

Wij wensen
onze klanten
en alle lezers
een voorspoedig
jaar



Scheepsdiesel

Renaud
steeds bereikbaar:
07 / 32 99 57 1



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- Schroefassen
- Slipwaywerken
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- las- en brandwerk
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- opspuiten van assen
- scheepselektriciteit en -koeling
- kraanverhuur

HVB

64VVB

HET VISSERBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF
Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters,

Flor Vandekerckhove en L. Oymarc.

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 redac-
teurs die het artikel met hun naam
ondertekenen.*

© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen
alleen maar overgenomen worden na
schriftelijke toestemming van de uitge-
verij. ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvol-
gende nummers startend vanaf de betal-
ing) 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 gul-
den op rekeningnummer 64.14.29.592
t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank
Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te
4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo
HVB.

Subscriptions (one year) in other countries:
Austria: S 698; 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



Red de vissers!

DE VISSERIJ IS méér dan alleen maar werk. De Vlaamse vissers zijn méér waard dan wat de rubriek 'aanvoer & besommingen' ons laat vermoeden. De visserij geeft aanleiding tot een aparte levenswijze; een bijzondere manier van leven die bepaald wordt door de jacht. De visserij geeft — hoe zou het trouwens anders kunnen?

— vorm aan het leven van al degenen die er rechtstreeks of onrechtstreeks mee te maken hebben. Met andere woorden, de visserij is een levensstijl. Jan-met-de-pet zal beamen dat de vissers een 'apart volkje' vormen, maar dat we het in een adem over 'levensstijl' hebben (met de nadruk op 'stijl') zal menig wenkbrauw doen fronsen. Dat houdt immers waardering in. De Vlaamse vissers vormen — en wij wikken onze woorden — *unieke* en *waardevolle* gemeenschappen. En die worden vandaag met verdwijnen bedreigd.

Uniek! Het woord is, zoals gezegd, zorgzaam gekozen. De vissers zijn enig: zoals zij bestaan er geen meer. Vissers zijn mensen die ontsnapt zijn aan de terreur van de prikklok, aan het snobisme van de etiquette, aan de files van de Welriekende Dreef... De vissers zaaien niet, zij verfraaien niet, zij doen niet aan genetische manipulatie en aan *virtual reality*... De vissers doen de dingen niet die *iedereen* vandaag doet. Omgekeerd zelfs: de vissers doen dingen die *niemand* nog doet! Waar zie je op het einde van de XXste eeuw nog mensen die de weidse vlakte in trekken om er (soms vele dagen later) met gejaagde prooi weer uit op te dagen?

Die jachteconomie laat aan de wal zijn sporen na. In de vissersfamilies worden problemen besproken waarvan de kantoorbediende geen weet heeft, in de visserskroegen worden andere gesprekken gevoerd, in de visserskantoren worden andere berekeningen gemaakt, op de vissersvergaderingen worden andere belangen verdedigd. In de visserij wordt op een andere manier geteld, gemeten, gegeten en geslapen. Woorden als vrijheid, lust en individualisme hebben op de kaaien een andere klank dan in de weldenkende milieus van de wal.

Goed, het mag dan allemaal uniek zijn, is het ook waardevol? Ik meen van wel. Maar wat ik meen doet hier zelfs niets ter zake. De wereld verandert vandaag zo snel dat we onderweg noodzakelijkerwijze dingen achterlaten waarvan we niet eens kunnen weten of ze belangrijk zijn of niet. Wat vandaag overbodig lijkt, nutteloos, ouderwets en voorbijgestreefd, kan morgen een gemiste kans of een verloren waarde blijken te zijn. Het lijkt me bijgevolg wel verstandig om in de onstuitbare voortgang der volkeren (waar naartoe?) soorten — 'restanten' — over te houden 'voor het geval dat...'

Het behoud van de soorten. Vreemd is het toch dat we daar al lang van overtuigd zijn wanneer het om planten gaat (Plant Een Boom!) en meer nog wanneer het dieren betreft (Save The Whales!). Als we het in dat verband dan toch eens voor mensen opnemen dan zal dat voor een groepje zijn dat zich vooral ver van ons bed bevindt (de indianen in het Amazonewoud mogen enigszins op ons mededogen beroep doen). Des te merkwaardiger is het dat we er niet toe komen dat 'ecologisch bewust-zijn' op mensen van bij ons te plaatsen: Red De Vissers! Je hoort het nergens iemand zeggen.

Eén en ander heeft natuurlijk te maken met het 'gezond verstand' dat zegt dat de vissers een bedreiging voor de (te redden) natuur vormen. Dit is een opvatting die gedeeld wordt door politici, eurokraten en groene jongens. En allen slaan ze de bal mis. (Dat gebeurt wel meer met het zogenaamde 'gezond verstand'.) Zeker, de wijze waarop vandaag gevist wordt moet hoogdringend bekeken worden. Om het algemeen te stellen: onnatuurlijk is niet dat de mens uit de natuur put, onnatuurlijk is de plunderende wijze waarop dat vandaag gebeurt. Maar dat komt niet doordat er een tegenstelling bestaat tussen de vissersgemeenschappen en de natuur. De vissers hebben immers de vis nodig om te leven. Zij hebben er bijgevolg geen enkel belang bij dat de visstocks uitgeput geraken. Als de vissers desondanks voor die visstocks een gevaar vormen dan kan dat alleen maar komen doordat ze daartoe *gedwongen* worden.

En hoe dat komt? En welke instellingen de vissers daar dan toe *dwingen*? Vanaf hier worden de vragen (en vooral de antwoorden) echt interessant.

Flor Vandekerckhove

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.

Nieuwe Z 82 Nautilus klaar in maart

EIND VORIG JAAR bracht HVB het bericht over het nieuwbouwproject van de nieuwe Z 82 Nautilus, een polyvalent vissersvaartuig van 18,35 meter en 300 pk motorvermogen. Het vaartuig zou in juli van stapel lopen. De bouw heeft echter heel wat vertraging opgelopen. Het casco kwam begin december in Zelzate aan waar de afwerking en het optuigen gebeurt door de Scheepswerf van Zelzate. De tewaterlating is voorzien in maart.



Vlakbij de Nederlandse grens in Zelzate ligt de scheepshelling waar de nieuwe Z 82 Nautilus afgewerkt wordt. (foto gw)

DE NIEUWBOUW VOOR de visserij ligt toch niet volledig stil. Bij De Graeve in Zeebrugge staat nog een 38 m-vaartuig op stapel en een Eurokotter-casco is in bestelling in het Poolse Gdansk.

Joël Verheye van de Zeebrugse Scheepswerven maakte enkele weken geleden bekend dat er een nieuwe O 431 Judith (23,95 m., 300 pk) in de steigers staat in Rupelmonde voor de rederij

Caroline BVBA uit Oostende. De oplevering is gepland voor mei. Tenslotte is er nog de nieuwe polyvalente kotter Z 82 Nautilus voor BVBA St.-Antoine uit Brugge, de rederij van Danny Gevaert en Dirk Claeys. Het casco van Poolse origine kwam zopas via Breskens naar Zelzate waar het wordt afgebouwd in samenwerking met BSM uit Breskens. Het kustvaartuig heeft een lengte van 18,35 meter, is 5,40 meter breed met een holte van 2,75 meter. In de machinekamer komt MTU-motor (Mercedes) van 300 pk - 221 kW (bij 1.800 toeren) en een Valmet-hulpmotor. De keerkoppeling komt van Reintjes. De schroef van 1.500 mm is van het Franse merk Renou-Dardel. BSM staat in voor de productie van de zestrommelwinch. (gw)

De Scheepswerf van Zelzate

De werf die de Z 82 bouwt mag onbekend zijn in de visserij, zij is best bekend bij binnenvaart. Aan een oude arm van het Kanaal Gent-Terneuzen in Zelzate is nog een van de laatste scheepswerven in Vlaanderen te vinden. Zaakvoerder ingenieur Maarten Carron kocht samen met zijn vader Hendrik de ziertogende werf van de eigenares. Mevrouw Coppens erfde de scheepswerf van haar vader die het bedrijf in de jaren

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

zestig opstartte. Hij was geen leek in het vak want jarenlang was hij met zijn twee broers zaakvoerder van de Scheepswerf Terdonk. De werf verdween voor de verbreding van het zeekanaal Gent-Terneuzen. De 65-jarige Coppens wou echter niet van ophouden weten. Ondanks het afhaken van zijn broers kocht hij een nieuw terrein op een steenworp van de Nederlandse grens, vlakbij het Belgische douanekantoor in Zelzate en naast het Werkhuis H. Carron. Hij liet er zes langshellingen aanleggen, wat op zich al ongebruikelijk is voor binnenvaartwerken die doorgaans van dwarshellingen gebruik maken. Drie ervan zijn nog in gebruik voor de beroepsvaart, terwijl een helling ter beschikking staat voor de pleziervaart.

