

*Voor het eerst in dit 63-jarige blad!*

- \* de plannen van een 81-jarige scheepsbouwer
- \* het woord aan de Europese commissie
- \* plaats voor de vrouwen in de visserij
- \* korte mini-beamers uit Schotland
- \* een volledige toneeltekst
- \* een nieuwe O 431



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 63 jaar het geval.

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straaten nr:

Woonplaats en postnummer:

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

# HVB

## 63

### HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee  
Losse nummers: 100,- BEF  
Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters,

Flor Vandekerckhove en Clo Ymar.

MEDEWERKERS: André Baert, Robert

Coelus, Walter Debrock (†), Juul De

Vocht, De Zetduivel, Norbert Hostyn,

L.A. Inghelbrecht, Jef Klausning, 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.

Redactie, publiciteit en alle correspon-  
dentie 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.

Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 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: S698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F 89; U.K.: £42, USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.

OMSLAGFOTO: GUIDO WALTERS



## Een MOP... maar niet om te lachen

DEZE MAAND BESLIST de Europese Unie (EU) over het bestaansrecht van de Vlaamse visserij. Deze maand wordt immers MOP IV vastgelegd, het vierde Meerjarig Oriëntatieplan (MOP) dat de vloten van de lidstaten tot 'leefbare proporties' wil terugbrengen.

De Europese vissersvloot is te groot, zo is de redenering achter deze plannen. Wanneer we die vloot haar gang laten gaan dan is er binnen afzienbare tijd op zee geen visje meer te bespeuren. Elders in dit blad — in onze beruchte rubriek 'Waar gaan we naartoe?' — krijgt de EU uitgebreid plaats om aan de lezers die achterliggende gedachte uit te leggen.

Niet dat wij overtuigd moeten worden. We weten het immers al lang: de mens is de natuur te slim af. De vissersvaartuigen van de late XXste eeuw zijn gewoon te sterk voor moeder natuur. In ons niet-aflatend streven naar economische records (méér, groter, sterker) hebben we de natuur ver achter ons gelaten. En daar staan we nu te blinken. De mens staat daar eenzaam en alleen en zingt: oh, it's lonely at the top! Dat wij het het probleem niet zouden begrijpen, dat is het dus niet.

Maar zal de EU dat probleem oplossen? Neen! In een maatschappij waar — dat is de jongste maanden nu toch voldoende aangetoond — werkelijk alles om geld draait, zal men ook alles op alles zetten om aan dat geld te geraken. Elk heeft daar zijn eigen manier voor... en in de visserij gebeurt dat door te vissen. Geen MOP zal daar iets aan veranderen. Gejaagd door de winst zullen mensen 1001 wetten omzeilen om het onderste uit de economische kan te halen... in de visserij evengoed als elders.

Zeker: op het einde van de MOP-rit zullen er in Europa minder vaartuigen zijn, minder vissers en minder visveilingen, maar er zal daarom geen visje minder gevangen worden. Dat kan elke visser in Brussel wel gaan uitleggen. Wat zal dan wel het resultaat zijn van de afvallingswedstrijd die deze opeenvolgende MOP-en eigenlijk zijn? Wel, op het einde van de rit zullen zij die overblijven de strijd gewoon verder zetten. En weer zal het zijn van méér, groter en sterker. Het zal uiteindelijk niets uitgehaald hebben, maar verliezers zullen er des te meer geweest zijn; met hopen.

Het is daarom dat de Vlaamse vissers niet langer in de Europese redenering mogen stappen. Het wordt hoog tijd dat we onze eigen redenering beginnen ontwikkelen. Een eigen, dwarse, ecologische redenering bijvoorbeeld. We laten bij deze aan de Europese Unie weten dat de Vlaamse vissers een bedreigde mensensoort geworden zijn. Het is onze ecologische plicht om deze bedreigde mensensoort te beschermen. Wij verdedigen de laatste gemeenschappen in Vlaanderen die een cultuur op basis van de jacht ontwikkeld hebben. Vlaamse vissers zijn bijgevolg uniek en waardevol... en door de EU in hun bestaan bedreigd! Dat het eerstvolgende Meerjarig Oriëntatieplan daar maar rekening mee houdt!

Flor Vandekerckhove

# Naar vroegtijdige sluiting van de Noordzee voor tong en schol? Moeilijke maanden voor de boeg

**SOMS SPREKEN DE cijfers** het gevoel tegen: na negen maanden mogen alle vissershavens betere cijfers noteren dan vorig jaar. Maar de moeilijkste maanden komen er aan. De belangrijkste quota geraken stilaan uitgeput. Op het ogenblik dat we deze tekst schrijven hangt de sluiting van enkele belangrijke visgronden in de lucht. Het visverbod voor tong en schol in de Ierse Zee (Icesgebied VIIa) kan elke dag vallen. Ook in andere zones mag men zich aan sluitingen verwachten. Bovendien is het niet onwaarschijnlijk dat ook de Noordzee (Icesgebied IV) nog voor het einde van het jaar geen schol en tong meer oplevert. Dat betekent mogelijks stilliggen voor een gedeelte van de vloot, behalve voor vissers die mogelijkheden zien in niet-gequoteerde soorten.

De benutting van de quota is ver gevorderd. Eind september waren de toegelaten vangsthoeveelheden schol en tong reeds voor respectievelijk voor 80 en 82 % benut en voor de Noordzee lag het percentage nog hoger. Op hetzelfde tijdstip vorig jaar lag de benutting voor schol op 74 en voor tong op 71 procent.

Nu gaat het snel. Op 20 oktober was al 4.500 ton van het Belgisch scholquotum in de Noordzee (93 procent) opgevisst. Het Ministerie van Middenstand en Landbouw vaardigde dan ook een nieuwe beperkende maatregel uit. Visservaartuigen van meer dan 300 pk mogen maximaal nog 550 kg schol per zeedag aanvoeren (amper elf bennen). Voor de kleinere vaartuigen (300 pk en minder) werd de limiet op 300 kg gelegd.

Voor de tong zijn nog geen nieuwe bijkomende maatregelen uitgevaardigd sinds het MB van 25 september en de aanvullende

## Aanvoer en besomming januari-september 1996

	AANVOER	BESOMMING	GEM. PRIJS
Oostende	5.015 ton	576 milj. fr.	115 fr.
% +/-	+ 7.1 %	+ 16.3 %	+ 8.6 %
Zeebrugge	9.065 ton	1.097 milj. fr.	121 fr.
% +/-	+ 2.4 %	+ 16.4 %	+ 13.7 %
Nieuwpoort	584 ton	83 milj. fr.	143 fr.
% +/-	+ 6.6 %	+ 12.3 %	+ 5.3
TOT. 96	14.663 ton	1.756 milj. fr.	120 fr.
TOT. 95	14.087 ton	1.511 milj. fr.	107 fr.
% +/-	+ 4.1 %	+ 16.2 %	+ 11.6 %

quotamaateregel van dezelfde datum. Er is wel een advies van de Quotacommissie om aan de kleinere vaartuigen voor de laatste twee maanden van het jaar een tongquotum van 5 kg per

pk toe te kennen.

### Stilligregeling

Een van de mogelijkheden om de vangsten zo lang mogelijk te spreiden is de beperking van het aantal vaardagen. Deze maatre-

# 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

gél hals over kop invoeren kan niet, wil men alle reders op gelijke voet behandelen. Dat kan enkel als de reders de kans krijgen om hun jaarprogramma (op basis van 290 dagen) daarop af te stemmen. Het voorstel maakt veel kans voor volgend jaar. Men moet immers niet verwachten dat de quota voor de belangrijkste vissoorten hoger zullen uitvallen. Men mag zich eerder aan het tegendeel verwachten waardoor de visserij het opnieuw moeilijk zal krijgen om het jaar uit te vissen. Maatregelen om een betere spreiding van de vangsten te bewerkstelligen zijn dan ook aangewezen. Het onderwerp om voor het eerste kwartaal nu al een maximum aantal vaartdagen vast te leggen is al aangekaart binnen de Quotacommissie. Of er ook financiële compensaties aan een (vrijwillige of verplichte?) vaartdagenbeperking verbonden zijn blijft een open vraag. (gw)



## Minder aanvoer in buitenland?

De aanvoer en besomming in buitenlandse havens, vooral Nederlandse, krom vorig jaar naar een recordhoogte. Officiële cijfers voor dit jaar zijn er nog niet, maar toch wordt gewag gemaakt van een verzwakking van de trek naar het buitenland. De vaartuigen die vorig jaar systematisch hun vangsten in Nederlandse afslagen verkochten zullen van die gewoonte wel niet afgeweken zijn. Een 25-tal Belgische vaartuigen zouden immers toebehoren aan Nederlandse eigenaars. Daarvan zijn er 16 die bij ons even binnenlopen (zonder verkoop) om aan hun wettelijke verplichting te voldoen. Zij zijn goed voor een productie van 3.590 ton visserijproducten of 42 procent van de Belgische aanvoer in Nederland.

De hogere aanvoercijfers in onze vismijnen kunnen in verschillende richtingen wijzen. Enerzijds een versnelde aanvoer van de belangrijkste soorten of anderzijds een verminderde aanvoer in het buitenland. Mogelijks is het een combinatie van de twee.

Bij de aanvoer in buitenlandse afslagen wordt vooral veel schol, kabeljauw en tong verkocht. Vorig jaar kwam 42 procent van de onder Belgische vlag gevangen schol, 40 procent van de kabeljauw en 23 procent van de tong in het buitenland terecht. 59 procent van de garnaalvangsten (741 ton) werden in Nederland geveild. De cijfers van vorig jaar liegen er niet om:

Binnenland '95	20.519 ton	66 %	2.122 milj. fr.	70 %
Buitenland '95	10.583 ton	34 %	920 milj. fr.	30 %
(Nederland	8.500 ton)			
Totaal '95	31.234 ton		3.043 milj. fr.	

Vast staat nu dat er eind september meer kabeljauw, schol en tong werd aangevoerd in onze vismijnen, niettegenstaande het jaar werd ingezet met lagere schol- en tongquota. Het zal echter nog enkele maanden duren vooraleer we er een duidelijk zicht op krijgen. (gw)

26 27 28 29 30

**N O V E M B E R 1996**

Rijn- en Binnenvaart, Beroepsvisserij, Koopvaardij en Baggerindustrie

o p g e l e t

**ER STAAT WEER HEEL WAT MOOIS OP STAPEL TIJDENS**



o p e n i n g s t i j d e n

Dagelijks van 12.00 tot 22.00 uur  
Zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur

Zuiderparkweg 20-30  
3084 BB Rotterdam

Ruim 400 bedrijven en instellingen presenteren een allesomvattend expositieprogramma met producten en diensten die voor u en uw toekomst van doorslaggevend belang zijn. Ongetwijfeld zult u eind november in Ahoy' Rotterdam 'goed varen'. Dan moet u natuurlijk wel komen!



Tel.: + 31 10 - 410 44 18, fax: +31 10 - 481 85 36

Noteer daarom alvast de data, 26 - 30 november 1996!

# Geen Visserijalmanak meer

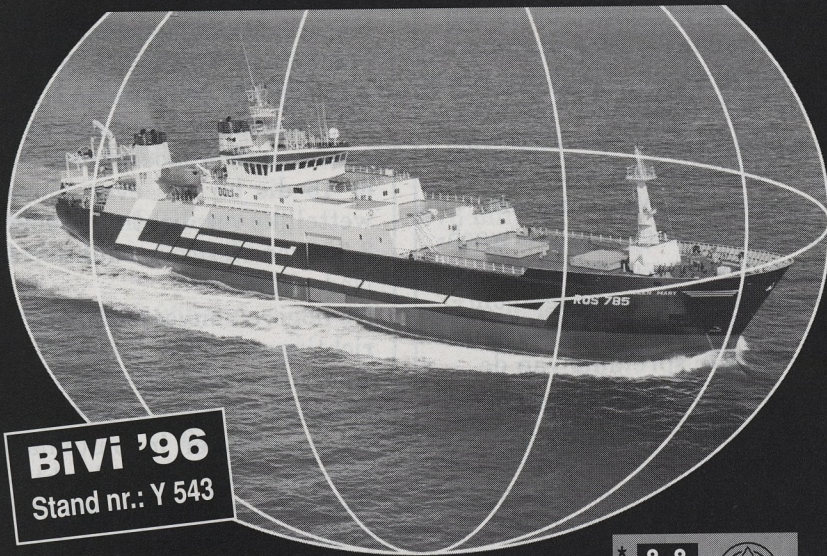


De 59ste uitgave van de lijvige "Visserijalmanak" komt er niet meer. Het boekdeel 1996 was het laatste in een lange reeks die meer dan zestig jaar geleden startte.

Pros Vandenberghe (1907-1984), stichter-uitgever van "Het Visserijblad" (1933), dacht reeds voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog aan het publicatie van een jaarboek voor de Vlaamse en Nederlandse visserij. Het vademecum, toen 200 bladzijden dik, verscheen voor het eerst in 1934 onder de benaming "Belgische Visserij Almanak" en kostte 10 frank. Het was het begin van een bijna onderbroken reeks (tijdens de oorlogsjaren 1940-45 verscheen het jaarboek niet). In 1948 kwam de eerste "Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak" uit.

De 58ste editie (1996) was de laatste in de reeks. Uitgeverster Martine Vandenberghe heeft beslist het 1.200 bladzijden tellende jaarboek niet langer op de markt te brengen. (gw)

## DE WERELD VAN BAKKER



Supertrawler



### Visserij en binnenvaart

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

### \* Bakker Sliedrecht Electro Industrie B.V.

Tel./Fax (0184) 41 66 00/41 01 44  
Engineering, Aandrijvingen,  
Automatisering, Installatie en  
Service.

### Bakker Repair B.V.

Tel./Fax (0184) 41 05 55/41 18 53  
Revisie, Reparatie, Wikkelen,  
Balanceren en Diagnoses.



## Aktiviteitenkalender voor Vissers

### NOVEMBER 1996

- 1-11 13de Week van de Blankenbergse Visserij (zie artikel op laatste bladzijde)
- 5-9 Sinaval-Eurofishing '96 in Bilbao (Sp.)
- 9 Vissersmis in St.-Antoniuskerke, Blankenbergse (17 u.)
- 11 Bescheepsdag in Blankenbergse (17 u.)
- 21 Panorama over de visserij (TV1)
- 22 Europese Raad voor Visserij-ministers in Luxemburg

- 26 - 30 BiVi Visserij en Binnenvaart-beurs in Ahoy te Rotterdam (zie ook advertenties elders in dit blad)
  - 29 Voorstelling Cartoonboek door Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende in de Kantine aan de Oostendse vismijn (20 uur)
  - 31-1 Maritieme ruil- en antiekbeurs in Zeebrugge (Oude vismijn)
- ### DECEMBER 1996
- 1 Maritieme ruil- en antiekbeurs in Zeebrugge Oude vismijn)

## Nieuwe Nieuwpoortse visverkoopthal nu toch officieel in gebruik genomen

**VLAAMS MINISTER VAN Economische Zaken, KMO, Landbouw en Media, Eric van Rompuy kwam persoonlijk de nieuwe verkoopthal van de Nieuwpoortse vismijn in gebruik nemen. Hij onthulde ook een gedenkplaat die herinnert aan deze gebeurtenis. De hal ligt er al van eind 1995 kant en klaar bij.**

Zeven jaar geleden was er nog sprake van een privatisering van de Nieuwpoortse vismijn. In de stadsbegroting 1989 was dan ook geen budget voorzien voor de renovatie. Toch dateren de eerste plannen reeds van 1987. Het was de NV Belcoplan uit Oostende (toen ook betrokken bij de renovatie van de Oostendse vismijn) die het eerste ontwerp voor de *verbouwingswerken en instelling van een automatisch verkoopsysteem* tekende (plannen gedateerd 10.12.87).

DE AANPASSINGSWERKEN WARREN noodzakelijk om te voldoen aan de nieuwe EU-normen. De kostprijs werd geraamd op 23,5 miljoen frank. De Nieuwpoortse vismijninfrastructuur, gebouwd in 1952 en uitgebreid in 1970, kon een opknopbeurt en enige aanpassingen (vloer, rioleringen, electriciteit) best gebruiken. De Nieuwpoortse vissersvloot telde in die periode 54 vaartuigen (1969). De renovatieplannen werden goedgekeurd in de gemeenteraadszitting van 14 april 1992. Op 25 februari 1993 opende de Stedelijke Aanbestedingscommissie de prijsoffertes voor de renovatiewerken. De globale kostprijs, ongeveer voor de helft gesubsidieerd, kwam uit op 20,5 miljoen frank. De werken zouden drie jaar duren en voltooid zijn voor 31 december 1995.

Het stadsbestuur heeft de werken tot een goed einde gebracht, waarmee het zijn vertrouwen in de visserij bevestigt, aldus burgemeester Crabbe, die bekende verder dat de Nieuwpoortse visserij het de laatste jaren moeilijk kreeg. Crabbe tot de genodigden die in een onderkoelde vismijn naar de sprekers luisterden: *'De vloot bestaat momenteel uit 21 vaartuigen die bijna allemaal tot het type van de Eurokotter behoren. Van de 21 vaartuigen zijn er 14 die steeds in hun thuishaven veilen.'*

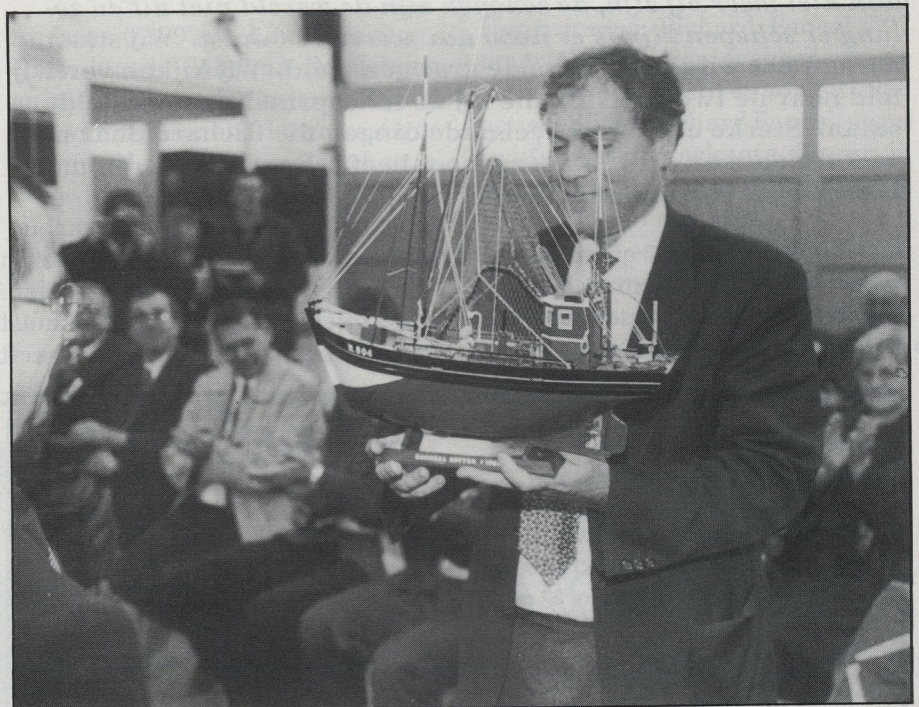
### Van Rompuy: '150 miljoen steun voor de visserij'

In zijn toespraak pleitte minister Van Rompuy voor een overleg- en informatiesysteem tussen de drie Vlaamse vismijnen. Hij maakte bekend dat het Vlaams Parlement begin november een decreet behandelt over de investeringssteun en gewaarborgde leningen voor jonge vissers die een eigen vaartuig willen verwerven. Ook het aankopen van een tweedehandsvaartuig zal onder bepaalde voorwaarden betoelaag-

baar worden. Het decreet zou op 1 januari in werking treden. Op de begroting 1997 is 150 miljoen frank ingeschreven voor het FIVA-investeringsfonds, het investering-instrument voor de visserij en de aquacultuur. Dat bedrag staat los van de 200 miljoen Europees geld uit het Pesca-impulsprogramma.

De minister verklaarde ook dat toekenning van een stilligpremie in het kader van een vaartdagenbeperking (van 290 naar 270?) ter studie ligt.

De minister wees er tevens op dat de Vlaamse overheid niet over sterke hefboomen beschikt om een efficiënt visserijbeleid te voeren. De Vlaamse overheid is op geen enkele manier betrokken bij de onderhandelingen tussen de EU en de federale overheid (minister Pinxten) en staat dus buitenspel als het bijvoorbeeld op onderhandelingen over de quota aankomt. Volgens Van Rompuy is het dan ook meer dan wenselijk dat er een verdere overheveling komt van de bevoegdheden om voor deze bij uitstek Vlaamse sector een aangepast beleid te kunnen voeren. (gw)



Vlaams minister Eric Rompuy mocht als geschenk een scheepsmodel van de N.804 De Vijf Gebroeders in ontvangst nemen. Het is een maquette van een klein houten vaartuig (11,96 bt) dat op het einde van de oorlog door de Nieuwpoortse werf Provoost werd gebouwd voor rekening van Louis Legein uit Oostduinkerke. Het kustvaartuig bleef in de vaart tot 1974 en was toen eigendom van Georgette Legein. (Foto gw)

Op 31 december verloopt huur werfterrein

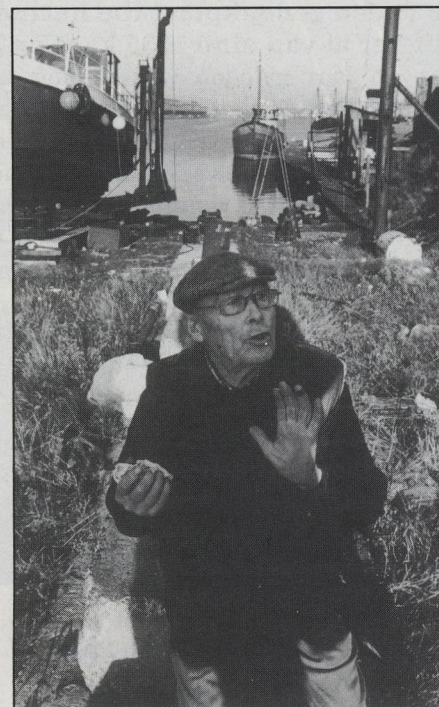
# 'Ermee ophouden? Waarom zou ik?!'

OP DE OOSTENDSE Nieuwe Werfkaai komen wij terecht op een heus stuk industriële archeologie: de scheepswerf Panesi. Vijftig jaar geleden kwam die werf uit de stad (Werfkaai, Derde Dok, waar nu het Oostendse stadhuis staat) naar hier afgezakt. Op de paar honderd meter die toen dus terecht *Nieuwe Werfkaai* gedoopt werd, vinden we in de vijftiger jaren ook Borrey, Hillebrant, Loy (later Verenigde Oostendse Scheepswerven VOS), Deweert en Denye terug... historische namen uit de Oostendse visserijgeschiedenis. Panesi is de enige van dat lijstje die nog actief is, alhoewel de overheid bij die *activiteit* zo zijn vraagtekens heeft.

Werfactiviteit? Feit is dat de eigenaar daar nog volop in de weer is. Echtgenote Simone ziet haar scheepsbouwer nog dagelijks het echtelijk dak verlaten en richting Vuurtoren fietsen. Richard Panesi: *'Ach, ik doe hier alles. Al heel mijn leven eigenlijk. Ik doe de techniek en de papieren, het praktische werk en het theoretische; ik loop van het stadhuis naar de zitdagen van politici en vandaar weer naar middenstandsorganisaties. Ik doe gewoon alles om de werf te laten voortbestaan.'* En heeft dat eigenlijk wel zin? Is Panesi dan niet de laatste der Oostendse Don Quichotes? Hij krijgt een vastberaden blik en zegt: *'Ik kan dat niet verloren laten gaan. Ik heb hier teveel voor gewerkt. Al minstens drie keer heb ik de werf van ondergang gered.'* Jaja, maar waarom zou je vandaag nog een uitgeleefde scheepswerf willen redden? Panesi weer: *'Visserstvaartuigen bouwen mag er dan niet meer bij zijn, de schepen zijn de wereld niet uit en zolang er schepen zijn is er nood aan werven'*. Juist. Wij staan als aan het wild opschietende gras genageld. Wij kijken vertwijfeld naar de twee masten die bij de scheepshelling opgesteld staan. Sterke en vooral heel oude dingen die Richard daar met veel trekken en duwen neergepoot heeft. En we luisteren naar het verhaal van iemand die maar niet wil plooiën.

OOK OMDAT DE overheid niet meer overtuigd is van de Panesi-inbreng in 's lands scheepsbouw heeft Richard vandaag vele admini-

stratieve, ambtelijke, politieke en gerechtelijke katten te geselen. Desalniettemin ziet hij de toekomst hoopvol tegemoet. De overheid heeft



Panesi: *'Ik geloof niet dat dit het einde van de scheepswerf Panesi betekent. Ik ben hard op zoek naar partners die een Naamloze Vennootschap willen oprichten.'* (foto gw)

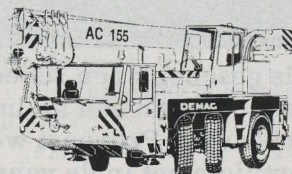
onlangs al eens geprobeerd om de grond onder Panesi's voeten aan derden (SKB) door te spelen, maar Richard toog prompt naar de rechtbank. *'Het kan toch niet zijn dat je zomaar een terrein aan nieuwe kandidaten verhuurt waarop een oude huurder nog steeds recht heeft?'* Hij vraagt het niet, hij poneert het! Dat proces is nog niet goed en wel afgelopen en daar hangt het volgende onheil al in de lucht. Op het einde van dit jaar vervalt immers de 50-jarige huurovereenkomst voor de grond waarop de scheepswerf gebouwd is. Het definitieve einde van de werf? Richard, met een merkwaardig optimisme: *'Ik geloof niet dat dit het einde van de scheepswerf Panesi betekent. Ik ben hard op zoek naar partners die een Naamloze Vennootschap willen oprichten. Mijn bedoeling? Die vennootschap moet de grond weer voor vijftig jaar van de staat huren. Ik wil dat de naam van scheepsbouwer Panesi blijft bestaan. En meer: ik wil dat ook de*

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





Een herstructurering van de Oostendse haven verplichtte de scheepswerven van het Derde Dok om tegen het einde van de veertiger jaren de oude vestiging aan de rand van Oostende te verlaten. Van de Werfkaai verplaatsten ze zich naar de Nieuwe Werfkaai vlak bij de Vismijn. Op 4 juli 1951 bracht de koninklijke prins Boudewijn een bezoek aan de nieuwe vestigingen. Achter de feestelijk bevlagde vissersvaartuigen herkennen we van links naar rechts de werven van Panesi, Borrey, Hillebrant, Loy, Deweert en Denye.

