige toeristen dachten dat daar een openbare veiling van huisraad doorging. Zo herinner ik me dat daar zelfs een oude kinderwagen gebruikt werd om de vis te stockeren. Die werd gevuld met ijs en daarop werd vis gelegd met een zeiltje erover. En de toeristen dachten: ocharme dat



Scheepsdiesel

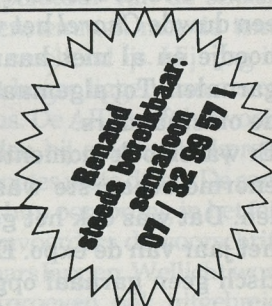
RENAUD

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



**Renaud
steeds bereikbaar:
semafoon
07 / 32 99 57 1**

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

mens staat hier met haar kindje een ganse dag om die vis te verkopen, maar in werkelijkheid zat die kindervagen vol *buts*, pardon: *melktongen*.

Flauwe garnaal, ook toen al

Vanaf 1956 werden Hollandse en Duitse garnaal ingevoerd. Dat waren enorm grote garnalen die gekookt waren in een mengsel met boorzuur en die bijgevolg zeer goed bewaarden. De viskarretjes en de viswinkels begonnen die te verkopen en dit viel niet in de smaak van de bootjowers van Oostende die zeer trots waren op hun produkt. Dat was te zien in een heel ritueel: wanneer de visser met zijn mand garnaal naar het *garnaalkot* ging, stonden langs de kant visvrouwen die in die garnaal grepen om de vangst te proeven en te keuren. En ik herinner me een anekdote: op een bepaald moment was er een toeriste met een modieus hoedje op dat met kaarsen en bloemetjes versierd was. Zij zag die *viswijven* doen en ook zij deed een greep in de garnalen van visser *Charel Marlon*. Vlug al geen een duwde *Charel* het vrouwtje met hoedje en al met haar neus in de garnalen. Tot algemaan jolijt van al de omstaanders.

Er waren ook momenten dat er een enorme schaarste was aan garnalen. Dat was ook het geval in 1958, het jaar van de expo. Er werd praktisch geen garnaal opgehaald: tien kilo in een nacht, vijf kilo in een nacht, vijftien kilo ... en er werden prijzen genoteerd van 200 fr. per kilo. In die tijd! Dat betekent dat de garnaal nu 1000 fr. per kilo zou bedragen. Voor ongepelde garnalen! Die prijs was ook zo hoog omdat sommige restaurants en viswinkels de exclusiviteit wilden krijgen voor de verkoop van Oostendse garnaal, ook omdat die zo'n goede reputatie had.

Mede door de schaarste begon de visser hoe langer hoe meer uit te kijken naar toeristen of particulieren om zijn garnaal te verkopen, want een klein beetje garnaal kon dus een pak geld opbrengen. De vissers boden hun waar aan in kartonnen dozen die eigenlijk dienden voor het verpakken van de garnalen die

de viskraamtjes verkochten. Zo'n bakje kon één kilo garnaal bevatten. Een kilo garnaal, dat was een bakje.

De vissers boden nu hun garnaal per kilo aan. Dat viel werkelijk niet in de smaak van de uitbaters van viskarretjes en van de viswinkels zodat de politie-te-paard er ettelijke keren werd bijgeroepen. Vissers werden opgebracht en er kwam een verbod. Enige tijd later was dat een beetje vergeten en werd er door de vissers terug per kilo verkocht. Het was een beetje een spel van kat en muis.

Een anekdote. Toen de garnaal nog schaarser werd, scheurden de vissers een randje van die kartonnen dozen. De toerist lette daar niet op, maar in plaats van een kilo kreeg hij maar 750 gram. Hij betaalde natuurlijk wel een kilo. Ha, die doosjes! Later werd die meeteenheid, omdat hij in de handel niet meer te koop was, vervangen door een zinken maatbeker waarmee de melkboer melk schepte. Ook daar brachten de vissers een *'verbetering'* aan. Op de bodem werd een laag kaarsvet gelegd van een paar centimeter zodat de koper weer maar 750 gr. kreeg i.p.v. de voorgehouden kilo. Maar het gebeurde meer dan eens dat die bodem kaarsvet tussen de garnalen viel zodat de toerist verast stond te kijken naar wat daar tussen zijn garnalen lag. De visser gebaarde natuurlijk van *krommen haas*.