De Scheepswerf van Zelzate was een typische spitsenwerf, een scheepscategorie die het de laatste jaren niet onder de markt had. Daarom werd ook uitgekeken naar bouworders voor kleinere schepen. Het bedrijf leverde ondermeer het passagiersschip *Seastar* af.

Vissersvaartuig

Voor het eerst bouwt de werf nu voor de visserij. De Scheepswerf van Zelzate BVBA is hoofdaannemer voor de bouw van de Z.82 Nautilus. Zaakvoerder Maarten Carron beseft dat dit een uitzonderlijke opdracht is. *'Wij moeten nu eenmaal naar andere activiteiten uitkijken. Maar als klein bedrijf met vijf werknemers kunnen we het project aan. Nieuwbouw en verbouwing van kleinere schepen zorgen voor de hoofdbrok van het werk. Het droogzetten van vaartuigen zorgt voor ongeveer een derde van de bedrijfsopbrengsten.'*

De afwerking en het optuigen van de Z 82 gebeurt in nauwe samenwerking met het Werkhuis H. Carron, eigendom van vader Hendrik Carron. De onderneming is gespecialiseerd in het onderhoud van motoren (vertegenwoordiging Scania, Volvo, Guascor) en beschikt ook over een werkplaats en een stevendok (breedt 12,6 m.) voor herstelling van schroeven, straalbuizen, roeren en schroef-

assen.

Enkele jaren geleden startte Maarten Carron Shiptec op, een gespecialiseerd bedrijf voor verkoop van technische onderdelen voor vaartuigen.

Aan de Havenlaan is het nu alle hens aan dek geblazen voor de afwerking van de Z 82. De winch is al ter plaatse en eerstdaags gaat de motor erin. Na het pijpwerk en het plaatsen van diverse leiding volgt de inrichting van de

brug. In maart moet de *Nautilus* er kant en klaar bijstaan. (gw)

Gewezen IJslandschipper Camiel Puystjens, geboren op 21 juni 1916 in Oostduinkerke, overleed op 26 november in Oostende. De 80-jarige gewezen kapitein ter diepzeevisserij en RMT-matroos was de echtgenoot van Marguerite Verschelden.

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

Satellietnavigatie voor vaartuigen vanaf 24 meter tegen jaar 2000

Vissersvaartuigen van de lidstaten van de Europese Unie, met een lengte van meer dan 24 meter tussen de loodlijnen moeten tegen het jaar 2000 aangesloten zijn op het satellietstelsel voor permanente positiebepaling. De grens werd hiermee aanzienlijk opgetrokken. In het oorspronkelijke voorstel van de Europese commissie was sprake van vaartuigen vanaf 15 meter en later opgetrokken tot 20 meter (zie HVB XII 1996, p. 19).

De Europese visserijministers beslisten op donderdag 19 december dat het satellietcontrolesysteem verplicht wordt voor alle vaartuigen van meer dan 24 meter. Kustvaartuigen die binnen de 12-mijlzone opereren en niet langer dan 24 uur op zee vertoeven zijn hiervan vrijgesteld. Ondanks tegenkanting van Nederland, Spanje, Denemarken en Zweden werd de maatregel er toch doorgedrukt.

Slechts vier procent van de Europese vloot bestaat uit vaartuigen van meer dan 24 meter. Volgens de officiële cijfers over de samenstelling van de Europese visserijvloot in 1995 vallen ongeveer 3.600 vaartuigen (op een totaal van meer dan 100.000) onder de maatregel.

Volgens de cijfers over het aantal geregistreerde vaartuigen, die enigszins kunnen afwijken van de huidige toestand, waren de grote

vaartuigen als volgt verdeeld:

Land	Tot. aantal vaartuigen	Vaartuigen van + 24 m.
België	157	75
Nederland	508	298
Ierland	1.421	81
Duitsland	2.452	0
Finland	x	x
Zweden	4.349	117*
Denemark.	4.993	220
Frankrijk	6.650	279
G.-B.	6.988	499
Portugal	12.317	0
Italië	16.434	789
Griekenl.	20.354	0
Totaal	101.680	3.581

Onderverdeling (zonder Finland):

- aantal vaartuigen - 10 m.: 71.888 (73 %)
- aantal vaartuigen van 10-24 m.: 23.252 (23 %)
- (voor Zweden: 10-25 m.)
- aantal vaartuigen + 24 m.: 3.581 (4%)
- (*voor Zweden: + 25 m.)

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

NOVEMBER 1996

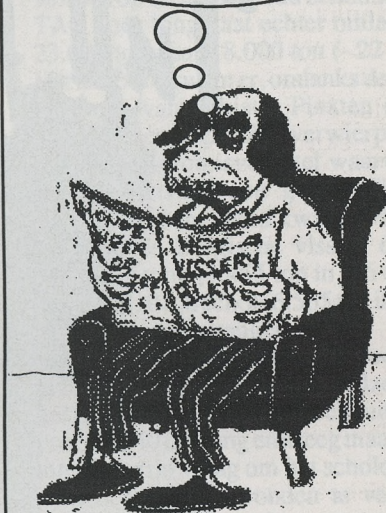
Bijkomende vermogen:

- Z.576 OSTARA, eigendom Vantorre Denise, Elisabethlaan 225, Knokke-Heist. Overdracht vermogen Z.526 Flamingo II, + 500 pk of 441 kW

Verandering van eigendom:

- N.782 NANCY, eigendom NV

Tiens, hier staat dat het eerstvolgende HVB op vrijdag 7 februari in de winkel ligt!



TE KOOP
Lijnvissersboot in
polyester. 7,50 meter x
2,50 m. Compleet in
orde. Volvo TDI 130 pk
057 / 46 86 89

Rederij Lumar, Ringlaan-Noord
65, 8420 De Haan, tel.
059-23.49.34.
Vergunning: 19.11.96
Gesloopt:
□ Z.526 FLAMINGO II, gesloopt
op 25.10.96. Vermogen overgedra-
gen naar Z.576 Ostara op
07.11.96.

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:

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



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

— Erkend servicestation —

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

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

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



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.

Praet goed kwaad

Naar aanleiding van het BRTN-Panorama van 12 december over de visserij, wil ik als oud-visserman toch enkele bedenkingen kwijt bij al die geleerde biologen en visserijdeskundigen aan de wal. Iedere visser in hart en nieren zal zeker evenzeer als de heren biologen bezorgd zijn om het voortbestaan van de visserij. De ervaren visser weet echter tegelijk dat men de visvangst onmogelijk kan voorspellen, en dat ondanks de vele moderne technieken die men daarvoor heeft bedacht.

Ik zelf stam uit een familie die reeds meer dan hondervijftig jaar dit bedrijf heeft uitgeoefend. Telkens er sprake was van ondervissing heb ik grootvader en vader horen zeggen: 'Men kan dit beroep blijven uitoefenen, het is ieder jaar verschillend.'

Daarom geef ik reder Vantorre gelijk wanneer hij voor de televisie die onderzoeken in twijfel trekt. De natuur kan men niet inschatten, ondanks de moderne technieken. Bewijzen daarvoor zijn er genoeg: het ene jaar heeft men op een plaats een prachtige visserij en dan duurt het soms tien tot twintig jaar dat op deze plaats weer een boterham kan verdiend worden. Dat de biologen hier maar eens een verklaring voor geven! En als de heren van de E.U. het allemaal zo goed bedoelen waarom hebben zij de visserij dan zo groot laten worden? Ik vraag mij af wat zij zouden zeggen als men hun broodwinning met de helft zou terugschroeven?

Petrus Praet, Kieldrecht

PS: Men moet eens aan de kerncentrale van Doel gaan kijken daar maakt men 200.000 kg vis kapot in de afkoeling per jaar. Zo verklaarde de kerncentrale van Doel zelf in een streekblad.

QUOTA '97: nog maar eens minder schol en tong

Quota dit jaar ontoereikend?

NET ALS VORIG jaar was er opnieuw een marathonvergadering nodig om tot en concensus over de visquota te komen. De Europese visserijministers zaten tot het ochtendgloren bijeen.

Het akkoord over de toegelaten vangsthoeveelheden van gequoteerde vissoorten in Europese wateren houdt zoals verwacht een flinke reductie van de schol en tongvangst in en, belangrijker voor Nederland dan voor ons, een drastische beperking van de haringaanvoer uit de Noordzee.

