



waar gaan we naartoe?  
weet Ivan Victor het? naar de  
blankenbergse havenfeesten? naar het  
nieuwpoortse week-end van de visserij?  
naar het jaar van de grondzee? naar de  
jaren van 'de roode vloot'? naar maritiem  
amsterdam? naar de schotse  
vissershaven lochinver? naar de nieuwe  
vereniging provis? naar de nieuwe  
mission? naar flexibelere quota? naar een  
nieuwpoortse vierboete uit de tijd van de  
middeleeuwen?

HU LEERDE ZIJN VOLK LEZEN

# 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**



- 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 63VDB 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 M.A.R. Cloy

MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Juul De Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Jef Klausung, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores,

H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

NIEUW! Redactie, publiciteit en alle correspondentie naar HVB,

p/a Dorpstraat 121,

B-8450 Bredene.

Tel. en fax: 059/32 55 59

*De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.*

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

ISSN: 0776-6912

## Abonnementen!

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

Steuabonnementen: 2000,- 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 [Generale 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



## Geen dolle vissen in zee

GROTE PROBLEMEN BEROERDEN de voorbije maanden de collega's uit de vleessector: moeten er drie dan wel tien miljoen koeien afgeslacht worden? Ook de euro-ambtenaren stonden voor een groot probleem: mogen Engelse koeien ooit nog één poot op het continent zetten? En de economen: zal de Britse economie tien of twintig miljoen pond verliezen? En tenslotte de sociale sector: zullen de 400.000 werknemers uit de Britse vleessector werkloos worden?

De dolle koeienziekte was een onloochenbaar feit geworden en de kans bestond dat consumenten daar het slachtoffer van werden. Bij die consumenten ontstond van de weeromstuit iets dat niet anders dan massahysterie genoemd kan worden. Zij gingen massaal hun slager mijden... en dat ondanks de onzekerheid die over de ziekte bestond: is er een verband tussen de (menselijke) Jacob-Creutzfeldt-ziekte en de dolle koeien? Men wist het niet. Wij bedoelen maar: het verband tussen nicotine en longkanker is wel degelijk en al jaren bewezen, maar nog nooit zagen wij consumenten op zo'n schaal de tabakwinkel mijden.

Waarom de slager wel en de tabakwinkel niet? Dat komt doordat de mensen de voedselindustrie voor geen haar meer vertrouwen. Er is daar al telang en al teveel geknoeid met hormonen, spuiten en pillen. Op de boerderij worden boeren weggedrukt door apothekers, advocaten en maffiosi. Daarbij komen nog regelmatig de (zogenaamde) accidenten die nu eens niet moedwillig georganiseerd worden: dioxine in thee, kwik in boter, salmonella in eieren... Is er reden tot bezorgdheid? Eén en ander toont alvast aan dat we niet straffeloos aan de natuur kunnen blijven morrelen. Neem nu die koeien. Sinds veertig jaar zijn teelt- en genetische selectietechnieken erop gericht het leven van dat slachtvee zoveel mogelijk te verkorten. Runderen die vandaag in batterijen gekweekt worden krijgen gedurende twintig maanden een 'verrijkte' voeding, waarna ze 'het juiste gewicht' halen. Winnaar is degene die voeder op de markt brengt dat én het goedkoopst is én het rijkst aan proteïnen. In Engeland draaiden ze daarom afval van geslachte schapen in het voer: een nieuwe vondst, nieuwe winsten voor de veevoederproducenten en... misschien een nieuwe onbekende, dodelijke ziekte voor de rest van ons. Ja, er is dus wel degelijk reden tot bezorgdheid.

Wat de visserij betreft kunnen hieruit drie lessen getrokken worden. Eerst en vooral laten we het vingertje zwaaien in de richting van de aquacultuur: dat ze daar maar oppassen met al die 'veredelings technieken'! Tweedens pleit hetgeen in de vleessector aan het gebeuren is in het voordeel van een verbond tussen milieubeweging en visserij. De Vlaamse reder Bart Schütz had dus gelijk wanneer hij op verenigde aandeelhouders van Solvay ging vragen om hun troep niet langer in zee te lozen. De reders van de O 190 en de O 192 die het Greenpeaceschip Sirius een ere-escorte gaven toen het in 1994 de Oostendse haven aanded, stelden een symbolisch correcte daad. Een propere Noordzee, daar moeten we samen met de milieujongens voor vechten. Dat brengt ons bij de derde les die we uit de dolle-koeienhistorie kunnen trekken. Het voedsel dat door de Vlaamse vissers aangevoerd wordt, is pure natuur. Daar is nog niets 'veredeld' of 'verrijkt' of 'op het juiste gewicht gebracht'. De vissers laten die beesten rustig hun eigen weg gaan. Tongen groeien vandaag nog steeds zoals ze dat al eeuwen doen. Vis, dat is de vrucht van een jachtcultuur, resultaat van een brok economie zoals je die nergens meer tegen komt. Deze laatste les is er dus een voor de mensen die het voor het zeggen hebben: zorg vooral maar dat ze blijven bestaan, die vissers!

Flor Vandekerckhove

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

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

## Kwaliteit en service steeds verzekerd!



Standard 20 Cr

Sinds 1905 heeft ANSCHÜTZ met succes GYRO COMPASS SYSTEMEN ontworpen en geproduceerd.

Betrouwbare technologie zorgt ervoor dat de ANSCHÜTZ SENSOR systemen bij de absolute wereldtop behoren.

De aalernieuwste onder de GYRO COMPASSEN is de

## **DIGITAL STANDARD 20**

met automatisch instelbaar koerstransmissiesysteem.

De STANDARD 20 COMPACT is een volwaardig GYRO COMPASS dat voldoet voor standaard toepassingen.

Zijn compacte behuizing biedt een werkelijk uitstekende prijs/kwaliteitverhouding.

# Visbedrijven verenigen zich in Provis

ZES VISVERWERKENDE BEDRIJVEN en een consultancybureau hebben zich verenigd in een *multidisciplinaire en onafhankelijke beroepsvereniging* Provis vzw. Voorzitter van de vereniging is Jan Huysseune, ondervoorzitter Johan Van den Steen van BVBA Gastro Fish uit Roeselare. Provis wil de nu bestaande concurrentievervalsende situatie doorbreken, ijvert om het beroep van groothandelaar in vis- en schaaldieren te reglementeren en zal initiatieven nemen om alle produkten uit de sector onder de minimum btw-tarieven te brengen.



Voorzitter Huysseune stelt de stichtende leden voor (Foto gw).

De overkoepelende vzw stelt zich tot doel *'de verdediging van de beroepsbelangen van haar leden op multidisciplinaire wijze te behartigen'*. Dat houdt in dat zij op volstrekt onafhankelijke manier de goede reputatie van de sector bij de overheid, de kleinhandel en de con-

sument willen bevorderen. Aangesloten leden moeten dan ook voldoen aan kwaliteitsnormen en werken in een hygiënische inrichting die voldoet aan de Europese richtlijnen. Provis vzw werd opgericht door: BVBA Gilco, Evergem; Zalmrokerij Vanhaverbeke, Beernem; BVBA R.

Huysseune, Zeebrugge; BVBA Gastro Fish, Roeselare; NV De Jager, Antwerpen; NV Vandermaesen, Lummen; BVBA Consult & Service, Roeselare.

## Vijftig bedrijven

De stichtende leden achten het noodzakelijk dat alle visverwerkende bedrijven hun krachten bundelen om als één groep op te treden tegenover de gewestelijke, nationale en supra-nationale instanties. Enkel bedrijven die in regel zijn met de vereisten van de veterinaire wetgeving, interne kwaliteitszorg (HACCP) en milieuwetgeving komen in aanmerking voor lidmaatschap van de vzw. Momenteel voldoen een vijftigtal groothandelaars, importeurs en fabrikanten die werken met verse vis, diepvriesvis, marinades, rokerijen aan de richtlijnen die sinds 1 januari 1996 van kracht zijn. In de hele sector zijn naar schatting veertig procent van de bedrijven niet in orde.

## Investeringen

Om zich in orde te stellen hebben de aangesloten bedrijven flink geïnvesteerd. *"Alleen goed gestructureerde en financieel gezonde bedrijven kunnen deze verplichtingen aan"*, zegt voorzitter Jan Huysseune. *"In het verleden waren de financiële behoeften in onze sector beperkt. Heel wat familiaal gestructureerde bedrijven verkeren vandaag echter niet in de mogelijkheid om zich in regel te stellen. Zij opteren voor geleidelijke afbouw en zelfs sluiting van hun onderneming. Andere bedrijven wachten om zich in orde te stellen en blijven gewoon verder werken in illegale en concurrentievervalsende omstandigheden. Ondertussen worden bedrijven die wel investeerden bestraft met méér controles. De drastische sanering die in de vleessector met harde hand werd doorgevoerd had tot gevolg dat het aantal bedrijven van 2.000 terugviel tot 400 ondernemingen die aan alle gestelde eisen voldoen. In onze sector is dat blijkbaar onmogelijk."*

## BTW-verlaging

Provis zal stappen zetten om de



**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

overheid ertoe te bewegen de minimum btw-tarieven op alle producten uit de sector toe te passen. De vereniging eist in ieder geval een harmonisering die een drastische verlaging van de huidige tarieven op een aantal producten inhoudt. Jan Huysseune: "Het is onaanvaardbaar dat het btw-tarief voor kreeft en krab 21 procent bedraagt, terwijl die producten in Nederland en Frankrijk op 6 procent worden getaxeerd. Luxe-producten als foie gras en truffels genieten wél van het laagste btw-tarief." (gw)

### Atka investeert 130 miljoen

Het visverwerkende bedrijf Atka uit Londerzeel investeert 130 miljoen frank in een nieuw bedrijfsgebouw op de nieuwe industriezone in Puurs. De verhuis is gepland voor maart volgend jaar.

Atka behoort met een omzet van circa 2 miljard tot de tien grootste visverwerkende bedrijven van ons land en is gespecialiseerd in het invriezen en de distributie van seafood-producten (zeevruchten). Atka verschaft werk aan een 25-tal mensen.

### Kennemerland in het rood

Het Nederlandse bedrijf *Visserij Maatschappij Kennemerland* uit IJmuiden, omzet 123 miljoen gulden (2,2 miljard bfr.) heeft een slecht jaar achter de rug. De onderneming liet een verlies optekenen van vier miljoen gulden (72 mj. bfr.) tegenover een winst van twee miljoen gulden het jaar voordien. Het verlies wordt toegeschreven aan de tegenvallende internationale handel.

### FAILLIET

**MOSSELHANDELIMBERECHTS EN KINDEREN NV**, Mgr. Van Nufelstraat 17, 2800 Mechelen, groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 1 april 1996.

□ **LA ZELANDAISE**, Tentoonstellingslaan 456, Brussel, groothandel in vis en visserijproducten. Failliet verklaard op 4 april.

## Huysseune investeerde 90 miljoen

Om zich aan te passen aan de Europese hygiënische normen heeft het oudste Zeebrugse visverwerkende bedrijf (opgericht in 1865), BVBA Huysseune, 80 miljoen geïnvesteerd in aanpassings- en uitbreidingswerken. De infrastructuur met een bedrijfsoppervlakte van 7.000 m<sup>2</sup> werd in april 1994 al gecontroleerd en goed bevonden. Tegen het einde van het jaar was er nog eens tien miljoen nodig om een volwaardige waterzuiveringsinstallatie op te bouwen. Het familiebedrijf Huysseune was wellicht het eerste bedrijf van enige omvang in de sector dat volledig in overeenstemming was met de richtlijnen.

Het bedrijf wordt geleid door vader Raphaël Huysseune en zijn twee zonen Jan en Raphaël junior, telt een tachtigtal werknemers en boekte vorig jaar een omzet van 560 miljoen frank.

Net als alle andere bedrijven in de visgroothandel moet Huysseune onder druk van de concurrentie werken aan marginale winstmarges. Ook de loonhandicap tegenover de belangrijkste handelspartners nam de voorbij jaren toe. De voornaamste exportlanden voor Huysseune zijn Frankrijk en Nederland. Volgens Raphaël Huysseune is de export de voorbije vijf jaar met een kwart gedaald en bedraagt nog een tiende van de omzet. In eigen land zijn grootwarenhuizen, grootkeukens en honderden restaurants de belangrijkste afnemers van de verse vis, schaal- en weekdieren.

## 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 - sorteerders:

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.

## OVERZICHT EERSTE KWARTAAL

## Later op het jaar boeten voor betere aanvoer en besomming?

TIJDENS HET EERSTE kwartaal van dit jaar verbeterde de visaanvoer met 790 ton tot 6.057 ton, een groei met 15 procent. Dit resultaat is toe te schrijven aan de betere vangsten van tong, schol en kabeljauw. Voor sommige commentatoren zijn deze cijfers voldoende om een kentering in de neerwaartse trend vast te stellen. Overigens hebben deze cijfers enkel betrekking op de aanvoer in de binnenlandse vismijnen.

In de maandelijkse cijfers van de *Dienst voor Zeevisserij* wordt altijd vergeleken met de cijfers van het jaar voordien. Met deze korte termijn-visie krijgt men geen zicht op de voorgaande jaren. Daardoor valt het niet op dat de aanvoer vorig jaar met 708 ton gedaald was ten opzichte van het eerste kwartaal 1994. Uiteindelijk is de totale aanvoer van het eerste kwartaal sinds 1990 met een derde verminderd (-32,3%) en de binnenlandse besomming bijna een kwart lager (-23,6%). Een en ander wordt duidelijk in de cijfers vermeld in de hierbijgevoegde tabellen.

Om de cijfers echt op hun waarde in te schatten moeten ze dus in een ruimer kader worden geplaatst. Uit dezelfde tabellen valt af te leiden dat in het eerste kwartaal van 1995 voor de belangrijkste vissoorten schol, tong en het totale aanvoergewicht op een dieptepunt was bereikt. Kabeljauw vormde een uitzondering na een bijzonder slecht eerste kwartaal in 1992.

Bovendien mag niet uit het oog worden verloren dat de lagere quota '96 nu reeds onder zware druk staan. Tegen dit tempo kunnen ze snel opgevoerd worden. Op het einde van het jaar zal men zonder een tussentijdse verhoging niet meer van een kentering kunnen spreken.

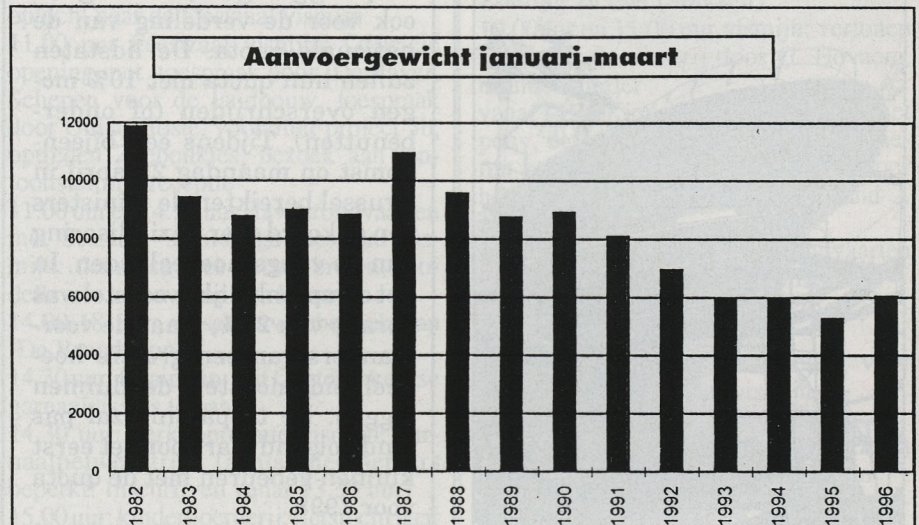
Het is van 1987 geleden dat er tijdens het eerste kwartaal nog zoveel tong werd aangevoerd in eigen havens. Anderzijds bedroeg de aanvoer van schol vier jaar geleden (1992) *het dubbele* van de huidige aanvoer. De tabellen maken duidelijk hoe de aanvoer (in ton) en de besomming (in miljoenen frank) in eigen havens evolueerden van 1990 tot vandaag.

## Ongelijke kwartalen

De jaarcijfers zijn geen viervoud van de kwartaalcijfers. Traditioneel is het laatste kwartaal (oktober-december) veruit

het beste. Is het denkbaar dat het dit jaar anders verloopt? Wellicht wel als er on-

voldoende schol- en tongquota zijn om het jaar rond te vissen. (gw)



## AANVOERGEWICHT EERSTE KWARTAAL

	TONG	SCHOL	KABELJ.	TOTAAL	VERSCHIL
1990	1.261	3.888	991	8.943	0
1991	1.138	3.626	779	8.109	- 9.3 %
1992	1.183	3.116	478	6.955	- 22.2 %
1993	1.018	1.945	847	5.927	- 33.7 %
1994	1.218	1.910	642	5.975	- 33.2 %
1995	1.023	1.556	668	5.267	- 41.1 %
1996	1.306	1.606	997	6.057	- 32.3 %

## BESOMMING EERSTE KWARTAAL

	TONG	SCHOL	KABELJ.	TOTAAL	VERSCHIL
1990	324	167	83	809	0
1991	248	205	62	704	- 13.0 %
1992	308	145	42	677	- 16.3 %
1993	286	85	52	582	- 28.1 %
1994	275	97	42	594	- 26.6 %
1995	255	79	38	547	- 32.4 %
1996	314	79	50	618	- 23.6 %

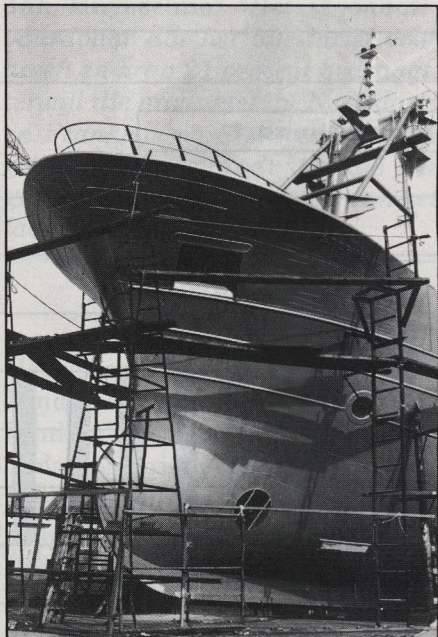
## AANVOERGEWICHT

	1ste kw.	2de kw.	3de Kw.	4de Kw.
1993	25.9 %	22.6 %	24.7 %	26.8 %
1994	28.0 %	19.8 %	20.2 %	32.0 %
1995	25.7 %	21.2 %	21.8 %	31.3 %
gem.	26.5 %	21.2 %	22.2 %	30.0 %

## BESOMMING

	1ste kw.	2de kw.	3de Kw.	4de Kw.
1993	25.5 %	24.9 %	23.0 %	26.6 %
1994	26.6 %	23.5 %	20.4 %	29.5 %
1995	24.6 %	22.5 %	20.8 %	32.1 %
gem.	25.6 %	23.6 %	21.4 %	29.4 %

## Nieuwe Z 45 nadert voltooiing



Bij de Scheepswerf De Graeve in Zeebrugge staat de nieuwe Z 45 *Stephanie* in de steigers. Als alles volgens planning verloopt moet de nieuwe boomkortreiler voor de BVBA Blue Angel (Louis Vantorre) tegen de zomer klaar zijn. Het nieuwe vaartuig is een zusterschip van de Z.69 *Atlantis* en de Z.121 *Deborah* (37,87 meter) maar dan met een Stork-motor van 1.200 pk. Voor de scheepswerf De Graeve is het tevens het honderdste vaartuig dat op de Zeebrugse werf van stapel loopt. (foto gw)

## Z 92 Lundy Gannet in handen van August Flitser

De grote Zeebrugse boomkortreiler Z.92 *Lundy Gannet* (1200 pk) van de Rederij Flitser BVBA uit Heist is verkocht aan August Flitser (NV Shamrock Rederij), eigenaar van de Z.185 *Emerald Star* (1200 pk). Na het overlijden van Jacques Flitser werd de rederij van de Z.92 geleid door Christiane Flitser-Gevaert. De voorbije weken kwam het tot een overeenkomst met haar schoonbroer die het vaartuig overnam. August Flitser is vader van drie zonen die het in de visserij willen maken.

## Flexibele quota vanaf 1998

De Europese visserijministers hebben het voorstel om de vangsthoeveelheden in de gemeenschappelijke wateren op meerjarige basis vast te leggen eenparig goedgekeurd. Dat geldt ook voor de verdeling van de nationale quota. De lidstaten zullen hun quota met 10% mogen overschrijden (of onderbenutten). Tijdens een bijeenkomst op maandag 22 april in Brussel bereikten de ministers een akkoord over flexibilisering van de vangsthoeveelheden. In het oorspronkelijke voorstel was sprake van 20%, maar de voorstanders van een grotere hoeveelheid moesten de duimen leggen. De toepassing zal pas eind volgend jaar voor het eerst kunnen gebeuren met de quota voor 1998.

Op grond van het akkoord kunnen de vissers per vissoort maximaal 10% van het quotum overhevelen naar het volgende jaar. De maatregel moet de visserij meer speelruimte geven om zelf de vangsten te plannen. Nu ligt de toegestane hoeveelheid per jaar en per soort vast.

Volgens de nieuwe regeling kan het quotum van het volgende jaar reeds aangesproken worden. Omgekeerd kan ook maximaal 10 procent van het quotum voor een bepaald jaar opgespaard worden voor het volgende jaar.

De regeling zal alleen gelden voor die vissoorten die niet schaars zijn. Per jaar wordt bekeken welke vissoorten hiervoor in aanmerking komen.

Voor de eerste praktische toepassing blijft het wachten tot eind volgend jaar.

De ministers hebben ook overeenstemming bereikt over een uitgebreide strafregeling. Alle overschrijdingen met meer dan 10% zullen in de toekomst leiden tot extra beperkingen van de quota van de daaropvolgende jaren. De boeteregeling komt bovenop de bestaande sancties. (gw)

## Aktiviteitenkalender voor vissers

### MEI

1-5 *Tentoonstelling marine-schilderijen* en vissersschepen, in het Noordzeeaquarium, Visserskaai, Oostende

1-2 *Sasmes International, safety at sea en marine electronics exhibition* in Brighton (Eng.)

8 Geleid bezoek aan het Centrum voor Maritieme Opleiding te Zeebrugge: Info Vandaag & Morgen: tel.: 059 / 50 39. 52.

8-12 *Northern Seafood Conference & Exhibition '96* in Bergen (Noorw.)