Controle op de Ondermaatse vis

En denk nu maar niet dat de controle op aanvoer van ondermaatse vis een nieuwigheid is. Aan de trap konden we daar in de jaren vijftig ook al over meespreken. Op een moment was *Kamiel*, bijgenaamd *Dikke Tootte*, bezig ondermaatse vis te kuisen op de kaai. De omstaanders verwittigden hem dat de gendarmes op weg waren om de aanvoer te controleren. Dat kan geen kwaad zei *Kamiel*, laat hen maar komen. De gendarmes liepen langs en zagen *Kamiel* bezig met zijn veel te kleine visjes. Ze zegden: *'Hé schipper, is dat niet een beetje te klein die vis?'*

'Neen, neen', zei *Kamiel*, *'dat zijn*

zulke, dat is een soort die niet groter wordt'.

Pascal Deckmyn

(1) Oostends woordenboek, Roland Desnerck 1988 p. 95: (...) bootsjouwerie- (...) 1. die visserij met betrekking op schepen die weleer op het strand gezet, of achter de duinen gesjord werden; 2. de kleine visserij met open roei- en zeilvaartuigjes, meestal van klinkwerk, voerende één enkele mast, met een vierkant zeil; zij waren bestemd voor de garnalenvangst, maar in het najaar en de winter ook voor de sprot- en de haringvisserij op de kust (...); 3. thans de visserij met de kleine gèrnoasbaks die aan de vistrap liggen (...)

(2) Id., p. 460. 'Trap (...) op de Visserskaai te Oostende, plaats waar de garnaalvissers vis in het openbaar verkopen (...) weleer was de garnaal-mijn daar'.

(3) De Oostendse vistrap is meer dan 500 jaar oud, in HV BIX, 1995 p. 27

(4) Zie Bart Schiltz in het editoriaal van het Informatieblad van de Rederscentrale nr 19/1995.

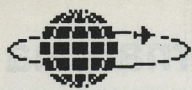
Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Gustaaf Rau, echtgenoot van mevrouw Marie-José Bulteel, matroos ter zeevisserij en matroos bij de RMT op rust. Gustaaf Rau was medestichter en penningmeester van de 'Garnaalkruiers Vuurtorenwijk - Oostende'

Gustaaf Rau werd te Oostende geboren op 7 februari 1929 en overleed er op 25 november 1995. De begrafenisplechtigheid greep plaats op woensdag 29 november.

Kabeljauwvangst beperkt

Omdat de kabeljauwvangsten in de Noordzee onlangs fors toegenomen waren, dreigde het nationale quotum vroegtijdig uitgeput te raken. Teneinde de visserij zo lang mogelijk open te kunnen houden besliste de minister van landbouw de kabeljauwvangst in Noordzee en scheldeestuarium vanaf 26 november als volgt te regelen:

- verbod voor alle vaartuigen om kabeljauw met een minimummaat kleiner dan 45 cm aan te voeren,
- verbod voor boomkorvaartuigen van meer dan 300 pk om meer dan 200 kg kabeljauw per kalenderdag (gewogen in aanvoergewicht) aan te voeren.



NOORDZEE →

Biologen voospellen magere visquota in 1996

Eind oktober kwamen de visserijbiologen van de Ices (= Internationale Raad voor Onderzoek der Zee) bijeen in het Advisory Committee for Fisheries Management (ACFM). Daarin wordt jaarlijks de visstand bekeken. Mede aan de hand van hun bevindingen worden later op het jaar de quota van een aantal vissoorten vastgelegd.

Bart Schiltz van de Rederscentrale heeft er alvast geen goed oog in: *'Nu al kregen wij een eerste zicht op hetgeen ons te wachten staat en jammer genoeg moeten wij vaststellen dat, als wij de biologen mogen geloven, het er (in elk geval wat de Noordzee betreft) niet goed uitziet. Wij krijgen echt de indruk dat, hoe meer maatregelen men neemt, hoe slechter wij er op de duur voor staan. Zo vernamen wij dat de adviezen voor de scholvangst voor 1996 een vermindering van maar liefst 40% inhouden. Ook tong zou er gevoelig op achteruitgaan. Nog meer verrassend en totaal onbegrijpelijk klinkt de voorgestelde verlaging voor de kabeljauw-T.A.C. (20%). De Rederscentrale heeft dan ook reeds aangedrongen bij de bevoegde instanties om hard te protesteren tegen gelijk welke verlaging van de quota'*. Ook de Nederlandse rederijen verwachten het ergste en stellen dat *'de voorstellen zeer zorgelijk zijn'*. Ook daar wordt nog gehoopt dat tijdige protes het tij kan keren en dat het geplande overleg met de Nederlandse minister van landbouw en visserij (op 7 december) vruchten zal afwerpen.