*activiteit van de scheepsbouwer Panesi blijft bestaan.'*

Wij vragen hem hem hoe oud hij is. 'Eenentachtig', zegt hij, 'maar dat is toch geen reden om het op te geven.'

### Een geslacht

De Panesis mogen wel van Genuese afkomst zijn, het is in Oostende dat de naam een begrip geworden is. Stamvader Benedictus was scheepsbouwer in Genua. Zijn zoon

Andreas (°1792) belandde in Oostende, huwde Johanna Boudengen en zorgde voor vier nakomelingen. Een van zijn zonen, Henri, vestigde zich in Blankenberge als scheepsbouwer, maar verongelukte op zee tijdens een proefvaart. Zijn zoon Henri junior (°1870) vestigde zich met zijn werf aan de Oostendse Werfkaai (waar nu het Oostendse stadhuis staat). De oudste zoon van

Henri junior, Richard Panesi (°27 maart 1893) kwam eveneens op de scheepswerf terecht en zou tot 1958 actief blijven. Richard Panesi, ongetwijfeld een markante figuur in Oostende, overleed op 90-jarige leeftijd in januari 1984.

Met de geboorte van zijn zoon in 1915, Richard Panesi junior, komen we bij de huidige zaakvoerder van de scheepswerf Panesi terecht.



## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

32.08.08



*hét taxibedrijf voor de visserij*

Bredene

Oostende



**Richard Panesi: 'Er zijn veel mensen op zoek naar een werfje als dit. Dit is leefbaar, dat weet ik zeker. (foto gw)**

Richard jr. volgde op de werf zijn vader op. Maar hij heeft niets voor niets gekregen. De zeventienjarige komt uit de vakschool en wordt op vaders werf betaald (en behandeld) als arbeider. Panesi: 'Toen ik vijftig

was, werd ik nog steeds betaald en behandeld als arbeider. En wat erger was: mijn vader luisterde nóóit naar mij. Ik telde gewoon niet mee. Een werkpaard was ik, zo zegde hij, en hij voegde er dan ook aan toe: en

*'dan nog een heel goed werkpaard.'* Het typische Vader & Zoon verhaal dus. En alsof dat nog niet genoeg is: het ziet er in die jaren naar uit dat de werf haar beste dagen gekend heeft. Hoe slechter het op de werf gaat, hoe slechter de verhouding tussen de twee Richards wordt. Zoon Richard wil het heft in handen nemen, maar vader Richard wil er het bijltje bij neerleggen. *'Ondanks de vele moeilijkheden luisterde mijn vader naar geen raad. Ik mocht voorstellen wat ik wilde... Niet kon, niets deugde, niets zou helpen. Hij was voortdurend tegen àlles!'*

In 1968 legt vader gewoon de boeken neer. De curator krijgt de werfgebouwen in handen en zoon Richard mag met de rest van het personeel naar het stempellokaal trekken.

Maar hij komt terug. *'Toen de werfgebouwen door de curator verkocht werden was ik weer present. Ik kocht mijn vaders scheepswerf.'*

De werf zal echter nooit meer gonzen van bedrijvigheid zoals dat in de grote dagen het geval was en er vele

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

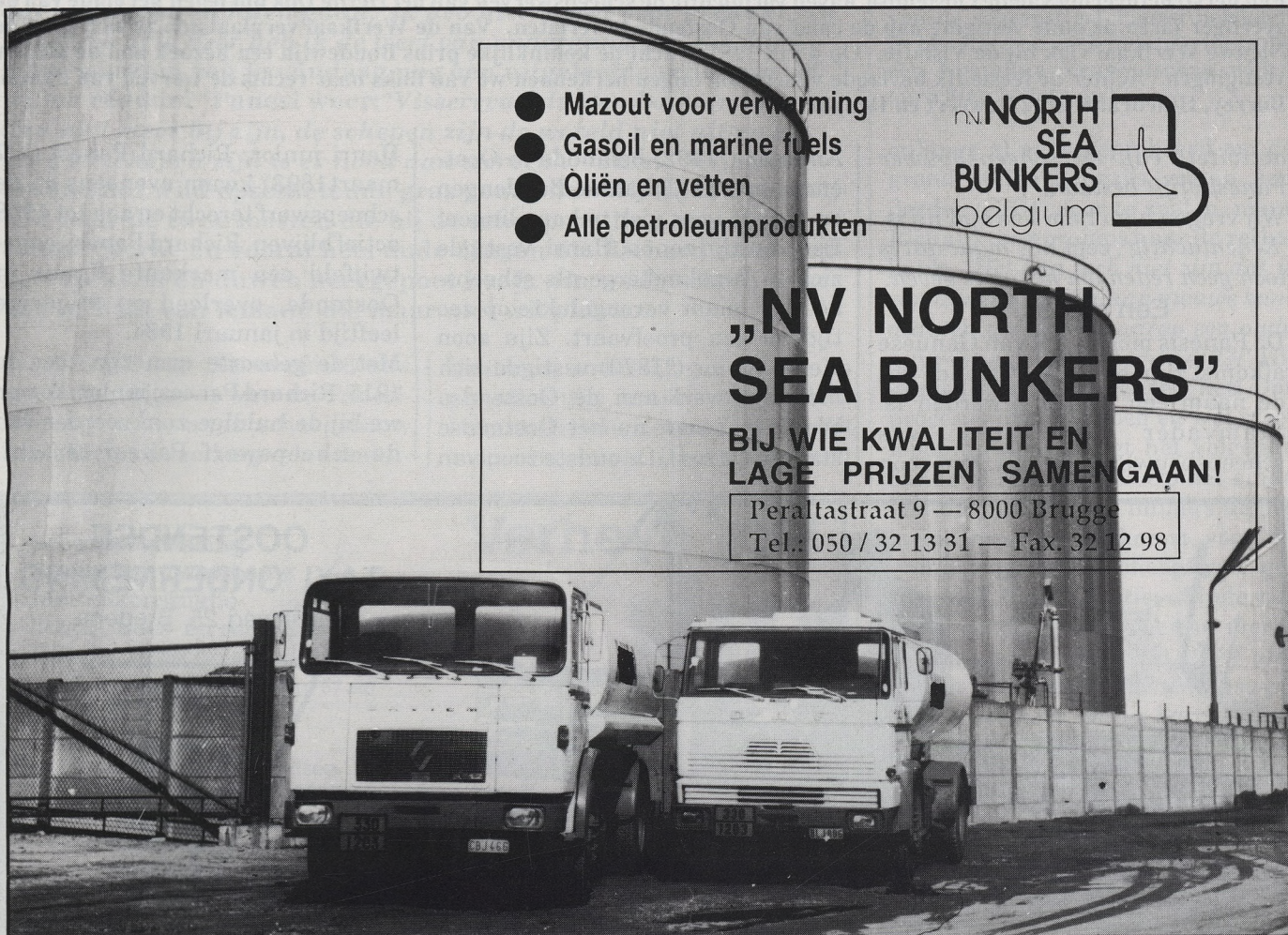
nv. NORTH  
SEA  
BUNKERS  
belgium



## „NV NORTH SEA BUNKERS“

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



sen hun brood verdienen. Maar de scheepswerf van Panesi bleef wel bestaan. En dat doet ze vandaag dus nog steeds.

### Ik ben er, ik blijf er

Richard jr is inmiddels ook al 81 geworden en zijn kinderen (Dick, Annie, Marc, Linda, Mireille en Luc) en kleinkinderen (zesde generatie) zien geen brood meer in de scheepsherstelling. Richard is het daar niet mee eens. *'Er zijn veel mensen op zoek naar een werfje als dit. Dit is leefbaar, dat weet ik zeker. Maar het stadsbestuur werkt mij gewoon tegen. Ik weet niet hoe dat komt, waarschijnlijk ben ik niet vriendelijk genoeg. Opeens ging die tegenkating mij toch te ver. Als hier jachten naartoe kwamen om gerepareerd te worden dan rekende de stad daar gewoon luxe-liggelden voor. Ik kreeg hier rekeningen van vijftigduizend frank en meer aan mijn been voor jachten die hier gelegen hadden en door mij hersteld waren.'*

We krijgen een dagvaarding te zien. De stad Oostende eist liggeld op voor de pleziervaartuigen *Farah*, *Porte Vedra* en *Lazy Flamingo* ten bedrage van 86.284 frank. *'Nee, dat betaal ik niet! Dat is broodroof. Die jachten komen hier niet liggen voor hun plezier. Die komen hier naartoe om hersteld te worden. Die liggen hier niet in een jachthaven, die liggen in de werfwateren. Dit is een scheepswerf en het water dat daar aan paalt is water voor de scheepswerf. Hoe zou een scheepswerf zonder aanpalend water kunnen bestaan? Waarom zou ik daar nog eens extra op moeten betalen? Hoe zouden wij op die manier kunnen concurreren tegen buitenlandse werven? Broodroof is het, zeg ik!'*

Inmiddels werd die Oostendse liggeldvergoeding voor jachten aan scheepswerven enigszins aangepast, maar dat is voor Panesi geen reden om tevreden te zijn. Luister naar deze eenentachtigjarige: *'Ik blijf me principieel tegen dokgeldten verzetten. Vrachtschepen, tankwagens en vissersvaartuigen komen in de dokken hun waren afladen, zij betalen dokgeldten met een deel van hun opbrengst... maar schepen die aan de werven aanleggen komen voor de*

*nodige herstellingen en onderhoudswerken uit te voeren. Overigens, waar haalt burgemeester Goekint het lef vandaan om nogmaals de beschikbare waterkant te verpachten? De scheepswerfgronden zijn eigendom van het Vlaams Gewest, Ministerie van Openbare Werken en Domeinen en worden rechtstreeks aan ons verpacht als scheepswerfgrond met de erbij behorende wateren. De aanlegsteigers zijn door ons gebouwd! De Oostendse scheeps-*

*werven zijn de enigen in België, zeg maar in Europa, die zo'n dokgeldbelasting opgelegd krijgen'.*

Wanneer wij het kantoortje van Panesi verlaten kijken we nog even de helling af. Dan zien we de O 129 Amandine liggen. Vlaanderens laatste IJslantreiler ligt vlakbij te verkommeren. Gebouwd op de werf van ... jawel Richard Panesi.

Guido Walters en  
Flor Vandekerckhove

## 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



# De viswijven van Oostende

HVB IS EEN mannenblad omdat de visserij een mannenzaak is. Je moet al heel hard zoeken om in deze kolommen eens een vrouw te vinden. En als dat dan toch eens gebeurt, dan is het allicht in verband met een

(verkapte) missverkiezing, het soort goedkoop spektakel waaraan ook visveilingen, promotiediensten en andere paardenvissers blijkbaar niet kunnen weerstaan.

Voor de rest: geen vrouwen

in dit blad. Ten onrechte, zo beseffen we eigenlijk maar al te goed. De visserij mag dan door sterke mannen gedragen worden, nog veel sterker zijn de vissersvrouwen die op hun beurt al die sterke mannen moe-

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**LOWYCK & ZOON**

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

ten (ver-  
dragen.

Vandaag willen we ter zake iets goed maken. We laten de Oostendse sasmeester Pascal Deckmyn aan het woord die zich de vrouwen uit de fifties nog levendig herinnert. Voor ons moest hij zich deze keer beperken tot de viswuvven. Pardon?

IN DE VIJFTIGER jaren moesten er vijftig, misschien wel zestig, vrouwen geweest zijn die in Oostende en omstreken met vis gingen leuren. Ze werden in Oostende heel consequent 'de viswuvven' genoemd, de viswijven dus. Bekende viswijfjes (ze spraken altijd in verkleinwoorden. Zij hadden het over hun *karretje*, een *visje*, een *schiptje*, mijn *pallulletje* [man], mijn *prumtje*, *gernaesje*, mijn *slekje*, mijn *kinnetje*, mijn *meisje*, een *snuuftje*, een *pintje*, een *viswuvetje*...) uit die tijd waren *Manse Mus*, *Jeanne Tuier*, *de Uniprix* (wegens de goedkope vis), *Achel*, *Willetje Drogebrood*, *Sprance*...

Het vehikel waarmee de viswijven hun waar de stad rondreden was een houten kar van ongeveer een meter breed en twee lang, met houten wielen. Op het einde van die kar was een steun aangebracht waarop een ijzeren weegschaal stond met daaronder een bakje voor de gewichten. De kar zelf was onderverdeeld in drie compartimenten, gescheiden door

houten luikjes; twee tramen en een houten bord waarop de prijzen van de vis te lezen stonden. De karren waren aan de buitenkant meestal groen geschilderd en de binnenkant was wit. Men kan vandaag nog een origineel exemplaar bekijken in het museum (Wapenplein Oostende) van de Oostendse Heemkundige en Geschiedkundige Kring De Plate.

### Snuuf en vroeg uit bed

De viswijfjes droegen meestal twee, zelfs drie, rokken boven elkaar, daar bovenop een blauwe schort met grote zak waarin zich steevast een grote rode zakdoek met witte bolletjes bevond. Ook de vissers hadden meestal zo'n zakdoek. Heel praktisch was zo'n groot geval en niet alleen om je neus in te snuiten. Soms deed die zakdoek dienst om er vis of garnalen in te transporteren (plastieken zakken bestonden toen nog niet): wanneer je pakweg de kans kreeg om ergens vis of garnalen te krijgen dan nam je gewoon je zakdoek om het buitenkansje in te verpakken. Ja, toen was geluk heel gewoon... maar je moest er wel op voorbereid zijn.

Verder over de viswijfjes. Zij droegen allemaal een hoofddoek, dikke kousen en klompen. Ze snoven allen snuiftabak, kortweg 'snuuf' genoemd (er waren in die tijd dus ook drugs). De 'snuuf' (tabaksmeel) werd met de vingers in de neusholten bracht en vervolgens diep geïnhaald. Sommige vrouwtjes hadden neusgaten die werkelijk zwartbruin van het snuiven waren. Voor de rest was het een heel sociale drug. Wan-

### Wat hebben vrouwen met de visserij te maken?

Uiteraard is de visserij méér dan vis alleen. De visserij is zelfs veel meer dan de vissers. De visserij is in elk geval veel meer dan hetgeen we 'de sector' noemen. De visserij is een aparte mensengemeenschap met een al even aparte levenswijze die gebaseerd is op de jacht. De visserij is overigens — zeker in Vlaanderen — de laatste gemeenschap met een jachtcultuur.

De visserij, dat is dus ook: de visserswijken, Het Visserijblad, de eigen organisaties met voor buitenstaanders bevreemdende namen als *Hand in Hand*, *Hulp in Nood*... De visserij heeft zelfs een eigen pastoor (de aalmoezenier), een eigen rechtbank, eigen controleurs en eigen ambtenaren; er zijn aparte visserskroegen; er is een eigen visserijonderwijs... Zo heeft de visserij uiteindelijk ook een apart soort vrouwen. En die vissersvrouwen zijn belangrijk: het zijn zij die — terwijl hun mannen op zee zijn — de vissersgemeenschap dragen.

Maar... als de visserij een eigen cultuur is, dan moet er ook een visserijkunst zijn. En ja hoor. Er zijn niet alleen de vissersliederen en -verhalen. Ook op het gebied van de beeldende kusten heeft de visserij ons meesterwerken geschonken. Of wat hebben grote meesters als Léon Spilliaert en Constant Permeke met de visserij te maken? Veel, zo blijkt. We gingen in deze bladzijden ook op zoek naar de vissersvrouwen in de werken van deze meesters.

# N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

*Voor een vlugge bediening!*

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene  
Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28

neer twee viswijven elkaar ontmoetten presenteerden ze elkaar een 'snuuf' uit elkanders doosje, want er was er dus van soorten. Elk nam dan een diepe haal, waarop ettelijke keren geniesd werd, zodat de spetters in het rond vlogen.

De karren stonden opgesteld op de plaats waar vandaag nog de viskraampjes aan de Oostendse Visserskaai staan. 's Morgens om vijf uur togen de vrouwen naar de vismijn; sommige te voet, andere met de tram die toentertijd tot vlak bij de vismijn reed. Zij hadden allemaal een grote 'pangel' mee waarin dertig tot veertig kilo vis kon. Op de veiling kochten ze 'vis-van-achter-de-planken', dit was vis die niet geveild werd en die aangeboden werd door de vislossers of de vissers zelf. Het betrof veelal eerste klasse waar: tarbot, kabeljauw, schol, rog... soms ook een kongel; kreeftjes en krabben als die er waren. De viswijven deden per opbod een

prijsofferte en zij die het hoogste bod deed had recht op de vis.

### De arm der wet

Ook in die tijd was de overheid er al om een oogje in het zeil te houden en er waren dan ook de nodige reglementen. En wanneer er controle kwam door de van stadswege aangestelde commissaris was het voor de viswijven opletten geblazen. En hier past een anekdote. Twee visvrouwen werden in die dagen door de commissaris betrappt bij het aankopen van 'zwarte vis'. Met hun benne en vis en al gingen ze op de vlucht en werden daarbij achterna gezeten door de commissaris. Zij vluchtten met hun waar over de sluizen tot in de duinen van de Oostendse wijk Halve Maan en hielden zich daar verborgen tot de commissaris er de brui aan gaf. Tegen negen uur ging het dan terug naar de stad, maar nu met soms wel veertig kilo vis die zij moesten sleuren. Op de Visserskaai werd de waar in de kar gesmeten en trok men kordaat de

## Vissersvrouw van Spilliaert

Dit jaar heeft de schilder Léon Spilliaert (1881-1946) in Oostende al zijn grote overzichtstentoonstelling gekregen. Dat gebeurde in het Stedelijk Museum voor Schone Kunsten. Die tentoonstelling is nog maar pas afgelopen of Spilliaert is in Oostende alweer van de partij. Hij is bij de grote vijf grote kunstenaars die in die andere Oostendse kunsttempel (Museum voor Moderne Kunst) tentoongesteld worden. Deze tentoonstelling (\*) loopt nog tot 2 februari 1997.

De Oostendse autodidact Léon Spilliaert werd sterk geïnspireerd door de visserij. Daarbij maakte hij een aantal prachtige schilderijen en tekeningen van vissersvrouwen. Op de hogermelde tentoonstelling hangen dan ook verschillende 'vissersvrouwen' van zijn hand.

## 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, Groenedijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



40

40

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



Léon Spilliaert. Vissersvrouw (1910) pastel op papier 65 x 50 cm. De vissersvrouw staat met haar rug naar de wal. Het leven komt uit zee.

(\*) Van Ensor tot Delvaux, met 248 topwerken van James Ensor, Léon Spilliaert, Constant Permeke, René Margritte en Paul Delvaux. In het Museum voor Moderne Kunst, Romestraat Oostende.

## Viswif van Permeke

Natuurlijk zijn niet alle vissersvrouwen viswijven. Maar die laatste categorie was toch wel de meest zichtbare vissersvrouw op de Oostendse kaaien. Constant Permeke (1886-1952), die andere Oostendse schildersreus, kon er alvast niet naast kijken. Op de grote tentoonstelling in het Museum voor Moderne Kunst (\*) te Oostende zijn enkele prachtige werken te bekijken van vissersvrouwen. Eén ervan is een heus viswif.



**Constant Permeke. Het Viswif, 1921 aquarel, potlood en houtskool op papier op hout 150 x 100 cm.**

(\*) Van Ensor tot Delvaux, met 248 topwerken van James Ensor, Léon Spilliaert, Constant Permeke, René Magritte en Paul Delvaux. In het Museum voor Moderne Kunst, Romestraat Oostende.

stad in. Elk wif had haar eigen wijk dat ze als haar territorium beschouwde. De viswijven waren leurders. Bijgevolg mochten ze nergens blijven staan, tenzij om een klant te bedienen natuurlijk. De politie keek daar streng op toe ('allez circuler') en de Oostendse viswijfjes keken dan ook voortdurend uit of de arm der wet nergens te bespeuren was. Van de politieagenten hadden ze werkelijk schrik enne... ze hadden daar soms reden toe. Bij politiecontroles werd immers naar de aankoopfactuur gevraagd of naar hun leurkaart. Velen hadden die documenten gewoon niet, of de leurkaart was verlopen en soms ook door de viswijven persoonlijk aangepast: daarbij werd het jaartal van de verlopen leurkaart door hen gewoon geschrapt. Wanneer de agent dan een proces verbaal wilde opmaken, gingen ze in de tegenaanval. Ze bedreigden de brave man, zegden hem dat ze zijn echtgenote ervan op de hoogte zouden brengen dat ze hem uit een bordeel hadden zien komen.

### Verkoopkunde

Om hun waar aan te prijzen riepen ze in de straten: '*Verse platjes zie. Verse kabeljauw zie*'. Elke vissoort werd gevolgd door het typische '*zie*'; woordje dat stond voor: 'Komt dit zien'. De mensen herkenden verder elke visvrouw aan hun stem, zodat men altijd wist wie er komst was: *Achel of Manse*.

De klanten kwamen dan aan de deur staan en hadden veelal een diep bord of kookpot mee. De vis werd gewikt, gewogen en ver-

kocht. Het viswif sneed de kop af en voor het stropen van de vellen gebruikte zij de hoek van haar blauwe schort. De afval deponeerde zij in een emmertje dat aan de karre hing. Soms werd de vis in krantenpapier gewikkeld (speciaal inpakpapier bestond gewoon niet).

Wanneer de vis niet al te vers meer was gingen de viswijven wel eens naar het Oostendse slachthuis en vroegen daar een potje (een leeg snuifdoosje) koeienbloed waarmee zij dan de kieuwen van de vis insmeerden. Bloedrode kieuwen stonden immers garant voor verse vis! Er waren nog truken. Wanneer de vis duur was en er voor de viswijven niet veel winst op te rapen was, bonden zij soms loden gewichtjes aan de onderkant van de potten van hun weegschaal zodat het gewicht in hun voordeel afgesteld werd.

### Sloren en kakmadams

Verder hadden ze zo hun eigen jargon. Een arbeidersvrouw spraken zij aan als '*slore*' ('*Kom hier mijn slore*') en een burgervrouw was steevast een '*kakmadam*'. Als het de verkoop bevorderde konden ze heel lief zijn. Wanneer een jonge vrouw met kindje op de viskar toestapte, was het steevast van: '*Wat een schoon kinnetje da je hie et, 't is heel z'n ma*.'

Wanneer die moeder geen vis gekocht had of hun kraam genegeerd sloeg de sympathie prompt om. Dan zegden ze tegen elkaar: '*Heb je gezien welk lelijk kind die kakmadam heeft? Is dat een lelijke bastebeier*.' Neen ze schaamden

## 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

zich niet. Zo gebeurde het ook al eens dat je voor een viskar kwam te staan waaronder plots een hele plas water vandaan kwam. Wat er ook aan het gebeuren was, het viswijfje had een goeie uitleg: *'Wel mien ies is weer rap aaén 't smelten.'*

### Rekenen

Veel viswijven konden lezen noch schrijven. Rekenen konden ze des te beter. Met de ongeletterdheid van deze visverkoopsters werden soms grapjes uitgehaald. Het gebeurde wel eens dat op het bord van de viskar de visnaam door snoodaarts vervangen werd. 5 kg *schullen* voor 50 frank werd dan 5 kg bananen voor 50 frank. Hilari- teit alom natuurlijk, waarop het viswijf zei: *'Die bastebeiers lachen were me mien, ze were etwa veran- dert aan mien priesen.'*

Tegen de middag verzamelden de karren dan terug aan de Vissers- kaai waar de garnaalvaartuigen aanmeerden. Hun bijvangst (tongen, pladijs, schol) werd dan verkocht in grote garnaalzeven die tot 10 kilo vis konden bevatten. En daar begon dan het opbod weer. De verkoopsgesprekken verliepen als volgt:

— *'k Gaan inzetten voor je schulletjes me joengetje: twintig frank.'* zo ging een eerste viswijf van start

— *'En een stikche.'* vervolgde de tweede visvrouw (een *stikche* [stukje] was vijf frank)

— *'En twee stikches.'* zei de eerste dan weer.

Als ze zodoende aan honderd frank gekomen waren, ging het van: *'En een brieftche.'*

En dat ging zo door tot de visser vond dat hij genoeg kreeg voor zijn bijvangst. Bij de betaling trok het viswijfje dan vijf frank af (dat was traditie): *'k goan a stikche aftrekken en draag ze moa no me karretje, me pallulletje.'*

Wanneer de kar voldoende vis bevatte werd ook nog een bennetje garnalen in het *garnaalkot* (de garnaalveiling) aangekocht, zodat zo tegen dertien uur de verkoop weer aangevat kon worden. En daar trokken de viskarren de stad weer in. Tegen vijf uur was ook

## Kunstenaars in de visserij

De sceptici zullen nog niet overtuigd zijn. Kunstenaars in de visserij? Toeristen zeker!? Buitenstaanders die vanuit hun burgerhuizen eens naar het vissersvolk komen kijken!? Wel, die sceptici hebben ongelijk.

Zowel Léon Spilliaert als Contant Permeke hebben tussen het vissersvolk geleefd. Zo vinden we Constant Permeke terug op de Oostendse vuurtorenwijk. In 1912 vestigde hij zich in deze vissersgemeenschap en wel in een pakhuis aan de Jacobsenstraat 56. Zijn buurman daar is... Léon Spilliaert.



1919. Het huis van Permeke in de Jacobsenstraat op de Oostendse Vuurtorenwijk is in de oorlog in een ruïne herschapen. Hij betreft na de oorlog dan ook een pand dat iets verder gelegen is. Op de foto: het gezin Permeke voor het huis (met dakramen) op de Vuurtorenwijk. Naast Constant Permeke staat zijn vrouw Marietje met Thérèse op de arm. Vooraan van links naar rechts: Pol, Beatty en John.

die ronde ten einde. Men zakte weer af naar de Visserskaai waar de karren gekuist werden met water uit de dokken. Het visafval werd van de kaai in het dok gedumpt en de kar werd weggezet tot de volgende morgen.

Dat ging zo zes dagen per week. Het was echt wel zwaar labeur want menig viswijf had ook een grote kroost (met soms zes kinde- ren). De oudste dochter moest intussen maar het huishouden beredderen.

Een dag in het jaar moest de viskar klaargemaakt worden voor... een broodronde. Op die najaarsdag werd met gewijd St.-Hubrechtsbrood geleurd: kleine broodjes die erover moesten waken dat je geen beet kreeg van een dolle hond! Op die zondag-

morgen stonden de viswijven dan te wachten aan de Oostendse Petrus- en Pauluskerk met een kar volgeladen met broodjes. De pastoor was met zijn wijwatervat nog maar goed buiten de kerk gekomen of daar vertrokken de eerste karren al de stad in om er als eersten te kunnen roepen: *'G'wiede St.-Hubrechtsbrood zie'*. Ook op palmzondag was het van dat. Dan leurde men met palmtak (tegen de donderslag!) en wanneer de verkoop vlot verliep, dan brak men soms de palmtakjes in twee, hetgeen een dubbele verkoop garandeerde.