12 *Bedeavaart* naar Visserskapelletje in Bredene

14 *Geschiedenis van de visserij* Seniorenwerking ABVV. Lokaal Peurquaetstraat 27 Oostende (14 uur). Spreker: Flor Vandekerckhove

19 *Vissersbedevaart* Blankenberge-Meetkerke

21-24 *Profish 96*, internationaal visserijsalon in Boulogne (Fr.)

24-26 *Weekend van de Zee* in Oostende

25-27 *Weekend van de landbouw en de visserij* in Nieuwpoort (programma: zie elders in dit blad)

25 *Botenparade en Zeewijding* in Oostende (20 u. 30)

26 *Vandaag & Morgen* vzw organiseert een aperitiefgesprek met HVB-redacteur Flor Vandekerckhove over diens literaire activiteiten. In 't Zeezotje, Bonenstraat 17 te Oostende (11 uur). Prijs 250 frank (1 aperitief inbegrepen). Inschrijven ten laatste op 21 mei bij Vandaag & Morgen tel.: 059 / 50 39 52 / fax: 059 / 80 89 51.

28 *Veiling eerste vaatje Hollandse Nieuwe* in Scheveningen (Ned.)

### JUNI

1 *Vlaggetjesdag* in Scheveningen (Ned.)

7-10 *Fisch '96 International & Seafood Europe* in Bremen (Duits.)

8 *Dag van de Nederlandse Zeevisserij* in IJmuiden (Ned.)

15 *Vlaggetjesdag* in Goedereede (Ned.)

18-20 *European Workboat Exhibition '96* in Portsmouth (Port Solent) (Eng.)

20 *Garnaalstoet* Oostduinkerke

## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

### FEBRUARI 1996 (aangevuld)

Nieuw vaartuig:

α N.350 INGRID, eigendom Semper Confidens NV, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27

Roepnaam OPNL, registratienummer 17.495; l.o.a. 23,82 m.; Bt. 104 - Nt. 31; bouwjaar 1996; werf 23; staal; motor Mitsubishi 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1996; boomkorvisserij.

Zeebrief: 19.2.96

Nieuw vaartuig Scheldevisserstvoot:  
α BOU.26 SABRINA, eigendom Julien Boery, Keramiekstraat 7, Oostende

Vaartuig dat alleen binnengaats mag vissen

Roepnaam: OPAZ; l.o.a. 11,23 m.; Bt. 19 - Nt. 4; bouwjaar 1989 - zelfbouw - polyester; motor Scania - kW 206 - pk 280, bouwjaar 1990.

Bewijs van inschrijving: 5.1.96

### MAART 1996 (aangevuld)

Inbouw nieuwe motor:

α O.575 BOREAS, eigendom NV Roma, Nieuwe Dokstraat 25, 8400 Oostende, tel. 059-80.82.06

Motor Cummins 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1996

Zeebrief: 14.3.96

Inbouw nieuwe motor en verandering tonnemaat:

α N.57 TERRY, eigendom La Marée Rederij NV, Verbouwenlaan 18, 8670 Koksijde, tel. 058-52.08.82

Motor Cummins 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1996; Bt. 99 - Nt. 29

Zeebrief: 22.3.96

Verandering van tonnemaat en lengte:

α Z.80 SILVERPIT, eigendom BVBA Silverpit, Lichterveldestraat 17, 8820 Torhout, tel. 050-22.02.93

L.o.a. 23,85; Bt. 78 - Nt. 23

Zeebrief: 22.3.96

Verandering van brutotonnemaat:

α Z.548 FLAMINGO, eigendom De Flamingo BVBA, Asm. Keyesplaats 10, 8380 Brugge 5 (Zeebrugge), tel. 050-54.54.76

Bt. 82 - Nt. 24

Zeebrief: 24.3.96

## NIEUWPOORT

# Week-end van de landbouw en de visserij

### Zaterdag 25 mei

Vanaf 10.00 uur marktplein: veemarkt  
In de marktstraat: oude volksspelen  
10.30 uur Marktplein: samenkomst en optocht naar de feestzaal vismijn  
11.00 uur Feestzaal vismijn: Officiële opening met toespraak door De Zayer, Schepen voor de landbouw, toespraak door Guido Hoste, voorzitter project 5b, optreden Zeebonkjes, bezoek aan tentoonstelling, receptie

11.00 uur en 14.30 uur Havenrondvaarten met Seastar. 's middags feestzaal vismijn: demonstraties netten breien, modelbouw boten door 'De Dissel

14.00-18 uur: vissershaven:bezoek aan 'De Broodwinner'

14.30 uur: Kaaiplein: vijf Oostduinkerke garnaalvissers te paard

14.30 uur: verkoopruimte vismijn: garnaalpelwedstrijd (aantal deelnemers beperkt! Inschrijven vanaf 13.30 uur)

15.00 uur: kinderboerderij: fietstocht naar hoeve te Sint Joris

15.30 uur: verkoopruimte vismijn: visbakbeurt door 'De Nieuwpoortse Visbakkers' en bar door 'De orde van de Heksenjagers'

15.00 uur Kaaiplein: optreden Konink-

lijke Philharmonie Nieuwpoort

16.15 uur-17.30 uur Kaaiplein: animatie door 'De Gutters'

### Zondag 26 mei (Sinksen)

10.00 uur en 11.00 uur vismijn: vertonen film over de visserij door G. Hovaere, mijnbestuurder

vanaf 14.30 Kinderboerderij: koetsen met pony, demonstratie pottenbakken, scheren schapen, beslaan van paarden door hoefsmid, pluimveemarkt, kaasstand ... oude ambachten

11.00 uur en 14.30 uur havenrondvaarten

### Maandag 27 mei (2e Sinksen)

Zegening van de vissersboten en jaarlijkse vissershulde

09.15 uur stadhuis: verzameling voor optocht (te 09.30) naar vismijn

10.00 uur: H. Mis in de hal vismijn

10.45 uur zegening van de vissersboten en optocht naar het vissersmonument

11.00 uur bloemenhulde aan het vissersmonument: toespraak burgemeester

11.45 uur optocht naar de feestzaal vismijn: toespraak door Van Hooreweghe, Schepen Visserij, hulde verdienstelijke reders

11.00 uur en 14.30 uur: havenrondvaarten

## Dag der Zeelieden en Vissershulde in Oostende



Het aangrijpendste moment van de traditionele hulden aan het 'Nationaal monument der Zeelieden' op de Oostendse zeedijk is de vissershulde. Familieleden en vrienden van de op zee omgekomen vissers, 'gestorven voor hun roeping en op zee achtergebleven', zei visserij-aalmoezenier Dirk Demaeght, traden in blok naar voor om hun dierbaren te herdenken. Het was erg stil toen Lucy Loes daarna 'Die visser van mien' zong. (foto gw)

## Zeg me waar de vissers zijn

Nooit hebben zoveel officiële instanties zich over het lot van de visserij gebogen. Nooit hebben zoveel ministers op rij zich aan de kust komen vergewissen van de toestand. Maar ze dronken een glas, waterden een plas... en alles bleef zoals het al was. Nooit heeft de sector er slechter voorgestaan.

De oorzaken van de malaise zijn ten overvloede geanalyseerd: concurrentiële invoer van panklare vis uit alle wereldhoeken; onwerkbaar Europese quotaregelingen; unilaterale uitbreidingen van visserijzones met alleenbeveiligingsrecht; ongehoord lage visprijzen in de visveilingen; bemanningsproblemen...

### Bemanningsproblematiek

Met een jaarlijks krimpende vloot en een torenhoog werkloosheidsprobleem aan de wal zou men er kunnen van uitgaan dat een bemanningsoverschot voor de hand ligt. Niets is minder waar. Zelfs de toenemende aanwezigheid van Nederlandse vissers op Vlaamse vaartuigen die door onze noorderburen werden opgekocht, volstaat niet om het tekort op te lossen. Het verdient dan ook de aandacht even stil te staan bij de oorzaken van de teeloorgang van het zeevissersberoep. Er is een tijd geweest dat *vissen en varen* de vaardigheden waren om een goed visser te worden. Europa heeft met zijn compleet falend quotabeleid de vissers herkneed tot *'richtlijnvereters'* die met de daver op het lijf de haven uitvaren uit schrik een fout te begaan. Eenzame opsluiting, ontluizing, beslag zien leggen op vangsten en vaartuigen, behandeld worden als een crimineel... Dat alles behoort nu tot de dagelijkse vissersrealiteit. Je zou voor minder afhaken.

Maar er is meer. Onlangs zei een inspecteur van de sociale inspectie me dat de visser de enige werknemer is die moet bijdragen in de verlichting en de verwarming van de arbeidsplaats. Dat klopt! De reder laat in vele gevallen de vissers meebetalen in de brandstof- en andere kosten van het vaartuig. En zo zijn er nog *'eigenaardigheden'*. Iedere

Ivan Victor is secretaris van de Transport- en Zeemansbond van het A.B.V.V. In die functie zetelt hij in de talrijke overlegorganen die het socio-economische leven in dit landje en in de sector regelen.

arbeider in ons landje moet wettelijk in het bezit gesteld worden van een arbeidsovereenkomst. Ondanks jarenlange tussenkomsten bij alle bevoegde (?) overheden is dit voor de

**'Waar gaan we naartoe?' is de Vrije Tribune van HVB. Wie wil deelnemen aan het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij stuurt een bijdrage naar HVB,**

**p/a Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Tel/ fax: 059 / 32 55 59.**

**Dank zij dit blad wordt uw stem gehoord, niet alleen in een of ander cenakel, maar in heel de visserijgemeenschap.**

**Dit blad is er trouwens trots op dat ze er via deze tribune in slaagt de loodzware stilte te doorbreken die traditiegetrouw rond de problemen van / in de visserij**

**opgetrokken wordt. Kandidaten voor een bijdrage doen er evenwel goed aan vlug te reageren, want er is nu al een wachtlijst.**


visser nog steeds niet waar. Controle op de loonberekening? Bijna uitgesloten. Want sinds de privatisering van de Zeebrugse visveiling zijn de besommingen daar een soort *'staatsgeheim'* geworden.

Toepassing van het algemeen reglement op de arbeidsbescherming (ARAB)? Wat betreft de arbeidsomstandigheden behoort zowat de helft van onze vloot tot het domein van de nautische archeologie. Die vaartuigen beantwoorden niet aan de normen die men op het land stelt inzake een gezonde en veilige arbeidsplaats. Beroeps- en beschermkledij? CAO's, dit zijn nota bene onderling afgesloten overeenkomsten, worden aan de rederslaars gelapt en inspecties treden niet op omdat in de visserij *'alles gebaseerd is op gebruiken'*. Voeg dat alles maar eens samen en je zou voor minder afhaken.

### Beter loon zou een oplossing kunnen zijn

Het loon van de visser? Binnen een bepaald vlootsegment, dat van de grote bokkers, levert de procentuele beloning nog een aanvaardbaar inkomen op. Andere vissers hebben het slechter. Ze zwalpen soms weken op zee voor een inkomen dat niet eens het wettelijk minimum haalt. Waarom komt er voor de vissers geen gegarandeerd basisloon met daar bovenop een bonus in verhouding tot de vangst? Zo'n maatregel zou zichtbare resultaten geven bij het oplossen van de bemanningsproblematiek.

Onze inspanningen om het statuut van de visser te verbeteren zijn overigens niet geheel zonder resultaat gebleven. De visser wordt sinds kort door het paritair comité in zijn beroep *'erkend'* wat hem binnen de werkloosheidsreglementering een voordelig statuut oplevert, vergelijkbaar met dat van de havenarbeider. Het is evenwel hoog tijd dat binnen de sector wordt gedacht aan aanvullende uitkeringen bovenop de werkloosheid. Een visser kan zich niet langer ter beschikking houden van de vloot tegen een inkomen dat niet leefbaar is.

Het pensioen, dada van menig poli-

# Waar gaan we naartoe?

ticus in verkiezingstijd, is voor de zeevisser ronduit armzalig. Reders hebben, allicht aan een vorige visserijcrisis, een systeem van forfaitaire RSZ-lonen overgehouden. Hierdoor betalen zij geen RSZ op het volledig loon. De gevolgen worden door de vissers betaald. Het betaald verloon en pensioen van alle vissers, schipper of matroos, zijn beschamend laag. Oudere vissers die wegens overmacht inactief worden hebben via het Zeevissersfonds een aanvullende vergoeding verkregen. Maar eens de pensioengerechtigde leeftijd bereikt, vervalt deze tussenkompst.

## Wie heeft zoveel geld?

Willen we het bemanningsprobleem oplossen dan moet er veel verbeterd worden aan het vissersstatuut. De crisis waarin de reders proberen te overleven laat niet toe dat zij daar alleen voor opdraaien.

Lokale besturen hebben al lang geen oog en oor meer voor de zorgen van de vissers. De stad Brugge heeft jaren geleden alle kommer en

visserszorg op de schouders geladen van de NV Zeebrugse Visveiling. Oostende heeft de sector opgezaald met een thans onverteerbaar renovatieproject dat het ene faillissement na het andere tot gevolg heeft. Nu er in de visserij geen mooie plaatjes meer te schieten zijn wil de stad Oostende ondanks een nog lopende huurovereenkomst, de bedrijfsraad voor de zeevisserij uit het stadhuis bannen. In lang vervolgen tijden was Oostende het centrum van de visserijactiviteit en bovendien ging het er prat op het kloppend hart te zijn voor de sociaal-economische overlegstructuren in de visserij. Dat in het verschrompelende Oostende weeral enkele arbeidsplaatsen dreigen verloren te gaan is voor het stadsbestuur niet eens een argument. Dan maar de eieren uit de Europese mand proberen te halen? Europa, met zijn jaarlijkse budget van 3000 miljard — in hoofdzaak bestemd voor de boerenbonden — heeft de plicht een sector die een zeer belangrijke bijdrage levert in de vitale behoeften van de

## kunstzinnige vissersvrouwen

Marijke Scheerlinck, vriendin van visser Johan Slegers (Z 582), zoekt vissersvrouwen, -dochters, -moeders... die een artistieke hobby beoefenen (schilderen, borduren, beeldhouwen, zijdeschilderen...). Marijke Scheerlinck, zelf ook artistiek bedrijvig, wil samen met enkele andere vrouwen uit het vissersmilieu één of meer tentoonstellingen organiseren.

Wie geïnteresseerd is om (liefst rond het onderwerp 'visserij') iets uit te werken, neemt contact op met Marijke Scheerlinck te Zeebrugge. Tel.: 050/55 11 39.

Europese Unie, er bovenop te helpen. De kostprijs hiervoor verdwijnt in het niets tegenover het gekke koeiendossier. Het is echter zeer de vraag of in de Europese Unie de stem van de visser evenveel waard is als deze van de veefokker.

Ivan Victor

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

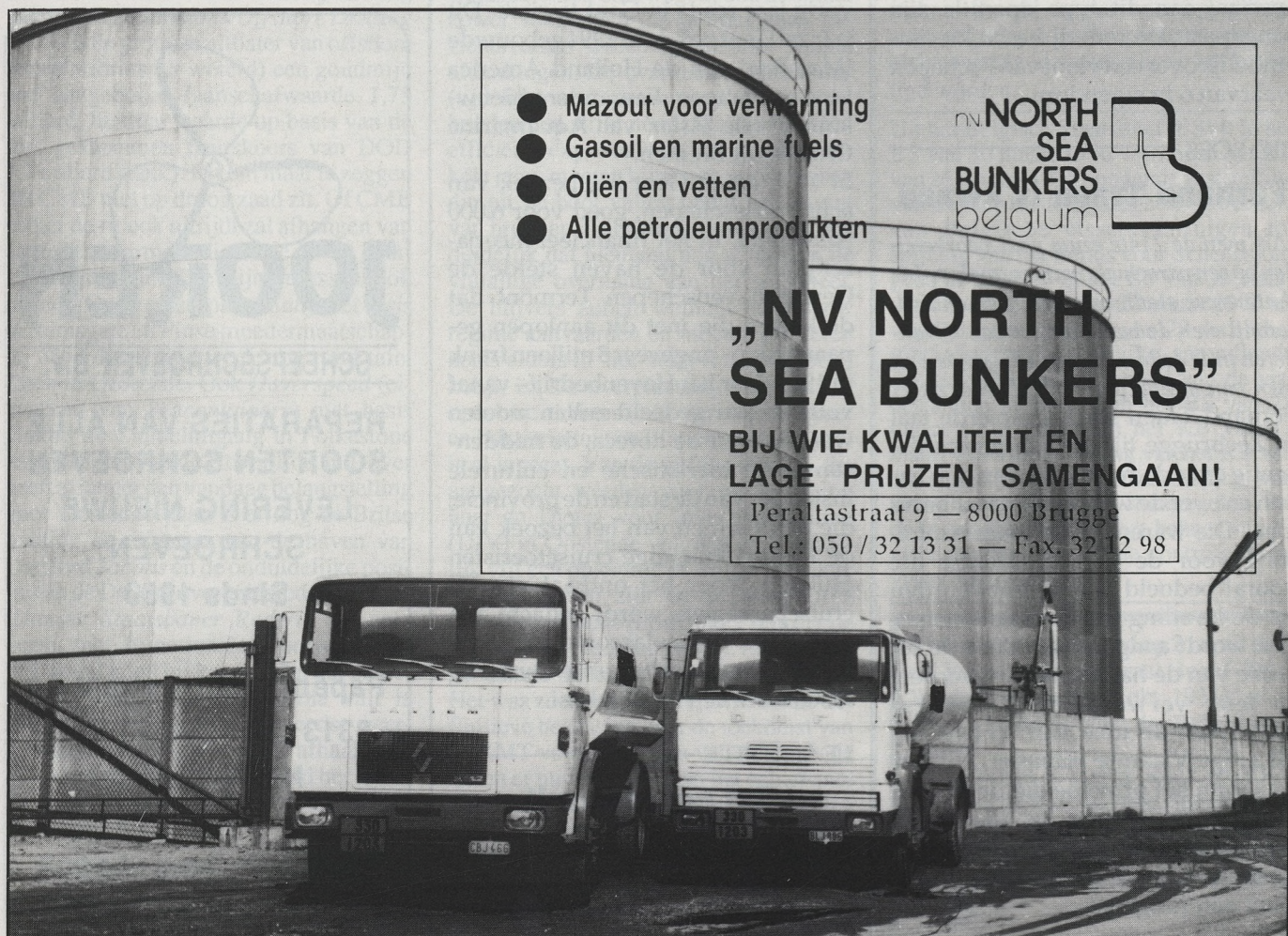
NV NORTH  
SEA  
BUNKERS  
belgium



## „NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN  
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



**ABC**

## Containerline strijkt vlag

*'Eén van de laatste grote Belgische rederijen, ABC Containerline n.v. verdwijnt van het wereldwijde scheepvaarttoneel'* De scheepvaartjournalisten werden er zowaar lyrisch van. De onderneming had de boeken neergelegd bij de rechtbank van koophandel van Antwerpen. Hiermee kwam een einde aan het bestaan van de Belgische rederij, die door een man werd geleid, met name Tsvi Rosenfeld, die in scheepvaartkringen als uitzonderlijk werd beschouwd. Hij was immers één van de weinige reders die over de nodige geestelijke flexibiliteit beschikte om gelijktijdig te opereren op de droge bulk- en de containermarkt, twee moeilijk verzoenbare disciplines. Zijn formule van een gemengde dienst heeft het echter niet overleefd. Het ABC Containerline-concept bestond in het verzorgen van een *round-the-world dienst* die op sommige segmenten containers en op andere droge bulk vervoerde, of een combinatie van beide. Hiervoor liet de rederij in België een reeks schepen bouwen die speciaal aan dit type operatie zijn aangepast. De rederij beschikte uiteindelijk over een vloot van 7 schepen waarvan 6 in eigendom.

**BIG BOSS**

## Fernand Traen is kwaad

*'Als men de 21ste eeuw gaat voorbereiden op een parochiale manier, zoals op het Antwerpse stadhuis wordt verkondigd, terwijl men de havenpositie van Vlaanderen in de delta moet verdedigen, dan zit men van meetaf fout.'* MBZ-voorzitter Fernand Traen sprak gesperde taal in Zeebrugge tijdens een persconferentie over de resultaten van zijn haven en over de werken die daar bezig zijn. Die waren echter maar aanleiding voor de persconferentie die vooral bedoeld was te antwoorden op de houding die de laatste maanden wordt aangenomen door de directie van de haven van Antwerpen. In feite verwerpt de Zeebrugge havenman de idee van Antwerpen als enige Vlaamse *mainport*. Hij vertrekt van het principe dat de as Antwerpen-Zeebrugge als *mainport-omkadering* moet dienen, waarin de kusthaven in zekere zin als speerpunt zou fungeren.

**GENT**

## Haven is toeristenlokker

De haven van Gent profileert zich sinds enige jaren als cruisehaven, zowel voor schepen die Gent aanlopen met het oog op het bezoeken van de stad en andere Vlaamse toeristische plaatsen, als voor schepen die vanuit Gent een cruise organiseren. Ook dit jaar zullen verschillende cruiseschepen de haven van Gent aanlopen.

De 'Amerikanis' van Fantasy Cruises zal van 1 tot 8 september, onder het motto *'Made in Belgium Cruise 1996'* een rondvaart vanuit Gent organiseren via Schotland en de Shetland eilanden. Het schip vertrekt opnieuw uit Gent op 8 september 1996 voor een cruise met bestemming Genua. De 'Amerikanis' zorgde vorig jaar voor een primeur met de eerste cruises met Gent als vertrek- en aankomstpunt. De *'Royal King Viking Sun'* van de groep Cunard, één van de meest luxueuze passagiersschepen die thans in de vaart zijn, zal de haven van de Arteveldestad dit jaar tweemaal aanlopen. Ook dit cruiseschip was vorig jaar reeds in Gent te zien. Dit jaar zal Gent ook de in 1994 gebouwde *'Maasdam'* van de Holland America Cruises uit Bremen.

In 1995 kreeg Gent het bezoek van acht cruiseschepen, goed voor 6.000 passagiers. In het financieel meerjarenplan voor de haven stelde de Gentse havenscheper Termont dat de kosten die met dit aanlopen gepaard gaan - ongeveer 8 miljoen frank in 1995 voor het Havenbedrijf - vanaf volgend jaar gedeeld zullen moeten worden door de horeca, de middenstand, de toeristische en culturele instanties van de stad en de provincie, die de vruchten van het bezoek van de kapitaalkrachtige cruisetoeristen plukken. Voor het onthaal van de cruise passagiers wordt gedacht aan een vaste onthaalaccommodatie, die zou ontstaan door het ombouwen van installaties aan de Rigakaai.