Op de ACFM-vergadering van de biologen worden jaarlijks ongeveer 80 visbestanden bekeken. Wanneer een bepaalde soort beneden het zogenaamde Veilig Biologisch Minimum (VBM) valt, wordt door de biologen alarm geblazen. Beneden dat niveau is het immers niet zeker dat de soort zich verder voldoende ontwikkelt, zodat de vangsten ervan beperkt moeten worden. Dat blijkt nu o.m. het geval te zijn voor schol, kabeljauw, haring en makreel. De toestand van de wijting is onzeker. Boven de VBM bevinden zich tong, schelvis en koolvis. Dat betekent nog niet dat er reden tot juichen is, want een groot deel van de tong wordt samen met schol gevangen en daar is de toestand zorgwekkend. Volgens de biologen is de kans dat de scholstand zich bij de huidige visserij-intensiteit op middellange termijn herstelt tot boven het VBM, bijzonder klein. De scholvangst moeten dus verminderen, zo stellen de biologen.

DUITSLAND →

Kwart minder aanvoer

Vorig jaar voerde de Duitse visserijvloot 143.500 ton vis aan in eigen havens, een kwart minder dan in 1993. De aanlandingen in buitenlandse havens namen daarentegen sterk toe en wel tot 76.000 ton. Alles bijeen genomen is dit zeven keer de totale aanvoer van de Belgische vloot.

De terugloop van de Duitse aanvoer is een gevolg van de inkrimping van de Duitse diepzeevloot die nog slechts 17 grote schepen omvat. Dit is alles wat nog overblijft van een vloot die eind de jaren zeventig nog vier keer zoveel trawlers telde. Naast de hoogzeetrawlers telt de Duitse vloot ruim 600 vaartuigen, waarbij het voor het merendeel om kleinere vaartuigen gaat.

NEDERLAND →

4,6 miljoen frank boete

De rechtbank van Middelburg veroordeelde dertien reders en schippers voor het doorgeven van valse vangstgegevens. Het openbaar ministerie vorderde voor 4,6 miljoen frank aan boetes. In totaal werden 29 schippers-eigenaars verdacht van illegale praktijken. Deze zaak staat in verband met de grote visfraude die in februari vorig jaar aan het licht kwam in Vlissingen. De zes hoofdverdachten in de affaire verschenen op maandag 30 oktober voor de Middelburgse rechtbank. Het zijn de Gemeente Vlissingen, de directeur en de administrateur van de gemeentelijke visafslag, twee vertegenwoordigers van de Stichting Vislossers en een visoppasser. De zaak werd al verschillende keren uitgesteld.

Controle op temperatuur garnaal in Stellendam

Inspecteurs van de Nederlandse Algemene Inspectiedienst (AID) hebben in de haven van Stellendam metingen uitgevoerd op de temperatuur van aangevoerde garnaal. Volgens het boekje moet de temperatuur van de schaaldieren overeenstemmen met de temperatuur van smeltend ijs. Hij mag in elk geval niet hoger liggen dan zeven graden Celsius. De AID heeft het voorlopig gehouden bij enkele steekproeven, zonder boetes uit te delen. De controles vinden hun oorsprong in het feit dat enkele aanvoerders de voorschriften aan hun laars lappen. Wellicht worden de steekproeven ook uitgebreid naar andere aanvoerhavens.

Drijvende ijsfabriek in Lauwersoog

Een ondernemer uit Urk wil in Lauwersoog een drijvende ijsfabriek opzetten. De ijsfabriek bestaat reeds en ligt momenteel in IJmuiden. Ondernemer Snoek wil het productieplatform verplaatsen en heeft reeds stappen gezet om een vergunning te bekomen.