— *'Wel Manse 'k en ik we klein takches voa mien 20 fran!'*

Waarop Manse repliceerde:

— *'E je peis gie zeker da je een boom goa kriegen voa je 20 fran?!'*

Pascal Deckmyn

# 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.

Voor het eerst in dit 63-jarige HVB: een volledige toneeltekst!

# NAAR DE KLOTEN

*DE SCENE SUGGEREERT* een vissersvaartuig dat aan de kaai ligt: duidelijk zichtbaar is in elk geval een scheepsdek en een brug. Op het dek staat een partituurhouder waarop een map ligt met de lijst van alle tijdens het werk omgekomen Belgische vissers sinds 1830 (voor een lijst met deze namen zie achteraan in bijlage). Boven deze staander is desgevallend een gericht leeslampje bevestigd, zodat de namen straks door het 'koor' als een litanie kunnen afgelezen /gezongen worden.

**HET KOOR** (minstens drie stemmen) komt bij de aanvang van het stuk uit 'het stuurhuis' van het schip, verlaat de brug en stelt zich op achter de partituurhouder op het dek. Dat koor start dan meteen met het aflezen /zingen van, de **LITANIE VAN DE OMGEKOMEN VISSERS** (regisseur zoekt zelf litanievorm uit, waarbij de tekst gevormd wordt door de hogervermelde namenlijst).

Belangrijk is dat de 'litanie' heel het stuk door gebracht wordt. Op momenten dat de verteller zwijgt, wordt de litanie door het koor in regel luider gezongen /gedeclemeerd en komt dan uitdrukkelijk op de voorgrond van het gebeuren te staan; omgekeerd: wanneer de verteller spreekt wordt de litanie zachter gebracht, zodat ze alleen nog maar als achtergrondgeluid aanwezig is (de litanie moet in het stuk verder ook het ruisen van de zee, het grommen van de golven, het stampen van de motor... aangeven: zie specificaties verder in de tekst). De regisseur moet er dus voor zorgen dat de litanie zodanig opgebouwd wordt dat ze heel het stuk doorloopt (Mocht de litanie afgelopen zijn vooraleer het stuk helemaal ten einde is, dan begint het koor gewoon opnieuw van vooraf aan). Op het einde van het stuk vervoegt de verteller het koor en samen lezen /zingen ze de laatste namen van de lijst (zie verder).

**EEN ACTRICE** is met het publiek de zaal binnengeko-

men. Ze gedraagt zich onopvallend zodat niemand van de toeschouwers vermoedt dat ze deel uitmaakt van het theatergezelschap. Zij spreekt in het stuk de teksten van de VROUW uit.

**DE VERTELLER** die vlak achter het koor uit het stuurhuis gestapt is, volgt het koor niet naar de partituurhouder. Zenuwachtig blijft hij op de brug staan. Hij twijfelt, gaat verschillende keren het stuurhuis in en uit, kijkt daarbij telkens over de reling naar wat het koor daar beneden op het dek aan het uitrichten is, kijkt ook verwonderd naar het binnenkomende publiek, maar zegt verder niets.

Nadat het koor de eerste 'litaniebewegingen' gemaakt heeft (en van zodra de deuren van de zaal gesloten werden en er stilte is) en het koor op de achtergrond zachtjes verder gaat met het aflezen /zingen van de namen van de omgekomen vissers, gaat de verteller van start. Hij tuurt nu naar de tribune en fixeert daarbij de toeschouwers.

**VERTELLER:** Leeg. Godver wat is het hier leeg. Er is hier niets meer te zien. Alleen maar lucht en leegte en... (wijst met brede armzwaai naar het publiek) niets dan leeglopers. Godverhemelde: leeglopers en landrotten. En geen vissers meer, niet één! (Hij fixeert enige toeschouwers, één per één en geeft opeens een teken van herkenning) Of daar misschien. Toch één. Eén enkele nog. Dag maat. (steekt zijn hand op als teken van herkenning en vervolgt alleen maar tot die ene sprekend.) Geef toe... geef toe dat het hier eenzaam wordt. Je zult het met me eens zijn dat het hier van mijn kloten is. Van mijn kloten, en nog een klein beetje ook. Moet je dat hier zien zitten (en hij maakt weer een breed armgebaar naar de andere toeschouwers, terwijl hij zijn ogen over het publiek laat gaan). En leeg dat het hier is. (korte pauze, de verteller denkt na en vervolgt.)

Vroeger is het wel anders geweest. Ik weet nog de tijd dat...

(Het koor onderbreekt prompt de litanie. De verteller schrikt van de stilte en zwijgt al even prompt.)

**STEM I UIT HET KOOR:** (op de tonen van het bekende wijsje uit het radioprogramma 'De Tijd Van Toen' voor de derde leeftijd dat destijds op zondagmiddag op de BRT-radio uitgezonden werd.) De Tijd Van Toen...

**REST VAN HET KOOR** Doebidoebidoebidoe

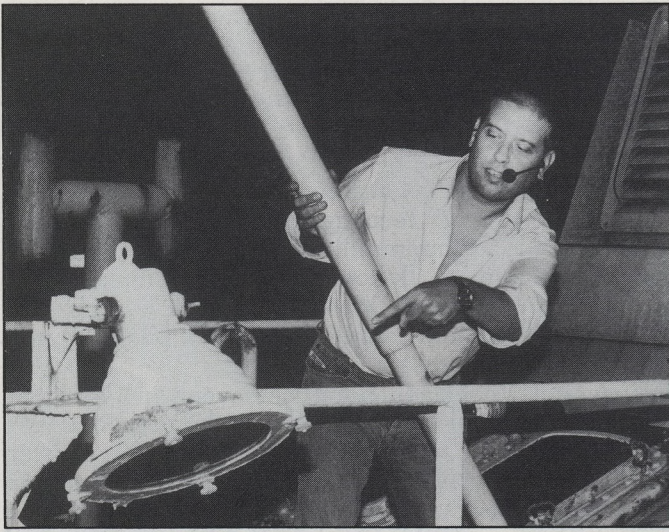
**STEM I** (zingt stilletjes) Herinneringen...

(KOOR herneemt daarop zonder overgang weer de litanie, heel zachtjes)

(**VERTELLER** heeft verbaasd naar het gezang geluisterd, ziet dat daarna de normale gang van zaken hernomen wordt en zegt tot de tribune)

**VERTELLER:** Ja, lach maar. Lachen met de vissers, dat hebben ze altijd al goed gekund. Daar zijn ze hier specialisten in. Het negerdorp, zo noemen ze dat hier, het oostblok van de stad, zo heet het ook. Steek ze maar ergens samen die vissers, zodat we ervan af zijn, zo is de redenering, en laat ze voor de rest folklore zijn. (Cynisch) De visbakkers weet je wel, is me dat lachen... (Spottend) En dragen de vissers echt nog klompen? En sympathiek, dat zijn ze wel, maar je mag ze natuurlijk

Hierbij drukken we de volledige tekst van het toneelstuk 'Naar de Kloten' af. Deze eenakter werd geschreven naar aanleiding van het einde van de Vlaamse IJslanvisserij. Het werd overigens in 1995 voor het eerst op het vaartuig 0 129 Amandine opgevoerd, de laatste Vlaamse IJslandreiler. De acteur — Duc — Duquennoy van de Oostendse Studio James Ensor bracht toen verschillende avonden na elkaar een speciaal voor hem aangepaste monoloogversie op de (scheeps)planken. Ook dit jaar werd het stuk door hem opgevoerd. Dit keer vormde het binnenplein van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke het decor en het museumschip OD 1 Martha het podium. Duquennoy blijft overigens 'Naar de Kloten' op zijn repertoire houden. Wie geïnteresseerd is om het stuk in de monoloogversie te zien kan contact opnemen met Studio James Ensor (tel.: 059 / 80 96 85). Natuurlijk zou auteur Flor Vandekerckhove het stuk ook graag eens in de oorspronkelijke versie, met volledige bezetting, opgevoerd zien. Geïnteresseerde gezelschappen kunnen nu dank zij HVB van de tekst kennis nemen. Lezers die het stuk eventueel willen doorschuiven naar toneelgroepen kunnen deze middenbladzijden uit HVB halen. De auteur blijft overigens bereid om toneelgezelschappen die het stuk willen opvoeren met raad en daad bij te staan. Hij is te bereiken op tel/fax: 059 / 32 55 59.



Augustus 1996. Duc Duquenois speelt de monoloogversie van Naar de Kloten. (Foto gw)

niet in je huis hebben. En de bootjessjouwiers, als dat geen 'kastaars' zijn en de IJslanders, als dat geen zootje is. Allemaal leute en plezier en ambiance. Die vissers toch! (*Weer ernstig*) En nu op die tribune hier is het niet anders: lachen met een visser, dat kunnen ze! Maar afgezien daarvan... Het lachen daar gelaten... Voor de rest... Je kan dan wel naar de kaaien komen om je eens goed te amuseren, maar voor de rest... Wat valt er hier nog te beleven? (*Hij kijkt de mensen op de tribune indringend aan*). Wat is hier verder nog te zien? Niks! Alleen maar schimmen, schimmen uit het verleden. (*Verteller zwijgt enige tellen, koor laat litanie aanzwellen*) Spoken. (*Idem*) Herinneringen. (*Idem*) Er zijn alleen nog maar herinneringen, want iets anders... iets anders, dat is er niet.

Kijk (*en hij wijst in de richting van een jonge toeschouwer op de tribune*) als ik jou zie, denk ik aan...denk ik aan... Godver als ik jouw leeftijd had...Kind toch, menselieveudeugd...Kijk dat daar zitten... dat doet niets... dat eet alleen maar... dat kijkt... dat slaapt... *KOOR stopt kordaat de litanie en maakt groteske gebaren om te tonen dat de VERTELLER zal beginnen zeuren. VERTELLER heeft het gebaar opgemerkt. KOOR herneemt (betrapt) de litanie: van stil naar luid en weer naar stil en verder.*

VERTELLER: (*Verontschuldigt zich tegenover de bewuste toeschouwer.*) Sorry, jongen, jij kunt er ook niets aan doen, jij bent ook maar een slachtoffer van je opvoeding... ik wil maar zeggen... Als ik jouw leeftijd had zat ik op school bij paster Pype. De visserijschool in Oostende. En dat was geen speelplaats... Dat ging vooruit, dat ging vooruit, dat ging verbazend snel vooruit... Keihard ging het er aan toe op die kaloteschool. Maar ik, ik mag dat hier wel zeggen dat het hard was, want ik was goèd, héél goed. Goeie leerling. Goed! Ik was gewoon de beste!

(*KOOR onderbreekt litanie en maakt afwerende gebaren om ongeloof uit te drukken*)

VERTELLER die daarvan opgekeken heeft, vervolgt verontwaardigd terwijl het koor de litanie herneemt)

VERTELLER:Ik zweer het je... de bèste, maar omdat ik 's zondags niet naar de mis ging, viel ik elke keer weer buiten de prijzen.

(*KOOR onderbreekt litanie en zegt tegelijk, traag, plaegend*): Och, och och!

*KOOR herneemt zachtjes de litanie, gaat naar luid en weer naar stil.*

VERTELLER: Ik zweer het je! Zo wàs dat gewoon, zo

ging dat in die tijd. Niet naar de kerk? geen punten! En de bij 'de blauwe' was het van hetzelfde laken een broek: en bij 'de rooien': niet rood, geen brood! Zo ging dat. 't Waren gewoon andere tijden en andere zeden. Overigens was het best een brave vent, die paster. Meer zelfs, als er al heiligen bestaan hebben dan was hij er één van. (*Geniepig*): Als Boudewijn een heilige is, dan is Paster Pype méér dan heilig! Laat het me je vertellen. Ik kwam daar binnen toen ik acht jaar was. (*Houdt zijn hand uitdagend achter zijn oor en kijkt weer naar de jonge toeschouwer die hij eerst geviseerd had*). Hoor je me: acht jaar! Om voor visser te leren. Acht! Ik werd daar toegelaten want ik kon lezen en schrijven en ik was — luister goed en dat er geen een is die durft te lachen — ik was de vier hoofdregels van de cijferkunst machtig! Dàt was een voorwaarde. Je moest kunnen optellen, aftrekken vermenigvuldigen en delen.

Geef toe, vandaag de dag kunnen ze dat niet meer. Ze kunnen niet meer lezen, niet meer schrijven, niet meer tellen. —Ze hebben heel dat onderwijs naar de kloten gebracht. Maar we gaan verder, want ik zal er in elk geval niets meer aan veranderen.

We hadden het over Paster Pype.

Paster Pype die had een laboratorium en een museum en hij had daar ook enkele kippen rondlopen — waarvan ik, ik mag dat nu toch wel zeggen, dat is al lang verjaard, regelmatig de eieren ging stelen — en verder had die man niets. Hoor je me. Hij had NIETS, hij had geen nagel om aan zijn gat te krabben. Niets! Hij leefde naar het woord van Christus en had dus geen steen om zijn hoofd op te laten rusten. Letterlijk. Een heilige was die man! Gaf alles weg. Zijn soutane blonk van de sleet. Tot op de naad versleten. En hij ook... versleten. En wij, ook wij, ook wij, wij hadden niets, wij waren allemaal arme luizen. Er was geen een leerling die het beter had. Kwamen op school toe op onze pantoffels. Om maar te zeggen...

(*Opeens heel opgewekt, veert recht*) Maar dån! Daarna! Dån mocht ik eindelijk de zee op. 14 jaar was ik. (*Kijkt terug naar de jongen in de zaal*). Veertien hoor je me! (*Ironisch*) Mocht de zee op, mocht de zee op?! Moèst de zee op! Zo is het. Het zeegat in. Ha ja, want er moest geld binnenkomen. En nog niet weinig! Veertien monden waren er bij ons thuis te voeden. (*Hij kijkt in de richting van het koor en roept nu, opdat ze het goed zouden horen*) Veertien, da's nogal wat anders dan... maar soit dat is aan jullie niet besteed, zeker. En mijn ouwe was dood. Nog maar dertien monden dus. Gestorven. Had in zijn jeugd een kneuzing opgelopen toen zijn sloep schipbreuk liep. Lichte kneuzing... Aan de nieren... Waren niet rijk, waren niet bemiddeld... we waren eerder straatarm... arme luizen, zoals ik al zei. En een dokter die zegde tegen mijn vader: 'Als je nu rijk was dan kon ik je daar iets tegen geven, maar...' En twintig jaar later spuwt mijn ouwe zijn sjiek uit... De nieren! Asjeblijft! Kleine oorzaak, twintig jaar later: grote gevolgen. (*Leunt voorover naar het publiek*) Ik moèst dus de zee dus op, ik moest wel. Laat het me anders zeggen. Het nuttige werd aan het aangename gekoppeld. Werken moèsten we, maar op zee wilden we! Ons trok... We wilden gewoon niets anders. Laat me het woord uitspreken: ons trok HET AVONTUUR! Meer zelfs! De Avonturèn! Een hele resem. (*Het koor stopt de litanie en gaat op het voordek tegen de reling staan, ze kijken naar de brug, naar de VERTELLER, ze luisteren, kameraadschappelijk omarmd, vol blijde verwachting naar hetgeen komen gaat.*)

(*Verteller kijkt nu op zijn beurt naar het koor en zegt*.)

VERTELLER: Dacht ik het niet. Nu kunnen jullie wel

luisteren zeker. Avonturen... Zal ik jullie... En zeeziek dat ik was. Godver ja, die eerste reizen vergeet ik nooit. Ik was zo ziek dat ik mijn werk niet kon doen. Een jongen. In het fornuis. Vis bakken voor de mannen. *(Tot het publiek)* Kunnen jullie je dat voorstellen? Windkracht zes, zeven... en zeeziek en dan daarbinnen in dat... en dan die visreuk. Om van te braken. En dat deed ik dan ook. Hopla, in die pan. Braken bedoel ik. Ja lach maar... En die mannen gooiden dat zootijte gewoon overboord en zegden me doodkalm dat ik opnieuw mocht beginnen. Weer met mijn neus boven die stank... En maar braken en maar zeiken en maar ziek zijn. Kijk, nu nog, nu nog wanneer ik eraan terugdenk, dan nog...

*(Het koor heeft het verhaal geïllustreerd. Alle koorleden hangen zeeziek, totaal lusteloos, over de reling.)*

VERTELLER: Maar... *(koorleden gaan weer aandachtig luisteren)*, maar soms hielpen ze me ook wel, die klootzakken. Ik herinner me... *(hij zoekt hopeloos naar een naam)*... Dinges, ik zou het duizend keer zeggen... Soit, 't Is nu gelijk, hij leeft niet meer... Ik weet nog heel goed hoe die me heel geduldig alles uitlegde, hoe hij me de knepen van het vak leerde — knopen leggen, netten vermaken, het kompas in-ter-pre-te-ren *(kijkt schuin om het gewicht van het laatste woord goed te laten overkomen)* — en hoe ik zodoende langzaam een goede visser zou worden. Maar *(stem wordt dreigend en hij balt een vuist naar het koor dat de biezen pakt en terug achter de partituurhouder gaat staan waar het de draad van de litanie weer opneemt, eerst luid en dan weer stil)*, maar het was geen lacheding daar aan boord. Dat was het zeker niet. Godver neen. Een visser, dat was een sukkelaar in die tijd. Dat was niet zoals nu met al die machines en dieptemeters en plotters en video's en radars. De brug... — of weet je niet wat de brug van eens schip is? Ik sta hier op de brug, voilà, dat hier is een brug *(maakt armgebaar)* — de brug dat was toen een kotje, een klein hok, amper groot genoeg om de stuurman tegen het gure weer te beschermen... En de kooien *(hij wijst in de richting van de slaapvertrekken die zich onder de brug, diep onderaan het schip bevinden)*, de kooien waar de mannen moesten slapen, wel dat waren... dat waren... dat waren echt kooien. Gelijk in de dierentuin was dat. Voor de rest... En je moet alles leren natuurlijk. En zo'n schip is niet groot en dat geluid van die motor *(luistert enkele momenten en laat de aanzwellende litanie wegen in de stilte)* is er altijd aanwezig. Heel de reis lang, dag en nacht, als je waakt en als je slaapt.

*(Een stem [verder STEM I] roept ongedurig, terwijl de rest van het koor de litanie monotoon verderzet.)*

STEM I: Avonturen!

STEM II *(uit het koor)*, terwijl de rest de litanie verderzet:) Ja vertel ons eens over de oorlog!

KOOR: *Spottend:* Oeoeoeoe!

*(koor vervolgt litanie luid, stil)*

VERTELLER: Weet je wat? Ik zal jullie eens vertellen over de oorlog.

*(Tot het koor:)* Welke oorlog willen jullie?

*(Het koor gaat gewoon door, kijkt niet op, VERTELLER richt zich noodgedwongen weer tot het publiek.)*

VERTELLER: Haja, want we hebben hier verschillende oorlogen meegemaakt en die waren niet om mee te lachen, geen van de twee. Dat realiseren jullie je niet. De eerste wereldoorlog was gedaan in '18 en hij was nog niet goed vergeten en er brak in '40 al een andere uit. We hebben hier in één generatie twee wereldoorlogen op onze kop gehad, vergeet dat niet.

Ik zal je vertellen. Stel je voor. Het was een dag als een

ander. Gewoon een dag zoals vandaag. Kunnen jullie je dat voorstellen? Maar alleen was er... Wel... Ik voelde me niet goed die dag, en het schip vertrok zonder mij. Griepje in de buik. Sorry jongens, voor een keer zal het wel gaan zonder mij zeker? Voor één keer. *(Nadrukkelijk:)* Voor één keer! Voor één keer zei ik — zie je wel dat je het lot niet mag tarten... Godver, ik heb die mannen nooit meer teruggezien. Geen één! Op een mijn gelopen! Vlammmmm!!!! De lucht in. Het schip, de vangst, de mannen. Ik kon daar godverdomme zelf bij geweest zijn. Naar de kloten! Maar ik had die dag buikpijn en da's mijn redding geweest. *(Haalt berustend de schouders op.)*

*(Mijmerend)* Voor zeelui hangt het leven van kleinigheden af. Een buikgriepje kan het verschil maken. Maar er zijn er die niet zoveel geluk gehad hebben. Luister maar. *(Hij zwijgt enkele tellen en laat de litanie van de omgekomen vissers in zijn volle gewicht aan het publiek horen)*. Die namen. Allemaal naar de kloten. En geloof me, er zijn er een zak bij die ik gekend heb. Persoonlijk. *(Houdt weer een pauze zodat de litanie met namen van omgekomen vissers op het voorplan komt te staan)*... Maar laat me verder vertellen, want ik kan ze toch niet meer terug halen.

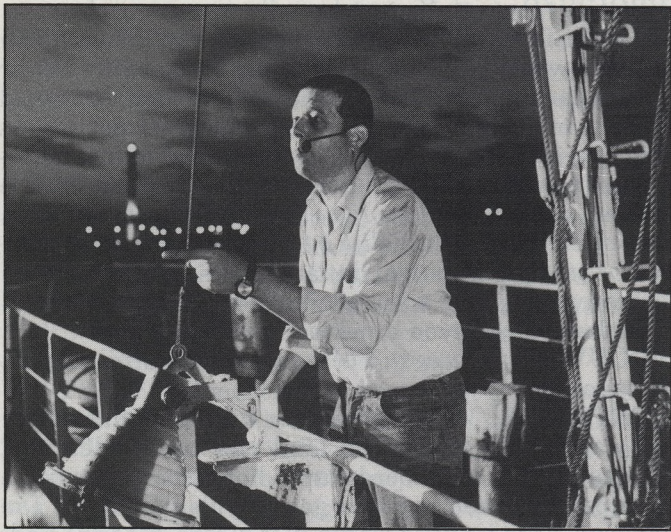
We waren over de oorlog bezig.

Dus, die oorlog was nog maar pas begonnen en ik was al mijn schip kwijt en mijn maten ook en mijn broodwinning. Maar nog tijdens diezelfde oorlog ben ik weer gaan varen. Haja, want er moest brood op de plank komen. Oorlog of geen oorlog, mijnen of geen mijnen: de zee op. Op een nagelnieuw schip. Dat schip werd gebouwd op de werf van Crabeels, maar die bestaat nu niet meer. Naar de kloten, zoals de werf van Loy en die van ... al de rest, allemaal naar de kloten. Kijk maar eens goed rond: zeg me waar de werven zijn! Maar goed... Dat schip moest naar Nieuwpoort. 't Was vrijdag... En die schipper, die wilde dat schip niet overbrengen. 'Onze lieve heer is gestorven op een vrijdag en op vrijdag ga ik niet met een nieuw schip over zee', zo zei hij. En hij meende dat. Neen, niks aan te doen, onze lieve heer dit en onze lieve heer dat. Niet op zee dus... en langs 't kanaal, mogen we van onze lieve heer over 't kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort? zo vroeg ik. 'Ja,' zegde die ouwe, 'langs het kanaal, dat zou mogen, 't is over zee dat ik niet wil'. We hebben dan maar de mast en de galgen van het schip gehaald en zijn over het kanaal Plassendale-Nieuwpoort naar de haven gevaren. *(Een moment stilte.)* Zo ging dat allemaal in die tijd, zo'n mannen waren dat. Ga daarmee naar de oorlog! Enne... oorlog was het!

En vissen in de oorlog, dat was dus geen kattenpis.

Als het donker was mocht je niet uitvaren, maar 's morgens bij lage tij mocht je wel al om zes uur tot bij de grote boei, een kwartier buiten Nieuwpoort. Iedereen lag daar dan te wachten tot het daglicht kwam. Daarna werd er gevist, maar dat moest allemaal heel voorzichtig gebeuren en altijd moest er iemand op uitkijk staan want de zee lag vol mijnen.

*(Tot het koor:)* En nu wordt het spannend. Ik neem je mee naar 1942. Stel je voor. We zijn in '42 en we liggen te wachten tot het klaar wordt. Het is het beruchte 'heure bleu', de lucht is van een prachtig diep blauw, het is noch klaar noch donker, het is noch mossel noch vis. We liggen daar dus stilletjes te dobberen, te wachten tot het zes uur is. En ik sta op uitkijk. Opeens! Opeens zie ik blinkende snippers op het water. Mijn ziele gods! Een mijn, zo denk ik... Maar, maar... *(Stilte, zijn gezicht klaart op)* Bij nader toezien blijkt het een school haring te zijn die boven water springt. Godver, 't blinkt



Aan boord van de laatste Vlaamse IJslanttreiler O 129 'Amandine', gemeerd aan de Oostendse Vismijn. (foto gw)

daar van de vis! Ik moet het je niet zeggen... Donker of niet donker. Verbod of geen verbod... Moffen of geen moffen. Mijnen of geen mijnen. Daar gaat ons net over boord. En nog voor het klaar geworden is, hebben we 20 000 kilo haring gevangen. Twintigduizend!

*(Kijkt eerst het koor en dan het publiek triomfantelijk aan)* Straffe verhalen over wonderbare visvangsten. Ik kan er jullie vertellen. Zoveel je maar wilt! Maar niet iedereen is naar huis kunnen komen met zijn straffe verhalen. Er zijn er die hun straffe verhalen mee in de dieperik genomen hebben. Naar de kelder. Ik heb er veel zien ontploffen. Zien ontploffen. Met mijn eigen ogen. Terwijl ik er bovenop stond op te kijken. Schepen. En mensen. *(Pauze zodat de litanie met namen van omgekomen vissers op het voorplan komt te staan)*

Eén keer, in '43 was dat, denk ik, kregen we zelf een mijn in de korre. Zo'n 'kastaar' was het, met van die 'bastebeiers' van pinnen *(Hij spreidt de armen uit)*. Het ding ontplofte in dat net en er spoot een zuil water omhoog van wel vijftig meter. *(Zwijgt een ogenblik)* Voor hetzelfde geld had ik hier niet meer gezeten. Het is zoals de Engelsman het zegt: some are chosen to do, others are chosen to die. *(Houdt een korte pauze zodat de litanie met namen van omgekomen vissers op het voorplan komt te staan.)*

Ik was blijkbaar uitverkoren om te blijven vissen. Voor de rest viel er dus niet te lachen. Je mocht al blij zijn dat je nog leefde. Dat is het zo'n beetje. Kijk maar wat er met de O(ostende) 88, de 'John' gebeurd is. De oorlog begint. De bemanning zet heel de familie aan boord en vlucht naar Engeland. En daar wordt er... gevist. Natuurlijk. Gevist, maar niet zomaar. Het is vissen geblazen met een mitrailleur aan boord. Geef toe: een speciaal sfeertje. Da's nog wat anders dan de problemen met de Europese Unie. Als er dan toch geklaagd moet worden, dan mag je dat aan de mannen uit die tijd overlaten. En Duitse vliegers die er maar op los vlammen. En de 88 die vist maar voort. Oorlog of geen oorlog, een visser is gemaakt om te vissen en dat doet hij. Wij visten vanuit Nieuwpoort en de 88 viste vanuit Fleetwood. Om het even. Overal waar vissers zijn wordt er gevist, zo is het. En de 88 trekt naar IJslant. Aan 't Leeg Land gaan de netten overboord. Niets aan de hand. Die mannen doen dat al jaren. Goede vangst. Vissen heel de zee leeg en keren naar huis. Naar Fleetwood. Maar onderweg gebeurt het. De schipper ligt in zijn nest. En de wacht maakt hem wakker: 'D'r is daar godverdomme een Duitser die het

schip aanvalt'.