Het moeten uitputtende besprekingen geweest zijn want Europees Commissaris Emma Bonino ging bij het sluiten van de vergadering - omstreeks zeven uur in de morgen - letterlijk door de knieën. "Overmand door vermoeidheid. Twee jaar hard werken zonder vakantie hebben hun tol geëist. Mevrouw Bonino snakt naar het kerstrees", was de uitleg van een woordvoerder voor de appelflawwte. Uitgerekend voor onze twee belangrijkste soorten stelde de Europese Commissie de scherpste vangstbeperkingen voor. De Visserijraad wist de kantjes van Bonino's voorstellen wat af te ronden, maar de wrevel blijft. De vangstquota voor kabeljauw, makreel en wijting blijven vrij-

wel ongewijzigd. De toegelaten haringvangst, enkele maanden geleden door en noodmaatregel fors teruggeschroefd, worden op dit lage niveau behouden. Het TAC voor tong gaat echter omlaag van 23.000 ton naar 18.000 ton (- 22 %).

Het akkoord kwam er, ondanks de tegenstemmen van minister Pinxten en zijn Zweedse collega. Zij verwierpen het laatste compromisvoorstel waarvoor in de ministerraad een gekwalificeerde meerderheid tot stand kwam. Dat betekent dat de Belgische vissers dit jaar 4.120 ton tong (4.455 ton in '96 of - 7,5 %) en 6.210 ton schol (6.565 ton in '96 of - 5,4 %) mogen vangen.

Pinxten was bijzonder boos omdat ons land zijn tongquota in de Noordzee en in het Bristolkanaal niet kon behouden. Hij vroeg 2.540 ton tong en kreeg maar 2.060 ton. Ook zijn vraag om het scholquotum voor dezelfde visgronden te verhogen tot 5.650 ton werd afgewezen en vastgelegd op 4.560 ton schol, evenveel als vorig jaar. De zwaarste aderlating voor onze visserij situeert zich dan ook in deze zones waar er zowat twintig procent minder mag gevangen worden dan vorig jaar. (gw)

	1996		1997	
Tong	4.455 ton	- 11 %	4.120 ton	- 7,5 %
Schol	6.565 ton	- 23 %	6.210 ton	- 5,4 %
Kabeljauw	5.235 ton	- 9 %	4.775 ton	- 9 %

Nederland

Voor de Nederlandse visserij vallen de nieuwe quota evenmin gunstig uit. Ze zien er als volgt uit.

	1996		1997	
Tong	17.300 ton	- 22 %	13.545	- 22 %
Schol	30.120 ton	- 40 %	28.500	- 5 %
Kabeljauw	13.510 ton	+ 6 %	12.070	- 11 %
Haring	64.880 ton	- 33 %	41.240	- 36 %
Makreel	23.060 ton	- 33 %	23.060	0 %
Wijting	4.440 ton	- 3 %	4.690	+ 6 %

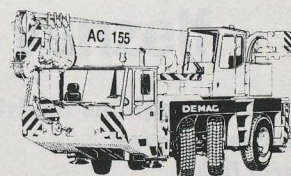
Scheepsherstelling
 Afwerking nieuwbouw
 Metaalkonstruktie
 Draai-, frees- en schaaftwerk
 Verhuur telescopische kranen
 (tot 50 ton, gielengte tot 57 m)

Verheye Joël

n.v.



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



De quota '97

Kabeljauw	1995	1996	1997
IIIa (Skag)	50	60	40
IV, IIa	3.870	4.160	3.720
VI, Vb, XII, XIV	40	40	40
VIII	760	890	890
VIIa	75	85	85
TOTAAL	4.795	5.235	4.775
Schol			
IIIa	70	70	70
IIa, IV	6.580	4.820	4.560
VIIId,e	1.310	1.230	1.160
VIIIf,g	350	270	270
VII,h,j,k	80	80	80
TOTAAL	8.505	6.565	6.210
Tong			
IV,IIa	2.500	1.915	1.500
VIIa	635	500	500
VIIId	1.025	1.255	1.410
VIIe	35	25	25
VII,g	685	625	560
VII,h,j,k	60	60	60
VIII	80	75	65
TOTAAL	5.020	4.455	4.120

Reeds enkele ruilakkoorden rond

Onmiddellijk na de toewijzing van de quota heeft de Belgische delegatie reeds enkele ruilakkoorden afgesloten met Frankrijk, Spanje, Ierland en Engeland. België

stond vooral zeeduivel af, een soort waarvan we het quotum toch niet leegvissen. Een akkoord voor de Golf van Biscaje is er nog niet.

□ Frankrijk krijgt 600 ton haring in ruil voor 100 ton schol en 120 ton zwarte koolvis.

□ Ierland krijgt 500 ton zeeduivel in ruil voor 200 ton schelvis, 160 ton wijting, 50 ton kabeljauw, 350 ton schol en 60 ton tong in de wesetlijke wateren.

□ Spanje krijgt 150 ton zeeduivel in ruil voor 10 ton kabeljauw, 15 ton schol en 250 tonnog aantal soorten.

□ Engeland krijgt 75 ton zeeduivel in ruil voor 200 ton andere soorten in Noorse wateren. (gw)

Vlaamse regering keurt 25 miljoen subsidies goed voor bouw twee nieuwe vaartuigen

Tijdens haar laatste bijeenkomst van het jaar keurde de Vlaamse regering nog enkele gesubsidieerde dossiers goed. De Rederij Jacobus, Zeegelstraat 1, Zeebrugge krijgt een subsidie van 16,1 miljoen frank voor de bouw van het nieuwe vaartuig *Ora et Labora*. De Rederij Coudekercke BVBA, Zonnebloemstraat 26, Knokke-Heist mag op een subsidie van 9 miljoen frank rekenen voor de bouw van een Eurokotter.

Anglo Belgian Corporation wenst de visserij een voorspoedig nieuw jaar toe



Marine voortstuwingsmotoren

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent

Tel.: (09) 267 00 00

Telex: 11 298 abcgt b

Fax: (09) 267 00 67

Nederlandse Kennemerland-groep neemt vishandel Christiaens over



De Visserij Maatschappij Kennemerland uit IJmuiden heeft de Zeebrugse zeevisgroothandel Christiaens NV overgenomen. Het bedrijf werd omgedoopt tot Christianes-Kennemerland NV dat de verkoop en de verwerking van verse vis overneemt. De dochter van het beursgenoteerde (incourante markt) Nederlandse bedrijf zal 33 mensen aan het werk houden.

Het bedrijf aan de Kraakstraat boekte vorig jaar een omzet van 848 miljoen frank (803 miljoen in '94) en stelde 59 mensen tewerk. Christiaens NV werd op 28 november op bekentenis failliet verklaard.

De curatoren Ignace Vanwysberghe uit Jabbeke en Jan Delepierre uit Brugge zijn er zeer snel in geslaagd om een overname tot stand te brengen. Kennemerland nam per 1 december alle handelsactiviteiten in Zeebrugge over. Voorlopig worden de gebouwen gehuurd in afwachting van een definitief akkoord met de curatoren over de aankoop van de gebouwen. (foto gw)

**Christa & Luc
wensen
aan allen
een wijs en
vredevol
1997**



Luc Bogaert, Stroombanklaan 50, 8400 Oostende

Visbedrijf Pieters wil uitbreiding

Het Brugse Visbedrijf Pieters, Belgisch marktleider in visverwerking, loopt al lang rond met uitbreidingsplannen. Het gaat om een nieuwe productielijn voor kant-en-klare vismaaltijden. In een pilotinstallatie met 6 werknemers werd reeds 18 miljoen geïnvesteerd. Bedoeling is om maximaal 150 miljoen te pompen in een nieuwe productie-eenheid voor visbereidingen met 50 arbeidsplaatsen. Het Gewestplan staat echter de uitbreiding van de bestaande gebouwen op het Industrieterrein Blauwe Toren in de weg. De gronden (3,5 ha) waarover Pieters achter het moederbedrijf beschikt zijn immers ingekleurd als landbouwgrond. Als alternatief werd reeds een vestiging in Noord-Frankrijk in overweging genomen.

Na maanden overleg heeft het Brugse stadsbestuur aan de Vlaamse regering nu machtiging tot herziening van het BPA gevraagd. Komt de goedkeuring er dan openit dit nieuwe mogelijkheden voor het visbedrijf en enkele aanpalende ondernemingen.

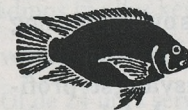
KORT

FAILLIET

▪ Visbakkerij Parlevliet BVBA, Fritz Vinckelaan 234, Bredene (zetel) en H. Baelskaai 45, Oostende (exploitatie), onderneming gespecialiseerd in alle gebakken en gerookte vis, garnalen, marinades en diepvriesproducten. Failliet verklaard op bekentenis op 18 december 1996.