FRANKRIJK →

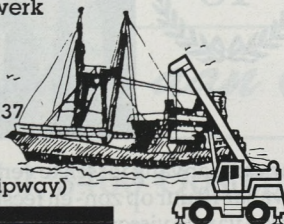
Vissers blokkeerden Calais

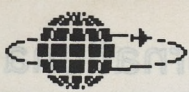
Een dozijn kleine vissersvaartuigen blokkeerden op 17 oktober de havengeul van Calais waardoor het ferryverkeer werd stilgelegd. De vissers wilden

**Verheye Joël**
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaierwerk

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





met deze aktie protesteren tegen de komst van vissersvaartuigen uit Etaples. De vissers uit het kleine haventje voorbij Boulogne hadden onlangs van de Franse overheid toelating gekregen om hun drijfnetten uit te zetten in een zone die traditioneel gebruikt wordt door vissers uit Calais. De protesterende vissers eisten de terugtrekking van de beslissing. Gebeurt dit uiteindelijk niet, dat komen er nieuwe akties die alle ferryverkeer tussen Calais en Dover in de war zullen sturen.

Spaans vaartuig beschoten

Franse vissers hebben op 11 oktober schoten afgevuurd op een Spaans vaartuig in de Golf van Biscaje. Twee opvarenden werden daarbij gewond. Volgens de Franse vissers hadden de Spanjaarden pogingen ondernomen om hun netten te vernielen. Het is niet de eerste, en wellicht ook niet de laatste, confrontatie tussen Franse en Spaanse vissers. Tijdens de 'tonijnoorlog' vorig jaar waren er heel wat conflicten. De toestand in de Golf is ondertussen blijkbaar nog altijd niet ontspannen.

IJSLAND →

Exportsubsidie voor vaartuigen gehalveerd

Tot voor kort kregen de IJslandse rederders 45 procent exportsubsidie van de regering bij de verkoop van vaartuigen aan het buitenland. Deze regeling om vangstcapaciteit af te bouwen was dan ook zeer aantrekkelijk. De subsidie werd nadien teruggebracht naar 40 procent. Onlangs bracht de overheid de betoelaging terug tot 20 procent van de verzekerde waarde van het uitgevoerde vissersvaartuig. Hoeveel vaartuigen met overheidssteun naar het buitenland vertrokken zijn, is ons niet bekend.

IJslanders willen Duitse rederij kopen

De firma *Samherji* uit Akureyri in het noorden van IJsland wil *Deutsche Fischfang Union* (DFFU) overnemen. De Duitse onderneming, omzet één miljard frank, is eigenaar van drie fabrieksschepen en een vaartuig voor de diepzeevisserij. Bij DFFU werken 400 mensen, waarvan 250 varend. De Groenlandse wateren waren de belangrijkste visgronden van de rederij. De tegenvalende (kabeljauw)vangsten van de

jongste jaren brachten de onderneming echter in de problemen. De overschakeling op makreel en haring in de Noordzee en bij Noorwegen is niet renderend omdat de rederij er over onvoldoende quota beschikt. Bij de oprichting in 1986 bestond de DFFU-vloot uit tien grote vaartuigen, waaronder vijf fabrieksschepen.

De IJslandse kandidaat-overnemer bezit acht fabrieksschepen en twee andere vissersvaartuigen en realiseert een jaarlijkse omzet van 2,2 miljard frank.

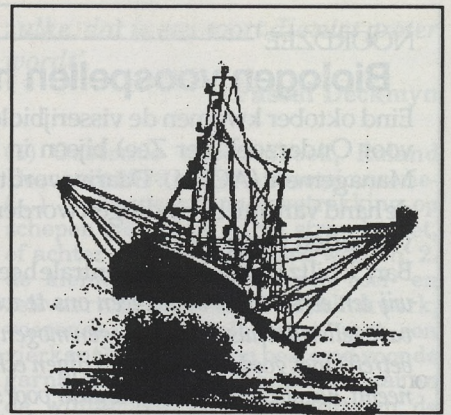
Volgend jaar opnieuw visserijbeurs in Reykjavik

De driejaarlijkse visserijbeurs in Reykjavik gaat volgend jaar opnieuw door. Deze voor IJsland belangrijke manifestatie is gepland van 18 tot 21 september 1996. Aan de vorige editie in 1993 namen exposanten uit 24 landen deel.