**LE SHUTTLE**

## Dat gaat vooruit

Le Shuttle heeft in maart merkbaar hogere resultaten geboekt dan een jaar geleden. De pendeltreinen door-

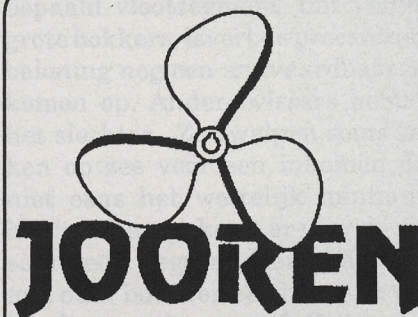
heen de Chunnel in maart '96 al 152.875 wagens (inbegrepen motoren en caravans), tegenover 72.618 in maart 1995. Daarnaast werden 5.619 autocars overgezet.

In het eerste trimester maakten in totaal 367.304 wagens en 10.377 autocars gebruik van de diensten van de Shuttle.

Bij het vrachtvervoer had de trafiek in maart betrekking op 46.534 vrachtwagens, meer dan tweemaal zoveel als een jaar terug, toen 22.580 vrachtwagens genoteerd werden. Het eerste trimester werd afgesloten met een trafiek van 138.751 vrachtwagens, 121% meer dan in de eerste drie maanden van 1995.

1.116 Eurostar-treinen reden door de Chunnel in maart, tegenover 506 in maart vorig jaar. Het aantal beliep 3.172 over het eerste trimester.

Daarnaast maakten ook 623 Railfreight-treinen gebruik van de Chunnel in maart (tegenover 432 in maart 1995) en 1.673 in het eerste trimester.


**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**

## Eerstdaags duidelijkheid

# RMT privé-bedrijf?

**ZES MAANDEN GELEDEN, op 27 oktober vorig jaar, benoemde de regering Ivo Radelet tot crisismanager van de noodlijdende Belgische ferrydienst Regie voor Maritiem Transport (RMT). Zijn opdracht liep af op 30 april en zal niet worden verlengd, zo maakte federaal minister Daerden bekend. Dat betekent echter niet dat de crisismanager onmiddellijk van het toneel verdwijnt. De overgang van staatsrederij naar een (voor 100 procent?) privé-bedrijf, bestaande uit één of twee ondernemingen (passagiers en vracht afzonderlijk) wordt nu eenmaal niet op één dag tot in de puntjes geregeld.**

ONDANKS DE INFORMATIESTOP die Radelet uitvaardigde sijnpen er toch regelmatig geruchten door de mazen. Zo wist een beperkte kring in Oostende nog vóór het nieuws in de krant *De Morgen* uitlekte dat de scheepsvaartmaatschappij CMB mee in de boot wilde (als fletmanager?) en verkennende gesprekken voerde met Radelet en adjunct-kabinet-chef Marc Michiels. De beurskoers van CMB schoot plots omhoog. Dat had echter niets te maken met de belangstelling voor de zeltogende RMT. Op het zelfde ogenblik maakte *The Wall Street Journal* immers bekend dat CMB met zijn belang van 7% in *Diamanond Offshore Drilling* (DOD is de grootste uitbater van offshore boorplatforms ter wereld) een goudmijn had aangeboord (aanschafwaarde 1,75 miljard, huidige waarde op basis van de fors geklommen beurskoers van DOD 7,3 miljard frank). Dit om maar te zeggen dat CMB niet op droog zaad zit. Of CMB echter de rit ook uitrijdt zal afhangen van de andere partners die in de RMT geïnteresseerd zijn. Die zijn intussen ook bekend. Op de eerste plaats *Sally* met basis in Ramsgate en Finse moedermaatschappij *Silja* die vorige week nog rond tafelen in Oostende. Ook *Hoverspeed* (eigendom van *Seacontainers*) met basis vlakbij de Cunneluitgang in Folkestone en gebruiker van de Hover Port in Dover heeft al langer dan vandaag belangstelling voor Oostende. Dan is er nog de Britse holding en eigenaar van de haven van Dartford *Jacobs* en de onduidelijke positie van de Deense overheidsrederij *D.S.B. (Danske Staatsbaner Rederi)* die pool vormt met de nationale spoorwegen en ook nogal goed bij kas zit. Dat her en der nog de naam van *Stena-Line* valt is merkwaardig, omdat de Zweedse veerbootmaatschappij al vroeger afhaakte en al zorgen genoeg aan het hoofd heeft met de verlieslatende overtochten tussen Frankrijk en Engeland.

### Sociale engagementen

Wat er ook uit de bus komt, de nieuwe eigenaars van de RMT beginnen met een

propere lei. Wel met de bedoeling om het ferry-verkeer vanuit Oostende, dat in de jaren tachtig nog winst opleverde, opnieuw winstgevend te maken. De schuldenlast van 12 miljard wordt door de staat verteerd, maar daar moet nog het exploitatieverlies voor het lopende boekjaar worden bijgeteld (circa 3 miljard). De overnemers moeten ook geen frank neertellen voor het bedrijf met een miljardenomzet en 1,8 miljoen passagiers (zelfs meer dan 2,8 miljoen in 1980). Ze krijgen de RMT echter niet volledig cadeau. In de ultieme onderhandeling zullen de sociale engagementen doorwegen, ook al omdat zowel vakbonden als politici geen gezichtsverlies willen lijden door naakte afdankingen. De overnemers zullen dus (tijdelijk) meer mensen in dienst moeten houden dan strikt noodzakelijk voor een efficiënte exploitatie en wellicht nog enkele jaren moeten bijpassen voor mensen die uit de boot vallen onder het statuut van bruggepensioneerde. Intussen is wel duidelijk dat niemand nog gelooft in de voltallige overname van het personeel. De blijvers zullen wellicht een nieuw regime aanvaarden en moeten presteren zoals elders in het ferryverkeer gebruikelijk is. De overplaatsing naar andere openbare diensten (ministerie van Verkeer en Infrastructuur en Binnenlandse Zaken) is al ingezet. Van de vijftien mensen die aangezocht werden voor overplaatsing naar de Dienst voor Inverkeersstelling (DIV) in Oostende volgden er uiteindelijk vijf een opleiding in Brussel. Andere mogelijkheden zijn de zeevaartpolitie, zeevaartinspectie (Port State Control), de rijkswacht, grenscontrole (i.v.m. de zogenaamde Schengenregeling). Het was zeer onwaarschijnlijk dat de definitieve beslissing over de toekomst van de RMT voor 1 mei zou vallen. Zoals de zaken er nu voorstaan kan het echter snel gaan. Als het zover is zal minister Daerden en Radelet op een grote persconferentie (in Brussel?) het doek lichten en hopelijk veel prangende vragen beantwoorden. (gw)

## O O S T E N D E

### 25 jaar Eurohaven

25 jaar geleden, op 3 mei '71, werd aan het 'sprotkot' een Euro-monument onthuld ter herinnering aan de oprichting van 'Oostende Eurohaven'. De Oostendse vismijn zou zich meer profileren als een van de belangrijkste vissershavens. Toen was deze vissershaven nog in goede doen. De totale aanvoer in de Belgische visafslagen steeg in die periode van 46.400 ('70) tot 50.200 ton ('71) waarvan meer dan 30.000 ton in Oostende werd aangeland, een hoeveelheid die sindsdien nooit meer werd behaald. De totale opbrengst bereikte in 1971 één miljard frank.

### Cafetaria op het Oosterstaketsel?

Bij de dienst Waterwegen Kust in Oostende werd een aanvraag ingediend om op het Oosterstaketsel een cafetaria op te richten. Daar staat nu de verlaten seinpost. De aanvrager heeft ook contact opgenomen met Electrabel om er project voor alternatieve energievoorziening uit te bouwen.

Het Oosterstaketsel is intussen opnieuw 24 uur op 24 toegankelijk voor het publiek en sportvissers. De regeling dat de staketsel slechts van 9 tot 16 uur toegankelijk was lokte veel protest uit. Op het staketselhoofd is nog meetapparatuur aanwezig die door het plaatsen van een elektronische alarminstallatie zal beveiligd worden.

Uit het Belgisch Staatsblad (BS) □ In het BS van 30 maart 1996 verscheen het KB van 26 januari 1995 houdende vaststelling van de verplichte bijdrage van de reders van Belgische vissersvaartuigen tot spijzing van het Fonds voor Scheepsjongens in 1996. □ In het BS van 30 maart verscheen het KB van 28 maart 1996 tot wijziging van het MB van 22 december 1995 houdende tijdelijke aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden in zee. □ In het BS van 28 maart 1996 verscheen het KB van 11 maart 1996 tot wijziging van het KB van 14 augustus 1996 tot vaststelling van aanvullende nationale maatregelen voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden en voor de controle op de visserijactiviteiten.

† In Oostende overleed op 21 april de 64-jarige vice-admiraal Jozef De Wilde (° Wanzele 13 okt. 1931), gewezen stafchef van de Belgische Marine.

† In Brugge is vorige week op 70-jarige leeftijd ere-havencommandant René Van Haver (° Sint-Niklaas 2 feb. 1926) overleden en ten grave gedragen op 25 april in Sint-Kruis-Brugge.

De Oostendse haven:

## 8,65 miljard frank nodig voor havenrenovatie

DE OOSTENDSE WATERSPORTVERENIGING North Sea Yacht Club bracht vier sprekers rond de tafel ter gelegenheid van een forumgesprek rond het thema: *de Oostendse haven, een stand van zaken*. De gastsprekers namen elk een aspect voor hun rekening. Havenmanager Paul Gerard belichtte het havenbeleid, hoofdingenieur Luc Vandamme van de dienst Waterwegen Kust besprak de havenwerken en -investeringen. Vervolgens sprak havenkapitein-directeur Patrick Vermandel over de toestand van de visserij en vice-commodore van de NSYC Jean-Jacques De Cloedt ontplooidde zijn futuristische plannen voor de uitbouw van een jachthaven aan Oostendes Klein Strand.



Havenmanager Paul Gerard, hoofdingenieur Luc Vandamme, baggerboss Jean-Jacques De Cloedt en havenkapitein-directeur Patrick Vermandel bekijken het futuristisch plan voor een jachthaven op de plaats van het Klein Strand. (foto gw)

VOOR DE HONDERD aanwezigen was het een verhelderend gesprek. Na al wat al over de Oostendse haven gezegd was, kregen ze een duidelijke kijk op het havengebeuren. Ze hebben zodoende begrepen dat er de voorbije jaren een aantal obstakels werden opgeruimd. Ook dat er nog veel te doen is, vooral om aan de nodige kredieten te geraken om de Oostendse handelshaven een nieuw elan te bezorgen.

De uitvoering van alle geprogrammeerde werken, met inbegrip van de aansluiting op de E40, vergt een totale investering van 8,65 miljard frank, waarvan werken ter waarde van 5,6 miljard nog niet gerealiseerd zijn.

Paul Gerard beleeft zijn geloof in de slagkracht van Oostende. De echte ontplooiing kan er volgens de havenmanager pas komen als de nieuwe zeeluis een feit is. Maar dan zijn we zeker al in de 21ste eeuw. Intussen is het havenbeleid gestoeld

op acht strategische opties: (1.) nadruk op uitbouw van roro-verkeer en shortseatrafiek; een duidelijke scheiding tussen vrachtverkeer (Oosteroever) en passagierstrafiek (Westeroever). Bijkomende aanlegplaatsen en terreinen, ook op de oosteroever, zijn onontbeerlijk (2.) de passagierstrafiek (1,7 miljoen per jaar) ondersteunt de toeristische functie van Oostende. De komst van *fast-ferries* en van *cruise-toerisme* moeten in de toekomst een belangrijke rol spelen (3.) aantrekken van vrachttrafiek (roro en stukgoederen). Diversificatie van de bestemmingen en snelle afhandeling is echter noodzakelijk (4.) de Zeemacht verlaat de Diepwaterkaai en neemt vrede met een beperkt aantal ligplaatsen in het Vlotdok (achter de Demeysluizen, dat op termijn een tijdok wordt) waardoor aanlegplaatsen en terreinen vrijkomen (5.) watersport en yachting zijn niet te verwaarlozen activiteiten met een aanzien-

lijk toeristisch potentieel (6.) de vismijn voldoet aan de Europese normen en aan alle vereisten voor aanvoer en verwerking (7.) uitbouw van een goede wegeninfrastructuur, waarbij de verbinding Kennedy-rondpunt-De Bolle hoogstdringend is (zie verder). In afwachting van de aanleg van de verbinding met de E40 komt er een overbrugging van de Slijkensesteenweg (8.) noodzakelijke eenheidsstructuur voor de haven maakt een efficiënte uitbating mogelijk.

Tot slot vraagt de havenmanager de medewerking van iedereen om de Oostendse haven een positief imago te bezorgen.

Hoofdingenieur Luc Vandamme zette de geplande havenwerken op een rijtje. De Vlaamse overheid investeert dit jaar 535 miljoen frank, wat de totale investering sinds 1989 op 2,3 miljard brengt. De hoofdbrok gaat dit jaar naar de tweede fase van de renovatie van het Zeewezen-dok met een draaicirkel van 300 m., de bouw van een oostelijke kaaimuur (318 miljoen frank) en de verlenging van de Diepwaterkaai (220 miljoen frank).

Vandamme benadrukte verder dat de bouw van de zeeluis beslist is (28 april 1993 voor 5,8 miljard frank, randwerken inbegrepen, echter niet de verbinding met E40), maar de budgetten zijn nog niet vastgelegd. *'Technisch gezien kan de zeeluis in vijf jaar worden gerealiseerd. Voor de aansluiting op de E40 (kostprijs 900 miljoen frank) ligt nog niets vast. De aanleg kan om technische redenen pas gebeuren na de bouw van de zeeluis.'*

Ook de uitbouw van de achterhaven en de handelsdokken (kostprijs 2,2 miljard) is nog niet goedgekeurd.

Havenkapitein Vermandel schetste de bekende problemen waarmee de visserij momenteel te kampen heeft. *'De overheid kan echter niet alles regelen. We moeten ook kunnen rekenen op de vindrijkheid van de private sector'*, zo stelde de vismijndirecteur het.

Baggerindustriële Jean-Jacques De Cloedt ten slotte pakte uit met een revolutionair plan voor een marina aan het Klein Strand met ruim 400 ligplaatsen, naast een nieuw insteekdok aan de Halve Maan (200 ligplaatsen) en een nieuwe jachthaven in het Vuurtorendok (200 ligplaatsen) waardoor Oostende in totaal over 1.200 ligplaatsen zou beschikken. De verhuus van de Ryco (kostprijs 300 miljoen frank) ligt vast, maar het is nog niet duidelijk waar de nieuwe locatie komt, laat staan dat iemand weet wanneer de werken starten. De verhuizing van de jachtclub is immers afhankelijk van de programmatie van de bouw van de zeeluis. (gw)

## Nieuw vissersverhaal

# Blankenbergse visserij heeft haar eigen schrijver

**HET JAAR VAN** de grondzee is voor de Blankenbergse psycholoog Antoon Vandamme letterlijk van levensbelang geweest. Hij heeft dan ook een kwart eeuw nodig gehad om dat ene jaar te verwerken. Dat verwerkingsproces gebeurde, zo weten we vandaag, al schrijvend. Resultaat is immers een roman die onlangs gepubliceerd werd. Het boek heet — hoe kan het anders — *Het jaar van de grondzee*. (1)

Vandamme (60) plaatst zich met zijn eersteling in de rij van een nieuwe lichting Vlaamse kustbewoners die zich, geïnspireerd door de zee, op het literaire pad wagen. We mochten voor dit blad immers al verhalend zee- en zelfs vissersproza bespreken van o.a. *Jozef Vantorre* (door de media destijds *opgeklopt* tot heuse beroepsvisser), van de schrijvende loods *Leon Inghelbrecht* en van Oostendse oud-schipper *Eddy Serie*. (2)

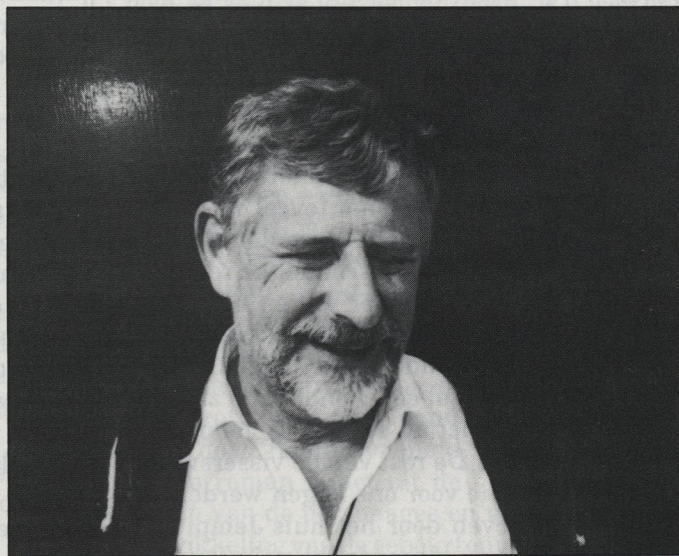
### Uitgeversperikelen

Het begint zowaar een echte rij te worden en we vragen ons af of ze iets gemeen hebben, deze schrijvende zeemensen. Is er sprake van een stroming?

De rij is inmiddels lang genoeg geworden om significant te zijn en (voorlopig nog) kort genoeg om het vlug even te controleren.

Het absolute meesterwerk van de stapel is ongetwijfeld *De kavijacs* van Zeebruggenaar *Vantorre*. Dat boek moeten we echter aan de kant leggen. Het is geen vissersverhaal dat we te lezen krijgen en we zegden het al: het is alleen maar omwille

van de publiciteit dat *Jozef Vantorre* als visser ten tonele gevoerd werd. Het boek verscheen overigens voor



Antoon Vandamme, auteur van *Het jaar van de grondzee*

het eerst in 1973; lang voor hogervermelde nieuwe rij vissersverhalen zich begon te vormen. Ook voor de rest wijkt het in alles af van de boeken die daarna gekomen zijn. *De kavijacs* werd oorspronkelijk gepubliceerd door de Standaard Uitgeverij. Daar heeft men heel het manuscript be- en herwerkt. (3) *Vantorre* vertelde me destijds zelf dat geen enkele zin daarbij onbe-

roerd gebleven is. Zo'n praktijken mogen dan belastend zijn voor het ego van de auteur, resultaat is (meestal) dat het boek erbij wint; er zelfs alles bij wint. *De kavijacs* maakte dan ook terecht ophef en in 1988 kreeg het zelfs promotie met een tweede druk, dit keer bij de De Bezige Bij, zeg maar het luilekkerland van de Nederlandstalige schrijvers. Dát boek valt dus uit de

rij, gewoon omdat het te goed (gemaakt) is: authentiek, ruw, rauw, maar tegelijk netjes gekamd en geschoren, klaargemaakt om de markt te veroveren. Hetgeen dan ook gebeurde. Bij de Standaard was het al een 'seller' en bij De Bezige Bij werden er weer 4.000 exemplaren van gedrukt.

Ik wil maar zeggen... Bij grote, ernstige uitgeverijen worden teksten gewikt en gewogen door een *lector*, vervolgens door tastend onder handen genomen door een *redacteur* en uiteindelijk afge-

werkt door een *corrector* die verantwoordelijk is voor de eindredactie. Op het einde van het verhaal herkent de schrijver nog maar met moeite zijn eigen boek (meestal omdat het zo goed geworden is, al geeft niemand dat graag toe). Omgekeerd: hoe kleiner de uitgeverij is, hoe meer schakels tussen de auteur en de lezer wegvallen, met alle gevolgen vandien. (4) En nu komt het: de rest van de recent

## EURO DIESEL (ANTWERP) NV

Officiële verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren  
en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL

Zwarte Weg 1, Haven 343  
2030 Antwerpen

Tel. (03)5415011

Fax (03)5415546

# Programma Havenfeesten

**Dinsdag 14 mei**

Voordracht heemkundige kring (Prefab Franchommelaan om 20.00 uur): 'De walvisvangst onder het Oostenrijks bewind'

**Donderdag 16 mei**

Antiekmarkt

14.00 uur: officiële opening havenfeesten (vertrek nieuwe clubhuis SYCB); vertrek havenwandeling met bloemenhulde aan het monument van de overleden vissers.

15.00 uur : opening van de open deur Zeereddingsdienst VBZR; fototentoonstelling over 'de haven' (foto's van Claude Van Reyssel); havenfoor; start van het Scutefeest (havengeul kant bevrijdingsplein).

**Vrijdag 17 mei**

Antiekmarkt

15.00 uur: muzikale rondgang met jury-etalagewedstrijd; proefvaarten en demonstratie zeeredding

20.00 uur : muzikale rondgang Muziekmaatschappij De Bremers met Vissersfolklore groep 'De Vrye Visscherye' alsook de Neptunus trompetters met vissersfolklore groep 'Ebbe en vloed'

**Zaterdag 18 mei**

Antiekmarkt

10.00 uur tot 17.00 uur: Oude ambachten en wagenspel door Ebbe en Vloed.

15.00 uur: Kioskconcert Barcadère: Harmonie St.-Cecilia.

16.00 uur: Demonstratie Zeereddingsdienst VBZR.

17.00 uur: Muzikale rondgang met dweilorkest Sterken Dries.

22.00 uur: Spektakel 'Visser Sterken Dries'

**Zondag 19 mei**

Antiekmarkt

11.00 uur: Aperitiefconcert kiosk Leopoldstraat: Neptunuskinderen.

13.30 uur: Ontvangst reddingsvaartuigen Zeebrugge, Cadzand, Breskens

15.00 uur: Grote Vissersstoet

verschenen Vlaamse *vissersboeken* heeft met elkaar gemeen dat ze bij kleine of zelfs bij pseudo-uitgeverijtjes gepubliceerd werden en da's niet goed voor die boeken, evenmin is het goed voor de lezers en uiteindelijk is het dat ook niet voor de auteurs. En hoe dat komt? De schrijver in kwestie is dan blijkbaar al lang blij dat er uberhaupt iemand is die het werk uitgeeft en deze (would be-)uitgevers zijn al even blij dat die schrijvers het hen niet moeilijker maken dan het al is. Lectoren, redacteuren en correctoren, vergeet het maar! De auteur mag zich al gelukkig prijzen als zijn buurvrouw het manuscript nog eens wil doorbladeren om er tenminste de *deetefouten* uit te halen. Omdat die buurvrouw ook maar een mens is, blijven er dan meestal nog een heel pak tik-, spel- en andere taalfouten hangen; zeg maar teveel om goed te zijn. Héél heel erg is dat allemaal niet, maar het schaadt de reputatie van de schrijver wel en het maakt dat de recensenten (gesteld dat die het ooit onder ogen krijgen, wat op zichzelf al een wonder zou zijn) het boek niet au serieux (5) nemen.