NIEUWE ONDERNEMING

▪ De Zeven Zeeën NV, 2900 Schoten, onderneming voor zeevisserij. Kapitaal: 1.300.000 frank. (oprichting: BS 29.11.96).



**Myriam en Urbain
wensen aan alle
vrienden veel geluk
en zegen. De rest
komt vanzelf**

Urbain en Myriam Vansteene,
Ravesijdestraat 44/3
8400 Oostende

Een tocht langs Schotse vissershavens (XIV)

Peterhead: de grootste Europese witvishaven

QUA INFRASTRUCTUUR IS Peterhead niet de grootste vissershaven, maar in omzet van witvis is ze sinds 20 jaar wel Europees marktleider. Peterhead, aan de noordoosthoek van Schotland, heeft dan ook een uitermate goede ligging. De haven is gemakkelijk te bereiken door vissers van alle nationaliteiten die de noordelijke Noordzee en de Scandinavische visgronden bevissen. Goede wegen zorgen voor snelle verbindingen met de voornaamste steden, zowel op het Britse eiland als op het continent. Door een zorgvuldig beheer en door het aantrekken van Europese subsidies groeien de havenfaciliteiten er nog jaar na jaar.



Historiek

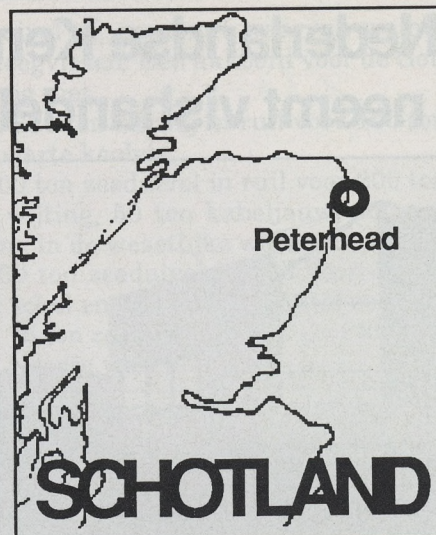
In de 19de eeuw was Peterhead de pleisterplaats van veel Britse walvisjagers. Het in 1850 voor die vloot gebouwde droogdok is overigens nog altijd in gebruik. Na het wegdeemsteren van de walvisvangst profiteerde Peterhead van de fel oprukkende haringvisserij. Toen die op zijn beurt, omstreeks 1970, teloorging, schakelde de haven zich snel en vooruitziend om en richtte zich op rondvis.

Op de locatie Seagate werd een nieuwe vismijn gebouwd. Toen die te klein werd kwam er een grotere op Keith Inch. Twintig jaar lang werd gewerkt om de nieuwe haven uit te bouwen.

De vloot van Peterhead bestond op een bepaald moment uit 150 eigen geregistreerde vaartuigen en had 220 regelmatige bezoekers, waar-

onder heel wat vaartuigen uit Denemarken.

De groei tot 'Premier Port' is te danken aan verschillende factoren. De voornaamste is de reeds aangehaalde gunstige ligging. Ten tweede is de service van de havendiensten groot: ijs, drinkwater, brandstof, electriciteit, scheepsreparatie, stores, viskisten, netten... kunnen worden geleverd tot op het dek van het schip. Hierbij geldt de regel dat een eigen vaartuig niet wordt voortgetrokken t.a.v. een vreemde bezoeker. Ten derde heeft Peterhead zich nooit aangesloten bij de regelingen die voortsporen uit het *National Dock Labour Scheme*; regels en reglementen die de flexibiliteit beperken. Bemanningen mochten hierdoor bijvoorbeeld het eigen schip niet meer lossen. Vislossers daarentegen werkten maar bepaalde



uren van de dag of nacht, aan een bepaald ritme... Veel vaartuigen die traditioneel Aberdeen aandeden (die wel het *Scheme* had aangenomen) kozen voortaan Peterhead. Daar konden de vissers immers wel het eigen vaartuig lossen en daar werd ook op zaterdag geveild. Dit spaarde kosten en tijd. Vandaag wordt in Peterhead overigens nog steeds van maandag tot en met zaterdag geveild, met donderdag en vrijdag als piekdagen.

Naarmate de haven aan belangrjkheid won kwamen ook visverwerkende bedrijven uit Aberdeen en uit vissershavens aan de Humber zich te Peterhead vestigen. Dit verhoogde dan weer de vraag naar vis, waardoor de prijzen stegen... en nog meer vaartuigen aangetrokken werden. De cirkel was rond. Op een drukke dag hoort men er nu een kakofonie, niet alleen van Britse dialecten, maar ook van Frans, Spaans, een enkele keer Nederlands en ook wel talen uit Scandinavië.

Peterhead groeide verder. Voor de veiligheid werd de naar het noorden gerichte haveningang volledig dichtgemaakt. Hier werd land gewonnen op de zee om bedrijven te installeren. Aan het zuidelijk eindpunt van de vissershaven werd een nieuwe, minder aan storm blootstaande, haveningang gegraven. En de Europese Unie hielp: scheepherstellers werden aangetrokken, nettenzolders ingericht, twee nieuwe ijsfabrieken gebouwd, een wasserij voor viskisten ingericht... De vismijn heeft nu een kaailengte van 400 meter. Er kunnen 8000 afgeijsde viskisten naast elkaar

staan. En de cijfers liegen niet: in 1970 werd voor 1,1 miljoen £ vis verhandeld; in 1993 was dit al 70 miljoen pond.

De baai ten zuiden van de oude vissershaven werd van twee waterkeringen voorzien zodat ook grote klondykers uit Oost-Europa, haring en makreel kunnen overnemen van Britse treilers.

Toen de nieuwe pelagische vissersvaartuigen na 1985 steeds groter werden, vatten de havenbeheerders het plan op om in de baai een nieuwe diepwaterhaven uit te bouwen. Meteen konden ze ook allerhande schepen uit de *oliebusiness* aantrekken. Om de nieuwe haven tegen stormgeweld te beschermen werd een derde waterkering aangelegd. Een nieuwe zuid- en oostkaai vormden in 1990 uiteindelijk de *Albert Quay*.

De nieuwe diepzeevisserij, die zich voortdurend ontwikkelt, maakt momenteel gretig gebruik van de reeds ingerichte faciliteiten. In de nabijheid van *Albert Quay* werd het grootste visverwerkingsbedrijf op Britse bodem ingericht. Het bedrijf pompt rechtstreeks vis uit de RSW-tanks (*refrigerated seawatertanks*). De term RSW liegt er niet om: de vis wordt in het ruim in gekoeld zee-water vers gehouden en komt onder de kaai door op de fileertafels terecht.

Toen Peterhead vanaf 1994 zag dat *Fraserburgh* en vooral *Scrabster* grote concurrenten werden, zetten de lobbyisten zich weer eens rond de tafel. Met succes, want de haven grabbelde 3,6 miljoen pond bij elkaar. Een en ander moet in maart 1997 tot de *Merchant Quay*-werken leiden. Daarna wordt er nog een droogdok voor grotere vissersschepen ingeplant.

De *Peterhead Harbour Trustees* (de beheerders) zijn zich ervan bewust dat de Europese visserij onder sterke druk staat. Door de ontwikkelingen nauwgezet te volgen proberen ze te anticiperen op de toekomst. Tegelijk vertrouwen ze erop dat ze daar nog lang de grootste jaaromzet in Europa voor pelagische vissoorten mogen optekenen.

Tekst en foto: Daniël Pots

DE STILLE KRACHT



D
E
R
E
H
E
I
D

B
E
D
R
I
J
F
S
Z
E
K
E
R
H
E
I
D

O
P
Z
E
E
R
E
S
S
E
R
E
O
K
K
E
R
H
E
I
D

A
A
N
Z
E
E
R
E
S
S
E
R
E
O
K
K
E
R
H
E
I
D

De Mitsubishi scheepsdieselmotoren die Padmos levert vormen de betrouwbare basis voor optimale bedrijfszekerheid. Vooral, omdat Padmos de Mitsubishi topkwaliteit aanvult met de stille kracht van een perfecte onderhouds- en reparatieservice. Met aan boord een bemanning van goed opgeleide en getrainde vakmensen. Plus geavanceerde en hoogwaardige test-, meet- en regelapparatuur in het bedrijf om alle motoren nieuw, gerevideerd of gerepareerd startklaar af te leveren. Inbouw kan daardoor tot een minimum in tijd beperkt blijven. Snelheid die Padmos in alles kenmerkt. Zoals de ruim 120.000 direct uit voorraad leverbare - nieuwe of gerevideerde onderdelen. Of de 24-uurs service aan boord uitgevoerd door vakbekwame monteurs. Waar u ook bent tussen Duinkerken en Denemarken, op het Padmos serviceteam kunt u à la minute rekenen.