Het kan die mof niets schelen dat het Vlaamse vissers zijn, daar beneden. Hij schiet gewoon op alles dat beweegt. 'Wat sehe ik da beneden maai? Ein schip die heisst der John, OK, erop loss...' Dadadadada!!! Befehl ist Befehl en al zo'n dingen. *(Samenzweerderig nu)*

De schipper is geen dommerik en hij draait zijn schip zodat de piloot het alleen maar in de breedte kan overvliegen. Dat kan een pak kogels schelen, zo denkt die schipper en hij heeft gelijk. Daar komt hij, de mof. Drie bommen. Plons. Plons. Plons. Allemaal in zee. Maarrr... Mitrailleurvuur. Op het schip. Gaatjes in de scheepswand, zoals in de kaas. Veel gaten. Ook onder de waterlijn; eronder! Schip lek. Naar de kloten, of toch zo goed als... Pompen geblazen! Heel de brug is doorzeefd. *(wijst achter zich naar de brug)*, het kompas is verbrijzeld.

Het vliegtuig verdwijnt. Opdracht volbracht. Geen munitie meer. Piloot trekt terug naar moeder de vrouw. Maar het schip is niet veel meer dan een zeef. Na een kwartiertje valt ook de motor stil. De motorist ziet dat de stuurboordtank geraakt werd en leeggelopen is. De tank wordt uitgeschakeld. De bakboordtank wordt ingeschakeld en de motor doet het opnieuw. Wonder boven wonder: er zijn geen gekwetsten. Een onvoorstelbaar wonder want heel de brug werd doorzeefd, de kompassen werden verbrijzeld, het want hangt te slingeren en de reddingsboot is versplinterd. Maar de motor draait *(Pauze. Hij luistert naar de litanie die nu uitdrukkelijk het motorgeluid imiteert)*, de pompen werken en er kan gevaren worden. Overdag oriënteren ze zich op de zon en 's nachts op de sterren, want die mannen kennen hun stiel, ook zonder kompas.

Maar zoals dat op zee gaat: een ongeluk komt nooit alleen. 's Anderendaags worden ze weer door een vliegtuig gevisieerd. Heel het spel begint opnieuw. Bommen. Mitrailleurvuur. Compressor: naar de kloten. Hulpmotor: geen kik meer. De hoofdmotor is gebarsten vanaf vanaf het vliegwiel tot aan de derde cilinder. De dekpompen en de bilgespomp zijn naar de kloten. Geen zevens. Stel... Stel dat de motor uitvalt, dan valt ook de pomp stil en dan zinkt het schip in minder dan geen tijd... en, zoals gezegd, de reddingsboot is ook al lek. En die motor, die motor is dus gebarsten, stel je dat voor. Het koelwater zeikt eruit. De motorist slaagt erin de motor draaiende te houden door er olie in te gieten en het water tegen te houden. En ze houden dat zo vol tot ze opgepakt worden door een tanker. Asjeblijft!

*(Opeens staat de actrice recht tussen het publiek. Ze kijkt de verteller vrank in het gezicht)*

VROUW: Ik moet braken van die kaaien. *(Wacht even om de woorden goed te laten nazinderen, kijkt nu uitdagerend naar het publiek en vervolgt daarna)* Ja, jullie hebben me goed verstaan. Er is niets romantisch aan heel dat spel hier. Al heel mijn leven lang kom ik hier naartoe. Ik heb het nooit anders geweten. Drie keer per twee maanden. Rekent en telt! En dan stapt hij *(en zij wijst naar de verteller)* aan boord met zijn vriendjes en dan mag ik het hier weer allemaal alleen opknappen. Alles. De huur, de deurwaarders, de kinderen, de oudjes, het huis... alles, alles, alles. En mijnheer trekt er zich niets van aan. Neen, hij moet per se naar het 'gentekot' om er vis te vangen.

Neen, zwijg mij van die kaaien, ik moet braken van die kaaien. Dat gaat weg en dat laat alles achter. En de eerste dag is het koud in je nest, dat kan ik je verzekeren. Je wordt het nooit gewoon, 'jamais'. 't Verschil is veel te groot. Eerst word je besprongen zoals geen één

—Haja, want die mannen zijn natuurlijk scheel van de goesting als ze thuishomen. Denk je dat ze konden vreemd gaan daar aan de Witte Bank misschien? Ze zijn geil wanneer ze thuishomen — en tegen dat je dat geweld zo'n beetje gewoon begint te worden zijn ze al weer weg en dan lig je daar weer alleen in je nest. Koud is het. Koud zeg ik je.

*(Vrouw zwijgt enige ogenblikken. KOOR zingt litanie nu als de wind die door de kieren waait)*

VROUW: Weten jullie wat het is om in een tijd als deze je kinderen alleen te moeten kweken? *(KOOR gaat weer over op gewone litanie)* Die kleine gasten, die hebben geen respect; toch niet voor een vrouw. Die gaan hun gang maar... en ik, ik loop daar maar achter. En schelden en roepen en briesen en wenen en huilen. En 't heeft allemaal geen zin. Ze weten dat je niets kunt doen. Van een vrouw hebben ze geen schrik, die gasten. En dan moet ik dat allemaal sparen tot mijnheer, hun vader, weer thuishomt en dan moet ik nog een paar dagen wachten tot hij weer ontuchtend is — ach ja, want hij is zoveel dagen in zee geweest, geen druppel gedronken, en zout dat dat water smaakt en dorst dat je daarvan krijgt en als hij dan thuishomt dan moet hij eerst een glas drinken en nog een en dan drinkt hij zich een stuk in zijn kloten en dan komt hij laddertat thuis en dan komt er geen zinnig woord uit en als ik een beetje geluk heb is hij te zat om mij te bespringen — en pas als hij zijn roes uitgeslapen heeft, kan ik hem zeggen wat die klein mannen allemaal uitgevreten hebben en dan geeft hij ze elk een draai om hun oren. Kwak, kwak en nog één. Kwak... En dan zijn die gasten een paar uren koest en dan denkt hij dat hij het weer eens opgelost heeft, maar hij is nog maar goed het zegat in of die kleine 'nieweerts' gaan alweer uit de bol en ik, ik zit ermee... Neen, mij moet je er niet over spreken.

Ik moet braken van die kaaien. Nog een geluk... als je het mij vraagt dan is het nog een geluk dat alles hier naar de kloten is want anders zouden ook die jonge jongens weer aan boord gaan, van zodra ze kunnen zouden ze weg zijn en die meisjes, die toch onze dochters zijn, die zouden hier weer alleen achterblijven en het zou weer allemaal op hun hoofd terecht komen en op 't onze natuurlijk. Neen, ik ben blij dat het gedaan is... Voor mijn part...

*(Bij deze laatste zinnen valt de verteller in:)*

VERTELLER: Braken, braken, ik weet het nog zo niet. Jij zegt dat je blij bent, maar ik... da's een stuk familiegeschiedenis die hier naar de wip is. Ik heb gevaren en mijn vader heeft gevaren en mijn grootvader ook en mijn overgrootvader is op IJsland gestorven. Van mijn tante heb ik telkens weer het verhaal gehoord over mijn overgrootmoeder die elke dag boven op de duinen ging staan en er in groot verdriet om haar man riep. Zo slecht kan die dan toch niet geweest zijn... Blij dat het gedaan is? Ik weet het nog zo niet.

VROUW: Maar ik wel.

VERTELLER: Er was ook een speciale sfeer, dat moet je toch toegeven. De sfeer van de IJslandvaarders, dat was toch enig.

VROUW: Een speciale sfeer? Een sfeer van mijn kloten, ja.

VERTELLER: Neen, de vrouwen hielpen elkaar door de kwade dagen heen. Zo zie je dat vandaag niet meer. En de mannen... 't Waren niet allemaal dronkaards hé. En het vissersleven, dat was... En de schipper en de hoofdmotorist en de eerste stuurman, dat waren mennen. Die hadden hun eigen café's. Chic volk was dat, met 'kol en taaie'.

VROUW *(Dwars)*: Krapuul zeg ik.

VERTELLER: Bah neen, en 't gewone volk moest toch ook zijn verzetje hebben. Ja, daar bij ons ging het er ruwer aan toe. En 't is waar: het geld veranderde nogal gauw van eigenaar, vooral aan de toeg. Maar je weet hoe het is: je bent godverdikke drie weken op zee — luister naar dat motorgeluid, dat stopt niet, in geen drie weken, dat alleen al *(zwijgt even om de litanie te laten wegen die nu overduidelijk suggereert hoe een scheepsmotor stamp)* en dan al dat andere — en je wilt dat in achtenveertig uur weer goedmaken. En de IJslandvaarders waren geen broekjes, zoveel is zeker.

VROUW *(Blijft dwars)*: Veel krapuul was erbij, zeg het zo maar!

VERTELLER: *(Vergoelijkend)* Er waren er van soorten. Er waren erbij waar geen land mee te bezeilen viel, akkoord, maar aan boord waren het de bovenste beste matrozen. Op zee waren ze gewillig als schaapjes. Die jongens... die jongens waren niet slecht, maar ze hadden de grenzen van een schip nodig om in de pas te lopen. En de harde hand van een goede kapitein. Aan de wal, daar liepen die jongens verloren. Ik begrijp dat, ik begrijp dat heel goed.

VROUW: Maar ik, ik zat ermee.

VERTELLER: Maar 't was niet allemaal miserie. 's Morgensvroeg gingen we naar de markt. Kijken wat onze vangst er opracht. We voelden ons erbij betrokken ja... en daarna, onmiddellijk na de markt gingen we een voorschot vragen. En we werden daarbij achterna gereden door taxichauffeurs die we nog niet hadden kunnen betalen en die ons dus van geen vin losten. Kwestie van er zeker van te zijn dat ze betaald zouden worden. En toen gingen we soms weer aan de zwier. Bah ja, met diezelfde taxi's. Waarom niet? Iedereen moet leven! Zo is het toch.

VROUW: Iedereen moet leven, iedereen moet leven; Moesten wij dan niet leven? Voor ons was het géén leven, dat zeg ik. Hij was beter in de bouw gegaan. 's Avonds thuis. Zaterdag en zondag samen. Ramen schilderen, groenten kweken. Op zondag naar de kerk. Tesamen. Zoals iedereen. Maar neen, de zee, de zee, altijd maar die zee.

*(Vrouw gaat terug zitten en wordt weer gewoon onderdeel van het publiek.)*

VERTELLER: *(Haalt berustend de schouders op)* Altijd maar die zee, 't Is waar. De zee trekt, ik geef het toe. En waarom eigenlijk? Wat is het dat ons aantrekt? Ik weet het niet. Het is eigenlijk een vervelende plek. Altijd maar dat water. En je komt nergens eens een vrouw tegen. Zover je kijken kunt zie je water, niets dan water. En als er dan eens iets gebeurt dan is het altijd weer op risico van je eigen leven.

Zal ik je het verhaal vertellen van...

KOOR: *(onderbreekt prompt de litanie en roept)* Jaja, vertel ons nog een verhaal *(zet litanie verder)*

VERTELLER: Goed dan. Je hebt erom gevraagd. *(Declameert plechtig)* Het verhaal van schipper Frans. En. De. Grote. Sleep. Dames en heren: Aanschouwt Het Toneel!

*(Het koor onderbreekt weer de litanie. De koorleden verspreiden zich over het schip en nemen er hun toneelposities in [stem II gaat helemaal achteraan op het schip staan STEM III plaatst zich achter de lier], terwijl VERTELLER in de handen wrijft. STEM I blijft evenwel op de oorspronkelijke plaats staan en leidt de scène in.)*

STEM I: Het is nu begin 1952. We zitten tegen IJsland. Aan boord van de O 331 'Nadine Liliane Josette' *(haalt opzichtig adem na het uitspreken van de lange scheeps-*

naam) kunnen ze er niet om lachen. De keerkoppeling van het schip is kapot. Voor de zoveelste keer is het ding kapot. Het schip moet terug naar België getrokken worden. De O 236 die in de buurt aan het vissen is, neemt het karwei op zich.

VERTELLER: (*Speelt de rol van schipper van de O 236*) OK, ik wil het doen. (*Roept naar binnen, in de richting van het stuurwiel*) Vooruit, achteruit, we gaan dat ander schip halen en trekken het naar huis.

STEM II: Alles in orde. De sleeptros is gevierd.

STEM III: (*Terwijl hij het wiel van de lier vasthoudt*) OK! En 't weer is prachtig, het water is vlak als een laken. Dat kan allemaal geen probleem zijn.

VERTELLER: Prachtig, als dat prachtig is?! De radio zegt zojuist dat we windkracht 12 mogen verwachten. Twaalf! Golven van vijftien tot achttien meter hoog. Enne, we zijn meer dan 1000 mijl van huis. We zijn er nog bijlange niet. (*vervolgt op toon van het liedje 'we gaan nog niet naar huis'*): Bijlange niet, bijlange niet.

STEM I (*tot het publiek*): En kijk, het is zaterdag 12 januari 1952. Vier uur in de morgen en de storm breekt los.

STEM III: (*Roept in halve paniek, terwijl hij hevig aan het wiel van de lier sleurt*) Storm op zee!

STEM II: (*Kijkt angstig omhoog*) het ander schip is boven ons, (*kijkt angstig omlaag*) vlak onder ons.

VERTELLER: Vier die kabel, vier die kabel

(STEM III gaat tekeer aan het wiel van de lier).

STEM II: (*Terwijl hij in het water kijkt*) Het schip is... Het ander schip is... Waar is dat schip nu godverdomme?

VERTELLER: (*Roept naar binnen in de richting van het stuurwiel*) Vooruit, achteruit, we moeten dat schip weer zoeken.

STEM II: 't Is godverdomme pikkedonker hier. 't Is hier altijd pikkedonker. Dáár! (*Wijst de losgeslagen sleep aan die achter hen ligt, tien meter lager*). Dáár! (*wijst nu tien meter hoger*).

STEM I: (*Als van een radioreporter*). De zee is razend. Het ene schip wordt nog maar door een hoge golf meegenomen of het andere valt alweer naar beneden. Een niveauverschil van wel twintig meter. Met veel moeite wordt de tros weer vastgemaakt. En dat alles, waarde radiokijkers, in een mist van hagelstenen. Aiaiai, wat gebeurt daar nu? Wat zie ik? Ongelooflijk! Een hoge golf neemt de O 236 op.

STEM II: (*Terwijl hij over de reling in het water kijkt*) Godver, dat schip zit vlak onder ons.

STEM I: (*Steeds op de toon van een reporter*) Zal de bemanning erin slagen de boel te klaren, dat is de vraag die Vlaanderen zich stelt. Het komt op één seconde aan. *Alle stemmen in de richting van het stuurhut*): Volle kracht vooruit!!! Vooruit!!!

(Allen volgen ze nu met de ogen het gesleepte schip dat van heel diep naar boven komt, gedragen door een golf, en dat in een beweging vlak naast hen naar boven gaat, de ogen volgen het schip tot hoog in de lucht.)

STEM I: (*Reportagestijl*) Ja, beste toeschouwers, dat was nipt, dat scheelde geen twee meter of beide schepen hadden elkaar verpletterd.

VERTELLER (*Roept naar boven*) Neen, we laten u niet gaan. We zullen samen thuiskomen of er zal niemand thuiskomen. (*En in de richting van het stuurwiel*) Vooruit, achteruit!

STEM II: (*Tot het publiek*): om een lang verhaal kort te maken. De kabel brak nog wel zes keer. Nog zes keer waagden die mannen hun leven om de schepen weer met elkaar te verbinden. Zes keer was het weer ploeteren: zes uur was er telkens nodig om ogen te splitsen, de ketting te herstellen, een boei te water te laten dat door

het andere schip kon opgepakt worden en de sleepbabel te verankeren.

VERTELLER: Vooruit, achteruit! Of we gaan hier naar de kloten!

(*STEM I herneemt de litanie. Intussen trekt de verteller zich terug in het stuurhuis. De overige koorleden nemen hun plaats weer in. en komen dus naast Stem I achter de partituurhouder te staan. Ze vallen stem I bij in de litanie: zachter en zachter.*)

VERTELLER: Dàt waren tijden. Dàt waren mannen. Dàt waren vissers. Dàt was leven.

KOOR: (*Onderbreekt even de litanie, zegt eenstemmig*) Dat was dit en dat was dat (*en herneemt onmiddellijk de litanie*)

VERTELLER: O ja, ben ik een oude zeur? Weten jullie dan wat leven is? Zal ik jullie eens iets zeggen? Mensen die jaar in, jaar uit op zee hun werk doen, staan anders tegenover het leven; anders dan de burgers. De problemen waarmee de burger af te rekenen krijgt... dat zijn geen problemen, niet echt. Die schipper, daar hoog op de brug, die heeft maar één probleem: hoe houd ik dat schip hier samen zonder met mijn kloten in het water te verdommen en daarbij mijn rug te breken. Zo'n probleem heeft die man! En dan is er in de stad heel wat te doen over (*smalend*) het parkeerprobleem, geef toe! En dan staan de gazetten vol over het milieu en de pensioenen en over dit en over dat. Woorden!

De woorden hebben bij ons een andere betekenis. Solidariteit bijvoorbeeld. Dat woord kennen we wel. Het bestaat hier ook echt. Maar het dekt wel iets anders... Er is hier een vrijwillige solidariteit die voor burgers haast niet te begrijpen is, een merkwaardige vorm weliswaar, een... Pak nu... Hier op de kaai. Vlak voor uw neus. Bijvoorbeeld. Iemand valt. Kijk hem vallen, zo zegt iedereen. Hij ligt te spartelen in dat water. Kijk hem spartelen, zo zegt iedereen. Hij slaagt er met veel moeite in uit dat water te geraken. Kijk hem strompelen, zo zegt iedereen. En dan, opeens gebeurt het. Hij wordt door vier man in de kroeg gedragen, waar dekens aangevoerd worden en vers ondergoed van de waard zelve en koffie aangelengd met cognac: (*enthousiast*) 'poesters!' En er is feest op de kaaien. Een geweldig feest, omdat iemand het weer eens gered heeft. Tegelijkertijd wordt er honderd meter verder nog steeds gelast en gebrand, en niet van het werk opgekeken, want dat schip moet in zee. En het schip gaat voor. Het schip gaat altijd voor. En jaren later spreken we er nog over, over die dag dat Pol in het water viel en er nog weer uit kwam ook. Het is een merkwaardige variëteit op een bijbelvers: er is hier duizend keer meer vreugde om die ene visser die het gered heeft dan om die duizend burgers die zich nooit hebben moeten redden.

(*Verteller begint te lachen en zegt:*)

Maar laat ons ernstig blijven, alhoewel er ook eens moet gelachen worden, het leven is zo al erg genoeg... zo'n toneelstuk moet het niet nog een beetje erger maken.

Serius: hoe denk je het dat ze het op zo'n schip redden? Met zeven man op een vaartuigje dat nog niet twintig meter lang is, terwijl de golven en het schuim... Wees er maar zeker van dat de solidariteit er na twee reizen al goed ingebakken zit.

En denk nu eens goed na. Wie houdt dat vol, zo'n werk? Daar op zee. Ik spreek niet over een plezierreisje. D'r is godverdomme niets te zien, op heel die rotzee, alsmaar water en water en mist en gietende regen en golven zo hoog als een huis. Dat is geen cruise daar aan boord van de treilers. Ik vraag het je... En ik spreek niet over één keer, ik heb het niet over één reisje van

hier naar Ramsgate, ik spreek ook niet over één keer één nacht aan boord van zo'n kotter, ik spreek over een vissersleven. Dag in, dag uit. 's Nachts, overdag. Dagen aan een stuk. Jaren na elkaar.

Kan je dat voorstellen? En die treilers, die hellen over wanneer de vis ingehaald wordt... soms tot de boord van het water... En dat gebeurt niet één keer, niet twee keer, maar zoveel keer en bijna altijd redden ze het... nauwelijks. Maar daarover staat natuurlijk niets in die gazet van u.

En op de visgronden klinkt het heel de tijd door: WINDEN! De boel wordt binnengehaald, vierentwintig uur aan een stuk. Dagen na elkaar. WINDEN! Je slaapt, je slaapt niet, je bent nog maar goed vertrokken, je droom is zich nog maar aan het vormen en het is weer zover: WINDEN! Wie dat volhoudt heeft persoonlijkheid, man. Sterke schouders. Die weet wat het is om verantwoordelijkheid te dragen. Die weet wat hem te doen staat en hij weet het zonder dat er een wijkagent aan zijn deur staat te bellen, zonder dat... Die heeft geen burgerwacht nodig om zijn winkel te beschermen. En denk je dat die vissers dat allemaal niet mee naar huis brengen, naar de kaaien, al dat gevoel, al die levenslessen? Denk je dat zo'n lasser zo'n beetje pijn in de rug mag hebben wanneer hij daar boven op die mast twee stukken ijzer aan elkaar moet branden? Denk je dat die man mag zeggen: nou, vandaag ga ik lekker met moeder de vrouw uit wandelen? Neen, want eerst moet dat laswerk in orde zijn, zodat dat schip straks niet middendoor breekt als die vissers weer in zee gaan. Maar waarom zouden we er ons druk ommaken? Ook dat laswerk is al niet meer nodig. Want het is toch allemaal naar de kloten.

Kijk toch eens rond je. Je ziet hier niets dan wrakken. *(Hij wijst naar de jongen in het publiek die hij in het begin gevisieerd heeft)* Wie zal het die kleine leren? Wie zal hem leren zijn plan te trekken. Goed weer, slecht weer, goede tijden, slechte tijden? Het enige dat ze die jongen nog zullen leren is ijsjes te verkopen.

KOOR: *(Onderbreekt [nu tot vlak voor het einde van het stuk] de litanie en zegt heel demonstratief)* Lek; lek, lek. Want ze maken er allemaal toeristenlokkers van.

KOOR: Lek, lek, lek.

VERTELLER: Reconversie heet dat.

KOOR: Lek, lek, lek.

VERTELLER: Schroot. Wat zien we nog? Wij zien gaten. Alles is verroest en overal zitten gaten in: in ons schip en in ons leven. En wat zien we nog? Ook aan de wal zit alles vol gaten. En overal worden die gaten gevuld door pretparken. 'A la bonheur!' Brood en spelen! Nieuwste versie: hamburgers en kwissen!

KOOR: Lek, lek, lek.

VERTELLER: Overall wordt de economie beheerst door uit de hand gelopen speelpleinen. In Frankrijk hadden ze grote verwachtingen van het Europese filiaal van Disneyland, een stroomstoot zou dat geven, zo dachten ze, die als een cartoon-hefboom de economie weer zou aanzwengelen. Nu, dat valt uiteindelijk lelijk tegen. Doen we wat we zelf doen beter? De sluiting van de Limburgse steenkoolmijnen is uiteindelijk geen ramp voor de streek, neen, het is veeleer een zegen, omdat daar uit het steenkolenstof een soort super-bobejaanland zal ontstaan. Nu, ook dat valt lelijk tegen. Keren we met onze redenering terug naar de kust, laten we het vooral niet te ver zoeken. De kampeerzones aan de Belgische kust volgestouwd met anarchistische bouwsels, afschuwelijk mooi in hun lelijkheid, worden vervangen door omwalde, met prikkeldraad beschermde, verkavelingen vol gepromoot met identieke pseudo-

vissershuisjes die de frigoboxtoerist tot ver in het binnenland verdringen. Mijn Kamp! En nu weer zijn er visionairen die opstaan en zeggen: sluit die vismijnen, maak er pretparken van, sluit die werven of laat ze plezierjachten maken.

Als al die plannen uitgevoerd worden, zal Europa een echt sprookjesland geworden zijn — het Europa der ijsjes...

KOOR: Lek, lek, lek.

VERTELLER: ... zo denken ze, waar de rondtrekkende (ongetwijfeld Duitse — Westduitse uiteraard) toerist van het ene rustieke vissersdorp naar het andere overdekte tropisch zwembad trekt. Zo denken ze.

KOOR: Lek, lek, lek.

VERTELLER: Zal ik je zeggen hoe het er vandaag aan toe gaat op de grote vlakte? Wat zeg ik? De grote vlakte? Dat is geen grote vlakte meer maar een keurig afgebakend terrein waarop alle geregegeld en gereglementeerd is. Een grote vlakte is dat niet meer, het is meer een, een... verkeersknooppunt. Da's vandaag gelijk de Welriekende Dreef of het Vierarmenkruispunt daar op zee. Neen, ik zever niet. D'r is daar van alles te zien en van alles te vinden... alles uitgenomen vis. En als er dan eens vis zit, dan mag je ze niet pakken. En tafiek en verkeer en verkeersscheidingsstelsels en scholboxen en Ices-gebieden en... En zeggen dat er mensen zijn die daar nog voor hun plezier naartoe gaan. In tupperware bootjes... Het zit daar vol volk dat daar niets te maken heeft. Je hebt er godverdomme geen plaats meer om je schip te keren van de toeristen en de sportvissers en hoe voller het er wordt, hoe leger het er is.

STEM I (uit het koor): Pas op aan bakboord!

STEM 2: Pas op aan stuurboord!

STEM 3: Pas op, daar komt de controleur aan boord!

VERTELLER: En papieren en computers en formulieren en logboeken en vangstgegevens en waar ben je geweest en waar ga je naartoe en pas op, daar mag je niet heen en pas op dat mag je niet vangen en...

STEM 1: Zeker, mijnheer de controleur

STEM 2: Zeker, mijnheer de commissaris

STEM 3: Zeker, mijnheer de Europese Unie

VERTELLER: En je hebt de tijd niet meer om te slapen en dat schip moet renderen en dat geld moet eruit komen en...

STEM 1: Pas op aan stuurboord!