Goed. De rest van de vissersverhalen die voor ons liggen werden uitgegeven door het huis Jempi Herrebout, door drukkerij-uitgeverij Het Nieuwsblad van de Kust, door gelegenheidsuitgever De Vrienden van het Oostendse Noordzeeaquarium en *Het jaar van de grondzeetenslotte* door Zuid & Noord. En dat zijn allemaal uitgeverijen die aan elkaar gewaagd zijn.

In *Het jaar van de grondzee*, de roman van Vandamme, staan punten en komma's waar er in de verste verte geen horen te staan en waar

de schrijver ze nooit kan bedoeld hebben, haakjes gaan open zonder weer dicht te gaan, zonder aanleiding worden (één enkele keer, maar toch) woorden die achter elkaar horen te staan ónder elkaar geschreven. Allemaal uitgeversfouten die in alle mogelijke gradaties ook voorkomen in de andere opgesomde boeken. Verder heeft een uitgeverij de plicht de auteur tegen zichzelf beschermen. Dat geldt zowel voor *Hugo Claus* als voor *Antoon Vandamme*. "Ik zal in jou termen spreken, zodat je me begrijpt" (p. 52) mag dus niet voorkomen. Dat zoiets in een HVB-artikel gebeurt, tot daar, maar in een boek... Neen, dan kunnen we het beter zelf doen.

## Praktiserende zeemannen

Die uitgevers gooien er dus met hun klak naar. Dat heeft echter ook zijn voordelen. Die boeken bereiken ons ongekuist. We zijn daardoor dus in staat de schrijvers op hun eigen merites in te schatten. Het is daardoor ook gemakkelijker de vraag te beantwoorden: hebben ze iets gemeen, de auteurs van die vissersverhalen?

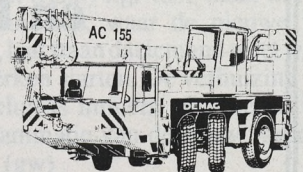
En ja. Alle zijn mannen en alle zijn mannen op leeftijd. Allemaal blijken ze verder te weten wat varen is. Als ze al geen zeeman zijn (of waren), dan zijn ze toch minstens verwoede sportvissers of pleziervaarders (geweest). Voor de rest hebben ze allemaal genoeg vissers en andere zee-lui in de buurt om ontelbare straffe verhalen gehoord en genoteerd te hebben. Ze weten dus allen waar Abraham de mosterd haalt en dat laat in het boek zijn sporen na. Authentiek is hier het sleutelwoord.

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaftwerk  
Verhuur telescopische kranen  
(tot 50 ton, gielengte tot 57 m)

**Verheye Joël**  
n.v.



Bureel - werkplaatsen :  
Visserstraat 48 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37  
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21  
Werfkaai 9-11 (vissershaven)



# Spektakel Sterken Dries

Op zaterdag 18 mei wordt in Blankenberge voor het eerst het spektakel 'Visser Sterken Dries' (\*) opgevoerd. Binnen een één uur durend totaalgebeuren worden verleden, heden en toekomst van de haven geëvoceerd. Uiteraard speelt het gebeuren zich af aan de havengeul zelf, waarbij zowel de kaaien, de oevers als de geul plaats van actie wordt.

Honderdveertig figuranten nemen vanaf 10 uur 's avonds deel aan het spektakel, dat uitgevoerd wordt op basis van een script van Peter Sabbe en geregisseerd wordt door Luc Pillen.

Voor dit 'totaalgebeuren' worden tal van technische middelen aangewend om het geheel een sprookjesachtige omkadering te geven.

Deze eerste editie wordt u overigens volledig gratis aangeboden. Een buitenkans dus.

## Deelnemende groepen

Vissersfolklore groep 'De Vrye Visscherye'

Vissersfolklore groep 'Ebbe en Vloed'

Zeerredigndienst V.B.Z.R.

Neptunus trompetters

Koreografische groep Chorean-der

Blankenberge Drum en Showband

Blankenberge Kruiers

Vereniging d'Echte

Folklore groep de Visdraagsters

Reddingsdienst Blankenberge

Vissersfolklore V.O.N.A.

Brandweer Blankenberge

Technische dienst Stad Blankenberge

Script: Peter Sabbe

Regie: Luk Pillen

Plaats Havengeul Blankenberge

Tijd: Zaterdag 18 mei 1996 om 22.00 uur

(\*) Wie Sterken Dries is leest u op volgende bladzijde

Vissers en andere zeevarende lezers zullen ook in *Het jaar van de grondzee* met plezier de situaties herkennen en het geschrevene volmondig beamen (of er de obligate detailkritiek op laten volgen). Eén enkele keer is dat helaas het enige positieve dat over zo'n boek te zeggen valt, maar dat geldt alvast niet voor het boek van *Antoon Vandamme*.

Er zijn nóg gemeenschappelijke trekken. *Vantorre* laat in *Waar de meeuwen schreeuwen* de ik-figuur zeggen: 'Aan de rand van de wanhoop, dacht ik veel na. Met problemen en zo drie uur wacht lopen, je hebt een zee van tijd om te denken en te praktizeren'. Na het lezen van al die boeken moeten we het wel gaan geloven: er wordt wat *afgepraktiseerd* daar op zee. Trouwens niet alleen op zee. De auteurs van die vissersverhalen blijven ook achter de schrijftafel verder *praktizeren*. Ook auteur *Vandamme* kan het maar moeilijk laten. Dat levert niet altijd goeie stukken op.

Heel de literatuur mag dan gaan over grote vragen als daar zijn: leven & dood, liefde & vrijheid... maar in een roman is het uit de handelingen van de personages en uit de ontwikkeling van de gebeurtenissen dat moet blijken waarover het gaat en niet uit het *gepraktiseer* waarvoor de auteur (te duidelijk) zijn personages misbruikt. (6) In sommige van die vissersboeken wordt het *praktizeren* dan ook nog eens afgewisseld met natuurbeschouwingen waaraan pseudo-filosofische bedenkingen gekoppeld worden in de genre van: wie op zee is en daar het uitspannel bekijkt kan toch niet anders dan toegeven dat er een god is. Gelukkig trapt *Vandamme* niet in die val. Wel blijkt ook uit *Het jaar van de grondzee* dat de zee de ideale bodem (!) is om pantheïstische ideeën te laten ontspruiten. De Jan uit het boek zegt midden op zee resoluut: '... en daarbij, dat is hier mijn kerk!' (p. 85).

## Het jaar

*Vandamme* verhaalt een jaar uit het leven van Pieter. Dat jaar begint op aswoensdag en eindigt één jaar later op dezelfde dag. De tussentijd wordt *gemarkeerd* door kerkelijke

evenementen (hoogdagen, plechtigheden) en dat systeem werkt; niet alleen omdat de auteur in het boek het katholieke kaf van het koren wil scheiden (prangende katholieke vragen als daar zijn: mag een vrouw al dan niet de pil nemen, mag een pastoor een lief hebben of moet hij masturberend door het leven gaan, weet je wel), en dat er dus een eenheid is tussen de vorm van het boek en tenminste één van de thematieken, maar vooral omdat de gekozen liturgische merktekens tegelijk heel aards zijn. Aswoensdag is letterlijk een *aardse* bedoening, Carnaval is een heidens feest, Pasen is de verrijzenis van de natuur... Het blijkt allemaal een dubbel karakter te hebben. Dat 'dubbele' maakt van een boek een goed boek, dat geldt ook voor *Het jaar van de grondzee*. Voor de lezer is het dan zoals de Georges uit het verhaal het zegt: 'Dubbel gebruik, twee keer vreugde.' (p. 70).

In dat jaar krijgen de lezers een soort Blankenberge te zien waaruit het toerisme weggegomd werd. Moet kunnen. Pieter blijkt op het eerste gezicht een vrijgevochten manne mens te zijn, waarbij het voor de vrouwen goed toeven is. Gelukkig voor hem blijven die vrouwen nooit erg lang, zodat hij rustig de kerkelijke hoogdagen kan vieren door te gaan stappen en er eentje (en meestal meer dan ééntje) te pikken. Het leven dat wij droomden als het ware. In dat jaar gebeuren verder twee zaken die Pieter voor de rest van zijn leven zullen markeren. Het zijn die gebeurtenissen die het boek zijn kracht geven en waarover we dus verder niets zullen zeggen.

## Het milieu

Voor de rest is er iets aan de hand met het romanpersonage Pieter. Hij mag dan nog zo vrijgevochten lijken: hij is onzeker, er is wroeging en geknaag. En dat geeft aanleiding tot... jawel: een hele hoop *gepraktiseer* die in dialogen gegoten wordt. Zowel de oude pastoor Georges (waarvan je dat beroepshalve nog zou kunnen verwachten), als de vissersvrouw Vera, als de kinesiste Berthe... allemaal lullen ze de spui-gaten uit en het gaat heel de tijd door over niets minder dan over

## Sterken Dries?



Het standbeeld aan de vuurtoren te Blankenberge dateert van 1960. Het werd afgegoten van een plaasteren beeld van 1900 dat in het Blankenbergse stadhuis staat. De beeldhouwer is Guillaume Charlier.

Men geeft ten onrechte de naam Sterken Dries aan het standbeeld.

Sterken Dries was de bijnaam van Andries Jurewys (°1818). Deze Andries stond echter nooit model voor Charlier want de echte Sterken Dries overleed al in 1896, jaren voor Charlier het beeld maakte.

De beeldhouwer werd geboren in 1854 te Elsene en overleed in 1925 te St. Joost ten Node. Hij was leerling geweest van de academie van Brussel. Ook studeerde hij te Parijs tussen 1880 en 1882 en opnieuw tussen 1884 en 1886. Zijn werken werden tentoongesteld te Brussel, Parijs, Keulen, Munchen, Berlijn en Barcelona. In 1882 behaalde hij de prijs van Rome.

De stad Blankenberge bezit verschillende werken van Charlier waaronder vele werken met thema's uit de visserij: De stuurman (Brons, Vuurtoren), Visserskoppen (Brons, pleintje oud stadhuis). Oude visser, bijgenaamde Friksje, bij staketsel (Brons, fontein voor stadhuis). Ook het standbeeld van Lippens en De Bruyne op de zeedijk is van zijn hand. (Peter Sabbe)

Vrijheid & Voorbestemdheid. Onwezenlijk voor het milieu van Pieter die op de achterflap van het boek verkocht wordt als 'een jonge stuurman ter visserij'. Ten onrechte, zo leert de lezer. Pieter is in de verste verte géén jonge stuurman ter visserij.

Vraag is wat hij dan wèl is. Hij heeft zwaar doorbestudeerd (p. 17) en is iemand uit de wereld van *perkamanten*, *manuscripten* en *gregoriaanse gezangen* (p. 54), tegelijk heeft hij iets met kabeljauw te maken, maar een beroepsvisser is hij duidelijk niet: wel een amateur. Waarschijnlijk heeft de auteur dat *amateurisme-ter-zee* een beetje willen wegmoffelen, maar dat lukt hem niet. Als ze aan boord van zijn scheepje al eens twee tarbotten vangen, dan geeft Pieter die vlug weg aan Vera, de echtgenote van een reder-schipper van een midden-slagtreiler notabene. Die zit daar natuurlijk op te wachten: *Bedankt voor de twee tarbotten!* (p. 13) Jaja. Die vissersvrouw Vera is trouwens even veelzijdig als Pieter zelve. Met hem — gelukkig voor het boek is zij ook zijn minnares — voert zij filosofische dialogen waarin zij niet moet onder doen voor de Leuvense epigonen van *Thomas van Aquino*. Zij ziet een meeuw en zegt natuurlijk: *Hij gedraagt zich zuiver instinctmatig. Hij trekt weg in de lente en komt terug in de herfst. Niet omdat hij wil maar omdat hij moet. Alles is geregeld en geteld. De haren op ons hoofd en de groeven in onze handen.*, dan volgt een pauze waarna ze uiteraard vervolgt: *Alles ligt vast: de loop van de getijden, eeuwen ver in de toekomst en zover je*

*kunt teruggaan in de tijd, hoog- en laagwater, stroomtij en kranktij: alles volgens ijzeren regels. Alles ligt vast, ook mijn gedragingen en mijn reacties liggen vast... kijk: geen enkel lijntje in mijn hand kan ik zelf bepalen ...*. Ik zou zeggen: en dat in tijden waarin de chaostheorie hoogtij viert (maar gelukkig voor de lezer is Pieter vóór die tijd afgestudeerd)! Dan is er nog de kinesiste Berthe die natuurlijk Bach op de piano speelt en als het moet ook op het orgel van de kerk (p. 109). De auteur verraadt zichzelf tenslotte in zijn beschrijvingen van Pieters scheepje, de 'Vrouw Anna', dat eerst nog een vissersboot is met de lijnen van een Hollandse volbloedkotter (p. 21) waarmee al treilend op tong gejaagd wordt (p. 11), maar naar het einde van het boek toe wordt dezelfde 'Vrouw Anna' alleen nog maar gebruikt om te zeilen of met de lijn te gaan vissen (p. 113). De vissersboot is jacht geworden. Een evolutie waarvan we ongetwijfeld in het leven van de auteur sporen kunnen terugvinden. Daarmee is het milieu van deze zogenaamd jonge stuurman ter visserij getekend. Hij blijkt een katholieke intellectueel te zijn die in zijn vrije tijd aan sportvissen doet. Zijn problematiek is niet deze van de almaar kleiner wordende quota, maar deze van de erfzonde.

### Een goed boek

Alleen wie mij niet kent, denkt nu dat ik deze roman niet goed vind. Alleen... ik heb wellicht mijn allereen-individueelste redenen om het een knap boek te vinden. De uitgevers mogen dan wel zeggen dat het vanaf het begin tot het einde over de vrij-



REVISIEBEDRIJF

J.M. DE BRAAL

☐ 'CATERPILLAR' SERVICE

**gereviseerde motoren tot 1500 pk  
uit voorraad leverbaar**

Ruilmotoren  
Reparatie en revisie  
Nieuwe en gebruikte onderdelen

Yerseke Tel. **00.31. 113-573432** en **00.31. 113-383691**

Fax: **00.31. 113-572877**

Autotel. **06.53.233254**

heid gaat, en de auteur mag dat zelfs beamen. Zij dwalen! Het boek tekent het onafwendbaar naderende einde... en hoe we daarmee (niet) omgaan. Dat einde is prominent aanwezig vanaf de eerste aswoensdag over de maskers in de carnavalviering tot in de plooiën van het gezicht van Vera. En daarover wordt in het boek niet *gepraktiseerd*. Het is er gewoon, alhoewel (of misschien wel juist omdat) Pieter er al *praktiserend* over vrijheid met een grote boog omheen draait).

Prachtig is ook hoe alles *ontdubbeld*(?) wordt. De ik-persoon leeft in twee werelden en dat blijkt. Niet alleen omdat hij het met veel te veel woorden zegt, dat blijkt uit alles. In het boek wordt een wereld getekend en de *tegenwereld* ervan. Dat een tante een nonkel heeft en de zuster een broer is voor de hand liggend. Mooier is dat de pastoor *ontdubbeld* wordt door een monnik, twee mensen verdrinken niet toevallig in hetzelfde paar laarzen. Dat de folkloregroep ook echt 'Ebbe en Vloed' heet is daarbij een *lukslag* die alleen in literatuur kan voorkomen. En dat gaat maar door: er is geen Triphon zonder Theofiel, er is geen gezicht zonder masker en *'De duiven op het dak van de bibliotheek deden mij de meeuwen niet vergeten.'* (p. 17): er zijn geen duiven zonder meeuwen. *Antoon Vandamme* heeft verder de Blankenbergse visserij treffend getekend, wellicht zelfs beter dan hij zelf vermoedt. Blankenbergse visserij is immers zoals de auteur *denkt* dat visserij is. De Blankenbergse visserij is puur *herinnering*. En het is niet aan de psycholoog *Vandamme* dat we moeten uitleggen dat herinnering gelijk is aan vertekening. Die vertekening wekt filosoferende redersvrouwen tot leven, naast kerkorgelspelende kinesisten, naast universitair geschoolde vissers. Mooier dan de werkelijkheid? Neen, want de Blankenbergse visserij bestaat wel degelijk; zeker nadat dit boek geschreven werd. Daar hebben ze met *Het jaar van de grondzee* hun eigen vissersroman te water gelaten.

Flor Vandekerckhove

boekhandel verkrijgbaar à 495 frank of bij de auteur te bestellen door 495,- + 50,- portkosten over te schrijven op rekening 477-9128319-11.

(2) Vantorre J., 1987. *Waar de meeuwen schreeuwen*. Brugge: Uitgeverij Jempie Herrebout.

Vantorre J., 1988, 2de druk. *De kavijaks*. Amsterdam: De Bezige Bij.

Inghelbrecht L., 1990. *Het zout van de zee*. Oostende: Het Nieuwsblad van de Kust.

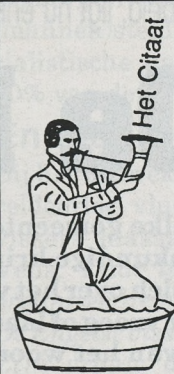
Serie E., 1994. *Nachten op zee*. Oostende: uitgegeven door de Vrienden van het Noordzee-aquarium Oostende.

(3) Ik meen me te herinneren dat het de Vlaamse auteur Maria Rosseels is die de klus geklaard heeft. Dit detail is niet onbelangrijk, want Rosseels werd in 1984 toch goed genoeg bevonden om de staatsprijs voor literatuur te (w)innen. Als mijn herinnering juist is, levert dit meteen een gezagsargument om aan te tonen dat van Vantorres boek serieus werk gemaakt is.

(4) *John Heuzel*, hoofdredacteur van het literaire tijdschrift *Kruispunt*, schreef me daarover eens: 'Vlaamse auteurs beseffen veel te weinig dat ze moeten schrijven in de moeilijkste taal ter wereld, die dan nog hun moedertaal niet is'. Een boek schrijven is een erg moeilijke zaak. Probleem is dat debuterende auteurs dat nog niet goed weten. Je moet al goed vier boeken ver zijn vooraleer je dat allemaal doorhebt, maar tegen dan is er natuurlijk al veel kwaad geschied.

(5) Gelukkig is er nog HVB, al zeggen wij het zelf. Hoe langer hoe meer zullen wij in dit blad de zee- en vissersliteratuur uitvoerig edoch streng bespreken. Wij lopen daarbij gevaar vijanden te maken onder mensen die we regelmatig tegen het lijf lopen. Ten onrechte, want we bewijzen de schrijvers daarmee een grote dienst. *Erg* voor een schrijver is dat er geen kat naar zijn werk kraait, *nog erger* is alleen maar aan bod te komen als curiosum in de regionale pagina's van een dagblad, *ergst van al* is echter de schrijver die zijn eigen promotiecampagne gaat geloven.

(6) Ook bijzonder succesvolle auteurs lijden aan dat euvel. De Amerikaanse *Robert M. Pirsig* die destijds een mega-succes haalde met *Zen en de kunst van het motoronderhoud*, schreef in 1991



*'Dit land wordt niet voor niets door Westvlamingen bestuurd: de eerste minister, de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Justitie, de gouverneur van de*

*Nationale Bank, de kardinaal, de Vlaamse minister van Cultuur, Jozef Deleu, Aimé Desimpel, en nu dus ook de nieuwe BRTN-manager. Westvlamingen duren het langst. Daar hadden ze bij de Navo wel eens eerder mogen aan denken.'*

Filosoof Dieter Lesage in 'Anderere Sinema', geciteerd in DM van 5 april '96.

de roman *Lila* waarin hij zo'n beetje 440 bladzijden door ouwehoert over het begrip 'kwaliteit'. Dat dit ouwehoeren vooral gebeurt aan boord van een zeiljacht is wellicht geen toeval, want zoals Vantorre het zegt: wie wacht loopt heeft een zee van tijd om te *praktizeren*.

# 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

1 mei, feest van de arbeid, ligt nu enkele dagen achter ons en wij vragen ons opeens af: hoe zat het ook alweer met...

# De Roode Vloot

Bredene — Zoals elke gemeente die zichzelf respecteert heeft ook Bredene een heemkundige kring. Daarin plegen heren en dames op rijpere leeftijd zich over het verleden te buigen in de wetenschap dat ze zichzelf daar vroeg of laat tegenkomen. Conservatisme in de naakte betekenis van het woord: kronieken, doopregisters, landen postkaarten worden er evenzeer gekoesterd als wolf- en hoefijzers, grasmachines uit de fifties en andere verroeste ankers.

Als zo'n heemkundige kring zich over de visserij buigt — zoals dat in Bredene regelmatig het geval is — dan heeft de gelegheidspreker gegarandeerd alle monsterrollen gecopieerd. In de zaal zit haast zeker nog iemand die de besommingen van langvervlogen tijden uit het hoofd kan opzeggen en voor de rest weet zo'n beetje iedereen waar legendarische visserijmannen als Bauwens, Van Lul, Blondé, Pype, Zonnekeyn en de anderen de mosterd haalden.

OP ZONDAG 14 april vulde de imposante Oostendenaar Roger Vens (zie kadertje) bijna op zijn eentje heel het praatcafé van het Bredense Ter Cuere. Vens weet alles van het fenomeen dat officieel de *NV Oostendsche Rederij* heette. In de zaal zaten verder een twintigtal heemkundigen die er nauwlettend op toekeken of hij alweer niets ver-

geten was.

## Verworpenen der aarde

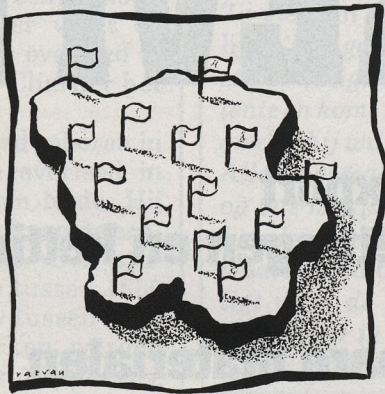
Vens: *De NV Oostendsche Rederij is ongetwijfeld een van de meest merkwuurwaardige realisaties van de Belgische socialistische beweging. Die rederij werd inderdaad door socialisten opgericht en bestuurd. De Gentse voorman Edouard — vader*

*— Anseele speelde daarbij een zeer grote rol. Het is dan ook geen toeval dat de kaai van de Oostendse vismijn de Anseelekaai heet.*

*De rederij was indertijd een echt begrip aan de kust en werd in de volksmond De Roode Vloot genoemd. En het betreft hier geen marginaal gedoe, neen. Deze rederij had in de topjaren een twintigtal schepen lopen en behoort dus tot het grootste dat de Belgische visserij ooit gekend heeft. De Roode Vloot, dat is synoniem voor de hoogdagen van de Oostendse vismijn van waaruit tientallen visbakken vertrekken om op IJsland te varen'.*

Voor jongeren klinkt het raar: socialisten die een rederij oprichten die ter visserij vaart. Die jongeren zijn immers kinderen van hun eigen tijd en dat is er één waarin de socialist Frank Vanacker de stedelijke vismijn van Zeebrugge aan de privé-sector 'verkoop' ('wegschenkt', zo zeggen de ouderen dan weer).