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

Schipper Frans Pots

Van scheepsjongen tot walkapitein

DE NAAM POTS duikt al een paar honderd jaar op in onze streek. Veelal in visserij of koopvaardij. De grootvader van Frans, Franciscus — Siessen Mostoard — Pots was reder van verschillende kustvissersvaartuigen en praktijkleraar in de visserijschool Paster Pype. Dat belette evenwel niet dat Frans in eerder armoedige omstandigheden moest opgroeien, in een flat zonder water, elektriciteit of gas en met veel te weinig sanitaire voorzieningen. Plaats van al dat ongemak is de Oostendse Visserskaai, een omgeving die in de jaren '20 en '30 ontelbare vissers afleverde.

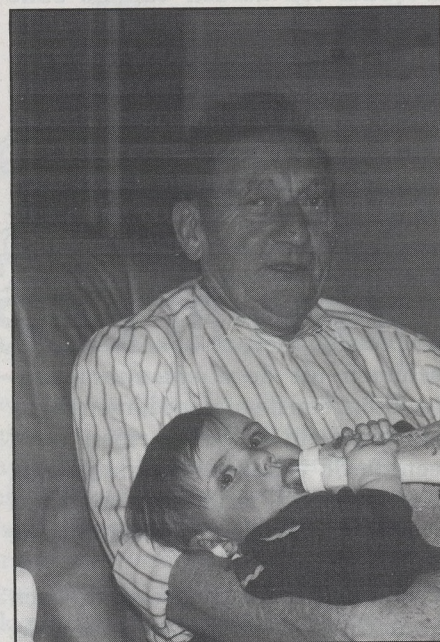
ZIJN EERSTE PRAKTISCHE visserservaringen deed Frans Pots op, al spelend, op de 0.221 'Acht Kinderen' van zijn grootvader. Maar een kind leert niet van spel alleen. Na het Sint-Vincentius-schooltje te hebben doorlopen trok Frans naar de visserijschool Paster Pype die zich gedeeltelijk boven de schenkzaal 't Zal wel Gaan' (waar grootmoeder Pots de plak zwaaide) bevond en voor de rest nabij de Wellingtonstraat gevestigd was.

Jonge visser

De jonge snaak is er nog niet rijp voor, maar maakt toch al een eerste reis naar IJsland mee. Dat gebeurt aan boord van een oude treiler van rederij Crops, die zich meer onder dan boven water bevindt; een reis waar hij zich niet zo heel veel meer van herinnert, behalve dan... dat ze hem niet bevalt.

Oorlog

Op 25 juli 1939 haalt hij zijn brevet van leerling-schipper en trekt als scheepsjongen naar zee op de 0.315 'Gabrielle Maria' van Henri Lambregt onder schipper Frans — Zoetbaoje — Beyen. Na vier zeereizen stapt de volledige bemanning over op de 0.286 'Charles-Henri' van dezelfde reders. Het wordt behoedzaam vissen want vanaf 3 september 1939 zijn Engeland en Duitsland reeds in oorlog. Op zee worden al rake klappen uitgedeeld. Op 10 mei 1940, als de wereldbrand ook voor de Belgen uitbreekt, vist de 0.286 op de gronden van *Mine Head* en *Ballycotin*. Na een ruzie aan boord tussen degenen die rechtstreeks naar Engeland willen uitwijken en de bemanningsleden die eerst hun gezinnen willen ophalen, stevent schipper Henri Barbaix naar Oostende. Als

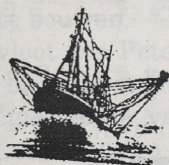


Frans Pots (71) : welverdiende rust na een leven lang hard werken (foto dp).

laatste uitwijkend vissersvaartuig verlaat de 0.286 zijn thuishaven met 94 vluchtelingen (waaronder de reders) aan boord.

Na de klassieke omzwerfing tussen Frankrijk en Zuid-Engeland belandt het schip in de baai van *Milford*. Het tweede vaartuig van dezelfde rederij, de 0.242 'Jeanne-Marie', komt langszij liggen, volgestouwd met vismate-

**De bemanning
van de O 62 wenst
aan alle vissers en
reders een
gelukkig 1997**



O 62 Dini

**NV BUNKERS
DAGREDA
en zijn
medewerkers
wensen u een
gelukkig nieuwjaar**

Visserstraat 23, 8380 Zeebrugge.
Tel.: 050 / 54 42 69 — fax: 050 / 550 750



Aan boord van de O 222 'Maurice-Roger'.

riaal. De vaartuigen mogen niet tegen de kaai en worden richting *Dartmouth* gestuurd waar de navybasis ligt. Eerst worden de vluchtelingen echter aan land geroeid. Vervolgens begint voor hen de zoektocht naar een vaste woonst. De familie Pots krijgt een stek in de *Farmers Meadow* te *Newlyn*. Frans vindt vaart bij de rederij van **Laplasse** op de 0.279 'Notre Dame Délivrez Nous' Met die 0.279 (1) worden de visgronden van *Wolf Rock*, *Bishop Rock* en *Chicken Rock* (ten zuiden van het eiland *Man*) bevist. Ook komen ze terecht op de PZ 198 'We'll Try', een *pilchardboot* (2) die

de familie **Laplasse** te *Newlyn* heeft verworven.

Schipper

Op 20 februari 1947 neemt Frans zijn eerste taak als schipper op. Dat gebeurt aan boord van de 0.222 'Maurice-Roger' van reder **Frans Viaene**. Pots herinnert zich nog perfect hoe zo'n schip er toen uitzag: *'De enige apparatuur aan boord is een echolood (Langevin-Chilimskydieptemeter met vonkenbelichting), een radiopeiler met een hoepel- of een kruis-antenne op de stuurhut en benendende een klein radiotelefonietoestel. Voor de rest sturen we op praktijk en het gezond*

verstand van de visser.'

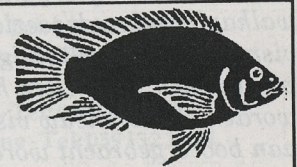
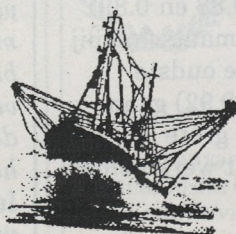
Op zee wordt aan boord gestuurd en Frans behaalt zijn *brevet 1ste klas* op 28 juni 1949. Hij is dan de jongste schipper van de Oostendse vloot.

In december 1950 wordt hij schipper op de 0.236 'Henriëtte'. Na enkele reizen op de Noordzee trekt hij, samen met zovele Oostendse motortreilers, naar de visgronden rond IJsland. Hij verdient er goed zijn brood. Hij belandt meermaals in de beruchte IJslandse weersomstandigheden en krijgt het zwaar te verduren in een *black-frost-storm*. In januari 1952 sleept hij de 0.331 'Nadine-Liliane-Josette' in bijna onmenselijke omstandigheden van *Vestmannarjar (d'eilanden)* naar Oostende. (3)

In augustus 1953 stapt de schipper over naar de diepzeereiderij 'Pêcheries à Vapeur' (PV). Met de eerder kleine 0.88 'Curie' sputtert en vist hij rond IJsland mee met de grote namen: **Ryckx**, **Steenkiste**, **Tratsaert** (Galle)... die allen een grote trailer onder hun voeten hebben. Het is dikwijls vis verkopen in *Aberdeen* en *Grimsbj*. De mannen zijn soms twee maanden van huis weg.

In januari 1956 stapt Frans over op de 0.83 'Prince de Liège' en weer wordt vele jaren, soms in helse omstandigheden, in de wateren rond IJsland gevist. Om zichzelf en zijn bemanning van

De coöperatieve
ONDERLINGE VISAFSLAG
 wenst alle reders, vissers,
 handelaars en
 toeleveringsbedrijven een
 inventief en voorspoedig 1997



**De bemanning
 van de O 211
 wenst de collega's
 en alle vissers een
 voorspoedig 1997**

een ruim inkomen te voorzien ziet Frans er niet tegenop om de visserij te verleggen van het *Gentekot* (zuiden) naar *Kaap Noord*, van de *westkust* naar de *oostkust* en zelfs naar de *zuidkust van Groenland*. Tijdens het haringseizoen in de nazomer wordt op de *Sandettiegronden* (ingang Kanaal) dicht bij huis gevist. Dit is zo'n beetje de vakantieperiode van de vissers. Met de 0.80 *'Duchesse de Brabant'* (4) maakt hij na juni 1959 zijn 'gouden reis' te Grimsby: een vol schip voor 12.600 £ (of 1.8 miljoen frank); lange tijd een Oostends record.