IERLAND →

EU-steun voor twee nieuwe visserij-inspectievaartuigen

De visserijcontrole rond het eiland kost



de Ierse overheid handenvol geld. De regering vraagt dan ook een tussenkomst in de kosten van de Europese Unie (EU). Ierland is verantwoordelijk voor zestien procent van de gemeenschappelijke wateren waarin heel wat Spaanse en Portugese vissers actief zijn. De Ieren betrapten dit jaar reeds een recordaantal Spaanse vissersvaartuigen op illegaal vissen in de Ierse box. Om de visserij-activiteit rond het eiland onder controle te houden wil Ierland investeren in twee nieuwe visserij-inspectievaartuigen. Ierland wil hiervoor een royale steun. De EU is overigens bereid mee te betalen voor de vaartuigen.

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
 Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 32 34 91 - Fax 059 / 33 05 50
 Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.

André Baert - Van Waes, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.

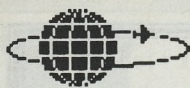
Ploegbazen - sorteersers:

Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 70 92 80.

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.



Europese Commissie teruggefloten →

Vierjarig visserij-akkoord met Marokko

De Europese Unie (EU) bereikte met Marokko uiteindelijk toch een akkoord over de visserijrechten voor Europese vissers in Marokkaanse wateren. De EU heeft daarvoor eerst een interne ruzie moeten uitvechten over de toegevingen die aan Marokko werden gedaan. Uiteindelijk werd de voor België erg ongunstige regeling voor de import van Marokkaanse tomaten ongedaan gemaakt en de verhoogde werd de geplande invoer van snijbloemen sterk teruggeschoefd.

Eurocommissaris Manuel Marin kreeg het verwijt te slikken dat hij te veel toegevingen had gedaan om zijn collega Emma Bonino van Visserijzaken aan pasmunt te helpen bij het sluiten van het vierjarig visserij-akkoord. Bonino hechtte veel belang aan een overeenkomst om de 700 Spaanse en Portugese vissers terug aan het werk te helpen, nadat een belangrijk gedeelte van de vloot sinds eind april aan de kant lag.

Met Marins toegevingen op het gebied van de tomaten- en snijbloemenimport heeft Bonino uiteindelijk een nieuw ontwerp-akkoord met Marokko kunnen bereiken. Marokko dreigde dan weer het akkoord op te blazen als het zijn land niet meer tomaten en snijbloemen mag uitvoeren. Hoewel dat land enkele concessies heeft gedaan, is er nog altijd sprake van een 'koehandel' ten nadele van de (o.m. Belgische) tuinbouw- en sierteeltsector.

Formeel was er geen enkele band tussen beide dossiers. Minister van Buitenlandse zaken Eric Derycke vond de koppeling van beide akkoorden dan ook onaanvaardbaar. Hij tekende officieel protest aan, nadat landbouwminister Karel Pinxten en zijn Nederlandse en Duitse collega's reeds een week eerder in dezelfde zin hadden gereageerd. Zij accepteerden niet dat de concurrentiepositie van de tomaten- en bloemenproducenten onnodig werd aangetast.

Op 13 november kwam het uiteindelijk toch

tot een akkoord waardoor de ondertekening van de visserij-overeenkomst alsnog mogelijk werd. De EU verbindt zich ertoe minder vis in Marokkaanse wateren te vangen en een gedeelte van de vangsten in Marokkaanse havens te lossen. De EU zal 162 miljoen dollar (4,5 miljard frank) compensaties (dit is beduidend meer dan vroeger) betalen voor de vangstrechten.

NEDERLAND →

Vlissingen vrijgesproken van visfraude

De rechtbank in het Nederlandse Middelburg heeft de gemeente Vlissingen vrijgesproken van betrokkenheid bij de fraude in de Gemeentelijke Visafslag. De gemeente schoot wel tekort inzake toezicht op de naleving van de reglementering. Al bij al heeft het onderzoek geen massale fraude aan het licht gebracht.

Op 14 februari vorig jaar werden op talrijke plaatsen in Zeeland en op twee plaatsen in België, bij groothandelaars in Zelzate en Zeebrugge, huiszoeken verricht door de AID (Algemene Inspectiedienst), de FIOD (Fiscale Inlichtingen en Opsporingsdienst) en de ECD (Economische Controledienst). De zaak zorgde voor commotie omdat een NOS-televisieploeg blijkbaar getipt was en de inval in het Vlissingse stadhuis kon filmen. Naar verluidt was justitie een groot-scheepse visfraude op het spoor in de plaatselijke visafslag.