Vens: *'Socialist, socialist... da's allemaal heel relatief hoor. Voor de Belgische Werklieden Partij (de voorloper van de SP) was het socialisme al gauw iets dat alleen nog tijdens toespraken te berde gebracht werd. Die socialisten zoals Anseele, dat waren geen revolutionairen, maar mannen die het om de inschakeling van de werknemers in het bestaande systeem te doen was: 'integratie' zou dat nu heten. De werkmensen van toen hadden trouwens nog minder te zeggen dan de gastarbeiders vandaag. Ze mochten niet stemmen, maar evenmin mochten ze staken. De democratie, dat was uitsluitend voor welstellende burgers. Enne... welstand was iets dat de arbeiders al helemaal niet kenden. Oostende mocht toentertijd al uitgebouwd worden tot de Koningin der Badsteden, in de binnenstad woonden de Oostendenaars wel met honderd mensen in een gebouw van twee verdiepingen. Oostende uitgebouwen tot een aristocratisch bastion, dat bracht tegelijk met zich*



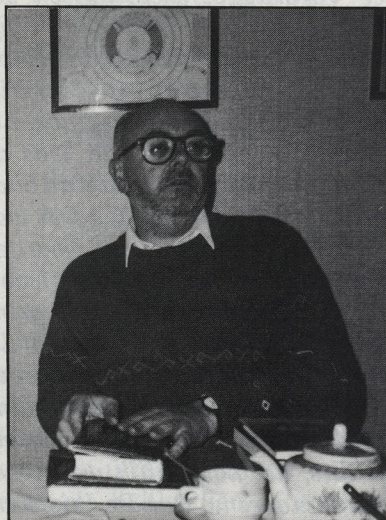
Met meer dan 900 kantoren

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

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

**BBL**

## Roger Vens



Roger Vens is geen vreemde in de visserij. Hij stamt uit een vissersfamilie. Zijn beroeps carrière begon hij trouwens bij de Oostendse rederscoöperatieve, de Beroepsvereniging Hand in Hand. Nu heeft hij al lang de zeehaven verlaten en is hogerop geklommen, met name naar de nationale *luchthaven* van Zaventem waar hij Hofmeester (protocolair agent) bij de Regie der Luchtwezen werd. Momenteel is hij gedetacheerd als penningmeester voor de Sociale Dienst van Verkeerswezen, waaronder de RMT resorteert.

Een en ander belet niet dat hij te Oostende is blijven wonen. Twaalf jaar geleden start hij zijn opzoekingswerk in verband met de geschiedenis van de NV Oostendse Rederij. Wie meer over deze *Rode Vloot* wil weten kan Vens schrijven op het adres Schipperstraat 45 bus 7 te 8400 Oostende.

*mee dat de grondprijs de lucht inging... en ook de huur. De toestand in de Schippers—, Nieuw— en St.-Fransiscusstraat was dus allesbehalve aristocratisch. Die woonsten daar, stel je ze voor: beneden was er een café en verder waren er in heel dat gebouw welgeteld twee WC's: één*

*in 't café en één voor de rest van het gebouw. Voor honderd mensen! Die honderd konden ook beschikken over één waterpomp. Zo'n vissersgezin leefde daar dan in een appartement van twee kamers. Je moet je maar niet teveel afvragen hoe ze dat deden, want zo'n gezin dat bestond doorgaans uit pa en ma, één van de grootouders en zes kinders. Gevolg: alcoholisme troef. We moeten het zeggen zoals het is: Oostende was heel heel erg. België mocht dan in het begin van deze eeuw een grote kindersterfte kennen: 23%. In Oostende werd maar liefst 44% gehaald.'* De democratie leefde toen op een soort tijdbom. De industrie ontwikkelde zich zienderogen. Kleine bedrijfjes werden weggeconcurrereerd en moesten plaats maken voor mastodonten. Tegelijk ontwikkelde zich ook het proletariaat dat in die mastodonten ging werken: vele duizenden rechteloze mensen die zich te pletter werkten, slecht gehuisvest waren en slecht gevoed.

### Vooruit

Overall in het land proberen de socialisten deze arbeiders te organiseren. Dezelfde Anseele roept de vissers al in 1887 — ten tijde van de Oostendse Vissersopstand — op om geld samen te brengen en samen een eigen bedrijf op te richten. Zonder succes weliswaar: een visser is immers geen industriearbeider, een vissersvaartuig is nog wat anders dan een bakkerij en Oostende is Gent niet (1). Elders in het land heeft Anseele meer succes. In zijn thuishaven Gent komt de coöperatieve Vooruit tot stand. De groei van deze Vooruit was aan het begin van deze eeuw zo spectaculair dat de Gentse socialisten een eigen bank oprichtten — de Bank van de Arbeid — en grote industriële bedrijven uit de grond stampten. Die Vooruit drukte een immense stempel op de Gentse economie. De historicus Guy Vanschoenbeek (2) weet ons te vertellen dat Gent aan de vooravond van de eerste wereldoorlog 40.000 gezinnen telde. De coöperatieve Vooruit had op hetzelfde moment maar liefst 9.000 aangeslotenen. Cijfers die tellen! Die economische macht vertaalde zich eveneens in politiek opzicht. Na de eerste ver-

kiezingen onder het algemeen (mannen)stemrecht behaalde de socialistische partij in Gent meteen 30% van de stemmen.

### En toen werd het oorlog

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog vluchten de Oostendse vissers massaal naar Engeland. Vens: *'Daar leren ze een goed georganiseerde visserswereld kennen. De Engelse visser is lid van de Union. Zijn vrouw werkt in de visverwerkende nijverheid. Hij woont in betere omstandigheden. En de Belgen kijken hun ogen uit. Vooral wanneer ze zien dat diezelfde Engelse visser in staking gaat om beter betaald te worden.'* De staking slaagt en ook de Belgen genieten mee van de voordelen die de Engelse visser daarbij uit de brand sleept. Na de oorlog komen de vissers terug naar België waar de reders de mening toegedaan zijn dat heel die Engelse historie nu maar voltooid verleden tijd moet zijn. Maar de Belgen hebben in Engeland wel degelijk iets geleerd: ook zij gaan in staking. Tussen 1920 en '23 wordt er in de Belgische vissershavens in totaal drie maanden gestaakt. En in die stakingen komen natuurlijke leiders boven drijven. De legendarische schipper Arsène ('schone vis') Blondé (3) is er één van, Louis ('de boeie') Zonnekeyn een andere. In die jaren doen de vissers overigens een nieuwe ervaring op: niet alle stakingen worden gewonnen. De nederlaag is trouwens verpletterend. Zowel Zonnekeyn als Blondé worden persona non grata verklaard in de rederskantoren. Beide zitten zonder werk: dat zal hen leren! En in die tijd was er geen 'dop'.

### Doorbraak

Maar er is wel degelijk iets veranderd in België. Na WOI wordt er een regering van nationale eenheid opgericht. Vens: *'In die tripartite zit ook Anseele, de man van de socialisten. Blondé en de zijnen herinneren zich maar al te goed de oproep van deze Anseele om eigen bedrijven op te richten en ze gaan hem opzoeken. Deze laatste ziet met vreugde dat het in de politiek is zoals in de natuur: niets gaat er verloren. Het zaad dat hij zoveel jaren geleden in Oostende gezaaid heeft, blijkt uiteindelijk te*



Het schilderij *De Rode Vloot* van De keukelaere. Op de voorgrond stoomt de in 1921 in de vaart gebrachte O 158 Ed. Anseele.

kiemen. In zijn memoires noteert hij daarover: "Na de wapenstilstand kregen de vissers eindelijk het gevoel van klassebewustzijn".

Er wordt een heuse Naamloze Vennootschap opgericht, waarin de rol van de Bank van de Arbeid erg groot is, maar ook de Oostendse voor mannen worden aandeelhouder. Vaartuigen in België kopen blijkt echter onmogelijk: de Oostende reders laten hun invloed daarvoor tot in Brussel gelden. Hetgeen Anseele pas echt kwaad maakt. Hij stuurt de vissers Verbrugge, Blondé en Van Muysen naar Engeland waar ze in 1922 hun schepen aan de haak slaan. Bij de terugkeer worden ze triomfantelijk de stad binnengehaald. Het dagblad *Vooruit* spreekt van 3000 mensen die deelnemen aan de optocht. Het liberale *L'Echo d'Ostende* daarentegen meent dat er meer muzikanten dan betogers waren. Wat er ook van zij: de gemeenteraadsverkiezingen laten zien dat de socialistische actie aan de kust wel degelijk gesmaakt wordt. In Oostende halen ze zes van de 22 zetels (4). In het naburige Bredene worden ze met vijf zetels zelfs de grootste partij".

### Volledige integratie

De *Rode Vloot* is niet meer tegen te houden. De aandelenverkoop stijgt omdat ook niet-rode burgers brood in het project beginnen te zien. Eerst

gaat het kapitaal naar 2 miljoen, later zelfs naar 4 miljoen. Niet eens zo stilaan breidt de rode vloot zich uit tot wanneer ze simpelweg de sterkste van het land wordt: een socialist wordt voorzitter van de toenmalige rederscentrale!

Met de opgang van de partij en haar coöperatieven wordt het tweeslachtige karakter van de sociaal-democratie (ook in die rode vloot) duidelijk. Voor de verbetering van het lot van de arbeider, dat wel. Maar het was de Nederlandse anarchist Alexander Cohen in 1888 al opgevallen: 'De Vooruit, om de gehele Gentse organisatie bij deze naam te noemen, maakte de indruk van één groot gezin, met duizenden levendige, somstijds wel een beetje rumoerige, kinderlijke kinderen, allen stralend van een half vererende, half gemeenzame verknochtheid aan hun leiders.' (5) Uit de beschrijving komt het beeld van de socialistische 'patron' al naar voor. Deze 'rode bonzen' maakten de basis van de partij maar al te vlot ondergeschikt aan de leiding ervan. Aan het hoofd stonden enkele ingewijden die onder aanvoering van Anseele de touwtjes strak in handen hielden. En wie zou daartegen zijn stem hebben durven verheffen? Vens: 'Het is verder zo dat sommige van die socialistische voormannen in politiek opzicht dicht

tegen het progressieve liberalisme aanleunden. De zeer bekwame Leonce Verbrugge, socialistisch gemeenteraadslid te Oostende en bijzonder actief in de *Rode Vloot*, kwam bijvoorbeeld uit het *Willemsfonds*, hij werkte mee aan het liberale *L'Echo d'Ostende*, was de persoonlijke secretaris van de baas van het Oostendse casino. Dat was dus iemand die met twee woorden sprak. Hij correspondeerde bijvoorbeeld met de secretaris van prins Albert en het is wel heel zeker dat die correspondentie aanleiding gegeven heeft tot de interesse van de koning voor de visserij en... de oprichting van *Ibis*, het koninklijk werk voor visserskinderen. Dat *De Ibis*-story van Robert Coelus met geen woord over deze Verbrugge rept is minstens een grove nalatigheid. Maar wat ik zeggen wilde: dat waren socialisten die zich erg goed voelden in het kapitalisme'.

Van langsom beter trouwens, want is het mijn goede vriend Bakoenin niet die profeteerde: als het socialisme de staat verovert, verovert de staat het socialisme! En zo gebeurt het ook. Verbrugge wordt in de *Rode Vloot* opgevolgd door Vanderol (6). Deze failliete wever uit Gent is een *poulain* van Anseele. En ach, hij wil de NV Oostendsche Rederij wel leiden, maar dan moet hij toch een wedde krijgen die even groot is als deze van een Gentse schepen. En een auto.

De Oostendsche Rederij is dus een medaille met twee kanten, maar voor de vissers geen slechte zaak. Vens: 'De toestand aan boord van de visbakken van 'de Bond' was letterlijk en figuurlijk voorbeeldig. De vissers werden daar — en dat was uniek — verzekerd tegen arbeidsrisico's. De opleiding van de mannen werd erg ter harte genomen. Het percentage dat de vissers op de besomming kregen was groter dan elders, de bemanning kreeg zelfs gratis eten aan boord, er was radiocontact met de wal, de vissers hadden een gewaarborgd weekloon en ook aan de ouder wordende visser werd gedacht. Niet niks dus. Gevolg: de andere reders moesten de normen van de *Rode Vloot* volgen of ze kregen geen vissers meer aan boord. De Bond trok hjeel het niveau

**Wie nog met de schepen  
van de Roode Vloot  
gevaren heeft en ons eens  
wil zeggen hoe het écht  
geweest is, schrijft naar  
Flor Vandekerckhove,  
Dorpstraat 121 te 8450  
Bredene. Of hij belt of faxt  
op nummer (059) 32 55 59**

van de vloot omhoog.' De tactiek van Anseele leek wel geslaagd te zijn. Maar de economische crisissen maken geen uitzonderingen voor coöperatieve bakkerijen of voor rode vloten. Het dynamisme van de NV Oostendse Rederij verslapt in de dertiger jaren dan ook nog niet weinig. WOII wordt in Engeland uitgeleefd en na de oorlog wordt een nieuwe start genomen, maar het scherp is duidelijk van de snee. Het socialisme-ter-visserij is volledig in het systeem opgenomen. In 1949 kan de liberale stichter van Het Visserijblad, de tot vandaag beruchte Pros Vandenberghe, de socialistische professor Balthazar zelfs prijzen voor diens 'realiteitszin'. Met andere woorden: de socialisten worden doodgeknuffeld. Zij verzetten zich ook nauwelijks. Bijna zijn dan de dagen van de socialistische redery geteld en de vele RSZ-schulden die de Bond met zich meeslept worden zachtjes voor zich uit geschoven. Als de NV Oostendse Rederij dertig jaar na haar oprichting een natuurlijk dood sterft, draait de Belgische staat voor 48 miljoen frank schulden op. Ik zou zeggen: voor wat hoort wat.

Flor Vandekerckhove

(1) Vergeten we niet dat de Kerk er alles aan deed om de gelovige gemeenschap van de socialisten weg te houden. In 1895 verschijnt bij het Davidsfonds (ja, ook toen al) een boek van de hand van ene Sevens die daarin het nieuwe verschijnsel ontleedt. Hij laat zijn lezers sidderen van angst: *'In de grondwet van den socialistischen Staat zou men schrijven: Het algemeen stemrecht; De geheele scheiding van Kerk en Staat; Het oppergezag der werkende menigte; De onbeperkte vrijheid van drukpers; De opvoeding van de kinderen door den Staat; Het kosteloos onzijdig onderwijs, enz. Dit programma komt nagenoeg overeen met de geloofsbeleidens van de socialisten (...)*' Wie zou denken dat dit een eerbiedwaardig streven

is, slaat de bal mis, want Sevens laat er onmiddellijk op volgen: *'Als wij die eischen op den keper beschouwen, stellen wij vast, dat de hedendaagsche hervormers hoofdzakelijk storm lopen tegen vier instellingen, door God gewild en geheiligd: den Godsdienst, het Huisgezin, den Eigendom en het Vaderland.'* Sevens T., Het socialisme in België, Kortrijk, 1895. Uitgave van het Davidfonds Nr 91., p. 35-36.

(2) Vanschoenbeek G., Novacento in Gent, de wortels van de sociaal-democratie in Vlaanderen. Uitgeverij Hadewijch Antwerpen-Baarn/AMSAB Gent, 1995.

(3) Arsène Blondé wordt later socialistisch gemeenteraadslid in Oostende, een echte stemmentrekker zelfs. In totaal zal hij er 25

jaar in de gemeenteraad zetelen. Ook vandaag is er in de Oostendse SP nog een levendige herinnering aan Blondé. De SP-wijkclub van de Oostendse visserswijk Opex draagt zelfs zijn naam.

(4) Blondé haalt het meeste stemmen op deze lijst. Verder worden verkozen: de caféhouder Maene, de tramwerker Peurquaet, de uit Gent gestuurde Van Vlaanderen, de veelzijdige 'liberale socialist' Verbrugge en Degraeve, de man van de bouwvakkers.

(5) Vanschoenbeek, p. 148-149.

(6) Het is deze Vanderol die in 1949 mee de lock out in de visserij organiseert. De vis haalde toen zo'n lage prijzen dat de reders zelf in staking gingen en de vissers gewoon naar huis stuurden.

## Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

**De vismijn ge-  
specialiseerd in  
kwaliteit van  
kleine  
(euro)kotters**



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

## Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

Tel 00 31 11369 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 11369 5229

# Onderzoeksraad voor de zeevaart

## Z470

De Z470 'Odin' verliet op 30 september 1994 de thuishaven en stond onder bevel van schipper Bruno Decordier. De visserij diende gestaakt te worden, omdat een zeer zwaar voorwerp gevangen werd met de bakboordboel. Omdat men dat voorwerp, dat achteraf een anker bleek te zijn, niet kon bovenhalen, werd de hulp ingeroepen van een Nederlands vaartuig van de kustwacht.

Dat nam de boel over, haalde het boven, waarop het de haven van Den Helder binnenliep. De Z470 kreeg daar zijn boel terug.

Inmiddels waren de weersomstandigheden fel verslechterd en besloot de schipper om te schuilen. Op 3 oktober 1994 liet bemanningslid Calebaut de schipper weten dat hij

zijn vrouw had opgebeld en dat zij hem zou komen afhalen. Van zodra de weersomstandigheden zouden verbeteren, zou hij in 5 uur terug aan boord zijn. 's Middags liet stuurman Hosten op zijn beurt weten dat ook hij met zijn vrouw had gebeld en dat hij samen met Calebaut naar huis zou gaan.

Schipper Decordier verklaarde dat hij hen herhaaldelijk had gewaarschuwd dat zij niet mochten vertrekken.

Zonder toelating van de schipper hebben Calebaut en Hosten dan het schip verlaten. De schipper bracht de reder hiervan op de hoogte, waarop men het besluit nam om twee nieuwe bemanningsleden aan te werven en Calebaut en Hosten af te monstern.

De twee gingen daarbij duidelijk

over de schreef, zo dacht men er op de onderzoeksraad over. Het stond de schipper immers vrij om op gelijk welk ogenblik af te varen en hij hoefde niet noodzakelijk te wachten tot de storm geheel was gaan liggen. Het is niet ongebruikelijk dat vissersvaartuigen reeds afvaren, terwijl de weersomstandigheden het nog niet toelaten om te vissen. In die gevallen rekenen de bevelvoerders erop dat het weer voldoende zal gekalmeerd zijn op het ogenblik dat ze de visserijgronden bereiken. Dergelijke beslissing hangt enkel van de schipper af.

Patrick Calebaut werd voor 14 dagen geschorst, Rudi Hosten voor 8 dagen.

## Z 462

Op 20 maart 1995 werd de Z 462 'Zeeparel' door de Britse overheid in overtreding genomen, omdat het vaartuig tegen de algemene verkeersstroom van de SW-lane had gevaren. Schipper Hubert Meyers kon niet anders dan de overtreding toegeven en werd gestraft met 5

# N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIJEUWI**

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**



dagen schorsing

### O 319

De O 319 verliet op 3 april 1995 de haven van Zeebrugge om de visserij te bedrijven in de Ierse Zee. Het vaartuig stond onder het bevel van schipper Jurie Korf. Op 8 april 1995 besloot deze om op te stomen naar de visserijgronden van Liverpoolbaai. Tijdens de overtocht is het vaartuig in aanvaring gekomen met de B 277 'Golden Fleece'. Daarbij werd de bakboordboel over de brug van het vaartuig geslagen, gelukkig met enkel materiële schade voor gevolg. De O 319 liep hierbij geen schade op.

De schipper verklaarde dat hij na het uitzetten van de koers op de automatische piloot, een tiental minuten bezig was geweest met de *quodfish computer*, om visbestekken in te zien. Eén radar was in werking met een bereik van 12 mijl, terwijl de VHF op kanaal 16 stond. Hij verklaarde verder nog dat hij een tiental minuten nat het opstomen, de B 277 zag op een afstand van detig meter, vissend voor de boeg aan bakboordzijde en dat zijn vaartuig toen een snelheid van 8 knopen hield.

Het staat dus vast dat de B 277 een vaartuig was dat bezig was met de uitoefening van de visserij. De O 319 daarentegen was geen vissend vaartuig, ook al voerde het, ten onrechte trouwens, de lichten van een vissend vaartuig en stonden beide boelen buitenboord.

De O 319 diende bijgevolg als werktuiglijk voortbewogen vaartuig uit te wijken voor de vissende B 277. Dat de aanvaring te wijten is aan het niet houden van een goede uitkijk aan boord van de O 319 staat eveneens vast. De Nederlandse Jurie Korf mag dan ook gedurende 21 dagen niet op Belgische vaartuigen varen, zo besliste de onderzoeksraad.

### N 126

Schipper Tony Verleene van de N126 had op 24 juni 1994, na het lossen van de vangst, de bemanning verwittigd dat ze op 26 juni aan boord moesten zijn voor de afvaart. Stuurman Georges Vanhove bleek echter op de gestelde datum en uur van afvaart afwezig te zijn. Aanvanke-

lijk werd nog gewacht, maar toen hij om 13.45 uur nog niet was komen opdagen, besloot men de bemanning naar huis te sturen en een andere stuurman te zoeken.

De N126 kon daardoor pas op 27 juni ter visserij uitvaren. Bijgevolg liepen de reder en de overige bemanningsleden hierbij één dag visverlet op.

Georges Vanhove werd door de onderzoeksraad voor 5 dagen geschorst.

### Z 580

Schipper Dirk Vantorre verwittigde op 28 april 1995, na verkoop van de vangst, de volledige bemanning dat ze op 2 mei omstreeks 9 uur aan boord moesten zijn voor de volgende afvaart.

Op de gestelde datum en uur was iedereen aanwezig, behalve lichtmatroos De Busscher. Na enig over en weer getelefoneer kreeg de reder lichtmatroos De Busscher zelf aan de lijn die hem zei dat hij niet wenste te varen. Omdat er een vervanger diende gezocht te worden, kon het vaartuig pas op 3 mei ter visserij uitvaren.

De Busscher werd voor zeven dagen geschorst.

### N 525

De bemanning van de N 525 moest op 3 mei 1995 om 7 uur aan boord zijn voor de afvaart ter visserij.

Met uitzondering van lichtmatroos Geryl was iedereen op het gestelde uur aan boord. Geryl kwam een tiental minuten later aan boord, maar verliet het vaartuig kort daarop na een woordenwisseling met matroos Bart Locqueuneux en keerde niet meer terug.