STEM 2: Pas op aan bakboord!

STEM 3: Pas op, daar komt een...

VERTELLER: Je mag dit niet en je mag dat niet... Maar om dat allemaal niet te mogen, daarvoor ben je geen visser geworden. Je wordt juist visser om alles wel te mogen, anders zou je wel in de fabriek gaan werken zijn. Je wordt visser om het mee te maken dat je een storm overleeft, dat je schip kraakt onder de vangst, dat je in één reis meer geld verdient dan een burger in drie maanden. Je wordt visser om met ijs om te gaan en met kuls, met bokken en met galgen, met zescilinders en met duizend paarden. Met een BMW op de autosnelweg rijden, dat kan iedereen, maar wij willen méér. Wij willen dingen doen die niemand doet. En slapen... Slapen doen we wel als we naar de kloten zijn...

*(Stilte. Koor houdt nog een pauze en herneemt dan de litanie, terwijl de VERTELLER de brug verlaat, nu ook plaats neemt in het koortje en de litanie van de omgekomen vissers tot het einde toe helpt afwerken. Intussen doven de toneellichten.)*

© 1995, Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121,

B-8450 Bredene — tel en fax: 059 / 32 55 59

# BIJLAGE: LIJST VAN DE TIJDENS HET WERK OMGEKOMEN VLAAMSE VISSERS (sinds 1830)

Amatus Vanderheyde  
Augustinus Aspeslagh  
Henri Fontaine  
Eduard Maldeghem  
Franciscus Pols  
Emilius Vanbesien  
Karel La Place  
Petrus Viaene  
Engelbertus Legein  
Libinus Van Hove  
Franciscus Goetghebeur  
Honore Styns  
Engelbertus Lenaers  
Arthur Blonde  
Theodoor Engelbeen  
Joseph Nieuwenhuysze  
Camillus Lammens  
Karel Ghewy  
Georges Ghewy  
Charles Van De Woude  
Ludovicus Coene  
Juliaan Joncheere  
Maurice Cuveele  
Gustaaf Vinck  
David Annys  
Pierre Van Thournout  
Roger Velter  
Alfons Ghys  
Louis Ghys  
Ludovicus Devriendt  
Fernand Dalle  
Maurice De Nolf  
Frans Bultheel

Adries De Broecker  
Bernard Waeghe  
Alfons Waeghe  
Sylvester Waeghe  
Cornelis Decock  
Edmond Gunst  
Jozef Maertens  
Jozef Allemcersch  
Jan Maertens  
Henri Vigne  
Marcel Vanhecke  
Léon Eerebout  
Jozef Van Heetvelde  
Karel Falley  
Alexander Popelier  
August Sampson  
Léon Marannes  
Albert Ponjaert  
August Carbon  
Karel Wittewrongel  
Gerard Popelier  
Léon Clacys  
Gaston Verschelde  
Arthur Vlietinck  
Remi Carton  
Léon Vandenberghe  
Lodewijk Vanderheyde  
Roger Dewitte  
Jan Wittevrongel  
Joseph Degroote  
Joseph Van Wulpen  
Gaston Janssens  
Karel Wittevrongel  
Rudi Lebahn  
Andre Wille  
William Degroote  
Eugène Lagast  
Norbert Calus

Pieter Debra

Marcel Depotter  
Louis Depotter  
Robert Depotter  
Frans Brackman  
Andre Verbanck  
Frans Beyen  
Frederic Meyers  
Henri Zwartvaeger  
Theodoor Vermoote  
Karel Goderis  
Frans Vermoote  
Frans Verhaeghe  
Gilbert Haeghebaert  
Karel Maes  
Lodewijk Tahon  
Marcel Vilain  
Alfons Calcoen  
Louis Devinck  
Benjamin Vileyn  
Prosper Rassaert  
Henri Veranneman  
Julien Dequick  
Louis Vilain  
Oscar Bourgois  
François De Roo  
David Lambrecht  
Ferdinand Delanghe  
Robert Lambrecht  
Maurice Lambrecht  
Lucien Lambrecht  
René Vandierendonck  
Georges Vandierendonck  
Maurice Vandierendonck  
Albert Daneels  
Camiel Cuveele  
Robert Cuveele  
Maurice Torney  
Karel De Potter  
Robert Barbe  
Jan Acken  
Gustaaf Martin  
Alfred Eyland  
Kamiel Zwertvaegher  
Julius Zwartvaegher  
Jerôme Dewit  
August Ryssen  
Urbain Ryssen  
Henri Ryssen  
Jeroom Ryssen  
Marcel Coutereel  
Henri Vermote  
Robert Ollieuz  
François Verleene  
Albert Ackerman  
Wilfried Geryl  
Andre Vanhove  
Roger Vercouter  
Norbert Gheeraert  
Rene Calcoen  
Jean-Pierre 't Jaeckx  
Roland Hillebrant  
Albert Hiele

Franciscus Allaert  
Franciscus Smissaert  
August Block  
Leopold Asaert  
Rudolf Degroote  
Prosper Steenkiste  
Pierre Vilain  
Joseph Blyn  
Joseph Deconinck  
Amand Heorine  
Franciscus Pols

Karel Laplace  
Petrus Viaene  
Louis Nefors  
Leopoldus Peere  
Alfons Droogenbroot  
Pierre Heinderson  
Basiel Blommaert  
Gerard Blommaert  
Charles Joncheere  
Leon Locquet  
Charles Verbiest  
Isidoor Pieters  
Julien Poitier  
Maurice Poitier  
Jacques Willaert  
Louis Vanbesien  
August Remaut  
Jaak Eyland  
Gerard Maldeghem  
Joseph Nieuwenhuysze  
Maurice Lauwereins  
Franciscus Verbiest  
Ludovicus Coene  
Juliaan Jonckheere  
Louis Benthein  
Amandus Lenaers  
Rene Lenaers  
Oscar Vandendriessche  
Franciscus Bailleul  
Jean Ponjaert  
Pierre Luyens  
Willy Vanyper  
Celestinus Tratsaert  
Gustaaf Sys  
Honoré Smaghe  
Maurice Vandewalle  
John Derette  
Charles Verburgh  
Celestin Clacys  
Raphaël Haelewyck  
Pierre Vanthournout  
Petrus Benthein  
Frans Hosten  
Petrus Fonteyne  
Ferdinand Guilbert  
Marcel Brysse  
Raymond Decoussemaecker  
Georges Brysse  
Joseph Huys  
Isidoor Descamp  
Ludovicus Geril  
Marcel Vereecke  
Florimond Geryl  
Jan Maelberghe  
Leopold Van Hove  
Isidoor Lycke  
Eduard Pylyser  
James Pauwaert  
Maurice Carroen  
Frans Westerlinck  
Valentin Maertens  
Emiel Dewaele  
Alfons Huisseune  
Albert Easton  
Arthur Pots  
Gerard Debruyne  
Camiel Grunewald  
Aimé Remaut  
Antoon Vanhove  
Pieter Vantghem  
Henri Dekindt  
Henri Beuren  
Camillus Dekindt  
Camiel Weisse

Robert Van Craeynest  
Cyriel Willaert  
Charles Tournoy  
Alexander Popieul  
Louis Popieul  
Alexander Maes  
Georges Leeman  
Jozef Vandeputte  
Marcel Pieters  
Karel Beyen  
Oscar Schoonbaert  
Anna Velthof  
Maria-Louisa Coenye  
Gabrielle Pieters  
Liliane Coenye  
Willy Coenye  
Gaston Wijnants  
André Verbrugge  
Guillaume Zonnekeyn  
Isidoor Huben  
Gustaaf Hibrouck  
Louis Defur  
Maurice Kroothoep  
Raymond Kroothoep  
Julien Devinck  
Charles Everaert  
Charles Everaert  
Joseph Rotsaert  
Maurice Boeyden  
François Ghys  
Lucien Verkempinck  
Fernand Ocket  
Ferdinand Devriendt  
Isidoor Vanneville  
Joseph Coulier  
Marcel Vermoote  
Gustaaf Rouzee  
Raymond Dedrie  
Theodoor Caullet  
Gerard Debrock  
Cyriel Coulier  
Julius Vieren  
Theodoor Vandenberghe  
Julien Burgeot  
Moise Bouchard  
Albert Ghys  
Marcel Maes  
Arthur Nieuwenhuysze  
Jozef Samyn  
Antoon Dewitte  
Fernand Sobry  
Marcel Lambrecht  
Henri Lambrecht  
Frans Vanbesien  
Frans Lambrecht  
David Gonsales  
Ludovicus De Vriendt  
Gustaaf Saliu  
Frans Vanneville  
Louis Vandamme  
Jan Duyck  
Jozef Monteny  
Marcel Van Damme  
Rene Pieters  
Arthur Verleye  
Oscar Hillewaert  
René Vanbesien  
Willy Fonteyne  
Jan Roelandts  
Amedee Van Besien  
Eduard Westerlinck  
Charles Germonpre  
Jozef Germonpre  
Léo Dasseville

Jacques Brackx  
 Joseph Huys  
 Henri Dequick  
 Alfred Deley  
 Jacobus Luyens  
 Gaston Verschelde  
 Julien Rosseel  
 Jaak Gonzales  
 René T'jaeckx  
 Albertus Deswelgh  
 Petrus Bogaert  
 Jan Dewulf  
 Frans Makelberghe  
 Georges Gonzales  
 Albert Rouzee  
 Hector Rouzee  
 Maurice De Been  
 Rene Lusyne  
 Victor Vanlooocke  
 Eduard Deprince  
 Karel Devinck  
 Theodoor Verkouillie  
 Emiel Kajor  
 Frans Baert  
 Henri Mestdagh  
 Charles Asaert  
 Isidoor Rouzee  
 Pierre Braem  
 Jan Missuwe  
 Gilbert Van Massenhove  
 Paul Rykman  
 Eduard Clement  
 Robert Baert  
 Alfred Lauwereins  
 Gilbert Huyghe  
 Leopold Spillier  
 Maurice Laplace  
 Jacobus Henri  
 Roger Lust  
 Willy Riviere  
 Francois Vanderstraeten  
 Polydoor Bens  
 Roger Vanhoorne  
 Armand Heinderson  
 Adolf Bogaert  
 Adolf Pincket  
 Edgard Briemont  
 Frans Vanhoucke  
 Victor Eylandt  
 Georges Verburgh  
 Camiel Verburgh  
 Gerard Van Den Bergen  
 Arthur Hubrechtsen  
 Robert De Burchgraeve  
 Roger Duyck  
 Walter Debruyne  
 Lucien Morlion  
 Jan Labeke  
 Julien Popicul  
 Jan Deckmijn  
 Eduard Beauprez  
 Robert Geselle  
 Jozef Roosens  
 Hubert Van Acker  
 Charles Legein  
 Roland Vanhaverbeke  
 Pierre Hubrechtsen  
 Oscar Vanslebrouck  
 Emiel Houcke  
 Carolus Haelwijck  
 Robert Haelwijck  
 Engel Blonde  
 Emiel Makelberghe  
 Romeo Keteleers  
 Emile Vandecasteele  
 Hektor Caullet  
 Leon Devooght  
 Philippe Vyck  
 Maurice Lievens

Achiël Lacoere  
 Julien Ocket  
 Maurice Vercruyse  
 Fernand Dergeloo(g)  
 Maurits Dedulle  
 Marcel Gryson  
 Fernand Van Besien  
 Julianus De Fraeye  
 Benoni Van Eecke  
 Herman Vieren  
 Roger Verhaeghe  
 Francisco Crujeiras-Perez  
 Albert Verminck  
 Leon Willems  
 Ludovicus Verburgh  
 Gustaaf Beyen  
 André Verbanck  
 Desire Bryneel  
 Albert Pauwaert  
 Francis Vandekerckhove  
 Emiel Jockheere  
 Antoon Union  
 José Garcia-Oliveira  
 Daniel De Drie  
 Gustaaf Provost  
 Emile Pattyn  
 Frans Tanghe  
 René Dyserinck  
 Roger Ballegcer  
 Jean-Pierre Beyen  
 Redgy Jonckheere  
 Roland Lingier  
 Victor Bauwen  
 Pierre Pincket  
 Roger Pincket  
 Didier Groenvynck  
 Patrick Maes  
 Gilbert Stevelinck  
 Roger Huys  
 Wilfried Zwervagher  
 Luc Deley  
 Ronny Deley  
  
 Jan Ackx  
 Jan Ghezelle  
 Pieter De Grootte  
 Leopold Seeuws  
 Frans Vlietinck  
 Jan Ackx  
 Constant Vandierendonck  
 Louis Vandierendonck  
 Constant Verbeke  
 Jan Vantorre  
 Joannes Verbeke  
 Constant Vantorre  
 Sebastiaan Vantorre  
 Ludovicus Vlietinck  
 Louis Vantorre  
 Amandus De Poorter  
 Constant Blommaert  
 Pieter De Grootte  
 Frans Vandierendonck  
 Constant Vlietinck  
 Louis Desmedt  
 Casimier Savels  
 Leopold Savels  
 Petrus Ghezelle  
 August Mallefeydt  
 Constant Vandierendonck  
 Jacob Dewaele  
 Frans Baervoets  
 Pieter Wtterwulghe  
 Theofiel De Paepe  
 Constant Dewaele  
 Constant Couwijzer  
 Leopold Vantorre  
 Joseph Van Torre  
 Petrus Van De Walle

Albert Utterwulghe  
 Louis Utterwulghe  
 Karel Utterwulghe  
 Theophiel Hongenaert  
 Gustaaf Vandierendonck  
 Jacobus Dobbelaere  
 Rene Couwijzer  
 Constant Van Torre  
 Frans Ackx  
 Gerard Ackx  
 Oscar Ackx  
 Jan Couwijzer  
 Jozef Couwijzer  
 Georges Gheselle  
 Edmond De Smidt  
 Maurice De Jaegher  
 Adolf Maertens  
 Alfred De Jaegher  
 Joseph Haezelbrouck  
 Leon Couhysder  
 Arthur Stubbe  
 Omer Van Torre  
 Alfons Vandierendonck  
 Polydoor Hubrechtsen  
 Gerard Ackx  
 Emiel Ackx  
 Alfons Scharre  
 Rene Piessen  
 Petrus Ackx  
 Julien De Somer  
 Julien Moens  
 Guido Couwijzer  
 Camiel Vlietinck  
 Leon Vrome  
 Petrus Govaert  
 Achiël Vandevreire  
 Leon Ackx  
 Frans Dobbelaere  
 Hector Lycke  
 Frans Bossier  
 Alfons Keukelinck  
 Bruno Fiers  
 Maurice Vanmassenhove  
 Petrus Utterwulghe  
 Jules De Wilde  
 Frans Vermoote  
 Jozef Van Torre  
 Jozef Brouckaert  
 Richard Vanhove  
 Albert Pots  
 Arthur Lenaers  
 Louis Mallefeydt  
 Constant Mallefeydt  
 Arthur Pots  
 Amandus Bulteel  
 Theofiel Beyen  
 Leonard Combert  
 Richard Vandennabeele  
 Honore Vandevelde  
 Alexander Neyts  
 Eugene Vlietinck  
 Camiel Serie  
 Jerome Nuckees  
 Felix Vlietinck  
 Jozef Couwijzer  
 Constant Vlietinck  
 Leopold Mille  
 Eduard Azaert  
 Michel Zeebroek  
 Gustaaf Vanleke  
 Leopold Cattellion  
 Marcel Makelberge  
 Louis Dobbelaere  
 Gustaaf Helmsmoortel  
 Rene vandierendonck  
 Victor Van Torre  
 Albert Beirens  
 Joseph Van Torre  
 Gustaaf Savels

Albert Neyts  
 Georges Muller  
 Eugene Lauwereins  
 Charles Nyckees  
 Simon Laseure  
 Albert Van Torre  
 Augustin Van Torre  
 Georges Preem  
 Rene De Paepe  
 Oscar Janssens  
 Frans Janssens  
 Walter Janssens  
 Lucien Calier  
 Sylveer Desmedt  
 Julien Geryl  
 Eugene Vandennebeele  
 Henri Rappe  
 Ludovicus Vandierendonck  
 Gerard Arents  
 Etienne Andenabeele  
 Albert Bulcke  
 Julien Verkepinck  
 Herman Duyck  
 Fernand Savels  
 Walter Vandierendonck  
 Georges Vanderheyde  
 Gerard Thiel  
 Frans Elegeert  
 Gerard Haeck  
 Roland Therry  
 Louis Vanbesien  
 Louis Ducheyne  
 Julien Verburgh  
 Jozef Devinck  
 Henri Dumarey  
 Robert Decuyper  
 Norbert Desmedt  
 Hubert Helmsmoortel  
 Raphaël Calus  
 Louis Dewaele  
 Werner Blicck  
 Camiel Van Torre  
 Gilbert Demaecker  
 Ronny Tanghe  
 Leopold Desmidt  
 Louis Degroote  
 Charles Verbeke  
 Leon Snauwaert  
 Leon Vantorre  
 Ronald Depaepe  
 Roger Depaepe  
 Rene Janssens  
 Freddy Savels  
 Jan Rappe  
 Robert Van Torre  
 Jozef Dekoninck  
 Daniel Houtteman  
 Alfons Thiel  
 Rene Degroote  
 Leopold Debruyne  
 Louis Cattoor  
 Gaston Everaert  
 Maurice De Mul  
 Robert De Paepe  
 Leon Savels  
 Rene Savels  
 Andre Gregorius  
 Roland Calcoen  
 Ferdinand Vanden Abeele  
 Walter Van Ghelder  
 Jan De Witte  
 Yves Slosse  
 Robert-Andre wille  
 Piet Ackx  
 Pieter Guyt  
 Germain Ackx  
 Hector Snauwaert  
 Pieter Guyt  
 Louis Popelier

Rudy Laseure  
 Roger Casier  
 Marcel Degroote  
 Francois De Vooght  
 Willy Bentein  
 Gustaaf Clement  
 Hendrik Legein  
 Laurent Stubbe  
 Walter Vandierendonck  
 Gerard Allemeersch  
 Freddy Norullie  
 Arthur Teetaert  
 Mard Durie  
 Leon Mallefeyt  
 Walter Verbeke  
 Eddy Vanderveen  
 Ricardo Carro-Muino  
 Daniel Noens  
 Patrick Van De Walle  
 Ronny De Vent  
 Pascal Laurens  
 Peter Schoutteet  
 Hubert Snauwaert  
 Marcel Clays

Gerardus Callier  
 Arfst Arfsten  
 Jacobus Coopman  
 Petrus Lambein  
 Henricus Deley  
 Joannes Mohn  
 Eduardus Brys  
 Jadocus De Mulder  
 Augustinus Sap  
 Engelbertus Herssens  
 Petrus Vynck  
 Joannes Lodrigo  
 Ludovicus Hagers  
 Franciscus Dupres  
 Nicodemus Dupres  
 Augustinus De Mulder  
 Carolus Sallion  
 Alphonsius Sallion  
 Franciscus Vyane  
 Albertus Bruneel  
 Ludovicus Bruneel  
 Leopoldus Dutrieue  
 Benedictus Koten  
 Leopoldus Koten  
 Laurentius Piteljon  
 Alphonsus Ostin  
 Petrus Asaert  
 Jacobus Aspeslagh  
 Desiderius Burke  
 Philippus Declerck  
 Adolphus Fonteyne  
 Joannes Fonteyne  
 Isidore De Witte  
 Joannes Koefoed  
 Henricus Smissaert  
 Josephus Clemme  
 Eugeen Deknuyt  
 Petrus Sese  
 Leonard Demey  
 Frans De Beau  
 Alfons De Buf  
 Joannes Hallemeersch  
 Jean De Boo  
 Jan Gezelle  
 Jan Maranner  
 Joseph Maranner  
 Leon Waeghe  
 Leon De Knuyt  
 Carolus Huysseune  
 Pieter Janssens  
 Augustus Malfait  
 Adolf Klemme  
 Petrus Beurens  
 Leon Bouckennaere

Carolus Madeghem  
 Gustaaf Ryckx  
 Joseph Ludrigo  
 Arthur De Fer  
 Henricus Bogaert  
 Eugeen De Fer  
 Christiaan Lauwereyns  
 Eugeen Viaene  
 Camiel Boeve  
 Prosperus Steenkiste  
 Achiël Lenaers  
 Frans Maerten  
 Louis Pyson  
 Timmerman Louis  
 Bernard Duynslaeger  
 Charles Larrange  
 Gustaaf Termote  
 Leopoldus Major  
 Ludovicus Martinsen  
 Robertus Martinsen  
 Henri Coopman  
 Alphonsus Hubrechtsen  
 Polydoor Brackx  
 Frederik Laforce  
 Frans Blommaert  
 Karel Bulteel  
 Albert Fleurbay  
 August Heys  
 Fernand Lauwers  
 Oscar Lesy  
 Gerard Salliau  
 Pieter Vanhaverbeke  
 Jaak Vanhuysse  
 August Vincke  
 Franciscus Carbon  
 Medardus Verbarre  
 Leon Allary  
 August Calcoen  
 De Gruyter Arthur  
 André Deman  
 Eduard Meyers  
 Frans Vanhoucke  
 Frans Pieters  
 Constant Vandierendonck  
 Jan Colman  
 Richard De Waele  
 Jozef Vandewalle  
 Edward Van Thourout  
 Hendrik Vercnocke  
 Karel Vercnocke  
 Gaspard Vyncke  
 Eugeen Fontaine  
 August Vandenberghe  
 Joseph Van Den Broucke  
 Joseph Steen  
 Henri Devriendt  
 Emiel Blommaert  
 Gerard Blommaert  
 Henri Heinderson  
 August Demeester  
 Camiel Lammens  
 Pieter Debra  
 Jules Demeester  
 Eusebeus Huys  
 Michel Vermeersch  
 Herman Rau  
 Alex Lycke  
 Maurits Larrange  
 Henri Vigne  
 Pierre Geryl  
 Eduard Vanthourhout  
 Maurits Schoolaert  
 Charles Tournoy  
 Emiel Gonsaelen  
 Richard Theys  
 Jules Zoete  
 Gerard Lenaers  
 Henri Lenaers  
 Maurice Lenaers

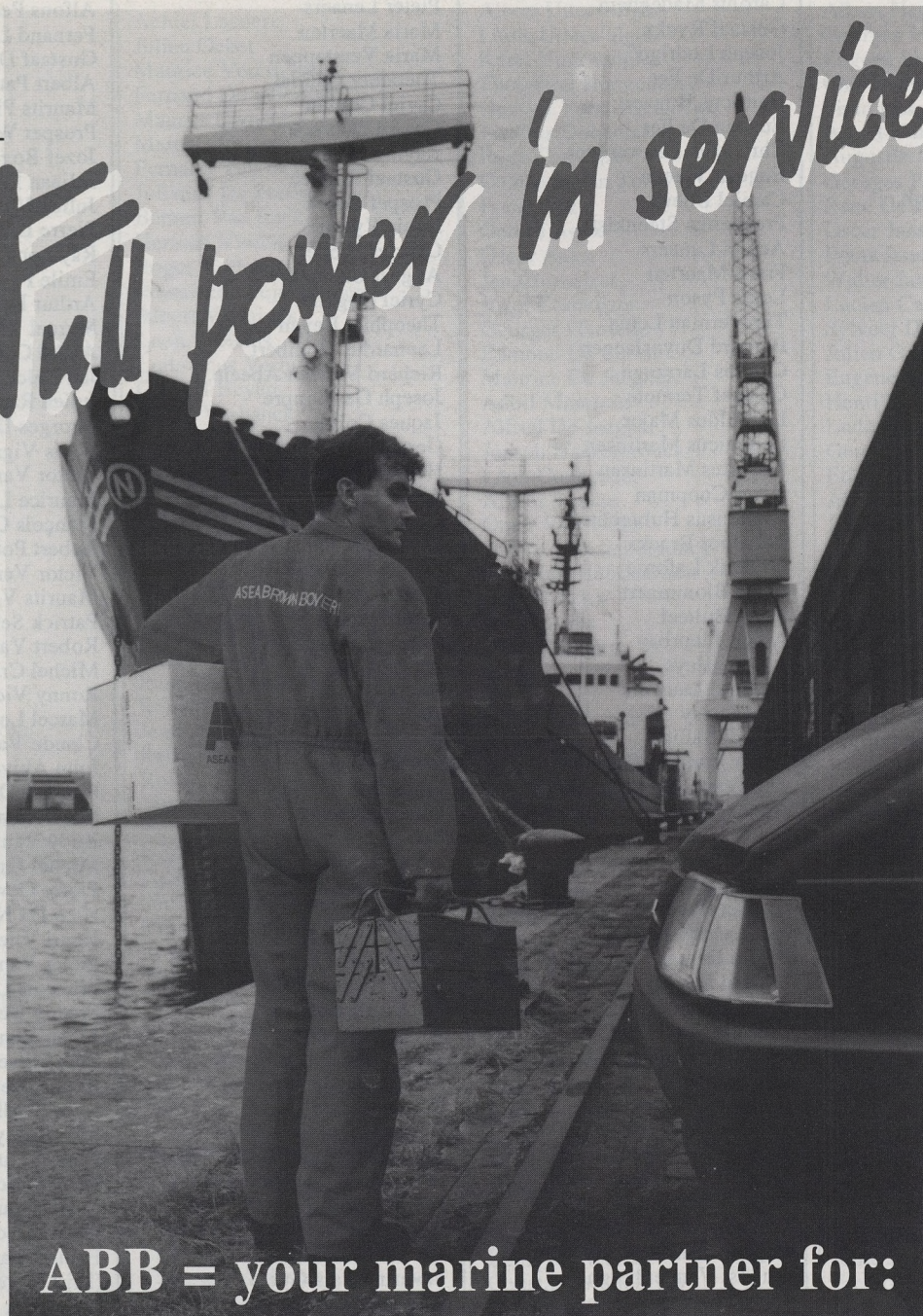
Pieter Lenaers  
 Maria Maerten  
 Maria Verstappen  
 Theodoor Caullet  
 Cyriel Coulier  
 Gerard Debrock  
 Raymond Dedrie  
 Gustaaf Rouzee  
 Prosper Poppe  
 Louis Vyaene  
 Charles Tibbe  
 August Calcoen  
 Cyriel Cogghe  
 Theophiel Beyen  
 Leonardus Gombert  
 Richard Vanden Abeele  
 Joseph Germonpre  
 Jaques Collin  
 Gerard De Prince  
 Hendrik Vermoote  
 Ascar Lams  
 Georges De Bruyne  
 Victor Lingier  
 Fernand Delanghe  
 Emile Deman  
 Jozef Dhoore  
 Geraldus Vanhove  
 Albert Viaene  
 Pierre Braem  
 Maurice Tratsaert  
 Ferdinand Vanwynsberghe  
 Richard Dewulf  
 Frans Vaneuville  
 Albert Coenye  
 Robert Deburchgraeve  
 Albert Vanhoorne  
 Gustaaf Mestdagh  
 Rene Couhysder  
 Adolf Devriendt  
 Jerome Williaert  
 Karel Haelewyck  
 Robert Haelewyck  
 Albert Deckmyn  
 Gustaaf Vandendriesche  
 Rudolf De Groote  
 Victor Westerlinck  
 Albert Degroote  
 Germanus Michiels  
 Richard Vanden Abeele  
 Livinus Bouilliaert  
 Gaston Blonde  
 Gerard Coopman  
 Severino Pais-Gueto  
 Albert Verminck

Alfons Peere  
 Fernand Legein  
 Gustaaf De Busschere  
 Albert Pauwaert  
 Maurits Pincket  
 Prosper Wackenier  
 Jozef Bogaert  
 Juliaan Deconinck  
 Julien Verburgh  
 Pierre Lambrecht  
 Raymond Hallemeersch  
 Emile Pauwels  
 Arthur Dobbels  
 Marcel Vlietinck  
 André Cocquet  
 Jan Calcoen  
 Julien Rammeloo  
 Georges De Schagt  
 Louis Vigne  
 Victor Vandierendonck  
 Maurice Larrange  
 François Carpentier  
 Robert Pots  
 Victor Verhaeghe  
 Maurits Van Haverbeke  
 Patrick Sel  
 Robert Vanmassenhove  
 Michel Crabeels  
 Ronny Victor  
 Marcel Lonneville  
 Claude Van De Velde  
 John Abiven  
 Fernand Doods  
 Marc Heinderson  
 Rudy Van Der Veen  
 Michel Janssens  
 Pierre Gevaert  
 Nico De Neve  
 Henri Vlietinck  
 Pieter Vanhove  
 François Loge  
 Freddy Deley  
 Johan Vandierendonck  
 Jaak Flitser  
 Robert Dewaegaenaere  
 Rene Verlinde  
 Rafaël Beyen  
 Dennis Uterwulgh  
 René D'Hondt  
 Luc Landuyt  
 Didier Decloedt  
 Franky Vandecastelee  
 (Lijst bijgehouden tot einde september 1996)

**De lijst met op zee (of tijdens het werk) omgekomen vissers die in het toneelstuk gebruikt wordt, werd overgenomen uit de twee boeken van Victor De Meester. Hij publiceerde in deze boekdelen zijn verzameling doodsberichten van Vlaamse vissers. Zijn lijsten werden verder aangevuld met recente gegevens uit HVB.**

**Waarschijnlijk is bovenstaande lijst onvolledig en niet correct. Mochten er lezers zijn die fouten ontdekken, correcties willen doorgeven of de lijst aanvullen dan kunnen zij dit steeds doen door een briefje te sturen (een fotocopie van een doodsprentje of ander materiaal is ook welkom) naar de redactie van HVB, Dorpstraat 121 te 8450 Bredene.**

*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**

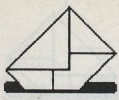
ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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



Robert Coelus:

# 'Geschiedvervalsing? Zeker niet door mij!'

## Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3).

Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieveschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.

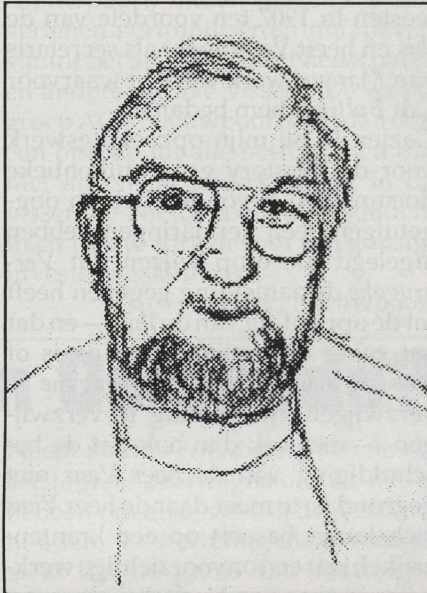
De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

IN HET DOOR Flor Vandekerckhove geschreven artikel 'De Roode Vloot' van HVB V1996 werd ik door de heer Roger Vens beschuldigd in mijn boek 'De Ibisstory' (D/1981/1) met geen woord gerept te hebben over de heer Leonce Verbrugghe, wat door de heer Vens beschouwd wordt als minstens een grove nalatigheid. Ik was niet aanwezig op de voordracht van de Heer Vens op zondag 14 april 1996 in het praatcafé van de heemkring Ter Cuere te Bredene zodanig dat ik ook geen repliek kon geven op zijn bewering en ik het thans doe langs deze weg.

De heer Roger Vens baseert zich op een artikel verschenen in *Het Visscherijblad* van 21 december 1935. Het artikel werd ondertekend met G.V.D., en het zal nu moeilijk wel moeilijk zijn om de eigenlijke identiteit van die schrijver te achterhalen. Leonce Verbrugghe die zich opgewerkt had tot een vooraanstaand figuur in de zeevisserij stierf op 13 december 1935 en het artikel van deze G.V.D. verhaalt in ophemelende woorden het leven en werk van Leonce Verbrugghe. Daarin lezen we:

*'Met het oog op het tot stand brengen van een inrichting voor visschers-weesjongens bleef de heer Ingenbleek, oud-minister gouverneur van Oost-Vlaanderen, die toen secretaris van de Prins was, in betrekking met Leonce, die de zaak grondig bestudeerde en alles op touw zette, maar zonderling genoeg, werd zulks doodgezwegen, toen het werk van den 'Ibis' in 't leven geroepen werd.'*

Uit die tekst concludeert de heer Vens dat de correspondentie tussen Verbrugghe en Ingenbleek de interesse van de koning voor de visserij opwekte... en dus ook tot de oprichting



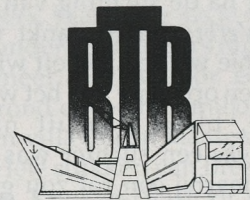
Robert Coelus, ere-schoolhoofd KW Ibis, medewerker van HVB en 'meer dan 25 jaar lid' van de Heemkring Ter Cuere werd in het lokaal van laatstgenoemde vereniging door gastspreker Roger Vens 'tenminste grove nalatigheid' verweten omdat hij in zijn standaardwerk 'De Ibis-Story' de bijdrage van Leonce Verbrugghe in het ontstaan van het Koninklijk Werk zou verzwegen hebben. Coelus ging het voor alle zekerheid nog eens navlooien en kwam tot het besluit dat Vens gewoon uit zijn nek kletst.

van Ibis, het Koninklijk Werk voor Visserskinderen.

Eerst en vooral moet ik stellen dat dit een zeer simplistische conclusie is en dat bij de oprichting van de IBIS Prins Albert nog geen koning was. Reeds in 1881 breekt de Handelskamer van Oostende een lans voor de beroepsvorming van de visser en zegt dat de rekrutering van visserspersoneel rechtstreeks in verband staat met een beroepsonderricht. Gezien in deze periode de visserijachteruitgang door gebrek aan werkrachten en vermits daardoor het economisch belang in de weegschaal kwam te liggen wilde men naar middelen zoeken om de zonen van vissers voor het beroep van hun vader te behouden. De wezen en verlaten kinderen uit visserijmiddens waren immers meestal verloren voor het bedrijf. Zo werd er in 1906 vastgesteld dat er op 40 jongens, wezen van vissers, maar 8 waren die bij de familie bleven en visser

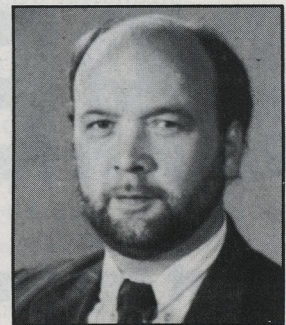
werden. Het was dezelfde Handelskamer die in 1899 de wens uitdrukte dat er een weeshuis voor visserskinderen opgericht zou worden. In zijn toespraak op 6 juli 1906 bij de oprichting van het K.W. Ibis verwijst Prins Albert naar de wens van de Handelskamer en zegt ook: 'Sedert lang'

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 Pourquaetstraat 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



vragen al degenen die het lot van onze dappere bevolking der kust heeft ontroerd, de oprichting van een wezenhuis.'

Dat Leonce Verbrugghe, toentertijd commis bij de postdienst, eventueel door zijn geschriften voor de lotsverbetering van de visser en misschien ook voor de visserswees een klein steentje heeft bijgedragen zal ik niet betwisten. Er is echter in het Ibisarchief *niets* te vinden over Verbrugghe in die tijd. Ook heeft wijlen Ibisdirecteur, Georges Cambier, ooggetuige uit die tijd, mij nooit verteld dat Verbrugghe 'push' zou gegeven hebben bij de oprichting van de Ibis. Dat deden wel John Bauwens (uit economisch eigenbelang) en Cdt Bultinck van de Staatsmarineschool als praktische organisator.

Wanneer volgens het artikel in *Het Visscherijblad* van 21 december 1935 Cdt Bultinck op 4 januari 1908 (anderhalf jaar na de stichting van de Ibis) Leonce Verbrugghe bedankt voor de sympathie welke hij heeft willen betuigen ten opzichte van het werk van de Ibis, blijkt daaruit niet dat Verbrugghe een stichter was van de Ibis of daarbij een rol zou gespeeld

hebben. Mogelijks was Verbrugghe dan al in contact met de heer Marquet, directeur van het Kursaal te Oostende, tevens beschermheer van de Ibis, en organisator van verscheidene galafeesten in 1907 ten voordele van de Ibis en heeft Verbrugghe als secretaris van Marquet werk verricht waarvoor Cdt Bultinck hem bedankt.

Gezien ik bij mijn opzoekingswerk voor de Ibisstory geen authentieke documenten gevonden heb en ooggetuigen geen verklaringen hebben afgelegd die erop wijzen dat Verbrugghe de aanleiding gegeven heeft tot de oprichting van de Ibis — en dat het zeker niet mijn bedoeling is of was de naam Leonce Verbrugghe te verzwijgen, moedwillig te verzwijgen — meen ik dan ook dat de beschuldiging van de heer Vens niet gegrond is, te meer daar de heer Vens zich louter baseert op een krantenartikel, wat een onvoorzichtige werkwijze is voor geschiedschrijving.

R. Coelus, De Haan.

## Werkgroep Nieuwpoort

Reeds enkele jaren denkt de werkgroep ACV-Nieuwpoort na over de toekomstmogelijkheden van de Nieuwpoortse visserij. Een van de belangrijkste conclusies hierbij is dat voor concrete toekomstprojecten de ervaring en inspraak van vissers en mensen uit visserijmiddens van groot belang is.

Kern van de ideeën:

Stad Nieuwpoort moet een structuur opzetten, te cofinancieren vanuit Vlaanderen/Europa die de Nieuwpoortse visserij (d.w.z. de reders en hun aanvraag- en investeringsdossiers) richting geeft en begeleidt. De leiding moet in handen komen van een vrijgestelde *ombudsman* in de vismijn.

Voor het bedenken van toekomstprojecten die in aanmerking komen voor Europese en Vlaamse steun, dient de *Nieuwpoortse Visserijcommissie* nieuw leven te worden ingeblazen. Deze commissie dient eveneens steun te geven aan de *ombudsman*.

Bij de heroriëntering/hersamenstelling van deze visserijcommissie dienen de reders, de vismijnbetrokkenen, de vishandel, de visverwerking maar ook het toerisme/ de gastronomie gelieerd te worden.

In het kader van het kwaliteitslabel '*Nieuwpoortse vis = verse vis*' en van de uitbouw van de band met de gastronomie en het toerisme

- moet de distributie gebeuren met zo weinig mogelijk tussenpersonen, de markt moet buiten het seizoen met de toeristen meegaan naar het binnenland.

- dienen alle betrokkenen volstrekt hygiënebewust te zijn

- moet het assortiment aan vissoorten worden uitgebreid. Het *Rijksstation voor Zeevisserij* kan hierbij instaan voor advies bij de technische differentiatie die nodig is voor de visserij op specifieke vissoorten.

Alle reders moeten aangeschreven worden omtrent de steunmaatregelen en de investeringmogelijkheden in de visserij, ook de distributie van vis dient te worden belicht (kan er hier plaatselijk niet gedacht worden aan een *vistrap/vismarkt*?) Deze dossiers zouden dan door de *ombudsman* moeten worden behandeld.

Lobbywerk naar de *Europese Com-*

# CREVITS

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

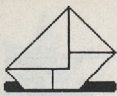
Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33

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

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



missie toe i.v.m. de quota is noodzakelijk:

- de aanvoer van kleine kustvaartuigen moet kunnen opgevoerd worden buiten de quota om;
- de quotatoewijziging per jaar laten gebeuren i.p.v. per semester;
- door kleine reders ongebruikte quota moeten aan de grote verkoopbaar gesteld kunnen worden.

Er mag geen verder afbouw van de Nieuwpoortse en Vlaamse vissersvloot en quota als gevolg van de Nederlandse overbevissing zijn. Tevens vraagt de werkgroep ACV

Nieuwpoort een snelle concrete invulling van het *studie- en begeleidingscentrum* en voldoende middelen voor dit centrum.

Tot slot wil de werkgroep ACV Nieuwpoort, indien mogelijk steun verlenen aan impulsen en initiatieven vanuit het stadsbestuur Nieuwpoort en andere, inzake visserij. De werkgroep ACV Nieuwpoort doet dan ook een oproep tot alle betrokkenen om niet alleen de tewerkstelling in de visserij te Nieuwpoort te behouden, maar ook te zorgen voor een gunstig investeringsklimaat.

ACV, Nieuwpoort

## Het beleg van Oostende?

We leven in een tijd waarin de bevolking in opstand komt tegen holle politieke slogans. Er is massaal protest tegen de schijnheiligheid die de rotte werkelijkheid verbergt. Zoals de massa vandaag wil dat de zaak-Dutroux eerlijk opgelost wordt, zo is het ook in de visserij nodig om eens in eigen boezem te kijken. Er wordt ook in de visserij in het wilde weg geschreven, er wordt ruzie gemaakt, er wordt beweerd en er wordt voorspeld... Maar leunen al die toestanden wel aan bij de werkelijkheid.

Neem nu de verdediging van de *on-derste grens* vaartuigen die we nodig hebben om onze visserij drijvende te houden. Er werd nog maar voorgesteld dat de grens 150 vaartuigen moest bedragen of ze zakte reeds richting 140. Als we nu reeds alle barken van 20 tot 30 jaar oud aftrekken die binnenkort toch zullen verdwijnen, dan zakt de grens weer... naar 130, misschien wel 120. Trek daarvan nog alle vaartuigen af die in Nederlandse handen zijn... aan welke grens zitten we dan? Aan 90, aan 80.

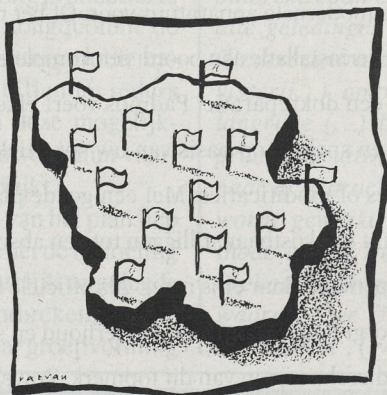
Valt er in onze visserijsector dan nog een grens te verdedigen?

Al wie de toekomst van de visserij positief bekijkt moet worden toegejuicht... toch kan men niet naast de realiteit kijken. En de realiteit is dat er in de visserij nog maar weinig geïnvesteerd wordt, de realiteit is dat er nog altijd vissers zijn die de sector de rug toe keren.

Reders durven er soms niet voor uitkomen dat ook zij hun vaartuig of vislicentie aan een Nederlander hebben verkocht. Maar wat doe je wanneer je voor je kapitaal in eigen land de waarde niet meer aangeboden krijgt. Je verkoopt je eigendom maar één keer, dus verkoop je die aan de meestbiedende en dit is vandaag meestal een buitenlander. De verkoop van een vaartuig aan een buitenlandse rederij is een normaal zakelijk recht. Ook buiten de visserij verkoopt men zijn eigendommen het liefst aan buitenlanders. Wat wil je als je weet dat Nederlanders en Duitsers rap 250 000 frank méér geven voor een stuk bouwgrond of een half miljoen meer voor een villa of een klasse-appartement. Hele stukken van Bredene, De Haan en Knokke-Heist zit reeds in kapitaalkrachtige buitenlandse handen. In wat verschilt de reder van de klassieke zakenman?

Het ziet er dus naar uit dat de Vlaamse visserij, en zeker het Oostendse deel ervan, nog verder zal vervallen. Tijdens de volgende decennia is er voor de Oostendse visserij bijgevolg geen grote taak meer weggelegd. Tenzij... Hopelijk gebeurt het niet, maar het zou wel kunnen zijn dat Spanje en Portugal, na 2002, als volledig geïntegreerde landen à volonté de Noordzee op mogen. Oostende is dan, gelegen aan de poort van de Noordzee, erg geschikt om een vreemde vloot te herbergen die verder de Noordzee leegvist, zich niet bekommert om netmazen en vissoorten, alles op vrachtwagens deponeert en doorvoert naar de zuiderse vismarkten.

Men moet geen Jules Verne zijn om te beschrijven hoe de Oostendse gemeenschap in 2004 de 400ste verjaardag gedenkt van de 'bevrijding' van Oostende. Het waren de geuzen die de stad in 1604 moesten verlaten voor de zegevierende Spanjaarden. Zou het dan is toch waar zijn dat de geschiedenis zich herhaalt?



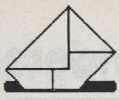
Met meer dan 900 kantoren

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

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

**BBL**

D. Pots Bredene



## Chili

Mijn naam is Robrecht Dewulf en ik ben in 1935 in Oostende geboren. Wanneer WOII uitbrak is mijn vader, Julien Dewulf, eigenaar van de 322 'Blauwvoet' met heel de familie en de bemanning naar Engeland gevlucht. In 1947 kwamen we terug aan boord van de 325 'Charles Darwin'. Niet voor lang echter, want in januari 1949 zijn we weer vertrokken, deze keer naar Chili in Zuid-Amerika.

In 1961 is mijn vader dan naar België teruggekeerd. Zelf bleef ik in Chili achter waar ik de kost verdiende als kapitein in de visserij.

Bij de staatsgreep van generaal Pinochet besloot ik, samen met mijn Chileense echtgenote en mijn vijf kinderen, naar België terug te keren. In eigen land heb ik dan nog negentien jaar in de metaalsector gewerkt en nu ben ik op brugpensioen.

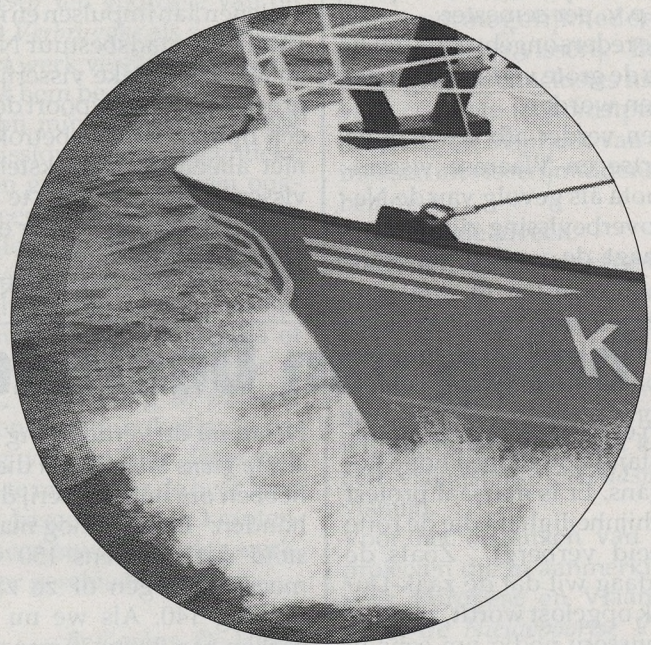
Natuurlijk is het zo dat de situatie in Chili mij blijft boeien. Nadat de democratie daar enige tijd geleden hersteld werd ben ik er ook nog op vakantie geweest. Ik neem de lamentabele situatie van de visserij in Chili ook zeer ter harte. Ik probeer dan ook met een Chileense visser een project op te starten waarvoor ik hier bijkomende steun vraag. Het project is inmiddels goedgekeurd door Copogram, Vlaamse federatie van NGO's (Niet-Gouvernementele Organisaties) en werd nu doorgestuurd naar ABOS. Kunnen de HVB-lezers mij helpen? Zijn er lezers die geïnteresseerd zijn in het project dat ik opgesteld heb? Wil iemand mij in contact brengen met de directie van het P.M.I.? Neem a.u.b. contact met me op: Lange Bremstraat 92 bus 40 in 2170 Merksem. Tel.: 03 / 64.71.134.

R. Dewulf, Merksem

Op zee verongelukte op 1 oktober Franky Vandenberghe, matroos bij het Loodswezen te Oostende. Vandenberghe (°13 februari 1968) laat een echtgenote en twee kindertjes na. Hij werd begraven op 5 oktober.

Aan boord van de N 141 'Don Bosco' overleed ten gevolge van een ongeval Franky Vandecasteele. Deze visser werd geboren op 27 januari 1964 en overleed op 28 september 1996. De begrafenis greep plaats op 10 oktober.

# DE DRIJVENDE KRACHT



A A N K O O R S E N O P B E D R I J F S Z E K E R H E I D

Van huis uit is Padmos scheepsbouwer. Met een kwaliteitstraditie in de nieuwbouw van vissersvaartuigen en het verbouwen, aanpassen, revideren en repareren van schepen. Padmos heeft er de juiste vakmensen, de juiste faciliteiten en de modernste apparatuur voor. Of het nu gaat om een nieuwe lierinstallatie aan boord, een complete hermotorisering of een dokreparatie: Padmos voert elke opdracht deskundig en snel uit op basis van uw specifieke wensen, specificaties of modificaties. Met een goede planning als uitgangspunt om kostbaar stilliggen tot een absoluut minimum te beperken. Maar er is meer. Als officiële Mitsubishi dealer verzorgt Padmos verkoop, onderhoud en service van de scheepsdieselmotoren van dit topmerk. Zowel nieuw als gerevideerd. Kompleet met onderdelenlevering uit voorraad en een 24-uurs service van Duinkerken tot Denemarken.



**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

#### STELLEN DAM:

Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.  
Tel.: +31 187 491766. Fax: +31 187 491623. Magazijn-Fax: +31 187 491375.

#### BRUINISSE:

Havenkade 12, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 481551. Fax: +31 111 481317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER



## Groepvorming gaat niet door

**ALS ANTWOORD OP de visserijcrisis heeft de Rederscentrale sinds het aantreden van voorzitter Bart Schiltz, halverwege 1995, een aantal nieuwe, spectaculaire voorstellen gelanceerd. Deze moesten de Vlaamse reders toelaten efficiënter te reageren op de toenemende druk van de quotamaatregelen. Opvallend daarbij waren (1) het aanpakken van het probleem van de onrendabele eurokotters, (2) het plan om de wettelijke opgelegde 1200 pk-grens te doorbreken en (3) het lanceren het idee van een groepvorming naar Nederlands model, waarbij de vaartuigen in verschillende groepen ondergebracht worden waarbinnen met de quota kan geschoven worden.**

Succesvol was alvast het initiatief om de eurokotters te verbouwen om de jacht op 'flauwe garnaal' te organiseren. Reders van deze 'moeilijke' categorie vaartuigen kregen zodoende de gelegenheid hun onderneming productief te houden, zelfs als het tongquotum de uitbating van de eurokotters problematisch maakte. Verschillende reders maakten dan ook van deze mogelijkheid gebruik en verbouwden hun vaartuig. Met succes, zo blijkt.

Met twee ander pijlers van het plan liep het mis. Enerzijds was het de bedoeling van Schiltz om de wettelijk opgelegde 1200 pk-grens te doorbreken, anderzijds werd gestreefd naar groepvorming

om de quota gezamenlijk beter te kunnen beheren. Alhoewel de Rederscentrale heel lang bleef beweren dat de reders als één man achter deze voorstellen stonden, was bekend dat voorzitter Schiltz ook in eigen rangen op tegenkanting kon rekenen. Zelfs toen de oppositie publiek gevoerd werd en de opposanten zich buiten de Rederscentrale organiseerden schreef het Informatieblad van deze vereniging nog dat de eenheid onder de reders groter was dan ooit.

Het ziet er echter naar uit dat de opposanten wel degelijk hun slag thuisgehaald hebben. Eerst sneuvelde het plan om de 1200 pk-grens te doorbreken. Alhoewel het bij de aanvang van dit jaar nog zeker leek dat de Rederscentrale zijn doel zou bereiken, viel er opeens niets meer over het voorstel te horen. Naar verluidt zou de Dienst voor de Zeevisserij de weg geblokkeerd hebben en wel nadat een aantal reders buiten de Rederscentrale om bezwaar geuit hadden. Nu blijkt ook de lang aangekondigde groepvorming niet door te gaan. In het Informatieblad van de Rederscentrale wordt het nu als volgt geformuleerd: *'Wegens het ontbreken van eensgezindheid binnen alle geledingen van de visserijsector (Rederscentrale, reders, Dienst Zeevisserij...) omtrent deze enorm belangrijke (...) beleids optie wordt de praktische uitwerking voorlopig terug naar af gebracht (...) Binnenskamers wordt gewerkt aan een andere methode om de Belgische vloot nieuwe toekomstperspectieven te bieden waarover we U binnenkort hopen te informeren'*. (fv)

## Nieuwe O 431 Judith

Joel Verheye van de Zeebrugse Scheepswerven NV deelde ons mee dat de werf van de rederij Caroline BVBA opdracht gekregen heeft om een nieuwe eurokotter te bouwen. Het wordt de O 431 'Judith' met een lengte van 23,95 meter, een breedte van 6,40 meter en een holte van 3,00 meter. Het motorvermogen van het nieuwe vaartuig zal 300 pk bedragen.

Het casco van deze kotter zal gebouwd worden bij de Nieuwe Scheldewerven NV, Gelaagstraat 51 te Rupelmonde. Voor deze werf zal het in haar 50-jarig bestaan de eerste romp worden die voor een visservaartuig wordt gebouwd. De Nieuwe Scheldewerven denkt het casco in de tweede week van januari klaar te hebben. Daarna komen de Zeebrugse Scheepswerven aan de beurt die het vaartuig verder zullen afbouwen. De eurokotter zal aan de rederij, met als thuisadres Karel Janssenslaan 41/9 te Oostende, overhandigd worden begin mei 1997. Het vaartuig zal identiek zijn aan de Z 474 'Limanda' van de gelijknamige rederij uit Knokke-Hiest. Dat vaartuig werd door de Zeebrugse Scheepswerven in juli 1994 in alle stilte te water gelaten.

## SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:  
Royerssluikaai 48  
B - 2030 Antwerpen  
Tel.: 03 / 231 36 48  
Fax: 03 / 231 57 65



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

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten .

— Erkend servicestation —

Verantwoordelijke voor de kust: A. Van Durme (059 / 70 58 79)



## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Visserstvaartuigen

Door een recente wetswijzigingen worden alle nieuwe en gewijzigde gegevens over de vissersvloot gecentraliseerd bij het *Hoofdbestuur van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur* in Brussel. De gegevens worden nog eenmaal per jaar gepubliceerd in de 'Officiële Lijst der Belgische Visserstvaartuigen'. Hierdoor hebben we de maandelijkse veranderingen niet langer kunnen opvolgen. De laatste veranderingen (april '96) werden afgedrukt in ons juni-nummer. De wijzigingen van de voorbije maanden hebben we toch nog kunnen opvissen en publiceren we met het nodige voorbehoud. Wat de toekomst betreft zullen we de veranderingen naar best vermogen trachten op te volgen.

### MEI

**Adresverandering:** □ N.75 SARVY, eigendom Cardijn BVBA, Jules Filaertweg 33, Nieuwpoort. Zeebrief: 13 mei 96

**Verandering tonnemaat en inbouw nieuwe motor:** □ Z.79 THORN, eigendom BVBA Ravelingen, Karel Janssenslaan 41, 8400 Oostende. GT: 78; Motor Mitsubishi, 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1996. Zeebrief: 13 mei 96

### JUNI

**Verandering van lengte:** □ Z.571 CUSTOS DEUS, eigendom BVBA Rederij Rudo, Boomgaarden 25, 8300 Knokke-Heist. L.o.a.: 38,93 m. Zeebrief: 30 juni 96

**Verandering van eigendom:** □ N.14

BOUDEWIJN wordt O.14 DE ZEE-MEEUW, eigendom Rederij De Zee-meeuw NV, Karel Janssenslaan 41 bus 9, 8400 Oostende, tel. 059-70.78.28. Meetbrief: 28 juni 96

**Adresverandering:** □ N.720 ANDRE-JEANINE, eigendom Vercouter André-Cousaert Maurice, Weststraat 33, 8434 Lombardsijde. Vergunning: 21 juni 96

### JULI

**Nieuw vaartuig:** □ Z.45 STEPHANIE, eigendom BVBA Blue Angel, Oudegelselaan 29, Blankenberge, 050-41.75.44. Roepnaam OPBS; l.o.a. 37,78 m.; 388 GT; bouwjaar 1996; motor Stork 882 kW - 1.200 pk; werf 11 (De Graeve); boomkorvisserij. Zeebrief: 2 juli 96

**Inbouw nieuwe motor:** □ O.231 ST.-CAROLUS, eigendom BVBA St.-Carolus, Ruitingenstraat 6, 8400 Oostende. Motor ABC 980 pk - 721 kW; bouwjaar 1996

□ Z.84 DE KLAUWAERT, eigendom Rederij De Klauwaert BVBA, Heistlaan 169, 8301 Knokke-Heist. Motor ABC, bouwjaar 1996; 736 kW - 1.000 pk. Meetbrief: 5 juli 96

**Verandering van tonnemaat:** □ Z.470 ODIN, eigendom Rammeloo Gebr. BVBA, Westkapellestraat 86 A2, 8301 Heist. GT: 82. Meetbrief: 10 juli 96

**Verandering van eigendom:** Z.60 BLUE ANGEL, eigendom NV Beheer Shamrock, Noordstraat 117, 8434 Middekerke-Westende, tel.: 058-23.19.39. Meetbrief: 4 juli 96

□ N.782 NANCY, eigendom Lumar Rederij NV, Ronglaan-Noord 65, 8420 De Haan

### AUGUSTUS

**Verandering van eigendom en nieuwe motor:** □ O.206 KRISJEAN-HENSON, eigendom Artomon NV, Uitkerkestraat 34, Blankenberge, tel. 050-41.04.82. Motor Cummins 297 pk-219 kW

□ Z.27 MERCURIUS wordt Z.27 FREE BIRD, eigendom Blauwvoet Rederij BVBA, Populierenlaan 10, 8420 De Haan. Meetbrief: 29 augustus 96

**Nieuw vaartuig:** □ Z.201 LINQUENDA, eigendom Noordpas Rederij NV, Zeedijk 122-125 A7, 8301 Knokke-Heist, tel.: 050-51.40.26. Roepnaam OPHS; l.o.a. 23,94 m.; 130 GT; bouwjaar 1996; werf 25 (Werff en Visser, Imsum, Ned.); staal; motor Caterpillar 221 kW - 300 pk; boomkorvisserij. Zeebrief: 29 augustus 96

**Geschrap:** □ BOU.6 ANJA, eigendom NV Amodytes, Frans Van Torrestraat 32, 8301 Knokke-Heist. Geschrap: 30 augustus 96 (gesloopt)

### SEPTEMBER 1996

**Verandering van motorvermogen:** □ Z.90 OOSTHINDER, eigendom Rederij "De Noordhinder" BVBA, Van Hoenackerpad 10, 8301 Knokke-Heist. 703 kW - 956 pk. Meetbrief 2 september 96

**Inbouw nieuwe motor:** □ Z.76 ZEE-JAGER, eigendom BVBA Rederij Zeejager, Achtmeilaan 20, 8301 Knokke-Heist. Motor ABC, bouwjaar 1996 - 883 kW - 1.200 pk. Meetbrief: 24 september 96

□ O.152 Aran, eigendom Aran BVBA, Langestraat 108, 8400 Oostende. Motor Scania 221 kW - 300 pk. Meetbrief: 19 september 96

**Verandering van eigendom:** □ N.57 TERRY, eigendom NV Terry, E. Coppieterslaan 88, 8620 Nieuwpoort. Meetbrief: 25 september 96.

### N 36 Donia

Motorpech (defecte distributie) noodzaakte de N 36 *Donia* van reder Versluys, zich te laten opslepen door de O 33 *Marbi* van reder Van Billemont. Op zondag 6 oktober verscheen de sleep omstreeks 18 uur voor de rede van Oostende. Omdat de beide boomkorvaartuigen wegens het opstaande vistuig zich moeilijk zijdelings aan elkaar konden vastmaken nam de sleepboot 'Walvis' de *Donia* over. Toen bleek dat de schutsluis voor beide vaartuigen te nauw was, werd de N 36 weer losgemaakt en de sluis ingeduwde. (dp)



**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



# Minister Pinxten tegen inkrimping visserijvloot

**MINISTER VAN VISSERIJ**  
Karel Pinxten vindt dat niet kan worden geraakt aan de huidige capaciteit van onze visserijvloot. Tijdens de EU-minister-raad in Luxemburg zei de minister dat dit zou leiden tot het volledig verdwijnen van de Belgische zeevisserij.

Ook de andere visserijministers bekritiseerden het visserijplan tot 2002 van de Europese Commissie. In het plan is een jaarlijkse afbouw van 2,5% voorzien voor vaartuigen die vissen op de meest bedreigde vissoorten.

De EU-ministers van visserij bespraken maandag 13 oktober de voorstellen van de Europese Commissie om overbevissing tegen te werken. Die voorstellen houden een verdere inkrimping in van de

visserijvloot en de -activiteit van de lidstaten. *'De Belgische vloot werd afgebouwd van 210 eenheden in 1993 tot 150 begin dit jaar. Onze vloot is daarmee op een minimum beland en kan door zijn beperkte omvang niet de oorzaak zijn van de overbevissing'*, aldus de minister. Hij hoopt dat de Commissie een uitzondering zal maken en ons lang geen verdere capaciteitsvermindering meer zal opleggen.

## MOP

De Commissie maakte een eerste evaluatie op van het lopende meerjarenplan (MOP III) en stelde vast dat de globale doelstellingen bereikt zijn. Het totale resultaat verbergt echter dat niet alle lidstaten hun vloot voldoende hebben gereduceerd. In het nieuwe zesjarige visserijplan (MOP IV) dat op 1 januari 1997 van start gaat en loopt tot 31 december 2002 is voorzien dat de visvangst

met 40% moet verminderen om een teloorgang van de visserijsector te voorkomen. De Commissie schoof een vlootinkrimping van 2,5% per jaar (15% tegen 2002) naar voor voor de vlootsegmenten die vissen op de meest bedreigde vissoorten. Dat zou volstaan om de visvoorraden op peil te houden. Deze maatregel zou moeten gepaard gaan met een verminderde activiteit van de overblijvende vaartuigen. (Heel) kleine schepjes die voor de kusten vissen zouden niet onder de maatregel vallen. Bij de grotere vaartuigen die op minder bedreigde soorten jagen moet er weinig worden gereduceerd. De voorstellen van de Commissie vielen bij de visserijministers niet in goede aarde. Ook omdat zij vinden dat er onvoldoende overleg was. De ministers pleiten voor bijkomende technische maatregelen waardoor minder vlootcapaciteit verloren gaat. De voorstellen staan opnieuw op de agenda tijdens de volgende visserijraad op 22 november. Voor het standpunt van de Commissie verwijzen we naar onze rubriek 'Waar gaan we naartoe?'.

# PAKHUIS 5 N.V.

VISMIJNPARK EFC, ZEEBRUGGE

Tel: 050 / 54 55 80 Fax: 050 / 54 69 90

Netten

Kabels

Touwen

Spekken

Sluitingen

Garens

**Nu ook te Oostende: H. Baelskaai 38 !!!**

Europese Commissie:

## Waarom dat Meerjarig Oriëntatieplan er zeker moet komen

UITERAARD KAN OOK het standpunt van de Europese Commissie niet ontbreken in de HVB-rubriek 'Waar gaan we naartoe?', een rubriek waarin nu al maanden een interessant debat woedt over de toekomst van de visserij.

De tekst die hieronder volgt werd naar HVB gestuurd door de Europese Commissie. De tekst (een memorandum dat door ons ingekort werd) bevat zo'n beetje de verrechtvaardiging voor de maatregelen die de Europese Unie neemt om de vissersvloot te rationaliseren. Het woord is aan de Commissie!

BIJ HET BEHEER van de visserijactiviteit moet absoluut rekening worden gehouden met de visstand. Daarover is iedereen het eens.

Recente peilingen van de visstand bevestigen dat sprake is van een ernstige overbevissing van talrijke visbestanden. In de conclusies van alle wetenschappelijke studies daaromtrent wordt de overcapaciteit van de communautaire vloot genoemd als hoofdoorzaak van deze overbevissing.

De vermindering van deze overcapaciteit is dan ook de belangrijkste doelstelling voor de Europese instellingen wat het beheer van de visbestanden betreft: als wij te veel blijven vissen, is op termijn geen visserij meer mogelijk!

Het is niet zozeer de bedoeling de vissoorten in stand te houden (een doelstelling waarvoor overigens minder ingrijpende maatregelen nodig zijn) dan wel de visserijactiviteit te handhaven. Het zijn vooral economische en sociale overwegingen die ertoe hebben geleid met de biologische feiten rekening te houden.

Sommige lidstaten hebben twijfels geuit over de betrouwbaarheid van de wetenschappelijke evaluaties betreffende de toestand van de visbestanden en over de met het oog op een optimale exploitatie te nemen maatregelen.

Wat de waarde van de wetenschappelijke adviezen betreft, moet worden gezegd dat de Commissie zich voortdurend omringt met de beste wetenschappelijke adviseurs. Daardoor heeft de

**'Men vergeet wel eens wat de gevolgen zouden zijn, mocht over deze sector geen beslissing worden genomen.'**

Commissie meer dan eens kunnen constateren dat de lange-termijntendens die uit de gegevens over de exploitatie van de visbestanden kan worden afgeleid, opvallend bestendig op overbevissing wijst. Voor de minder bekende visbestanden, waarvoor hoe dan ook omzichtigheid geboden is, heeft de Commissie geen strikt en definitief standpunt ingenomen, maar is zij van mening dat het abnormaal zou zijn het uitblijven van onderzoek in de hand te werken door voor die bestanddelen geen maatregelen te treffen, temeer daar er voldoende aanwijzingen zijn dat voor deze visbestanden eveneens moet worden ingegrepen.

Wat de maatregelen met het oog op een optimale exploitatie van de visbestanden betreft, biedt de Commissie in haar voorstel de lidstaten de mogelijkheid elke maatregel te nemen waarvan zij kunnen aantonen dat hij hetzelfde effect zal hebben als een zuivere capaciteitsvermindering. In deze mogelijkheid is voorzien om het banenverlies in de sector te beperken.

Op dit ogenblik wordt de situatie als zo ernstig beschouwd dat maatregelen tot vermindering van de visserijactiviteit zo snel mogelijk moeten

worden genomen omdat talrijke visbestanden onrustwekkend achteruit gaan. Anders zullen hele delen van de communautaire vloot op korte termijn verdwijnen.

**Wat gebeurt er als niets wordt ondernomen?**

Door de sociale gevolgen die de herstructurering van de sector meebrengt, vergeet men wel eens wat de gevolgen zouden zijn, mocht over deze sector geen beslissing worden genomen.

### Gevolgen inzake de visstand

Wanneer de overbevissing aanhoudt, wordt de winst van de visserijbedrijven kleiner, waardoor de vissers verplicht worden nog meer te werken en zo de druk op de visbestanden nog te verhogen. Door aanhoudende overbevissing blijven de visbestanden trouwens uiterst gevoelig voor de natuurlijke veranderingen, waardoor de visstand veel

**'Waar gaan we naartoe?' is de Vrije Tribune van HVB. Wie aan het debat over de toekomst van de Vlaamse visserij wil deelnemen stuurt een bijdrage naar HVB, p/a Dorpstraat 121 te 8450 Bredene. Tel/fax: 059 / 32 55 59.**



# Waar gaan we naartoe?

te sterk zou kunnen dalen.

## Economische gevolgen

Er zijn twee scenario's mogelijk. Ofwel wordt door de verhoogde visserijdruk de visstand niet te laag, maar dalen de winstmarges van de visserijbedrijven die in een eerste reactie ten nadele van de consument de prijzen verhogen. Maar de elasticiteit van de vraag is beperkt en die bedrijven zullen uiteindelijk niet meer in staat zijn hun exploitatie rendabel te houden, wat hen ertoe zal brengen hun activa te verkopen aan andere communautaire of aan niet-communautaire ondernemingen ('quota hopping') die de controle overnemen.

Ofwel leidt de verhoogde visserijdruk tot een ineenstorting van de visbestanden, zoals het geval is bij de haringvangst in de Noordzee, waardoor heel de betrokken vloot economisch wordt geruïneerd en markten verloren gaan. De sluiting van de haringvangst in de Noordzee in de jaren '70 is daarvan een goed voorbeeld. Overigens moest deze

**'Het is niet zozeer de bedoeling de vissoorten in stand te houden (een doelstelling waarvoor overigens minder ingrijpende maatregelen nodig zijn) dan wel de visserijactiviteit te handhaven.'**

visserijtak onlangs opnieuw worden gesloten. De geschiedenis herhaalt zich zonder dat men er lessen uit trekt.

## Sociale gevolgen

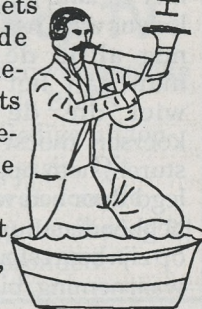
Door de overexploitatie zijn de getroffen ondernemingen verplicht het personeelsbestand in te krimpen en kort daarna over te gaan tot ontslagen. Het ineenstorten van visbestanden leidt tot de seizoensluiting of volledige sluiting van visserijtakken, met ernstige gevolgen voor de werkgelegenheid. Soms bestaat de markt niet meer wanneer de visserijtak opnieuw kan worden geopend. Het banenverlies is dan onherstelbaar.

Geeft men zich er wel ten volle rekenschap van wat de sociale en economische gevolgen zouden zijn voor de op visvangst aangewezen gebieden, mocht men de aanpassing overlaten aan het spel van vraag en aanbod, in plaats van gebruik te maken van een goed gecoördineerd programma voor de vermindering van de visserijdruk volgens een overeengekomen tijdschema en met financiële begeleidende maatregelen?

'Boeken lezen is in België het beste wat je kan doen, je leert omgaan met de problemen en krijgt een meer realistische kijk op de wereld.

De ambitie om iets op een blijvende manier te veranderen neemt de plaats in van een vertorende persoonlijke ambitie'.

Guy Verhofstadt  
in De Morgen,  
02.10.1996.



## Scheepsdiesel

# RENAUD

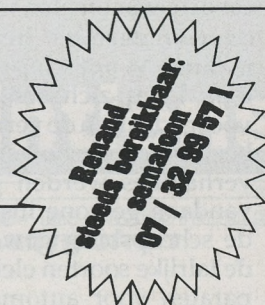
BVBA Vantorre- Devinck

*snelle service & voordelige tarieven*

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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



# van schepen van mensen

Tekenaars met veel verbeelding kunnen stripverhalen op papier zetten waarin techniekers soms praktische ideeën ontdekken. Daar komen dan zelfs bruikbare instrumenten van voort. Bijvoorbeeld: toen ze alleen nog maar op tekenpapier stonden hadden ruimtevaartuigen al geïntegreerde systemen, informatieschermen en tiptoetsen. Op papier hebben we zodoende allemaal reizen door de ruimte gemaakt en duizenden mijlen onder zee gevaren. We deden dat aan boord van fantastische tuigen.

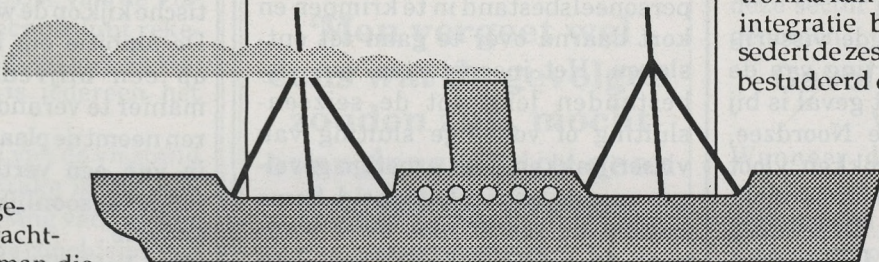
Maar tot nog niet zo lang geleden was het nog altijd de man aan het wiel die de koersen moest sturen, hem opgelegd door een wacht-hebbende stuurman die

op zijn beurt steunde op zijn eigen waarneming, bijvoorbeeld voor het vermijden van aanvaring. De man in 't kraaiennest, de uitkijk, de sextant en de chronometer waren ooit voldoende voor het bepalen van de positie van het schip op zee. Sedertdien heeft zich een omwenteling voorgedaan en de verrukkelijke verbeeldingen die ooit speels in tekenverhaaltjes werden geschetst zijn vandaag gewone instrumenten op de scheepsbrug geworden. Er zijn de talrijke soorten elektronische apparaten voor automatisch sturen, plaatsbepaling, anti-aanvaringsradar; er zijn onbemande machinekamers, satellietverbindingen, dieptemeters... Deze omwenteling is zo drastisch geweest dat een

vaartuig dat 25 jaar geleden met vijftig man voer, het nu doet met een bemanning van tien.

De uitdaging voor ontwerpers is de bouw van een scheepsbrug waarin een uitrusting voor komt die al deze veelvuldige systemen en subsystemen in één toestel combineert, zodat alles kan worden bediend door een enkele persoon.

Verschillende opvattingen hebben



daarbij al hun kop opgestoken, maar ze geraken blijkbaar niet verder dan een handige rangschikking. De werf bouwt namelijk enkele brede consoles, geeft hen brede functionele opschriften zoals 'navigatie', 'verbindingen' of 'machinerie' en installeert verscheidene stelsels gewoon naast mekaar. Dan staan ze inderdaad broederlijk op een rijtje, maar daarom zijn ze nog niet 'geïntegreerd'.

Eén enkele kast waarin alles zit is ongetwijfeld ook al aantrekkelijk. Voor de man van wacht worden de afstanden tussen de veel gebruikte systemen korter, wat in een groot wielhuis, waar de stuurman van 't ene toestel naar 't andere moeten joggen, vanzelfsprekend belangrijk is.

Een console kan verder ook andere

&  
van de zee



systemen bevatten: een 'talk back systeem' of een gesloten TV-stelsel met video en monitoren. Maar de vooruitgang van de computertechnologie en micro-elektronika kan een nog veel sluitender integratie bewerken. Het wordt sedert de zestiger jaren al uitgebreid bestudeerd door firma's voor elektronika, rederijen en werven.

Geïntegreerde systemen zijn een logisch doel geworden en er bestaan verschillende bena-

deringen. Inderdaad, hoe kan een totale integratie worden toegepast aan boord van een schip? 'Varen' is soms wel routine, maar meestal is het een onverbiddelijke uitdaging, toch in de huidige maritieme transportwereld van doelmatigheid en besparen. De neiging bestaat het geïntegreerd systeem als een eenmansbrug te zien. Zal het daar ook op uitdraaien? Heel zeker is dat niet. Schepen met een waarde van miljarden komen dan immers in de handen van één enkele man terecht. Als men ook weet dat tachtig procent van de ongevallen op zee te wijten is aan menselijke fouten rijzen daarbij toch enkele vragen.

lin

## EURO DIESEL (ANTWERP) NV

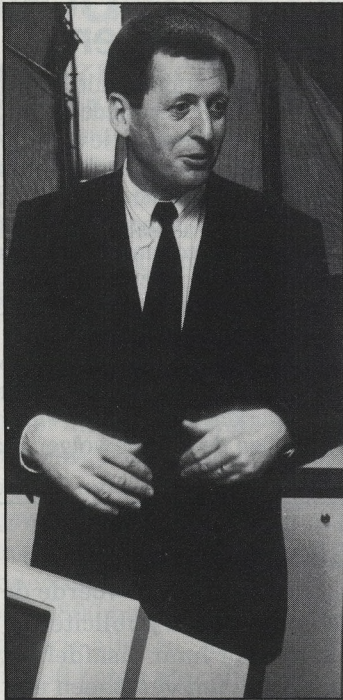
**Officiële verdeler voor DEUTZ MWM Dieselmotoren  
en DEUTZ SERVICE INTERNATIONAL**

*Zwarte Weg 1, Haven 343  
2030 Antwerpen*

**Tel. (03)5415011**

**Fax (03)5415546**

## Ibis-directeur Roger Taillaert (52) overleden



Op 9 oktober overleed te Oostende Ibis-directeur Roger Taillaert (52). Zes jaar geleden nam leraar Taillaert het korte directeurschap van kapitein Philippe Buysens (die Hubert Caestecker in '89 opvolgde) over.

Een meedogenloze ziekte heeft de toegewijde directeur weggehaald van zijn jongens. Hij overleed, amper 52 jaar oud, op 9 oktober in Oostende.

Roger Taillaert werd geboren in Vlissegem op 22 juli 1944. Als Ibis-leraar onderwees hij wiskunde en fysika en behaalde het bekwaamheidsgetuigschrift voor het visserijonderwijs. Binnen de instelling was hij ook verantwoordelijk voor de pedagogische coördinatie in de technische afdeling. Na 22 jaar leraarschap werd hij in november 1990 aangesteld tot directeur van het KW en kon nog de laatste bouwfase van de modernisering van de school afwerken. De viering van het

90-jarige bestaan (oprichting 6 juli 1906) heeft hij niet meer kunnen meemaken. Algemeen voorzitter ridder Schlimm liet de festiviteiten overigens uitstellen wegens hospitalisatie van zijn directeur.

Ook in het sociale leven was Taillaert actief. Zo heeft hij in de gemeente Bredene een voortrekkersrol gespeeld in de wijkraadwerking.

Roger Taillaert was gehuwd met Josée Bouckenaere en vader van drie zonen. Tijdens de uitvaartplechtigheid in de St.-Theriasiakerk in Bredene-Duinen brachten velen een laatste groet aan Roger. (gw)

## Slipway hersteld

De grote slipway aan het Oostendse Visserijdok is hersteld. De eerste vaartuigen, o.a. de O.33 Marbi, maakten reeds gebruik van de stedelijke droogzettingsinstallatie. In juni geraakte de slipway onklaar door een breuk in de lagers van het tandwiel. Naar verluidt zou nu ook de Zeebrugse scheepshelling gelegen in het Prins Filipsdok in de achterhaven hersteld worden. In Zeebrugge heeft SDS inmiddels zelf voor een droogzettingsinstallatie gezorgd.

## Visserij op TV

Het bekende nieuwsmagazine Panorama van de BRTN maakte een volledige uitzending over de visserij. Dit programma wordt door de BRTN (TV 1) op donderdag 21 november uitgezonden.

## Bibliotheek Visserijmuseum

De bibliotheek van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke zal eindelijk de stek krijgen die ze verdient. De gemeenteraad besliste immers een woonhuis van de kerkfabriek St.-Niklaas aan te kopen om er de bibliotheek in onder te brengen. Dit huis, vroeger woning van de onderpastoor, Pastoor Schmitzstraat 4, ligt in de onmiddellijke omgeving van het museum. Het is nog niet bekend wanneer de bibliotheek toegankelijk zal zijn en op welke manier de boeken zullen kunnen geraadpleegd worden. Eerst moet de woning geschilderd en behangen, vervolgens worden de boeken er overgebracht en moet de verzameling op computer gezet worden.

## JUBILEUM

In Blankenbergse vierden de echtelingen Florimond Waeghe (70) en Yvonne Godrie (69) hun gouden huwelijksjubileum. De Blankenbergse visser trad op 11 oktober 1946 in het huwelijk. Florimond (°1 juli 1926) begon in 1944 als scheepsjongen op de B.68 *Idalie* van Fons Versteegel. Later monsterde hij aan op een visbak van Crops in Oostende voor de IJslandvaart. Als schipper voer hij nog op talrijke andere vaartuigen. De jubilaris ging tot zijn 55ste in zee met de garnaalvanger Z.501 *Tac Horn* van Eric Dobbels Ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van hun huwelijk werden de jubilarissen in de Soetestraat gevierd door familie, vrienden en het stadsbestuur.

## 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

## Cartoons van William Lievens

De Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende geeft een cartoonboek uit met grappige situaties bij vissers, hengelaars en aquarianen. 100 cartoons ingebonden tot een boek en uitgegeven ter gelegenheid van de viering 'William Lievens, 25 jaar cartoonist'.

Voorintekening kan gebeuren tot 25 november 1996 door storting van 350 frank op rekening 280-0706209-86 van Vriendenkring Noordzee-Aquarium te Oostende. Na 25 november 1996 bedraagt de prijs per boek 400 fr + 70 fr. portkosten. (vanaf 2 exemplaren en meer: totale portkosten 100 fr).