Promotie

Walkapitein (5) worden van een grote rederij is voor de visser een promotie. Als **Henri Beuren** bij de PV op pensioen gaat, azen veel grote namen op de functie. Ze wordt echter toegekend aan Frans Pots. *'Walkapitein? Tot 1961 is dat gewoon werk. Er wordt nog ontzettend veel vis gevangen. Er wordt dus goed verdiend en er zijn vissers te veel. Moeilijk is het dus niet. Na 1 januari '61 begint de situatie echter te veranderen en wordt het veel moeilijker om een rederij als de PV te runnen.'*

Welke taken heeft die walkapitein dan? Frans Pots: *'Wanneer een schip binnenkomt moet ervoor gezorgd worden dat de bemanning ook de volgende reis weer present is, het lossen en de visverkoop moeten worden georganiseerd, de walkapitein houdt toezicht in de vismijn op onregelmatigheden, hij zorgt ervoor dat netten hersteld worden en dat nieuw vismateriaal aan boord gebracht wordt. Moeten er schilderwerken uitgevoerd worden, onderhoud op dek en aan de motor, voeding en brandstof aan boord gebracht, zeekaarten aangepast? Intussen blijft hij op de hoogte van de plaats waar de andere schepen van de rederij vissen. Hij is in de weer tot het schip terug de haven kan verlaten. Maar dan is het nog niet gedaan! Op zee blijft er telefonisch contact met de walkapitein, meestal 's nachts, want de vangsten moeten worden doorgegeven. Sommige beslissingen worden door schipper en walkapitein samen genomen.'*



Bij defect wordt menig uurtje (samen met walmachinist Tjannie Dedrie) aan de telefoon doorgebracht, want de schade moet worden bepaald, telefonisch moet deskundig advies worden gegeven, het schip moet desgevaldend worden afgeleid naar een dichtbijge haven, er moet worden onderhandeld met een vaartuig over de sleepkosten... Dikwijls moet naar de luchthaven van de stad Luxemburg worden gereden om een reserveonderdeel naar IJsland op te sturen.... en dit alles maal zeven, want ook de visser-schepen te Matadi (Kongo) bij de firma Pemarenco vallen onder mijn verantwoordelijkheid.'

Intussen kondigt de schaalvergroting zich aan: de toekomst ligt bij grote treilers die 5.000 van de klassieke bennen (50 kg) aan boord kunnen nemen. Als de 0.85 en de 0.90 in het water glijden wordt het werk voor Frans wel te veel. Gelukkig wordt er geherstructureerd. De kleine ijslandertjes (0.86, 0.88 en 0.89) gaan naar de zustermaatschappij in Matadi en de twee oudste vaartuigen (0.83 en 0.92) gaan richting sloper. Vier grote ijslanders maken het werk gemakkelijker.

Maar de tijden veranderen. Overbevissing! IJsland vaardigt eenzijdig beperkende maatregelen uit, de eerste kabeljauwoorlogen beginnen, de schepen vangen niet de hoeveelheid vis waarvoor ze werden gebouwd, de lonen en het socio-economische leven aan wal nemen een hoge vlucht zodat de vissers niet meer gemotiveerd zijn om nog op het barre IJsland te varen... Massaal stappen de vissers dan ook over op de kleine visserij, de RMT, de baggermaatschappijen, De Post... Telkens een schip de haven binnenkomt is het grootste werk weer om 18 man bij elkaar te krijgen om de volgende reis te kunnen aanvaarten. Dag en nacht is Frans op zoek naar vissers en niet-vissers, voorschotten gevend, overtuigend, uit cafés halend, het hinterland intrekend... Hij slaagt telkens in zijn opzet en de schepen lijden heel weinig visverlet. Maar voor Frans Pots is het geen leven meer: *'Het aanvaarden van de functie van walkapitein is de grootste misstap in mijn leven. Was ik blijven varen dan zou ik nu met veel meer plezier op het tweede deel van mijn visserscarrière hebben teruggekeken!'*

In 1968 verandert de situatie weer. Men voorziet dat de grote

In de stuurhut van de O 85 'Princesse Marie-Christine.'

ijslanders geen toekomst meer hebben en de PV besluit ze dan ook in te zetten vanuit *Matadi*. Frans en een aantal andere schippers brengen de vaartuigen over naar Kongo. (6) Hij vaart naar *Matadi* met de 0.85 'Marie-Christine', de 0.300 'Nzadi' en zijn vertrouwde 0.80 'Duchesse de Brabant'. Ter plaatse zoekt hij visgronden op voor de grote schepen, maakt de Pemarcoschippers vertrouwd met de vaartuigen. Een en ander brengt hem tot voor Walvisbaai op de grens van Namibië met Zuid-Afrika. Verschillende malen vertrekt hij ook met het vliegtuig om er de plaatselijke walkapitein te gaan vervangen of om reorganisaties door te voeren. Bij het leegmaken van de 0.81 'John' (naar aanleiding van de verkoop aan de rederij **Van Lul-Pintelon**) heeft Pots een ongeval en krijgt verlammingverschijnselen. In plaats van onmiddellijk naar België terug te keren om zich te laten verzorgen, blijft hij aan het werk. Zijn verantwoordelijkheidszin haalt het op het gezond verstand. Hij keert later met de 0.88 'Curie' naar België om het vaartuig bij de sloper af te leveren.

Nu volgt een onaangename periode van operaties en ziekenhuizen. Op de kaai moet hij het nu kalmer doen. Als walkapitein heeft Frans het nu wat rustiger. Intussen komen de hek-en boomtreilers 0.83 'Surveyer' en 0.82 'Mariner' in de vaart. Als de PV in uiteindelijk in vereffening een stille dood sterft, werkt Frans nog een aantal maanden bij het *Rijksstation voor de Zeevisserij*. Dit werk spreekt hem echter niet aan en hij stopt zijn actieve loopbaan.

Vandaag zegt de 71-jarige: 'De visserij? Het ergste is dat men je vergeten is van zodra je de sector verlaat. Nadat je zoveel jaren hebt gevaren, zoveel jaren op de kaai in de weer bent geweest, nadat je in de visserij zoveel hebt meegeemaakt, zoveel kennis hebt verworven... is iedereen je in de korste keren vergeten'.

De visserij vandaag? 'Ik zou mijn weg niet meer vinden tussen al die

moderne apparatuur. Toch blijf ik er trots op dat onze generatie op zee zijn weg (en de vis) vond vanuit de opgedane praktische kennis, met weinig of geen instrumenten... iets wat de vissers vandaag niet meer kunnen'

Daniël Pots

(1) Aan boord kijken ze toe hoe de HMS *Warwick* (samen met drie torpedobootjagers) wordt gekelderd. Ze maken de chaos al vissend mee. Na de oorlog slaat Frans als schipper met zijn net vast aan de oorlogsbodem en haalt tot zijn verbazing de genaamtekende scheepsvlag boven.

(2) De visvangst op pilchard is nieuw voor de Belgen. Pilchards (pelsers in 't Nederlands) zijn tere visjes en moeten 3 dagen na het vangen zijn verwerkt. Zo'n houten pilchardboot is niet groot, heeft 2 schroeven (1 in 't midden, 1 schuin ernaast) en telt 5 bemanningsleden. Er wordt gevist met drijvende netten met netmazen ter grootte van een toenmalige shilling. Een vangtoestel (*net hauler*) haalt de stroken net binnenboord. De visjes worden met de hand uit het net verwijderd en per *stone* (gewichtmaat = 6,35kg) in een bakje

**Scheepsverven te koop:
rode meni, epoxyteer,
zink- en loodverf enzo.
aan lage prijzen. Tel.:
050 / 31 45 54.**

gelegd.

(3) Deze moedige sleep werd beschreven in HVB I, 1992 p. 44 en werd later door Flor Vandekerckhove verwerkt in het toneelstuk 'Naar de kloten'.

(4) Met dit schip raakt later een wachtsman, vissend in het ijs, tussen IJsland en Groenland een stuk pakij. Te Oostende moesten meer dan 200 klinknagels ('*revetten*') uit de romp worden aangespannen of vervangen.

(5) Voor die functie hebben de Britten een mooi woord. Omdat een schip taalkundig vrouwelijk is en een vissersvaartuig veel aandacht nodig heeft, heet de walkapitein in Engeland '*The Ship's husband*' (de echtgenoot van het schip).

(6) Het volledige Kongoverhaal werd reeds gepubliceerd in een reeks die van start ging in HVB III, 1989 en eindigde in HVB VI, 1990.