Tegen de schipper had Geryl gezegd dat ze hem met rust moesten laten en dat hij terug naar huis ging. De schipper zou toen gezegd hebben dat het goed was, waardoor hij de mening toegedaan was dat de schipper ermee akkoord ging. Schipper Noël Dugardein ontkent ten stelligste dat hij de toestemming had gegeven, wel integendeel.

Wat er ook van weze: iedere zeeman weet dat hij de bepalingen van zijn arbeidscontract moet naleven, wat voor betrokkene een vooropzeg van minsten 48 uren betekende.

Geryl werd voor 7 dagen geschorst.

### Z183

De Z183 'Christopher' werd op 29 november 1994 door de Britse overheid in overtreding genomen, omdat het de SW-Lane niet onder een zoveel als mogelijk rechte hoek had gekruist, zijnde een overtreding op voorschrift 10c van het IAR. Schipper Fernand Preem werd voor 3 dagen geschorst.

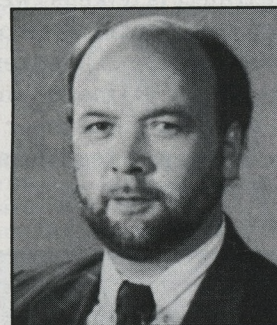
Robert Coelus

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

Een tocht langs Schotse vissershavens (VII)

# Lochinver mikt op diepzeevisserij

**ALS JE OP Roe Point (1) staat, vraag je je af waarom op zo'n onmogelijke plaats een vissershaven werd ingeplant. Aan het dorp zelf kan het niet liggen: Lochinver bestaat uit een kerk, een hotel en een handvol huizen. Aan de toegankelijkheid evenmin (zie verder). Toch doet de vissershaven het goed. In 1947 nog niet vermeld op zeekaarten, is het vandaag zelfs niet meer weg te denken uit de Schotse westkustvisserij.**

De haveningang is spectaculair. Vissersschepen die willen binnenvaren moeten reeds vanaf *Kinnaird Point* een vaargeul volgen; ze moeten daarbij, rechts van beide *Soya*-eilanden, *Beaconeiland* dwarsen en dan zeer dicht onder een rotswand een pier rondom het open haven-dok binnen te varen. Wanneer het eb wordt, begrijpt men waarom dat alles nodig is: een vijftal scherpe rotspieken verschijnen dan boven water.

Uitvaren gebeurt via dezelfde geul, onder de rotswand door tot aan *Beaconeiland*. Dan moet het links onder *Roe Point* gaan naar open zee. Het hele traject is telkens twee mijl lang. Een stuurfout of motorpech is daar niet toegelaten. Dit ondervond de UL 71 'Scotia' (23 meter lang) die bij het uitvaren in oktober 1995 motorpech kreeg en reddeloos vastliep op de rotsen.

## Dicht bij visgronden

De vissershaven is eigendom van de Schotse regionale overheid. Deze stelt alles in het werk om de haven aantrekkelijk te maken en te houden voor vreemde treilers. De maanden januari en februari brengen veel *pair-trawlers* naar *Lochinver* die ten zuiden van de *Minch*, rond de *Flannen* en de *St.-Kilda*-eilanden hun seizoensgebonden visgronden bevissen. Als in het voorjaar de *Rockall*visserij beoefend wordt, gebruiken de vissersschepen die de oosthavens als thuishaven hebben *Lochinver* als basis. Ten noorden van de *Hebriden*, *Butt of Lewis* en *Cape Wrath* worden redelijk goed kabeljauw, schelvis en zeeduivel gevangen. De zomer en het najaar brengen dan weer buitenlandse treilers naar de haven. Zij landen er hun vangsten kabeljauw, koolvis en zwarte heilbot aan.

Kustvaartuigen bevissen de *Clash Deeps* of zetten potten uit om kreeft en krab te strikken. Op de gronden van *Stoer Head* staan altijd 800 potten met stukjes haring als lokaas op de zeebodem op buit te wachten. Er zou een waardevolle wulkenvisserij kunnen opgestart worden, maar de handelaars tonen geen interesse: te hoge transportkosten en te kleine winstmarge.

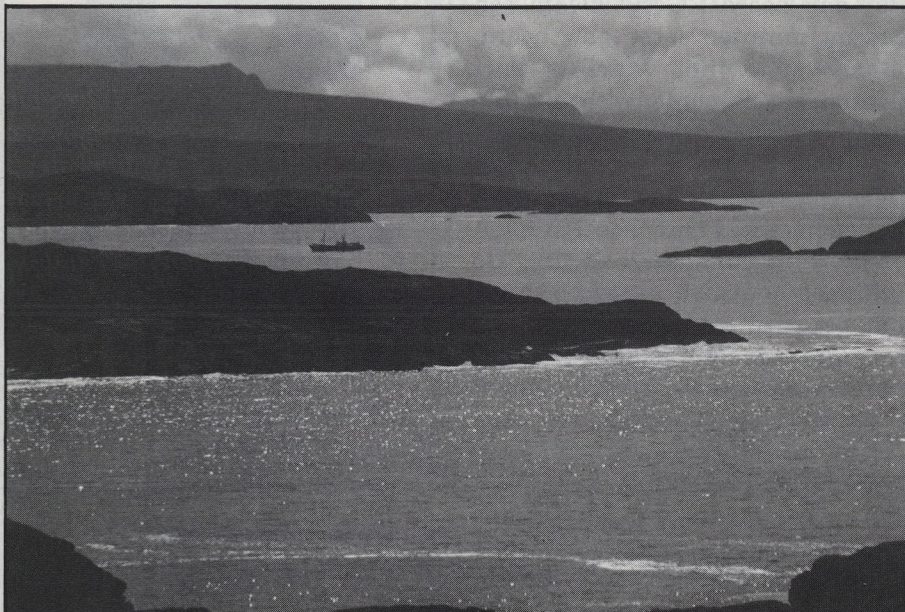
## Fransen en Spanjaarden

De nieuwe, in 1993 opengestelde, vismijn wordt uitgebaat door de *Lochinver Fishselling Co.* In 1994 werd door de Britse vaartuigen 5.671 ton vis en schaaldieren aangeland voor een waarde van 7.643.228 pond (zo'n 345 miljoen frank). Daarbovenop landden buitenlandse treilers 10.249 ton vis aan ter waarde van 12.173.528 pond (ongeveer 549 miljoen frank). Beide getallen samen zorgden voor een recordjaar.

Vanaf 1988 landden de 7 hektreilers (*Capitaine Cartier*, *Capitaine Byron*, *Bisson*, *Cassard*, *La Péruse*, *Drake* en *Charrot*) van de Franse rederij *Jégo-Quééré* uit *Lorient* te *Lochinver* hun vis. Om de plaatselijke markt niet te ontwrichten transporteerde men de meeste vis naar Frankrijk. Sommige soorten belandden evenwel in de vismijn van *Lochinver* om er de prijzen uit te testen. Die vaartuigen brachten tevens daar nog niet-geëxploiteerde soorten uit de oceaan mee.

Vanaf 1991 kregen de zeven 55-metertreilers *Lochinver* als basis. Twee Franse walkapiteins (een diepzeekapitein en een motorist) zorgden er voor de vloot. De schepen voeren enkel nog naar Frankrijk voor globaal nazicht en grote onderhoudswerken. Het bespaarde de rederij veel dieseloliekosten.

Andere redenen zijn: de schepen zijn slechts 15 uur varen verwijderd van hun visgronden; een zeereis duurt zodoende slechts 10 dagen in plaats van 17; *Lochinver* heeft moderne faciliteiten en veel diepwaterkade; bij gebrek aan Franse vissers kon de rederij beroep doen op Schotse.



Een Spaanse treiler nadert behoedzaam de haven van Lochinver in Schotland.



### Parlorpotten die wachten om met stukjes haring of pilchard als aas te worden uitgezet.

De Fransen kregen de oude vismijn als werk- en stapelplaats ter beschikking. De Franse schippers kregen formeel de opdracht om de Schotse schippers extra ter wille te zijn, zodat de Fransen in de streek geaccepteerd zouden worden.

Ook Spaanse treilers zagen de voordelen in en tastten de mogelijkheden af. Naast de reeds opgesomde kabeljauw, koolvis en heilbot, zetten ze ook ling, zeeduivel, heek en tarbot op de kade. De kabeljauw en heilbot uitgezonderd, worden alle soorten naar Spanje vervoerd. Vanaf 1993 gebruiken meer dan 30 Spaanse vissersschepen *Lochinver* als basis of aanlandingshaven. Op 14 juli 1995 waren we er getuige van hoe de matrozen van twee Spaanse treilers een vrachtwagen vulden met koolvis in houten kistjes en hoe ze daarna een hondertal visbakken kabeljauw

en 75 stuks heilbot, tussen de 35 en de 120 kg wegend, in de vismijn plaatsten.

In het stijfdeftige Schotland valt het rumoeriggedrag van de Spaanse matrozen op: veel Spaans lawaai alsof ze ruzie maken. Ze poseren als zuiderse schone als we foto's nemen.

In 1994 legt *Pescanova UK* (2) veel geld op tafel en koopt de Franse rederij volledig op. Van de zeven vaartuigen wordt een treiler werd afgebroken, twee opereren vanuit *Milford* en de vier overige bleven te *Lochinver*.

Tijdens de zomer van 1995 kwamen ook de 'Europa' en de 'Bremen', twee moderne Duitse hektreilers, hun vangsten van 110 ton per reis (hoofdzakelijk koolvis) te *Lochinver* afzetten. De vis, gevangen op de *Hatton Bank*, werd steeds op trans-



port naar *Boulogne* gezet.

### Spanningen

Vorige zomer zag men geen Canadese protestvlaggen (tegen vreemde vissers op Britse visgronden) in *Lochinver*. Agent-schappen, de vismijn, vislossers, een aantal vissers en transportbedrijven varen immers wel bij het buitenlands bezoek. Toch rijzen er regelmatig spanningen tussen de Schotse vissers en de vreemde aanvoerders, vooral als de buitenlandse treilers grote hoeveelheden op de kaai zetten. De spanning is het hoogst wanneer buitenlanders vissoorten aanlanden die de Schotten niet mogen vangen, vis die ze soms met honderden kilo's tegelijk terug over boord moeten gooien.

Tekst en foto's: Daniël Pots

(1) Roe is het Engelse woord voor haringkuit  
(2) Het Spaanse *Pescanova International* is met vissersvloeden in Europa, Afrika, Azië en Zuid-Amerika (o.a. Argentinië, Chili, Peru) de grootste rederij ter wereld.

**Volgende maand: van oost naar west, via het Caledonische Kanaal.**

Smederij

# Jules St. Martin

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, Bredene. Tel.: 059/32 17 69

## Op zoek naar Léon Spilliaert (II)

**N**OG TOT 27 mei 1996 loopt in het Stedelijk Museum van Oostende de retrospectieve tentoonstelling over de Oostendse kunstenaar Spilliaert die precies 50 jaar geleden overleed. In onze vorige bijdrage (HVB IV 1996 p. 24) kreeg je vooral stemmen uit diverse catalogi te horen, versierd met uitspraken van Karel Jonckheere, die andere Oostendenaar, die overigens vorige maand 90 had moeten worden.

Tijdgenoot van Spilliaert is Antoine Schyrgens die in *'Le monde Inconnu des artistes'* een gebalde impressie geeft. Wie was Spilliaert?

*'Ensor, Spilliaert en alle schilders die ik hier aan zee heb gekend, hadden allemaal die verre blik die voorbij de horizon naar een opzichtbaar ver punt staarde. Een blik die ik bij onze vissers ook herken.*

*Met Léon Spilliaert kom ik bij de gevoelige Vlaming, de dromer. Met zijn delicate en fijne aquarelpenseel liet hij stukken natuur ontstaan die op zo'n manier vervormd, verfraaid en kundig ontleed waren, dat de poëtische kant de meeste aandacht kreeg.*

*Ik heb Léon Spilliaert goed gekend, maar ik heb hem nooit het landschap zien intrekken met zijn aquarelmateriaal. Hij was eerder een wandelaar, een observator, een kijker. Ik heb hem vooral voor hetzelfde uitzicht zien staan: een merkpunt dat hem getroffen had of waarin hij iets origineels gevonden had. Een golfbreker of een eenvoudige stenen trap tegen de dijk waren voor deze denkende kunstenaar het motief voor een compositie.*

*Wanneer hij dat onderwerp lang genoeg in zich had laten rijpen door er zo regelmatig aan voorbij te gaan, ging hij het thuis in aquarel of gouache opbouwen. Telkens origineel, nieuw, poëtisch, aangrijpend en met een diepgang die zijn veronrust hart verraadde.*

*Spilliaert was niet praatziek maar hij kon soms verrassend uit de hoek komen met een imitatie van een echt vissers-Oostends.*

*Hij was een zachte Vlaming, weinig mededeelzaam, de middelmaat ontvluchtend. Wanneer men hem ontmoette in zijn stad langs de straat of bij het Kursaal, dan sleepte hij zijn droefheid en zijn melancholische eenzaamheid met zich mee.'*

(*Le Monde Inconnu des Artistes*, Antoine Schyrgens, Ostende 1955. Achevé d'imprimer sur les presses de l'imprimerie I. Bordeaux-Capelle à Dinant en juin 1957)

**Expositie: Stedelijk Museum Oostende, Wapenplein, dagelijks open van 10 tot 18 uur. Vanaf 30 juni tot 31 augustus in Museum Paleis Lange Voorhout Den Haag.**

André Baert

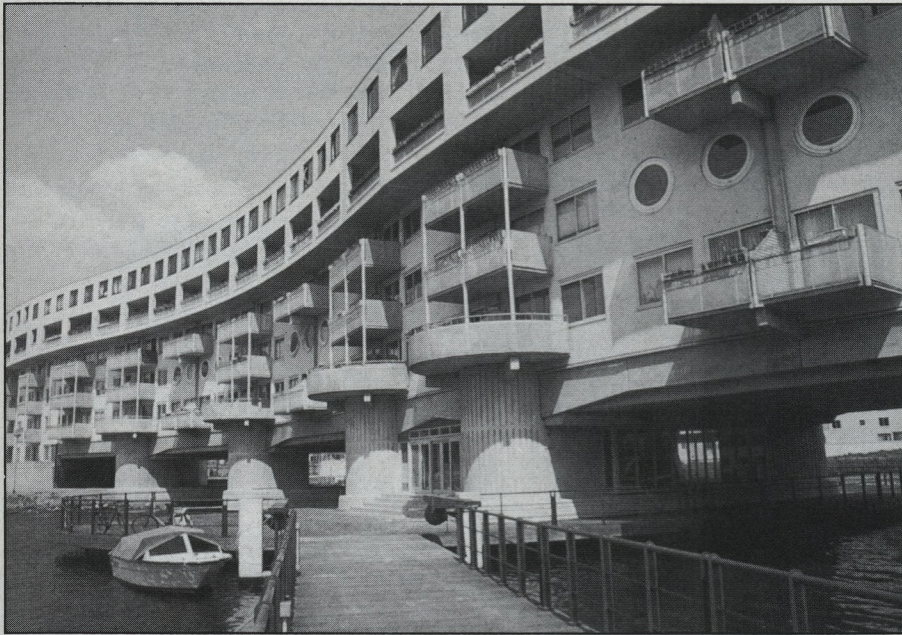
Léon Spilliaert: De Vissersvrouw



Amsterdamaritiem misschien?

# Maritiem Amsterdam

ER ZIJN REDENEN zat om Amsterdamwaarts te trekken, maar ons is het om het maritieme te doen. En in Amsterdam is het maritieme nooit ver weg. De grachten geuren naar diesel en naar wrakhout. De takels aan menig oud pand hesen ongetwijfeld ooit lucratieve overzeese waren. In het 'Nederlands Scheepvaartmuseum' leer je trouwens hoe de zee het glorieuze stadsverleden kleurde. Amsterdam: waar de woningnood het hoogst is, blijkt verkommerd havengebied erg nabij. In haar *Oostelijk Havengebied* tekent Amsterdam haar eigen Docklands uit. Een bezoek.



Entrepot-West Amsterdam. Westgevel van het woongebouw met het kleine eiland in het midden van het gebouw.

Het *Oostelijk Havengebied* werd aangelegd op het einde van de 19de eeuw als vervanging van de dichter bij de stadskern gelegen Westelijke en Oostelijke Eilanden uit de 17de eeuw die toen al te klein bleken voor de grotere schepen. Door de bouw van het Centraal Station en de bijhorende spoordijken waardoor Amsterdam a.h.w. van het open water werd geamputeerd, waren die overigens ontoegankelijk geworden. Maar ook het nieuwe Oostelijk Havengebied bleek te klein voor de bulk- en containerverkeer na de tweede wereldoorlog. En ook de *Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (K.N.S.M.)* die sinds 1903 haar gebouwen voor personen- en vrachtverkeer op het naar haar

genoemde schiereiland had, verloor haar passagiers aan het democratischer geworden luchtverkeer. Het nieuwe Westelijk Havengebied, aangelegd in de jaren vijftig en zestig, bood een betere toegankelijkheid voor de almaar grotere worden vaartuigen.

Als eerste van het desolaat geworden Oostelijk Havengebied kreeg het *KNSM-eiland*, gezien de woningnood, uiteindelijk een woonfunctie met imposante gevelwanden en dit zowel in de nieuwbouw als bij de renovatie van de karakteristieke havengebouwen en pakhuizen. Het altijd aanwezige water van de nabije dokken accentueert de uitdrukkelijk maritiem georiënteerde woonomgeving nog krachtiger. Aan

de zuidelijke dokkade kwamen er aanlegstijgers voor woon- en recreatievaart, in het noorden voor binnenschepen. In voormalige loods 6 is in de oude vertrekhal het Open *Havenmuseum* ondergebracht met de geschiedenis van het Oostelijk Havengebied en met een opmerkelijke aandacht voor de sociale strijd die door de havenarbeiders is gevoerd. (KNSM-laan, 311. Open op woensdag, donderdag, vrijdag en zondag van 13 tot 17 uur.)

In het verlengde van dit eerste al grotendeels bewoonbare KNSM-eiland langs het IJ ligt het Java-eiland, momenteel nog in planfase. Straks begint de urbanisatie met meer dan 1.300 woningen, verdeeld in vier woonentiteiten van elkaar gescheiden door vier grachten die het eiland dwars snijden en met centraal in elk de uitbouw van een

## quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE  
ELECTRICITEIT



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

'day and night service'

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

AEG · SIEMENS · VARTA · METABO · DANFOSS · VINGTOR

## Journalist slaapt bij Nietzsche in A'dam

We verbleven in hotel *De Filosoof* (Anna van den Vondelstraat 6 - een zijstraat van Overtoom) even buiten het centrum op wandelafstand van de Grachtengordel.

Uitbaatster van dit pand is de ex-filosofiedocente Ida Jongsma. *'Iedereen verklaarde me zo'*, zegt ze ons zeven jaar na de opening van haar extravagante gastenhuys waar de meeste van de 27 kamers in aankleding, beschildering of spreuken refereren naar één of andere filosoof. Vandaag is het hotelletje een vaste stek in artistiek A'dam: het gastenboek vertelt je over bezoekende kunstenaars, uitgevers, journalisten, filmcritici... Iedere donderdag is er in het foyer een filosofische getinte voordracht of discussie-avond. Een aanrader. Ook geprogrammeerd is de All Airbrochure. (ml)

N.v.d.R.: Door nieuwsgierigheid geprikkeld belden wij hotelierster Ida Jongsma op en vroegen haar bij welke filosoof HVB-er Loy en zijn gade geslapen hadden. Het bleek bij Nietzsche te zijn en wel vlak onder de tekst die zegde: *"Doe mij om het even welk (...) voorstel waarop ik mag antwoorden: 'Laten we het proberen'."* (Die fröhliche Wissenschaft p. 51).

Rustige nacht gehad, zeker? (fv)

winter-, lente-, zomer- en herfsttuin. Aan de andere kant van de ertshaven pal over het KNSM-eiland ligt gescheiden door een dok *Sporrenburg en Borneo*. In weer een andere stedenbouwkundige structuur dan de twee eerste eilanden wordt hier gestart met de bouw van 2.100 woningen, bedrijfsruimten, twee scholen en een psychiatrische kliniek.

En hier opnieuw via pleintjes en plantsoenen de dominerende link tussen land en water. Ook het straatmeubilair is speciaal voor het Oostelijk Havengebied sober uniform ontworpen met o.a. ondergrondse glas- en papiercontainers met een stortopening aan de straatzijde in de vorm van een bootklamp en de bolders en anti-parkeerpaaftjes kregen dezelfde layout.



Het Nederlandse Scheepvaartmuseum. Op de voorgrond een replica van de *Amsterdam*.

In de Zuiderkerk is er een permanente expo over de urbanistische projecten van de stad Amsterdam en vanaf het Centraal Station kom je vlot met bus 32 bij het kilometer verder gelegen Oostelijk Havengebied.

### Roep de scheepschirurgijn!

In een 300 jaar oud marine-pakhuis aan het Kattenburgersplein, hartje A'dam, is het *Nederlandse Scheepvaartmuseum* gehuisvest. Geillus-

treerd met zeekaarten, schilderijen, scheepsmodellen en navigatie-instrumenten kom je er twee verdiepingen hoog veel te weten over de handels- en ontdekkingreizen van onze Noorderburen, over de stad in de Gouden Eeuw, de Verenigde Oost-Indische Compagnie, de koopmansgeest en de koloniën, de visserij en walvisvangst, de marine en binnenvaart, de geschiedenis van de navigatie en de evolutie van de jachting. In het Philips HD Multi Media theater op de eerste verdieping maak

je er de lange reis naar Indië met de *Batavia* mee.

Trekpleister sinds 1991 is de aan de museumsteiger gemeerde *Amsterdam*. Een replica van de 48 meter lange Oost-Indiëvaarder die in het midden van de 18de eeuw door de Kamer van Amsterdam werd gebouwd. Het schip heeft nooit *Batavia* bereikt: een fikse Noordzeestorm joeg het bij de maidentrip naar de Engelse kust waar het in de modderige bodem vastliep ter hoogte van Hastings (Daniël Pots zocht het wrak indertijd voor ons op en publiceerde zijn verslag [met foto van de restanten] in HVB I 1994 p. 43). Romp en lading liggen er trouwens nog altijd en in het scheepvaartmuseum zie je een aantal voorwerpen die sinds 1969 naar boven zijn gehaald. Elf jaar geleden werd dan de kiel gelegd voor de replica. In het totaal werkten 400 mensen, waaronder heel wat vrijwilligers, aan de nieuwe *Amsterdam*. In 1990 voerde het schip de zeilparade aan op de manifestatie *Sail 90*.