Het boek wordt officieel voorgesteld op vrijdag 29 november 1996 te 20 uur in de Vismijnkantine te Oostende.

Voorintekenaars kunnen op deze avond hun bestelde boeken in ontvangst nemen. De cartoonist zal ter beschikking zijn om zijn werk te handtekenen.

De opbrengst zal besteed worden aan de verbetering van de zeefaunacollectie van het Stedelijk Noordzee-Aquarium van Oostende.

## Vis in spreuken

Conservator Willem Lanszweert van het visserijmuseum te Oostduinkerke verzamelde 289 spreuken en gezegden en bracht die samen in een boek dat hij liet illustreren door de cartoonist Nesten. Het werkje kost 175 frank en is te verkrijgen aan de balie van het museum (tel.: 058 / 51 24 68).

## Vissersliederen op CD

'Heyst Leeft' stelde een nieuwe CD voor die zes nieuwe vissersliedjes bevat van Eddy Wally, De Brugse Strangers, de Melando's, Will Andy, Patrick Rommel en Tina Rosita.

Met dit project wil 'Heyst Leeft' het visserslied ook buiten Knokke-Heist beter aan bod laten komen.

De CD is een productie van nv Johnny Hoes Productions en werd gemaakt bij Arcades in Brussel. De verzameling CD wordt te koop aangeboden bij de leden van Heyst Leeft voor de prijs van 249 fr. Meer info: secretariaat Marie-Christine Dezutter, Pannestraat 175 te Heist tel 050 515609

## Vlaamse Vissersbond blijft aandringen

De dissidente redersorganisatie 'Vlaamse Vissersbond' blijft verwoede pogingen doen om als representatieve redersorganisatie officiële erkenning te krijgen. Dat het daarbij niet van een leien dakje loopt bewijst de beslissing van de Provinciale Visserijcommissie om de boot nog een jaar af te houden. Toch had de nieuwe organisatie aan de commissie een ledenlijst voorgelegd die normaliter de deuren voor haar moest openen. De commissie besloot echter nog een jaartje verder te werken zonder de Vlaamse Vissersbond en de situatie volgend jaar opnieuw te bekijken.

## GB voert viscampagne

De distributiereus GB voerde de voorbije weken een publiciteitscampagne voor haar visafdeling. In alle dagbladen verscheen een paginagrote advertentie waarin nadrukkelijk werd gewezen op het grote assortiment en de versheid van de aangeboden produkten.

# N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

*Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.*

*Wij letten eerst op de goede service*

### Uw vertrouwen waard voor:

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

**Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt**



# Moderne pockettrawlers en mini-beamers

OP ONZE TOCHT door vissend Schotland bevinden we ons in Wick, een oud Vikingbastion. De autochtonen spreken de stadsnaam trouwens uit als 'Week', op Skandinavische wijze. In het Noors betekent dat 'een beschutte baai'. Momenteel is Wick het administratief centrum van het graafschap Caithness (van 'Cati', een pictenstam). Wick komt voor het eerst voor in een Noorse saga (volksvertelling) uit 1140. Wick is oud, maar er zijn ook heel moderne vaartuigen te zien.

In 1660 woonden er ongeveer 500 mensen. Deven was goed voor een handel met Bourgondië en Portugal (wijn), Noorwegen (hout), Holland en Vlaanderen (laken en afgewerkte goederen). Zelf exporteerden ze koeienvlees, zalm, huiden en boter. Rond 1800 palmde de haringindustrie alles in. Alras trokken zo'n 900 boten van alle slag en soort 's nachts op zoek naar de 'silver darlings' (duidend op de zilverglans van haring in het water). Vissers en haringbewerkers zorgden voor een zeer snelle stadsuitbreiding. Vanaf 1808 werd Wick dan ook compleet hertekend en herbouwd.

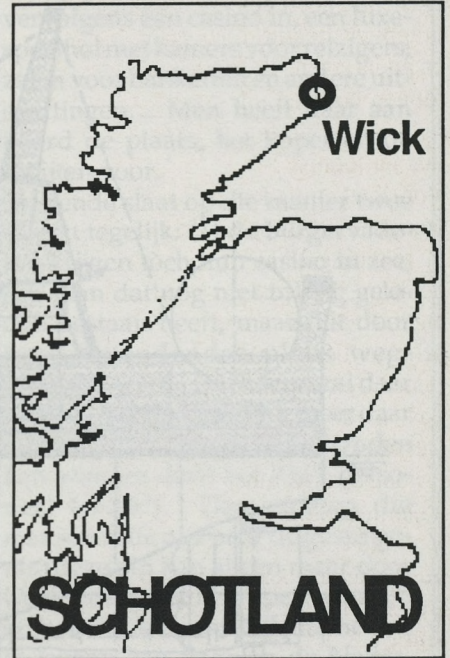
## Visserij

Met het ineenklappen van de haringindustrie verviel de vissersvloot van de havenstad. Wick kent momenteel een kleine maar actieve vloot die opereert vanuit een goed uitgerust open visserij-

dok, voorzien van voldoende aanmeerplaatsen, slipway, ijsfabriek en chandlers. Er ontwikkelden zich gaandeweg ook andere industrieën. De glasblazerij 'Caithness Glass', is wereldberoemd, alsook het nabij de luchthaven van Wick gevestigde 'Osprey Electronics' (high-tec onderwatercamera's, Simradradars en nachtkijkers). De toerist kan zalm vissen op de *Wick River*, maar hij kan ook de visserijgeschiedenis (geconserveerde vaartuigen en gereconstrueerde vissershuisen) bewonderen in het *Wick Heritage Centre*. Buiten de haven, in de baai, liggen er steeds een resem olieondersteunings- en recueschepen voor anker die kunnen opstomen naar de boortorens van het verderop gelegen Berylolieveld.

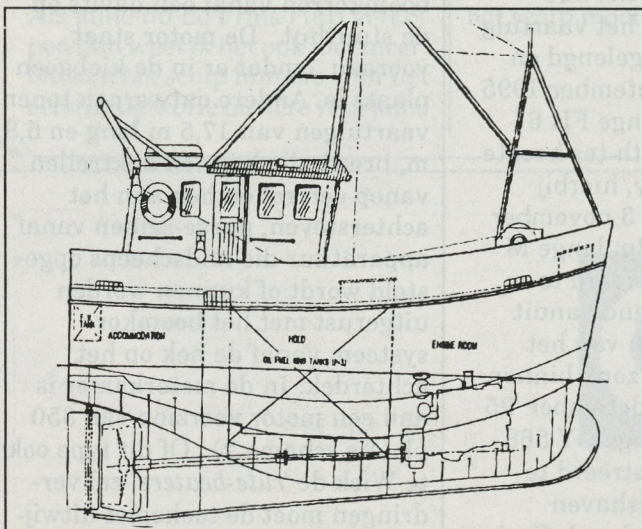
## Pocket en mini

De vissersvloot van Wick bestaat uit kleinere middenslagschepen die de Noordzee bevissen, maar ook hun kans durven wagen ten westen van Schotland. Er ontwikkelt zich een nieuwe kustvisserij. Na het wegvallen van de visgronden voor de kusten van Canada, IJsland en Noorwegen werd de Britse diepzeevloot afgebroken. De resterende middenslagtreilers trokken enerzijds de Noordzee op of

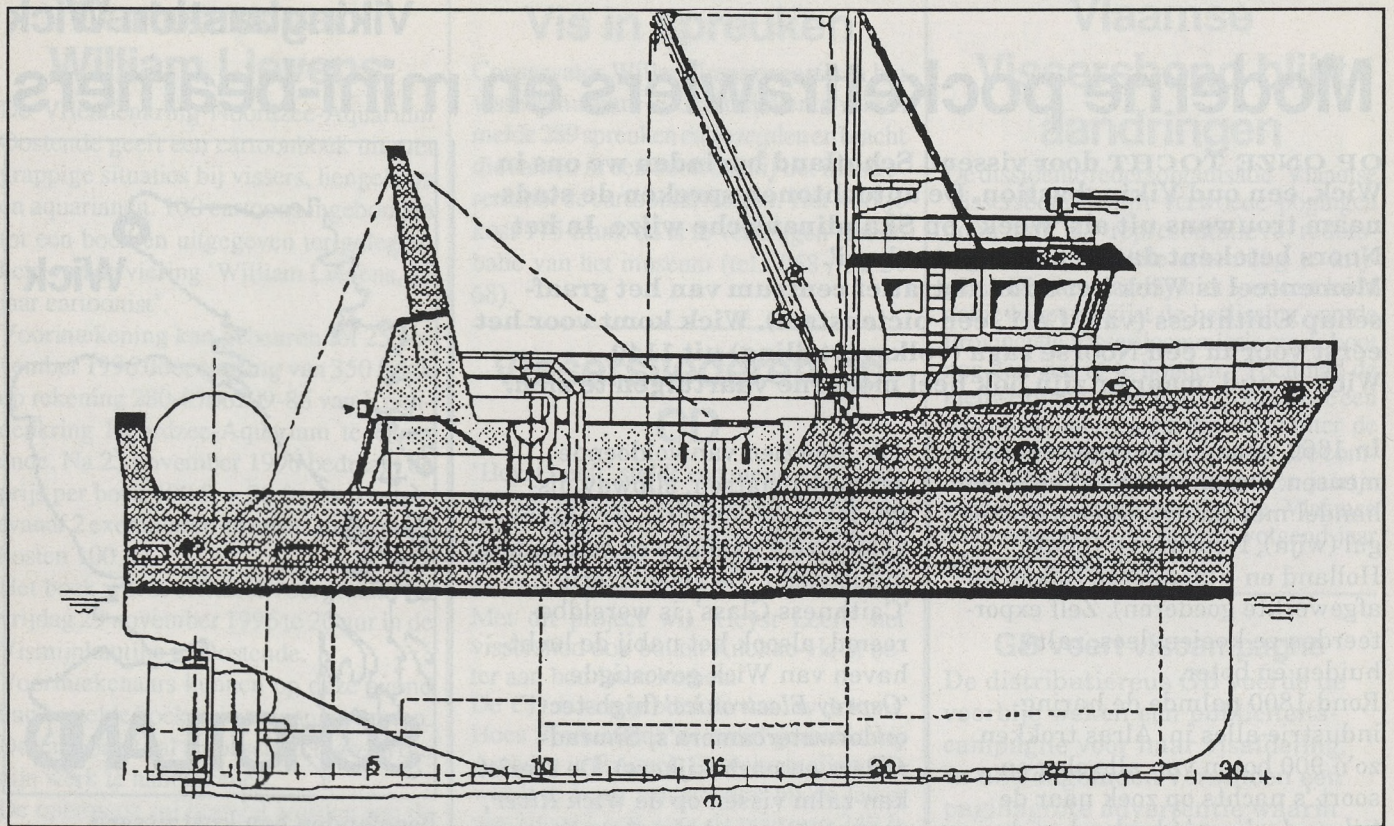


beoefenden een kustvisserij (*inshore*). Deze treilers bleken uiteindelijk te groot (en dus te duur) om, met steeds minderende vangsten, rendabel te blijven. Zo komt het dat zich langsheen de oostkust van Schotland en uiteindelijk over heel Engeland een nieuw soort vissersvaartuig ontwikkelde dat al snel *mini-beamer* of *pockettrawler* (naargelang hun visserijuitrusting) genoemd werd.

*Pockettrawlers* zijn 10 tot 14 meter lang. Ze zijn 'gedrongen' versies van hun grotere zussen, de hektreilers. Ze hebben een relatief hoge boeg, een stuurhut die meestal (niet in het midden) vooraan staat en ingewerkt is in de voorbak; een aangepaste lier en een hek om te treilen. Hierbij schiet nog een betrekkelijk ruim werkdek over. Ze hebben voldoende visruim en accommodatie om een drietal dagen op de visgronden te blijven. Ze zien er robuust uit en hebben de reputatie heel zeewaardig te zijn. Er wordt klassiek getreild met scheerborden, maar ook de wrakenvisserij wordt beoefend, met de kollijn gevist, het jigging-systeem is erop te vinden, soms wordt een net met twee vaartuigen getrok-



Schema 1: Nieuw uitgetekende mini-beamer, een boomkorvaartuig van nauwelijks tien meter lang.



Andere ontwerpen tonen vaartuigen van 17,5 m lang en 5,8 m. breed, die kunnen hekreilen vanop een rol en hek aan het achterstevan, purse-seinen vanaf apparatuur die midscheeps opgesteld wordt of kunnen worden uitgerust met het boomkorsysteem vanaf de hek op het achterdek.

ken, en als het moet met potten op schaaldieren gevist.

*Mini-beamers* zijn dan weer kleinere uitgaven van grote boomkorvaartuigen. Deze treilers zijn 10 tot 12 meter lang. Hun reputatie is verre van goed. Zolang een treiler minder dan 12 meter is, valt ze ook niet onder de strenge veiligheids- en stabiliteitsreglementering, iets wat ze daar overigens tot hun schade en schande, en met verlies van veel mensenlevens, zouden ondervinden. Omdat de *mini-beamers* aan veel regelgeving ontsnappen werden ze trouwens al vlug '*rule beaters*' (wetontwijkers) genoemd. De *mini-beamers* kregen op hun gedrongen romp het hele pakket van een groot boomkorvaartuig ingeplant: hoge stuurhut, stevige mast, bomen, kettingmatten en korijzers, veel kilo's, op zwakke plaatsen, gelast beschermingsijzer, krachtige lier... Dit alles op een romp zonder veel diepgang opdat de vaartuigjes toegang zouden hebben tot ondiepe visplaatsen.

Er zijn de laatste vijf jaar veel

ongevallen gebeurd waarbij *mini-beamers* kapseisden, zowel op zee als simpelweg in de havens, soms maar tientallen meters van het strand of in de nabijheid van rotsen omdat ze er (te) dichtbij konden geraken. Hierbij waren mensenlevens te betreuren. We geven maar enkele voorbeelden uit de lange rij: in juli 1994 kapseisde de 12 m lange BN 118 'Gilsea' uit Brixham, het vaartuig werd gelicht, 3 m uitgelengd en vaart nu weer; in september 1995 kapseisde de 12 m lange FH 6 'Provider' uit Falmouth ter hoogte van het eiland Lundy, hierbij vielen drie doden; op 3 november 1995 kapseisde de 13m lange M 180 'Defiant' geregistreerd te Milford maar opererend vanuit Fleetwood op 6 mijlen van het eiland Anglesey, het zonk binnen de 6 minuten; op 17 december '95 kapseisde de 12m lange GY 568 'Helen Claire' geregistreerd te Grimsby, in zijn thuishaven Whitby, oorzaak onbekend. Gezien het groot aantal ongevallen oordelen zeevaardeskundigen dat veel van die *mini-beamers* nooit de zee

op hadden gemogen.

Momenteel wordt er gewerkt aan een wetgeving die schepen onder de 12 meter moet beoordelen op zeevaardigheid. De vormgeving van de *mini-beamers* wordt met computers opnieuw bekeken. De nieuwe ontwerpen variëren. Er zijn gedrongen vaartuigjes van 10 m. lang (kostprijs 10 miljoen frank) (zie schema 1) die kunnen boomkorren vanaf een davits op de stuurhut. De motor staat vooraan omdat er in de kiel geen plaats is. Andere ontwerpen tonen vaartuigen van 17,5 m lang en 5,8 m. breed, die kunnen hekreilen vanop een rol en hek aan het achterstevan, purse-seinen vanaf apparatuur die midscheeps opgesteld wordt of kunnen worden uitgerust met het boomkorsysteem vanaf de hek op het achterdek. In de motorkamer is dan een motor voorzien van 350 pk (zie schema 2). Of dit type ook te Wick de '*rule-beaters*' zal verdringen moet de toekomst uitwijzen. Wij weten in elk geval waar we ons beter in ons sas op zouden voelen.

Daniël Pots

# De Laatste Vuurtorenwachter



OSTENDE-  
NAARS JU-  
BELT & JUICHT  
want de toe-  
komst straalt  
voor u!

Nadat het met  
uw stad gedu-  
rende ettelijke  
tientallen jaren  
bergaf gegaan  
is; nadat uw

geliefde haardstede ver-  
kommerde, in het vergeetboek ge-  
raakte, verloederde en nog meer  
teloor ging... nadat gij u verne-  
derd voelde door de gestadige  
opgang van Zeebrugge en Bredene,  
na dat alles is nu voor de Oosten-  
denaars de glorie angebroken. Let  
op mijn woorden: Oostende zal  
Blankenberge nog de loef afste-  
ken.

Een en ander wordt mogelijk ge-  
maakt door het verdwijnen van de  
Regie voor Maritiem Transport en  
meer bepaald door het uitschake-  
len van haar vlaggeschip de Prins  
Filip (in het Guinness Book of Re-  
cords vermeld als zijnde het groot-  
ste vaartuig dat ooit — en wel ette-  
lijke keren — leeg de overtocht  
tussen het continent en het Vere-  
nigd Koninkrijk maakte).

Oostendenaars, luistert naar het  
onderstaand plan dat mij inge-  
fluisterd werd door een uwer meer  
luciede stadsgenoten!



Als jullie nú de Prins Filip verko-  
pen dan weet ik het ook niet meer.  
Nu kan het schip immers voor het  
eerst in zijn korte carrière voor jullie

van enig nut zijn. Je moet weten...  
dat blinkt daar nog allemaal aan  
boord, sommige kajuiten zijn nim-  
mer betreden, sommige garagedek-  
ken onbereden. Het riekt aan boord  
nog naar de chic van de scheepsbou-  
wersfamilie Saverijs, de enigen die  
aan dat schip ooit geld verdiend heb-  
ben.

Stel u voor wat gij daar aantreft:  
nieuwe keukeninrichtingen, onge-  
bruikte matrassen, WC's die nog in  
de verpakking zitten enzovoort  
enzoverder. Met andere woorden:  
moest ik geld hebben, ik kocht het  
schip voor mezelf.

Wat Oostende met dat schip moet  
doen, leest gij in onderstaande vol-  
zinnen.



Men neme de waardeloze Prins Filip  
en legt dit spiksplinternieuwe luxe-  
vaartuig voor de rede van Oostende.  
Men zorgt ervoor dat dit gebeurt ter  
hoogte van het sterk verouderde ca-  
sino-kursaal van deze stad (casino-  
gebouwen zijn in Oostende uiteraard  
na veertig jaar vèr over datum). Men  
verankert het schip aldaar en legt een  
regelmatige verbinding in tussen het  
prachtige, edoch waardeloze, vaar-  
tuig en de zeedijk. De verbinding kan  
gemaakt worden met de waardeloze  
overzetbootjes van dezelfde waarde-  
loze RMT en natuurlijk bemand door  
waardeloze RMT-matrozen. Als ook  
dat te moeilijk is, dan laten jullie dat  
waardeloze schip daar voor de waarde-  
loze Oostendse rede gewoon zinke-  
n. Een passerelle van de wal naar  
het schip moet het dan maar doen.



Wat ligt dat vlaggeschipding daar  
vervolgens te liggen?

Wel, op de Prins Filip richt men  
vervolgens een casino in, een luxe-  
speelhol met kamers voor reizigers,  
zalen voor banketten en andere uit-  
spattingen... Men heeft daar aan  
boord de plaats, het koper en de  
tapijten voor.

Oostende slaat op die manier twee  
slagen tegelijk: (1) de burgervade-  
ren krijgen tòch hun casino in zee,  
een plan dat nog niet zolang gele-  
den bestaan heeft, maar dat door  
het Oostendendse plebs weg-  
gehoond werd. Dat honen zal daar  
nu wel verdwenen zijn, temeer daar  
(2) het Filipcasino(!) onderhouden  
kan worden door het RMT-personeel  
(werk!). Dan moeten die  
mensen zelfs niet naar de gevange-  
nis (deze zin kan alleen maar door  
Oostendenaars begrepen worden  
en het is ook te moeilijk om het uit  
te leggen aan pakweg de Neder-  
landse lezers van dit prachtblad).  
Het casino kan beheerd worden  
door ontelbare directieleden van de  
RMT (werk!). De bediening kan  
geschieden door de mensen van de  
Wagon-Lits (werk!) die dan zelfs  
kunnen ophouden met hun Poli-  
tiek Staking Die De Toekomst Van  
De Stad Met Haar Onverantwoorde  
Acties Confiskeert.

Voor de rest is het mij to-  
taal onduidelijk waar-  
om al die Oostenden-  
aars per se weer willen  
werken — een ander  
mens is blij als hij ervan  
af is! — maar het zijn  
ten slotte mijn zaken  
niet.



**Generale Bank. Mijn Kracht.**

## OOSTENDE

**Pellens is Restiau niet**

In onze bijdrage over het Auto-  
noom Gemeentebedrijf Haven  
Oostende (HVB oktober '96, p. 17)  
werd Jan Pellens, de nieuwe  
voorzitter van de Vlaamse Haven-  
vereniging, per vergissing ge-  
noemd als bestuurder van de NV  
Haven Antwerpen. Bedoeld werd  
echter Robert Restiau, gedele-  
geerd bestuurder van AGHA, de  
koepelorganisatie van de Ant-  
werpse havenverenigingen, zoals  
trouwens in de bijdrage van  
Danny Crabeels (p. 23 in hetzelfde  
HVB-nummer) te lezen stond.  
De Vlaamse Havenvereniging is  
de gesprekspartner namens de  
volledige Vlaamse privé-sector in  
de havens van Antwerpen, Gent,  
Oostende en Zeebrugge.  
□ Ondertussen is ook bekend dat  
Dirk Van Vlaenderen, werkzaam  
bij een internationaal consult-  
bureau, de nieuwe commissaris-  
bedrijfsrevisor wordt voor het  
Oostendse havenbedrijf.

## BLANKENBERGE

**13de Week van de  
Blankenbergse Visserij**

De folkloristische vereniging  
"Ebbe en Vloed" organiseert in  
samenwerking met het stadsbe-  
stuur opnieuw een "Week van de  
Blankenbergse Visserij" die  
hiermee aan zijn dertiende editie  
toe is.

Tot zondag 3 november loopt in  
het 'Oud Gemeentehuis' een  
tematentoonstelling die gratis  
toegankelijk is voor het publiek.  
Op zaterdag 9 november om 17  
uur wordt in de Sint-  
Antoniuskerk de jaarlijkse 'Visser-  
mis' opgedragen ter nagedachtenis  
van alle op zee omgekomen vis-  
sers.

Maandag 11 november is het  
opnieuw 'Bescheepsdag'. Om 17  
uur vertrekt een optocht aan de  
'Paravang' (kant Franchomme-  
laan) richting vissersmonument  
'Sterke Dries' waar een een  
bloemenhulde plaatsgrijpt.  
Daarna volgt voor de ingeschre-  
venen de traditionele maaltijd  
'kazakken met haring' in de zaal  
Oberbayern.

## NEDERLAND

**Boetes verdubbeld**

Nederlandse vissers moeten er  
voortaan rekening mee houden dat  
gesjoemel met de vangstregels tot  
hogere boetes leidt. De boete voor  
het binnenhalen van ondermaatse  
vis is verdubbeld tot 1.000 gulden  
(18.000 fr.) per 100 kilogram. Ook  
het vissen met onwettelijke maas-  
wijdten of het vangen van vis waar-  
voor men over geen vergunning be-  
schikt wordt zwaarder aangerekend.

**Minder visafslagen**

Om de visafslagen te behoeden voor  
een dodelijke concurrentie werd een  
advies verstrekt aan visserijminis-  
ter Van Aartsen om een aantal af-  
slagen te sluiten of samen te voe-  
gen. Volgens het rapport moet het  
aantal visafslagen drastisch omlaag  
anders concurreert de sector zichzelf  
kapot.

Nederland telt zes gemeentelijke  
vismijnen (Breskens, Colijnsplaats,  
Goedereede, Scheveningen, Urk en  
Vlissingen) en enkele geprivati-  
seerde afslagen (o.a. Den Helder/  
Texel, Den Oever, IJmuiden, Lau-  
wersoog). De geprivatiseerde afsla-  
gen klagen dat de gemeentelijke in-  
stellingen met subsidies worden  
overeind gehouden en daardoor een  
oneerlijke concurrentie voeren. Ze  
vinden dat zij aanvoer wegkopen,  
door handelaars aan te trekken met  
gemeentelijke faciliteiten die een  
concurrentievervalsende invloed  
hebben op de exploitatie van de af-  
slagen.

**Werk werkt luxe-cruiseschip  
af**

Het 265 meter lange en 55 meter  
hoge luxe-cruiseschip Galaxy is in  
de Groningse Eemshaven aangeko-  
men om er afgewerkt te worden. De  
Galaxy werd gebouwd in Duitsland  
bij Meyer Werft die zijn schepen  
normaal ook in Duitsland laat af-  
werken op een werf in Emden. In  
Duitsland is tot in het regionaal  
parlement tumult ontstaan omdat  
de miljoenen voor de afwerking van  
het schip naar een Nederlandse werf  
gaan. Aan de Galaxy hangt een  
prijkaartje van... 13,8 miljard  
frank.

## ZEEBRUGGE

**Maritieme ruil- en antiekbeurs**

De vereniging Oceanis wil volgens  
initiatiefnemers Johan Ryheul,  
Dirk en Thomas Termote en  
Frank Strobbe het maritiem  
verleden onder de aandacht van  
het publiek brengen. Daarvoor  
wordt op 30 november en 1 decem-  
ber een maritieme ruil- en antiek-  
beurs georganiseerd: schaalmodel-  
len van oude vaartuigen, antieke  
voorwerpen uit de maritieme  
sfeer, boeken, foto's, schelpen,  
koralen, schilderijen...

Naast de beurs (toegang 50 frank)  
is er op 1 december een symposi-  
um in de ontvangsthal van het  
Seafront. Deelname kost 350  
frank en u hoort dan referaten  
over 'Een boot om U tegen te  
zeggen', 'Wrakken van het  
marinekorps Flanders' en 'Over  
moderne duikboten'.

Inlichtingen over Oceanis en zijn  
initiatieven kunnen iedere werk-  
dag verkregen worden tussen 9 en  
12,30 uur op tel. 050 / 81 31 18 (jd)

**North Sea Ferries-personeel:  
vrees voor ontslagen**

Het personeel van NSF-Zeebrugge  
vrees dat de fusie van hun bedrijf  
met P&O tot ontslagen zal leiden.  
Het is inderdaad de bedoeling van  
de ferymaatschappij om in de  
havens van Zeebrugge, Rotterdam  
en Felixtown 100 banen te schrap-  
pen. Daarbij zouden ook een  
aantal ontslagen in Zeebrugge  
vallen, zo vreest het personeel. (jd)



**Nieuw HVB op  
vrijdag 6 december**