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

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

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46.
André Baert - Van Waes, J. Peurquaetstraat 62, Oostende Tel: 059 / 51 33 07.

Ploegbazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 70 92 80.
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



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

Boekbesprekingen

Jaarboeken

Naar jaarlijkse gewoonte pakt de Nederlandse Uitgeverij De Alk bij de jaarwissel opnieuw uit met een aantal maritieme publicaties. Naast de traditionele jaarboeken over scheep- en binnenvaart, ligt dit jaar de bedrijfs-geschiedenis van *Vink & Co* op de boekenplank en een nieuw boek (nog maar één) over de *'Titanic'*.

Van de titel *'Scheepvaart 1997'* van de hand van G.J. de Boer verscheen inmiddels de 21ste editie. Een boek van 392 pagina's, dikker dan ooit, boordevol informatie, nuttig voor zowel de *'shiplover'* als voor hen die professioneel met scheepvaart bezig zijn. Het kost 850 BEF, en is, net als alle andere boeken van De Alk, in de boekhandel verkrijgbaar (ISBN 90-6013-562-8). Wat als encyclopedisch volledig mag bestempeld worden, is, net als de vorige uitgave, de zevende editie van *'Binnenvaart 1997'*, samengesteld door Van Heck en Van Zanten. Met

meer dan 6.000 verwerkte mutaties telt het boek 560 pagina's! Voor dit waardevolle werk moet men 980 BEF neerleggen (ISBN 90-6013-563-6).

In *'Jaarboek binnenvaart 1996'* vindt men geen schepenlijsten, wel nieuws, feiten en wetenswaardigheden van het afgelopen jaar. Deze achtste editie kost 998 BEF, werd fraai uitgegeven op A4-formaat maar met een harde kaft. Het boek is rijkelijk geïllustreerd en telt 144 pagina's. Verkrijgbaar onder ISBN 90-6013-070-7.

Daarnaast kent iedereen De Alk als uitgever van interessante en wetenschappelijk verantwoorde uitgaven van bedrijfsgeschiedenissen. Deze traditie wordt verdergezet met *'Vinke & Co 1860-1985'* waarin H.J.A. Dessens de Nederlandse rederij uitgebreid beschrijft, vanaf de oprichting in 1860 tot de teloorgang in 1985. De vlootlijst van deze trampreder werd verzorgd door G.J. van Dijk. Geïllustreerd met ruim 250 foto's, uitgegeven op A4-formaat

met een harde kaft, kost het boek 998 BEF. (ISBN 90-60123-063-4). Tot slot vermelden we de nieuwste uitgave, *'Titanic'*. Dit boek is gebaseerd op het werk *'75 jaar Titanic'* dat in 1987 bij De Alk verscheen en al snel uitverkocht was. Auteur Edward P. de Groot heeft de kans gegrepen om nieuw ontdekte feiten, gebeurtenissen en vele nieuwe illustraties toe te voegen. Deze uitgave omvat 144 pagina's en is geïllustreerd met ruim 400 foto's. Ook dit boek heeft een A4 formaat, echter met een slappe kaft. Kostprijs 850 BEF. (ISBN 90-6013-055-3).

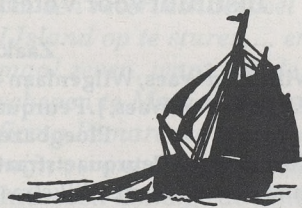
Naast de boekhandel zijn alle titels van De Alk in België verkrijgbaar bij Uitgeverij Agora, Tel. 053/788.700.

Koop eens een schip

'Asset playing', het speculatief aan- en verkopen van schepen, is de enige manier om in de scheepvaart geld te verdienen. Dat is de conclusie van het standaardwerk *'Shipping'* van twee maritieme hoogleraren, de Nederlander Niko Wijnolst en zijn Noorse collega Tor Wergeland.

Overcapaciteit op wereldvlak is in de scheepvaart een gegeven waaraan niemand zich kan onttrekken. Speciali-

Wij wensen onze klanten een bijzonder vruchtbaar nieuw jaar



Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Zetel: Schelpenlaan 12 te 8450 Bredene. Tel.: 059 / 32 17 69

satie in bijvoorbeeld koelvervoer of in de chemicaliënmarkt brengen slechts tijdelijk soelaas. Alle segmenten in de scheepvaart zijn dusdanig met elkaar verbonden dat de overcapaciteit in het ene segment uiteindelijk altijd gevolgen heeft voor het andere. Het is een illusie te denken dat overcapaciteit kan worden weggewerkt. Het wordt niet alleen veroorzaakt door domme reders die te veel schepen bestellen, maar ontstaat ook onder druk van scheepsbouwers die hun werven draaiende moeten houden, heel dikwijls dan nog met overheidssteun. Alleen met het aankopen en verkopen van schepen valt er bijgevolg in de sector geld te verdienen. Reden van deze schijnbaar paradoxale stelling is dat heel weinig mensen weten hoe de scheepvaart in elkaar zit. 'Shipping' lezen helpt, het is immers het beste standaardwerk op dit gebied, stelt auteur *Niko Wijnołst* zonder blikken of blozen. 'Shipping' werd uitgegeven door *Delft University Press* in de reeks 'Delft Marine Technology Series'. Dit Engelstalig werk vind je in de handel onder ISBN 90-407-1380-4.

Vlootlijsten

Bij uitgeverij *De Vey Mestdagh* in het Nederlandse Middelburg verscheen onlangs de recentste editie van 'Maritiem Journaal'. Het werk geeft een jaarlijks overzicht van de laatste maritieme ontwikkelingen op het vlak van scheepvaart, scheepsbouw, visserij, havens, marine... Het boek omvat ook uitgebreide vlootlijsten, niet alleen van de Nederlandse marine, ook van de koopvaardijvloot, de civiele overheid en de zee gaande baggervloot. De geïllustreerde artikelen in 'Maritiem Journaal '96' belichten de ontwikkelingen bij de handelsvloot, de scheepsbouw, offshore, binnenvaart en de hoger genoemde onderwerpen. Daar-

naast komen regelmatig zaken aan bod als maritiem onderzoek, navigatie, communicatie, veiligheid, milieu, opleiding, scheepvaartpolitiek... Elk jaar worden ook één of meer bijzondere schepen nader belicht. Naast deze commerciële, maatschappelijke en politieke ontwikkelingen komt steeds een maritiem historisch onderwerp aan bod. Zo geeft het boek naast een compleet beeld van het actuele, maritieme gebeuren ook de samenhang daarvan weer met de rijke maritieme historie 'Maritiem Journaal '96' richt zich dan ook bewust tot zowel de vakman als de belangstellende leek. Bovendien vormt het boek een onontbeerlijk naslagwerk voor latere jaren. Het werk (ISBN 90-6376-060-4) is in de boekhandel verkrijgbaar.

Avontuur

'Reizen op papier, Journalen en reisverhalen van Nederlandse ontdekkingsreizigers, kooplieden en avonturiers' is een uitgave van *Walburg Pers Amsterdam* (ISBN 90-6011-965-7) als Jaarboek 1996 van de Vereniging *Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum* en de *Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam*. Het boek telt 160 pagina's, genaaid gebrocheerd, rijk geïllustreerd, deels in kleur. Het kost 49,50 gulden. In de loop der eeuwen hebben talloze Nederlanders hun vaderland tijdelijk vaarwel gezegd om te zoeken naar onbekende streken, profijtelijke handel of wetenschappelijke kennis. Vaak zetten zij hun belevenissen op papier. Daardoor kunnen we ook nu nog hun avonturen beleven. In het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam bevindt zich een schat aan interessante reisverhalen. In 'Reizen op papier' geven *Vibeke Roeper* en *Diederick Wildeman* inzicht in deze rijk geschaakte verzameling, die representatief

'Een van de oorzaken van de recente crash in Wall Street was (...) niet alleen een overdreven vertrouwen in computers die op een bepaald moment beneden de geprogrammeerde noteringsdrempel tild sloegen, maar ook het feit dat geen van de yuppies die de effectenbeurs controleren voldoende afwist van de crisis van 1929. Hadden die een paar boeken gelezen over zwarte donderdag van 1929, dan hadden zij op grond van deze historische kennis betere beslissingen kunnen nemen en ons een groot deel van de narigheid van Zwarte Maandag in oktober 1987 kunnen besparen.'

Marcel Janssens in 'Lof der traagheid, over leescultuur'.



mag heten voor wat er in de loop der eeuwen aan reisverhalen is geproduceerd.