Vanaf april tot eind oktober komt het vaartuig weer tot leven. In de kombuis staat dan een 18de eeuwse scheepsmaaltijd op het houtvuur, schipper en stuurman leggen met behulp van toentertijd gebruikte navigatie-instrumenten uit hoe de koers bepaald werd, de konstabel vertelt alles over het kruit, de kanonnen en andere wapens aan boord en regelmatig zijn er ook zeilmakers en schiemannen (touwbewerkers) aan de slag. Twee keer per dag wordt ook met de nodige show, maar historisch correct, een kanon afgevuurd en om 14.00 uur is de bezoeker er getuige van een zeemansbegrafenis en geeft de scheepschirurgijn demonstraties van z'n niet zelden kwakzalverige behandelingsmethodes.

### Bontekoe leeft!

Naast de *Amsterdam-attractie* herbergt het museum ook tijdelijke thematentoonstellingen. Momenteel loopt er nog tot 30 juni: *Bontekoe, de schipper, het journaal, de scheepsjongens* waarbij het leven van de Hoornse schipper *Bontekoe* die de enige overlevende was toen zijn VOC-schip *Nieuwe Hoorn* op 19 november 1619 op weg naar Indië

door een explosie in het kruitmagazijn '*in hondert duysent stucken*' vloog. Alleen *Bontekoe* overleefde het vuurwerk. Met zo'n naam ook! De expositie geeft het relaas van de noodlottige reis en verhaalt over de VOC in die dagen. Het is precies 350 jaar geleden dat het journaal van *Bontekoe* voor het eerst werd uitgegeven. Vandaar. Ook Johan Fabricius' bewerking voor de jeugd *De scheepsjongens van de Bontekoe* werd een klassieker. Tot 12 januari 1997 is er de expo *Zwerven over de wereldzeeën, Vinke en Co, een Amsterdamse scheepvaartbedrijf*. De tentoonstelling schetst de activiteiten van de familie Vinke vanaf het opstarten van een victualiënwinkel in Amsterdam tot het cargadoorsbedrijf, de tramp, walvis- en houtvaart.

Het museum is van medio juni tot midden september iedere dag open van 10 tot 17 uur. Op zon- en feestdagen pas vanaf 12 uur. De rest van het jaar is het de maandag dicht. Als volwassene betaal je 12,50 gulden (inclusief bezoek aan de '*Amsterdam*'). Zelf mocht ik dan ook voor iets minder naar binnen.

Marc Loy

### BLANKENBERGE

## Zeegenootschap reikt wisseltrofee uit

Op zondag 21 april greep de uitreiking plaats van de Wissel Trofee van het Zeegenootschap van Blankenberge. Voor 1995 werd de trofee toegekend aan de duikersploeg (o.a. Saille-Decuypere) van de 'Crocus' der Belgische Zeemacht in verband met hun prestatie bij de redding van de bemanning op de zandzuiger 'Spauwer' op 14 november 1995, waarbij 4 mensen konden gered worden uit de romp van de gekapseide boot. Het Zeegenootschap zette zodoende een reeds 6 jaar oude traditie door. Jaarlijks wordt de trofee toegekend aan een verdienstelijk zeeman of crew. Een en ander vond plaats in het Vuurtorengebouw (Zeedijk 1) te Blankenberge, het lokaal van het Zeegenootschap.

# O.V.A.

## ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

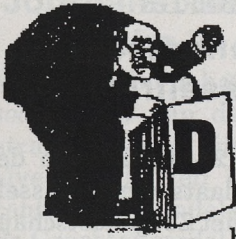
### 40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

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

**VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE**

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

# De Laatste Vuurtorenwachter



EPOLITIEKE  
PARTIJEN  
zitten met een  
probleem.  
Op één en-  
kele na heb-  
ben ze alle  
hun volledige

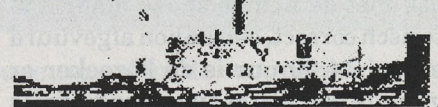
programma verwezenlijkt. Het Zwart Blok geeft vandaag volmondig toe dat de huidige regering haar programma gerealiseerd heeft. De VLD heeft het kapitalisme al meer dan 300 jaar ontwikkeld (al beweert ze het tegendeel). De CVP heeft het katholicisme zelfs al 2000 jaar aan een stuk verwezenlijkt (met alle gevolgen vandien) en de SP kreeg van Johan Vande Lanotte zijn eigen ijzeren gordijn, met name rond de centra voor asielzoekers. Dan is er nog de VU die hier te lande sinds kort het federalisme mocht zien ontluiken.

Waarom zouden de mensen nog op die partijen stemmen, als we weten dat ze eigenlijk niets meer te bieden hebben? Ik weet het niet en gijllie waarschijnlijk nog veel minder. Maar troost u, de oplossing voor dit prangende probleem is ei zo na ontdekt. De partij die terzake een doorbraak forceert is de VU, de partij van het federalisme. Ze mogen dan met niet veel zijn, daar in de VU, het zijn geen dwazen. Het federalisme mag dan wel gerealiseerd zijn, zo zeggen de VU-ers als één man (ook al omdat daar niet veel mannen meer zijn dus), maar hebben jullie al eens gedacht aan het confederalisme? Het CONFederalisme! Hoe wij daar niet eerder aan gedacht hebben. Het confederalisme, dat is een soort

federalisme van de overtreffende trap waarbij Vlaanderen en Wallonië (en misschien ook wel Brussel, Komen-Moeskroen en Voeren, maar dat ben ik niet zeker) nog veel grotere bevoegdheden krijgen dan nu al het geval is: het confederalisme dus. En dat komt er — zo bevroed ik toch — op neer dat de Vlaamse, Moeskroense en Waalse regeringen uitgebreid worden met nog een pak ministers, zoals ene van Buitenlandse Zaken en een andere van Oorlog. Elk land in de wereld krijgt dan natuurlijk ook een Vlaamse ambassadeur over de vloer en of course ook een van Wallonië en één van Voeren. Kortom: een goeie vondst van de VU, waar de andere partijen wel oren naar hebben (een minister méér is tenslotte een werkloze minder) en die de VU dus weer regeringsfähig maakt... en voor de kiezers-doppers ook bijzonder aantrekkelijk. Ook al omdat wij Vlamingen het beu zijn om voor de Walen te betalen. De vondst van het confederalisme is er echter één die veel verder reikt dan dat. In Antwerpen zijn ze het namelijk ook beu voor Oostende te betalen, zodat de VU al eens kan gaan nadenken over het *conconfederalisme*. Enne, de VU heeft gelijk: wij simpele Vlamingen moeten maar eens ophouden met te dokken voor een beleid waarvan alleen de Franstalige elite beter wordt. Ik zou méér zeggen: we zouden ook eens moeten ophouden met dokken voor een beleid waarvan alleen de Nederlandstalige elite beter wordt en dat zouden we dan het *conconconfederalisme* kunnen heten. Wat mij betreft: hoe meer *con* hoe liever, hoe *con-ner*, hoe beter. Ere dus wie ere toekomt. De VU heeft de KLOOF tussen de burger en de

politiek weer gedicht! Deze partij heeft de mensen weer HOOP gegeven! Daar worden de WAARDEN weer hersteld! Het Vlaamse heir staat weer pal (en dit keer gesponsord door het hondenvoeder met dezelfde naam)! Neen, vanaf heden kunnen we weer TROTS zijn als we door Internet surfen. Laat ons via datzelfde Internet een LEGIOEN naar Bosnië sturen om er de moslims te bevechten! Wij zijn BEREID (zoals de frieten in het cholesterolvrije Becelvet bereid zijn)! En terwijl onze bloedeigen mannen in het virtuele Bosnië de nieuwste spelletjes van Flanders Technologie uittesten kunnen hun bloedeige vrouwen ONZE grens bewaken, daar aan het virtuele viaduct van Vilvoorde, daar waar het *conarische* Vlaanderen gescheiden wordt van de moslimenclave *conBroekzele*. Voor onze ogen worden zowaar de *conclichés* geboren, zo hard nodig om de *conpolitiek* weer nieuw leven in te blazen.

De ander partijen kunnen daarbij niet achterblijven. Waar wachten ze op? Aan Herman Decroo is het om een *conliberalisme* te lanceren, Lowie Tobback moet eens een boek schrijven over het *consocialisme* en Johan Vanhecke zou wel eens de eerste *conkaloot* kunnen zijn (ik had al zo'n vermoeden).



B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

## LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Royal National Mission to Deep Sea Fishermen, zeg maar RNMSDF

# De Britse Mission bestaat 100 jaar

**DIT JAAR BESTAAT** de Britse Royal National Mission to Deep Sea Fishermen (NMSDF) al een eeuw. Het is een vereniging die zich tot doel stelt de zeeman in nood en zijn familie te helpen. Reeds een eeuw lang slaagt het christelijk geïnspireerde initiatief in haar opzet. *The Mission* is dan ook een begrip in de Britse visserij. Evenmin is het de Belgen onbekend. Een reportage.

## Helpen

Het plaatselijk initiatief 'The London Thames Mission' bestaat al sinds mensenheugnis. Ze had zich tot doel gesteld de vissers te helpen die de Doggersbank bevisten. Nederlandse kotters, bij de Britten bekend als de 'Dutch Copers', verkochten op zee (te) dure sigaretten en jenever van slechte kwaliteit aan de Britten. Ruzies door dronkenschap kwamen bijgevolg veel voor. Ene Ebenezer Mather probeerde in 1895 de negatieve impact van de 'Dutch Copers' te ondergraven door met William Wills, een tabaksfabrikant, een contract af te sluiten om goedkoop te gaan leveren aan de vissers: de eerste Mission was geboren.

In 1896 verruimde Mather het werkgebied van zijn London Thames Mission en richtte de Royal National Mission to Deep Sea Fishermen op. Doel: alle zeelui in nood en hun families helpen. De werking werd opgebouwd vanuit een christelijk engagement. De slagzin *Preach the Word en Heal the Sick* (Predik Gods Woord en Genees de Zieken) is nog altijd het motto; een christelijke inspiratie, maar dan wel een met opgestroopte mouwen!

Met smacks (o.a. 'Cholmondely' en de 'Queen Victoria') voer men de Doggerbank op. *The Mission* probeerde de kracht van de 'Dutch Copers' te breken door goedkope sigaretten en betere Britse gin aan te bieden, alsook reservenetten, ander reservemateriaal, medicijnen en hulp van een geneesheer. Vissersschepen in nood werden zodoende altijd geholpen en de *Dutch Copers* werden de pas afgesneden. Op een bepaald moment voeren er regelmatig tien schepen van *the mission* naar visgronden om de Britse vis-

sers te bevoorraden met goeie Gin en andere geestelijke troost. Na WO II werden de meeste taken op zee verder uitgevoerd door Britse hospitaal- en visserijwachtschepen.

## Belgen

Aan wal werden in de belangrijkste vissershavens *Fishermen's Missions* of 'Sailor's Homes' (in onze kusttaal bekend gebleven als *Tselshom*) opgericht. De vreemde visser kon er zich eens goed wassen, zich opwarmen of vermaken (darts, snooker, televisie), in de cafetaria genieten van een goede warme maaltijd en zelfs een nacht goed slapen als hij daar nood aan had. In deze vestigingen werden geredde vissers en zeelui van schipbreuken overgenomen van de RNLI (reddingsdienst) om eerst eens goed te bekomen van de doorstane emoties. Ze kregen er ook droge verse kledij. Talloze Belgische bemanningen die hun schip verloren in Het Kanaal, The Minch, The Broch, op weg naar IJsland... kwamen terug met allemaal eenzelfde paar schoenen, broek, trui en jak aan, geschonken door *the mission*. De meeste 'Sailor's Homes' bevonden zich in Cornwall en Devon, in East Anglia (Yarmouth en Lowesoft), in Grimsby, Hull, Aberdeen en Fleetwood, en verspreid langs de Schotse kust.

## Financieren

*The mission* helpt dringende persoonlijke berichten voor vissers op zee verspreiden, helpt gezinnen van vissers perioden van financiële of sociale nood te overbruggen, licht de families in van zware of dodelijke ongevallen, blijft de families bezoeken en steunen, ook lang nadat de catastrofe uit de kranten zijn verdwenen. In havens met grote vissersconcentraties (bijvoorbeeld

Peterhead) worden medewerkers speciaal opgeleid om weduwen te troosten, oude vereenzaamde vissers gezelschap te houden en jonge kinderen uit vissersgezinnen op te vangen. Om het contact met de plaatselijke visser niet te verliezen zijn die medewerkers regelmatig aanwezig in de vismijn en op de kaaien.

Merkwaardig: *the mission* ontvangt hiervoor geen frank — geen pond dus — van de overheid. Het geld moet als het ware bijeen gebedeld worden. De benodigde sommen worden bijeen gegaard door jaarlijkse huis aan huis collecties, sommige rederijen en bedrijven schenken een jaarlijkse bijdrage, 25% van het inkomen komt van schenkingen, erfenissen en opbrengsten van kapitalen van derden, door de opbrengsten van plaatselijke initiatieven (opbrengst kantines, open-deurdagen, festivals en vlaggetjesdagen), verkoop van foto's van oude treilers... Ook de grote Oostendse rederijen schonken vroeger jaarlijks een bedrag aan *the mission*. Vlaamse reders en vissers die zelf werden geholpen schonken een som.

## Aanpassen

De tijden staan niet stil. De vissersschepen zijn nu uitgerust met moderne apparatuur, dus er moeten geen berichten meer worden overgebracht door *missionschepen*. Er is comfort aan boord, dus de *mission-kantines* worden nog weinig gebruikt. Er zijn minder dramatische scheepsrampen. Wegens de toegenomen mobiliteit geraken bemanningen ook sneller thuis. Sommige vissershavens verloederen, anderen groeien uit de voegen. *The mission* moet zich voortdurend aanpassen aan nieuwe situaties, wil ze verder een nuttige functie blijven uitoefenen.

Midden de vijftiger jaren kende de Britse diepzeevloot enorme uitbreiding. Vele *missiongebouwen* werden vergroot of vernieuwd. Nieuwe centra werden opgericht zodat vanuit 21 havens directe hulp kon worden geboden.



**'een christelijke inspi-  
ratie, maar dan wel een  
met opgestroopte mou-  
wen!'**

Na het ineenvallen van verre visse-  
rijen werden in 1980 de te grote  
vestingen in Grimsby en Fleetwood  
vervangen door kleinere. Vijftien  
centra (o.a. Brixham, Kinlochbervie  
en Lerwick) werden uitgebreid. In  
onbruik geraakte centra (o.a. the  
mission van Great-Yarmouth dat  
nu een visserijmuseum is) werden  
gesloten.

In de late tachtiger jaren verhuisde  
het hoofdkwartier vanuit Devon  
naar prestigieuze gebouwen in Lon-  
den. Nieuwe centra in Stornoway  
en Eyemoth openden in 1988 hun  
deuren. Omdat er toen geen sprake  
meer was van een verre visserij  
vanuit Ayr, Oban, Ullapool, Lossie-  
mouth en Scallway sloten deze cen-  
tra in 1989 en 1990 hun deuren. In  
de plaats kwamen er 40 part-time  
assistenten die opereerden vanuit  
havens in Zuid-Engeland, West-  
Schotland, op het eiland Man en in  
Ulster (Noord-Ierland) waar *the  
mission* niet (meer) aanwezig was.  
In 1992 werd de vestiging te Hull  
gesloten. Die haven word nu ge-  
diend vanuit Grimsby. In 1993 wer-  
den de vestigingen van Fraserburgh  
en Mallaig uitgebreid.

Maar nog steeds worden door de  
*mission* middelen ter beschikking  
gesteld via het 'Action for Disaster  
Fund' (bij scheepsrampen) en het  
'Samaritan Fund' (bij sociale nood).  
Opdat het publiek de werking van  
*the mission* zou kunnen volgen krij-  
gen leden en milde schenkers het  
driemaandelijks tijdschrift *Toilers  
of the deep* (vrij vertaald: de  
zwoegers van de diepzee) toege-  
stuurd.

De statuten van *the mission* ver-  
melden dat de hulp moet gebeuren  
in alle sereniteit, zonder publiciteit  
en wars van alle heroïsche excessen.  
Ook het honderdjarig bestaan van  
de RNMDSF zal bijgevolg voorbij-  
gaan zonder grote uitbundigheid.  
Een bewijs dat de goeie dingen  
buiten het spektakel om geschieden.

Daniël Pots



**De  
eerstvolgende  
editie van HVB  
ligt in de  
krantenwinkel  
op vrijdag 7 juni**



## VAN VOORDEN-PROMAC

### VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven  
HODI straalbuizen  
Industrieel gietwerk  
Machinefabriek

### VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie  
Occasion schroeven  
Zinkanoden  
Slijtsloffen

### PROMAC B.V.

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

**EEN VOORSPRONG IN  
KWALITEIT EN TECHNIEK**

**VAN VOORDEN-PROMAC**

Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110

Geen folklore, wèl geschiedenis

## Restanten Nieuwpoortse vierboete blootgelegd

**OP HET SCHIEREILANDJE** vlak bij de Kromme Hoek op de linker-oever van de Nieuwpoortse havengeul werden de restanten van de 13de eeuwse vierboete van Nieuwpoort opgegraven. De middeleeuwse vuurtoren dateert uit 1284 en is de oudste van de Europese kust. Hij stond overeind tot 1914 en het opruimen van de puinen gebeurde pas in 1930. De vierboete is nog steeds aanwezig in het collectief geheugen van de oudere Nieuwpoortenaars.

Archeoloog Luc Casaer, behoeder van het maritiem erfgoed en ook betrokken bij het project van de Blankenbergse scute, was de drijvende kracht achter de opgravingen. Als kenner van de middeleeuwse geschiedenis en auteur van een proefschrift over de haven van Nieuwpoort in de Boergondische tijd (eerste helft van de 15de eeuw) was hij gefascineerd door de Nieuwpoortse vierboete. In 1993 wilde hij al met enkele jachtlui de overblijfselen van de stenen vuurtoren blootleggen. Verbijstering echter toen bleek dat de plaatselijke jachtclub precies op de plaats van de oude vuurtoren een scheepshelling met bijhorende gebouwen wilde bouwen. De Meldertse historicus zette een kruistoch in om te verhinderen dat de site zou overbouwd worden. Half april begonnen de opgravingen in het verlengde van de intussen gebouwde bootlift van de KYCN. Hij kreeg vier dagen de tijd om de overblijfselen bloot te leggen. Daarna moest het terrein in zijn oorspronkelijke staat hersteld worden. Luc Caesaer hoopte dat de overheid het belang van de opgravingen zou inzien en de restanten van de vuurtoren officieel zal beschermen. De opgravingen zijn ook niet onopgemerkt voorbijgegaan. Casaer werd vele keren geïnterviewd. We laten hem zelf aan het woord tijdens

een radio-interview:

— Wist u eigenlijk van het bestaan van de vuurtoren af?

— *In het collectief geheugen van de mensen uit Nieuwpoort is de vierboete altijd levend gebleven. Bewijs: de talrijke benamingen die er nog naar verwijzen (scholengemeenschap, verenigingen). Zelf maakte ik een tamelijk uitgebreide studie over het Middeleeuwse Nieuwpoort waaruit blijkt dat Nieuwpoort niet alleen een vissershaven was maar ook een belangrijke handelshaven. Het is in het kader van die grote handelscontacten dat de vierboete werd gebouwd.*

— Waarom wou u per sé de vuurtoren opgraven?

— *Toen ik nog op de universiteit zat, kwam ik te weten dat die vuurtoren gedynamiteerd was tijdens de eerste wereldoorlog. Maar als men een toren van 30 meter opblaast moeten er normaal nog resten blijven van de funderingen.*

— Hoe wist dat die 30 meter hoog was?

— *Dat vindt men terug in de stadsrekeningen van Nieuwpoort die ik blad na blad nagekeken heb. Daarin wordt veel gesproken over alle aspecten van het leven van een middeleeuwse stad, maar ook regelmatig over het onderhoud en de herstellingswerken aan de vuurtoren. Daardoor werd ik een beetje gefascineerd, vooral omdat van het oude Nieuwpoort niets meer overblijft. Het zou toch een herinnering zijn aan het economische belang van een stad in de 13de eeuw.*

— Waarom was een vuurtoren in de 13de eeuw zo belangrijk of hoe functioneerde hij eigenlijk?

— *Hij werd gebouwd in het kader van de Hanse-contacten met Vlaanderen. De gravin Margareta van Constantinopel kreeg omstreeks 1240 bezoek van de gezanten uit Lübeck. Kooplieden uit het Baltische gebied (Lübeck, Dantzig) zijn*



Een gedeelte van de overblijfselen van de oude Nieuwpoortse vierboete uit 1284 is blootgelegd (foto gw)

*zich op een zeker ogenblik gaan interesseren voor trafiek op de Noordzee. Zo zijn ze ook in Vlaanderen terecht gekomen en vroegen aan de gravin om handel te mogen drijven met Vlaanderen. Zij dachten zoals in andere streken in een afzonderlijke wijk te mogen verblijven, een soort 'factory' zoals kolonisten in Canada of de Portugezen op de Afrikanse kust. De gravin liet verstaan dat dit bij ons niet kon omdat Vlaanderen reeds een economisch ontwikkeld land was. Vlaanderen en Italië waren toen reeds de 'silocon valley' van de techniek. Dat schijnt een*

## SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:

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



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

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvloten: 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)

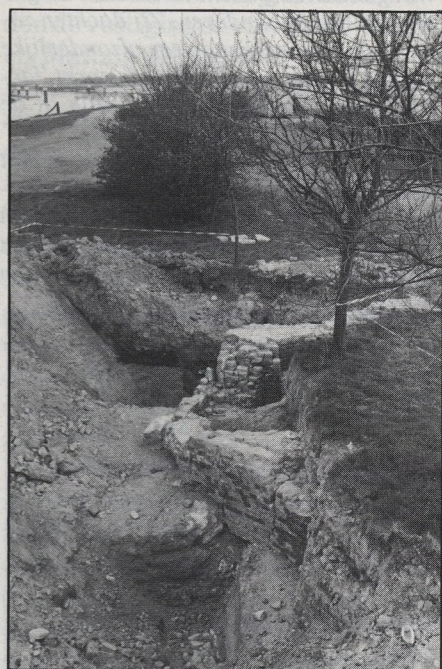
beetje paradoxaal. De wevers en de weverstechniek waren toen op een ongekend hoogtepunt geraakt voor Europa. De gravin liet hen naar Vlaanderen komen maar ze moesten zich tussen de handelaars en bevolking vestigen zoals in Brugge al gebruikelijk was en ze moesten aanwezig zijn op de verschillende jaarmarkten in Vlaanderen. In het kader van de verhuizing naar de verschillende jaarmarkten zijn een aantal waterwegen doorheen Vlaanderen ontwikkeld. De vuurtoren was een richtpunt voor de zeevarenden die vanuit de zee Nieuwpoort binnenvoeren.