Volgens de rechtbank zijn er onregelmatigheden gebeurd in de boekhouding van de visafslag. De administratie van de vismijn werd daarom veroordeeld tot een boete van 16.000 gulden (290.000 fr.) voor valsheid in geschrifte, maar volgens de rechtbank is niet bewezen dat de gemeente daaraan opzettelijk heeft meegewerkt. De Officier van Justitie had een boete van 100.000 gulden

geëist (1,8 miljoen fr.). De vismijndirecteur kreeg een boete van 1.600 gulden (29.000 fr.), de administrateur pleegde volgens de rechtbank valsheid in geschrifte en werd beboet met 2.500 gulden (45.000 fr.) en een voorwaardelijke gevangenisstraf.

Twee sorteerders werden eveneens veroordeeld tot geldboetes en voorwaardelijke gevangenisstraffen. De sorteerders, die niet in dienst van de gemeente werkten, werden veroordeeld voor het wegwerken van zwarte vis en de verkoop van vis buiten de vismijn voor één gulden onder de marktprijs. Het is niet bekend of een van de veroordeelden al beroep heeft aangegetend.

Visfraude in Urk?

De opsporingsdienst AID verdenkt buitenlandse vissers ervan vis onder valse nummers in Urk op de markt te zetten. De AID begon een vooronderzoek nadat hardnekkige geruchten circuleerden over illegale praktijken die ook in de gemeenteraad ter sprake kwamen. Een dagblad maakte ook melding van een per koelwagen aangevoerde lading van 450 kisten schol die een Engels scheepsnummer droegen, maar in werkelijkheid afkomstig zouden zijn van een Belgisch vaartuig. De AID kon die feiten niet bevestigen en gaf toe dat diverse tips nog geen bewijzen opleverden dat de Urker visafslag opnieuw betrokken is bij visfraude.

DUITSLAND →

2,2 miljard voor nieuwe visserijwachtschepen

De Duitse regering heeft het licht op groen gezet voor de vervanging van twee oude visserijwachtschepen door nieuwe vaartuigen. Voor de bouw van beide vaartuigen komen alle Europese scheepswerven in aanmerking. De vervanging van de 77 meter lange *Frithjof* uit Cuxhaven (1968) en de omgebouwde DDR-patrouilleboot *Warnemünde* werd gebudgetteerd op 110 miljoen mark of ca 2,2 miljard frank.

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

Daar Komt Voorwaar Weer Nieuwjaar Aan!

GEEF IEMAND HVB CADEAU!

Ach, ieder jaar is het weer een kwelling. Wat moeten we nu weer bedenken? Van welk cadeau kan iemand nog echt genieten vandaag de dag?

Wat dacht u van een jaarabonnement op HVB. Het is haast zeker dat er iemand in uw omgeving is die het erg op prijs zou stellen wanneer u hem/haar bedacht met een jaarabonnement op HVB. (De bemanningsleden van een schip bijvoorbeeld of die gepensioneerd schipper of die zeldzaam sympathieke zakenrelatie uit het hinterland of de dochter van de bakker die zo van de zee houdt of — why not?! — uzelve)

Een jaarabonnement op HVB is een verrijkend cadeau. In 1996 zal de begunstigde 12 keer het geschenk toegestuurd krijgen.

En u, de schenker, valt ook al in de prijzen. Wij geven u in ruil ook een cadeau. U ontvangt van ons helemaal *gratis* de roman 'Het Kasteel', een van de boeken die HVB-redacteur Flor Vandekerckhove schreef. En wat het abonnement betreft, betaalt u nu nog niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt, waarop het bedrag (1200,- bef, incl. BTW in België, voor andere landen vindt u de bedragen en betalingswijze in HVB onder het colofon op p.3).

Op het einde van dit oude jaar (dus vóór 1 januari 1996) gaat het nieuwjaarsnummer van HVB reeds op de post... en nog tijdens de nieuwjaarsdagen kan de persoon die u hieronder als begunstigde aangeduid hebt, genieten van het prachtige geschenk dat hij/zij van u kreeg.



Bon uitknippen en opsturen naar HVB, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende



Ja, ik schenk een jaarabonnement op HVB aan de hieronder vermelde begunstigde

Drukletters a.u.b.

Naam & voornaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Ik betaal nog niets, maar wacht op de factuur die mij toegestuurd wordt op onderstaand adres

Naam & voornaam, ev. firmanaam

Straat & nummer

Gemeente & postnummer

Desgevallend, BTW-nummer



(En natuurlijk stuurt u mij per kerende het geschenkboek)