— Hoe hield men in die tijd een vuurtoren brandende?

— In de stadsrekeningen vond ik voortdurend sporen van aankoop van riet, aangevoerd uit de Moeren. Regelmatig zijn er verwijzingen naar de stadsboden die naar de rietlieden moet gaan, naar Adinkerke en Gyvelde. De vuurtoren was zo ingenieus ingericht dat het vuur slechts uit één bepaalde richting te zien was. Het was dus niet zomaar een brandstapel. Eigenlijk 'high-tech' voor die tijd vergelijkbaar met radar van de jaren zestig en de GPS in de moderne navigatietechniek.

— U wilt dat nu reconstrueren?

— Reconstrueren is waarschijnlijk een heel groot woord. Voor het ogenblik zijn de archeologen van het IAP (Instituut van het Archeologisch Patrimonium van de Vlaamse Gemeenschap) aan het werk. Zij waren wel enigszins verbaasd over het volume van het gebouw. We hebben een deel van de muren teruggevonden die destijds één tot anderhalve meter boven de grond stonden. Voor het ogenblik hebben we al funderingen van twee meter



De middeleeuwse vierboete stond op een schiereilandje in de havengeul. (foto gw)

diep uitgegraven, maar dat is niet het einde. Daaronder zit nog massief bakstenen metselwerk dat meer dan 12 meter doormeter heeft."

— Reconstrueren zit er niet in?

— Vanuit zeker instanties van de omgeving is enig onbegrip waar te nemen. Ook bij de bouw van de 'Blankenbergse Scute' kregen we ongeveer dezelfde reacties. Het stadsbestuur interesseert zich totaal niet aan een middeleeuws vestige. Die vierboete van Nieuwpoort dateert dan nog van voor de Guldensporenslag. Voor een burgemeester of een schepen is dat de prehistorie.

— Hoe gaat u daar nu iets aan doen?

— Ik heb verschillende mensen gecontacteerd of laten contacteren.

— U hebt nog veel werk voor de boeg?

— (lachend) Ja, eigenlijk nog veel lobbywerk. Ik hoop dat er veel mensen komen kijken vooraleer de opgravingen worden dichtgegooid. Vanmorgen is hier nog ie-

mand geweest van het stadsbestuur die zei dat tegen zaterdag alles moest dichtgegooid zijn.

Uiteindelijk is het niet zo'n vaart gelopen. Volgens de laatste berichten wil het stadsbestuur van Nieuwpoort de site een bestendig karakter geven, een info-paneel plaatsen en er is zelfs sprake van het plaatsen van een glazen koepel. Meteen rees het probleem: wie zal dat betalen? Vrijwilligers zijn bereid een steunfonds op te richten. Beter zou zijn dat de overheid haar verantwoordelijkheid neemt om de overblijfselen van een uniek stukje maritiem erfgoed te conserveren. Laat het 'Licht op de Vierboete' schijnen. (gw)

zie ook:

- Luc Casaer: Schepen bewaren, allemaal goed en wel... maar wat gebeurt er met de kust? (HVB nov. 94 p. 20)

- Maritiem patrimonium aan wal? Twee voorbeelden (HVB nov. 94 p. 21)

- Opgravingen naar de grondvesten van eerste Nieuwpoortse vuurtoren (HVB juli 93 p. 27)

## Sportvisserij aan banden gelegd

Eind april werd een nieuw KB van kracht dat beperkingen oplegt aan de sportvisserij. Met het nieuwe reglement wil minister van Middenstand Landbouw Pinxten sportvisserij met sleepnetten aan banden leggen. De maatregel is ingegeven door misbruiken bij een aantal sportvissers, waarvan de activiteit de vorm van semi-professionele visserij had aangenomen. Vooral de vishandelaars ergeren zich aan de commerciële activiteiten van sportvissers die geregeld verkopen aan restaurants, winkels en particulieren.

Het KB bepaalt dat vaartuigen tot acht meter die niet over een officiële visvergunning beschikken enkel sleepnetten mogen gebruiken voor visserij op garnaal. Bij gebruik van boomkorren mogen deze maximaal drie meter lang zijn. Voor het bordennet is de maximumlengte vastgelegd op 4,5 meter.

Vaartuigen zonder visvergunning en een lengte van meer dan acht meter mogen enkel uitgerust zijn met een bordennet van maximaal 4,5 meter. Het aan boord houden van andere netten is verboden.

Sportvissers moeten 200 meter van de kustlijn en binnen de drie-mijlszone blijven en mogen binnen die zone geen gequoteerde vissoorten vangen, aan boord hebben of aan wal brengen. Komen die vissoorten

toch in de netten dan moeten ze onmiddellijk over boord gezet worden.

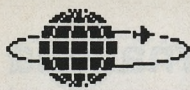
Het KB bepaalt dat zeehengelaars enkel vissoorten mogen vangen waarvan het quotum niet uitgeput is. Sportvissers mogen hun vangsten niet verkopen. Sportvisserij is tenslotte niet toegelaten van 22 uur 's avonds tot 5 uur 's morgens.

## Nieuwe motor voor O.231 St.-Carolus

De grote boomkortreiler O.231 St.-Carolus had af te rekenen met zware motorpech waardoor de ABC-zescylinder niet meer te herstellen was. reder Norbert Hennaert heeft een nieuwe motor laten plaatsen. Het gaat om een achtcylinder, opnieuw geleverd door de Gentse motorbouwer ABC en ingebouwd door de Oostendse afdeling van Valcke.

## VLI 8 in Nieuwpoort

Vorige week liep de VLI 8 binnen in de haven van Nieuwpoort omdat een stuk visnet in de schroef van het Nederlandse vaartuig verstremgeld zat. Duikers van de Nieuwpoortse brandweer, bijgestaan door technici uit Vlissingen kwamen er aan te pas om de schade aan de schroef te herstellen. Het duurde drie uur vooraleer de schroef weer vrij was.



NEDERLAND



## Elektrisch vistuig binnenkort in de handel

Na een elektrisch vissysteem vorig jaar gedurende bijna twee maanden op de Oosterschelde getest te hebben, heeft Machinefabriek en Technisch Bureau Verburg uit het Nederlandse Colijnsplaat besloten om van mei tot november met het elektrovisttuig buitengaats te gaan proefvissen. Daartoe worden twee vissersvaartuigen ingezet, van respectievelijk 300 en 1200 pk. Inmiddels maakt ondernemer Bram Verburg, ook in België bekend omwille van zijn garnaalspoel en -zeefinstallaties, zich sterk dat het elektrisch vistuig commercieel toegepasbaar kan worden tegen het einde van dit jaar. Eerst heeft hij er natuurlijk voor gezorgd dat hij het octrooi binnen haalde voor het systeem, een octrooi dat betrekking heeft op alle vissende landen. De Nederlandse bioloog Rolf Boddeke die als deskundige bij het Verburg-project is betrokken, toonde eveneens zijn optimisme over het elektrovisttuig. Naar zijn mening is het de hoogste tijd dat een selectievere wijze van vissen wordt geïntroduceerd die de ondermaatse platvis buiten de vangst houdt, waarvoor dit nieuwe systeem dan weer uitermate geschikt zou zijn. Inmiddels vernemen we uit goede bron dat andere ondernemers — met name in België — dan weer contacten leggen met nog andere uitvinders op het gebied van het elektrisch vissen. Ook zij zouden in staat te zijn een commercieel efficiënt systeem op de markt te brengen.

JAPAN



## Spectaculair diepzeedonderzoek

Het wetenschappelijk diepzeedonderzoek kwam dit jaar in een stroomversnelling terecht. Begin maart togen Japanners op weg naar 'het laatste grote onbekende op aarde', door met een, weliswaar onbemande, kleine duikboot bijna elf kilometer diep af te dalen, naar de bodem van de Mariana-trog, even buiten de Japanse kust. Deze enorme spelonk is het diepste punt van de oceanische bodem op aarde. Ter vergelijking: de Mount Everest is ongeveer 8.800 meter hoog. Meteen werd een absoluut record gevestigd, want veel dieper kunnen de wetenschappers niet meer duiken.

Professor Chiaki Kato ging mee met het begeleidende schip dat boven de trog de duikboot uitzette: 'De kleine duik-

boot Kiako werd van een andere duikboot losgemaakt, en was uitgerust met een felle halogeenlamp. De wereld onder de duizend meter laat immers geen zonlicht meer door en is bijgevolg inktzwart. De beeldne die de duikboot met een videocamera maakte werden door een optische kabel, die twaalf kilometer lang is, doorgestuurd. De kabel was verweven met stevige metaaldraad en gevuld met olie om te weerstaan aan de enorme druk die op zo'n diepte heerst. Ook de duikboot zelf was gevuld met olie.

Omdat de druk zo hoog was hadden de wetenschappers nooit verwacht datgene aan te treffen wat ze zagen. Entoesiast beschreven ze de fantastische aanblik: 'De bodem van de trog is bedekt met een fijne modderlaag van roodbruine deeltjes. Er zijn geen rotsen of scheuren in de grond, het lijkt bijna op een woestijn. Hoewel, hier en daar observeren we zeer ongewone organismen.' Een poging om

die wezens te karakteriseren lukte vrij snel. Professor Kato weer: 'Soorten zeeëgels, zeepieren, schaaldieren, kwalsoorten en kleine voorwerpen die op uitwerpselen van zeeleven lijken, konden we waarnemen. Omdat de kleine organismen meestal worden opgegeten door vissen, denk ik dat er ook echt vissen leven.' 11.000 meter onder zee: alstublieft!

MAROKKO



## Akkoord met EU

De Europese Unie (EU) en Marokko hebben eind februari definitieve handels- en samenwerkingsakkoorden ondertekend die een einde maken aan het langdurig conflict over visquota en de export van landbouwprodukten. De ondertekening van het zogenaamde 'Euro-Mediterraanse' akkoord werd diverse keren verdaagd door onenigheid over de toegelaten vangsthoeveelheden die Spaanse vissers uit Marokkaanse wateren mochten halen. In de ultieme overeenkomst werd vastgelegd dat de EU 350 miljoen Ecu (ruim 13 miljard frank) betaalt aan Marokko voor de visrechten gedurende vier jaar. Bovendien wordt het aantal in Marokkaanse wateren toegelaten vaartuigen geleidelijk met twintig procent vermindert.

Spaanse en Portugese vissers mochten vanaf 1 maart opnieuw hun netten en vislijnen uitgooien in de Marokkaanse wateren. Sinds eind april vorig jaar was dit verboden gebied voor Europese vissers.

AUSTRALIE



## Vette vis tegen astma

Een onderzoek dat de universiteit van Sydney (Australië) in een groot ziekenhuis liet uitvoeren, bracht aan het licht dat vis een goed middel tegen Astma

# N.V. HOSTYN

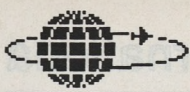
(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Costende — Bruggelaan 12, Bredene*

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



vormt. Het onderzoek werd uitgevoerd bij 600 kinderen. Zij die minstens één maal per week verse vette vis zoals zalm, makreel, haring of tonijn aten bleken 75% minder kans te lopen om astma te krijgen. Het zouden de vetzuren in de vis zijn die voorkomen dat de luchtwegen van de kinderen ontsteken wanneer ze met allergische stoffen in contact komen.

U.S.A. ————— →

### Plastic walvis te licht bevonden

Het zag er tot voor kort niet zo best uit voor de vijf zeeleeuwen van het Amerikaanse Seattle. De dieren bleken zich immers te vergrijpen aan een beschermde diersoort en dat kon uiteraard niet ongestraft voortduren. De zeeleeuwen wachten immers elke lente op de wilde zalm die uit zee naar paai-gebieden nabij Seattle komt. Daar moeten ze bij een sluis een vislift passeren. Voor deze flessehals wachten de zeeleeuwen hun prooi op. Aangezien de wilde zalmbestanden door verschillende milieufactoren zijn gedecimeerd, wil de overheid koste wat het kost vermijden dat de weinige overlevenden in de maag van de zeeleeuwen eindigen. Bijgevolg gaf de overheid half maart toestemming om het vijftal te vangen en te slachten, hoewel ook zeeleeuwen beschermende dieren zijn. Woedende protesten volgden. Radikale dierenbeschermers vernielden de kooi waarin de zalmliefhebbers zouden worden gevangen, ambtenaren van het Visserijministerie kregen doodsbedreigingen.

Ook een lokaal radiostation bemoeide zich met de kwestie. Als we nu een onderwater-vogelverschrikker hanteerden, suggereerde die, en de zeeleeuwen daarmee van de vislift weg-

hielden. Zo bijvoorbeeld, zou een plastic moordwalvis, de grootste natuurlijke wijand van de dikhuiden, bij de lift kunnen worden gehangen. Angst zou het vijftal zeker uit de buurt houden. De overheid vond de plastic vis geen goede oplossing maar besloot wel het Sea World park in Orlando te contacteren. Daar verblijven 50 zeeleeuwen en robben, waarom geen 55 exemplaren. De parkdirectie had er wel oren naar. En zo leefden de vijf nog lang en gelukkig.

NOORWEGEN ————— →

### Makreel betaalt goed

de jaarlijkse concurrentieslag tussen Noorse makreelverwerkers zorgde ervoor dat de vissers daar weer uitzonderlijke hoge prijzen kregen voor de aangelande makreel. Bedragen tot 30 frank het kilo veroorzaakten een stormloop van klondykers naar de Noorse havens. Dat Schotse bedrijven daar dan weer veel last van ondervinden kon u vorige maand al lezen in dit blad (HVB IV 1996 p. 26). Daniël Pots had het toen over de makreel-haven Ullapool die regelmatig concurrentie te verduren krijgt en vanuit de Shetlands en vanuit Noorwegen.

NOORDPOOL ————— →

### Het ijs smelt

Een laag water onder de Noordpool is schrikwekkend aan het opwarmen, waardoor de noordelijke ijskap volgende eeuw wel eens volledig zou kunnen smelten, zo vrezen Britse wetenschappers. Ze wijten het fenomeen aan het broeikaseffect.

De snelle sijging van de temperatuur wordt onder meer aan een storing van onderzeese stromingen toegeschreven. Door die storingen dreigt de warme, Golfstroom te worden verstoord. Op

basis van computermodellen voorspel-den wetenschappers eerder dat vooral de Noordpoolcirkel hier sterk onder zal leiden en ze sloten niet uit dat de temperatuur daar in de volgende eeuw tot acht graden zou klimmen. Eén en ander zou zichtbare gevolgen hebben. We zouden de noordelijke ijskap op zee volledig zien wegsmelten in de zomer, waarna hij weer kortstondig zou dichtvriezen in de winter.

De voorspellingen worden nu al ingehaald door de realiteit. Nieuw onderzoek wijst uit dat het water onder de Noordpool-ijskap inderdaad stijgt. Professor Knut Aagaard van de Washington-universiteit in Seattle in de V.S. reisde in 1994 gedurende een maand over de noordelijke ijskap van Alaska tot IJsland, meer dan drieduizend kilometer ver. Zijn team, aan boord van twee ijsbrekers, verrichtte verschillende metingen en stelde zo de opwarming van de aarde letterlijk vast. Tweehonderd meter onder de zeespiegel werd namelijk een waterlaag gevonden waarvan de temperatuur opmerkelijk hoger was dan die van de andere waterlagen. In vergelijking met vijf jaar geleden bleek de temperatuur gemiddeld meer dan een graad te zijn gestegen.

Ander onderzoek toont aan dat water dat van de Noorse kust naar de Noordpoolcirkel stroomt ook warmer begint te worden. Die stroom valt makkelijk op te sporen omdat hij licht radio-actief vervuild is door de Britse kerncentrale van Sellafield. Intussen wijzen nog andere onderzoeken dan weer uit dat het aantal ijsschotsen dat van de Noordpool naar de Groenland-zee drijft met 40% is afgenomen. Dat de aarde opwarmt en de Noordpool smelt staat onderhand dus buiten kijf.

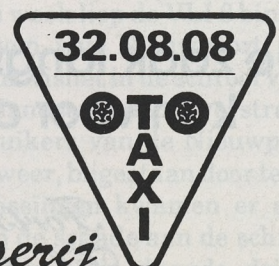
Verschillende takken van de wetenschap zullen in de nabije toekomst, en



*het taxi bedrijf voor de visserij*  
Bredene

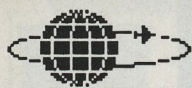
## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende



voor lange duur, noodgedwongen op de Noordpoolcirkel moeten verblijven om de gevolgen van het smelten van de ijskap aldaar in te schatten.

GREENPEACE →

### Koken kost (teveel) geld

Greenpeace-België heeft vorig jaar 14 miljoen frank verlies geleden op een omzet van 88 miljoen frank. De onverwachte forse rode cijfers wijt Greenpeace aan het protest tegen de Franse kernproeven en tegen de dumping van de Brent Spar, twee internationale acties die extra uitgaven met zich brachten. De steun aan de internationale campagnes kostte 11 miljoen.

Het is al het tweede achtereenvolgende jaar dat Greenpeace verlies maakt. Vorig jaar bedroeg dat tekort slechts anderhalf miljoen frank. Greenpeace kan de tekorten dit jaar nog uit eigen middelen bekostigen. Maar volgend jaar kan dat niet meer: dan mag niet meer uitgegeven worden dan er binnenkomt. Positief voor de organisatie is wel dat de inkomsten van de donateurs opnieuw stegen van 66 miljoen naar 71

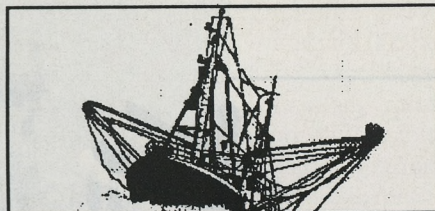
miljoen. Het aantal milde schenkers daarentegen blijft een dalende tendens vertonen. Vorig jaar waren er nog 58.570, dat is ongeveer 2.000 minder dan het jaar voordien. Het aantal donateurs daalt al sinds 1992.

Greenpeace bestempelt 1995 verder wel als een succesvol jaar. De acties tegen de dumping van de Brent Spar waren zonder meer een overwinning voor de milieubeweging. De Franse kernproeven op Mururoa konden weliswaar niet tegengehouden worden, maar de acties zorgden wel voor een wereldwijde mobilisatie van miljoenen mensen. In 1996 zal Greenpeace-België zich meer op binnenlandse acties toeleggen, onder meer in het kader van duurzaam energieverbruik en chloorchemie.

NEDERLAND →

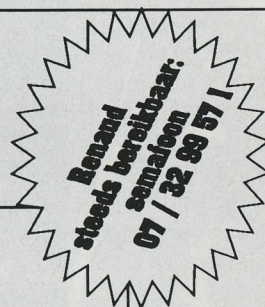
### Vis en gezondheid

In Nederland organiseert de provinciaal georganiseerde Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst (GGD) een grootscheeps en interessant onderzoek naar de effectieve gezondheidswaarde van vis. In het buurland is immers



gebleken dat het sterftecijfer als gevolg van hart- en vaatziekten in de provincie Noord-Brabant hoger is dan het landelijke gemiddelde. Als de GGD er nu in zou slagen de visconsumptie in die provincie te laten toenemen zou het interessant zijn na verloop van tijd opnieuw het aantal sterfgevallen ten gevolge van hartziekten te gaan onderzoeken. Indien dat cijfer dan gedaald zou zijn, is het zonneklaar dat vis hartstikke gezond is.

De kans is overigens groot dat het experiment positief uitvalt, want andere wetenschappelijke studies tonen inderdaad aan dat er effectief een verband bestaat tussen visconsumptie en een verminderde kans op hart- en vaatziekten. Vis bevat immers bijzonder helende meervoudig onverzadigde vetzuren van een bijzonder type dat bijzonder goed voor het hart is.



**Scheepsdiesel**

**RENAUD**

BVBA Vantorre-Devinck

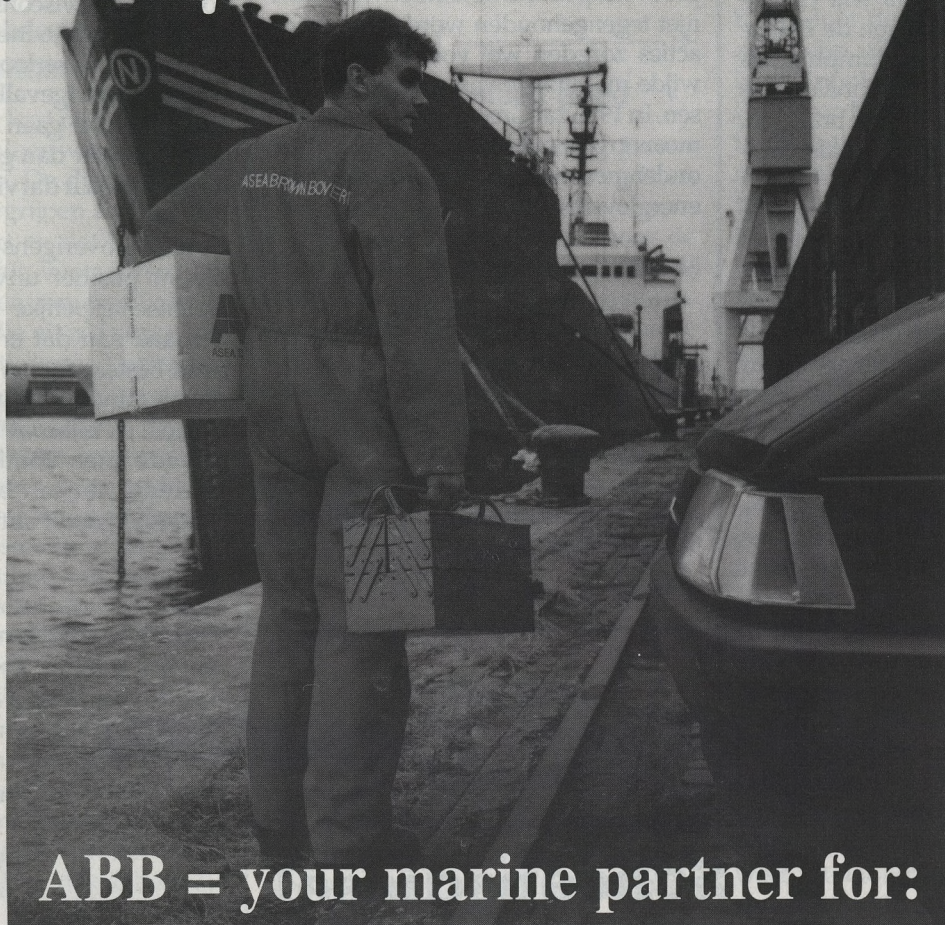
*snelle service & voordelige tarieven*

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel: 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

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

*Full power in service!*



**ABB = your marine partner for:**

# Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Revamping

24h/24 - 7 days/7

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