Naast een historische beschouwing over het reisverslag van de vijftiende tot de twintigste eeuw bevat deze uitgave uitgebreide beschrijvingen van de meest opmerkelijke teksten. Het boek is rijk geïllustreerd met tekeningen, prenten en foto's afkomstig uit de beschreven werken. 'Reizen op papier' biedt zodoende een uniek overzicht van vijf eeuwen Nederlandse reiscultuur, waaraan iedereen met belangstelling voor oude reisverhalen en zeevaartgeschiedenis veel plezier kan beleven.

Frank Neyts

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



DE VISSERS EN...

DE CINEMA'S

ZO ROND KERSTDAG pleegt er in HVB een kerstverhaal te staan. En een kerstverhaal dat tot zijn essentie terug gebracht wordt is eigenlijk niets anders dan een beetje licht in de duisternis: de belofte dat de donkere, barre tijden waarin we leven ook weer voorbij zullen gaan. Dit jaar heeft de redactie dat van het *'licht in de duisternis'* heel letterlijk genomen. We vroegen de Oostendse sasmester Pascal Deckmyn om ons te vertellen over de doorbraak van de beeldcultuur... of hoe de Vlaamse vissers indertijd enthousiast reageerden op de bewegende lichtbeelden in de duisternis...

Maar als zij geen boezem heeft, waar moet ik mijn hand dan leggen?

Maar als ik zijn hoofd op hol breng, waar is zijn verstand dan heen?



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

1997 — Een vissersvaartuig meert aan. Luttele tijd later rijdt een visser naar de videotheek en verlaat de winkel niet voordat hij er talrijke video's gekozen heeft. Vervolgens gaat het huiswaarts en je ziet die mens niet meer buiten komen vooraleer heel dat pak films bekeken is. Voorwaar dit zijn de *nineties*.

Vroeger was het wel eventjes anders. De — toen nog — vissersstad Oostende telde in de vijftiger jaren maar liefst veertien cinema's. Legendarische namen: *Cameo, Forum, Palace, Rialto, Corso Capitoile, Paris, Plaza, Ritz, Nova, Roxy, Cenakel, St.-Jan* en nog zo'n *place to be: Cinema Opex*.

DE VISSERS WAREN verwoede cinemaliefhebbers. Zij *bekeken* die prenten niet, zij *beleefden* die. Beleven: je mag dat heel letterlijk opvatten. Sommigen gingen daarin heel ver en vereenzelvigden zich met de acteurs. Hier en daar werd een schip naar een film genoemd:

Nog helemaal in de ban van de film belde de vissersvrouw Oostenderadio op



Ben-Hur, Quo Vadis, Cleopatra... Ook sommige vissers kregen bijna-men uit de filmwereld. Wie lang was en zwart haar had, had veel kans als *Zorro* door het vissersleven te stappen. Een visser met een klein snorretje was goed voor *Errol Flin*. Wie de kunst van het triest kijken

beheerste mocht zich *Humprey Bogaert* noemen. En jonge meisjes met een paardenstaart waren allemaal *Brigitte Bardots*. De *fifties!* De filmindustrie bloeide. De innovaties op het witte doek waren overweldigend: cinecolor, cinemascoop, stereo en hier en daar

Hèt taxibedrijf voor de vissers wenst alle vissers een gelukkig nieuwjaar



OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

hèt taxibedrijf voor de visserij

Na het bekijken van de film 'Angélique, markiezin der engelen' dacht Angélique (van de gelijknamige viswinkel) er niet aan om nog langer verse tongen aan de man te brengen.

FUCK!



zelfs een experiment met 'driedimensionele films' waarvoor men aan de ingang samen met het ticket een gekleurd brilletje kreeg. De vissers trokken met de hele familie wekelijks naar de cinema, ongeacht de prent die er gedraaid werd. Sommigen hadden een vaste zaal zoals andere mensen een stamcafé of een favoriete voetbalploeg hebben. Zij gingen dan trouw naar de *Palace* of naar de *Cameo*. Sommigen toonden ook verslavingsverschijnselen. Zij gingen elke zondag maar liefst drie films bekijken. Ze begonnen eraan om twee uur 's middags en waren ook van de partij op de derde en laatste vertoning van 20u30.

Sex

Op zee vertelden zij dan over het *schoon stik*' dat ze gezien hadden. *Schone stikken* waren bijvoorbeeld de films over het reilen en zeilen van een of andere held in het Romeinse Rijk. Franse films, met bijvoorbeeld *Martine Carol*, hadden dan weer de reputatie sexfilms te zijn, ook al omdat daarin welgeteld

twee minuten blote borst te zien was. (Je ziet vandaag meer naakt op televisie als er pakweg publiciteit voor toiletzeep gemaakt wordt). Die 'sexfilms' waren verboden voor jongeren onder de 18 jaar (Kinderen Niet Toegelaten) en wie er jong uitzag moest zijn identiteitskaart tonen om te bewijzen dat hij in aanmerking kwam voor een ticket. In elk geval was de cinema een bloeiende onderneming. Elke zaal zat tijdens de week-ends stampvol, evengoed op zaterdag als op zondag. En dat waren geen kleine zaaltjes. Sommige hadden drie verdiepingen of *balcons*, waarvan het bovenste het *kiekenkot* genoemd werd.

Spektakel

Spektakelfilms waren kaskrakers. Dan vormde zich aan het loket een file van wel vijftig meter lang. Drie mensen naast elkaar. Je wachtte gedrieën tot de *oeuvreuse* kwam zeggen dat er weer eens drie plaatsen vrij waren, (en soms waren dat *staanplaatsen*). Je hoefde de film immers niet van bij het begin te zien. Je ging bijvoorbeeld halverwege de vertoning binnen en je

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

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

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

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

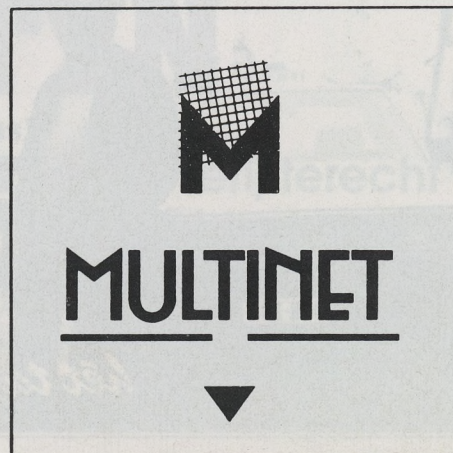
Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak,

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



bleef achteraf zitten tot je in de volgende voorstelling al de beelden gezien had die je eerst had moeten missen. Als het uiteindelijk zover was, verliet je de zaal en dan konden weer drie andere film-liefhebbers de prent (ergens halverwege het verhaal) proberen te volgen.

Emoties

In de zaal zelf ging het er soms nogal luidruchtig aan toe. Zo gebeurde het wel dat iemand rechtop stond te roepen dat ze die *slechte* moesten doodschieten en wel onmiddellijk. Je zag ook volwassen mensen die zodanig in het verhaal opgingen dat ze er de held opeens en luidkeels van op de hoogte brachten dat *de slechten zich achter het huisje verscholen hadden*. Wie zijn emotie verbaal uitte was dan nog ongevaarlijk, erger was het gesteld met de filmfanaten die niet zo goed van de tongriem geneden waren. Als *die* door het lint gingen dan smeten ze al eens een fles naar het doek.

Maar zo wild ging het er niet altijd

Sommige vissers werden zelfs naar filmsterren genoemd, waarop ze enigszins geleken. Het duurde dan ook niet lang vooraleer deze jonge visser de naam De Vamp toebedeeld kreeg



aan toe. Je kon ook wel eens (halverwege) de film binnenkomen en iedereen (maar dan ook iederéén!) horen snotteren: je wist dan wel zeker dat je een *blèterfilm* te zien zou krijgen.

Versnaperingen

Wanneer sommige vissers met hun familie naar de film trokken deinsden zij er niet voor terug voor de nodige versnappering mee te nemen onder de vorm van een *droge schotse schulle, gerookte elebut, gekookte wullocks* en als het goed ging: een zakje met *kreeftengatjes*. Je kreeg soms de indruk dat de film

in de vismijn gedraaid werd. Er was geen eenheidsprijs. Duurst waren de *priveloges*, ofte de *vrijers-kotjes*, waarin de visser zich met zijn lief kon begeven. Vooraan in de zaal betaalde je pakweg tien frank, achteraan was dat dan twintig frank. Vooraan zou je overigens geen vissers vinden. Zij wilden tonen dat er veel geld verdiend werd. Naar de cinema ging het visserskoppel dan ook steevast in vol ornaat. Ringen, horloges en kettingen en... thuis stond de brylcrème nooit ver.

Pascal Deckmyn

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

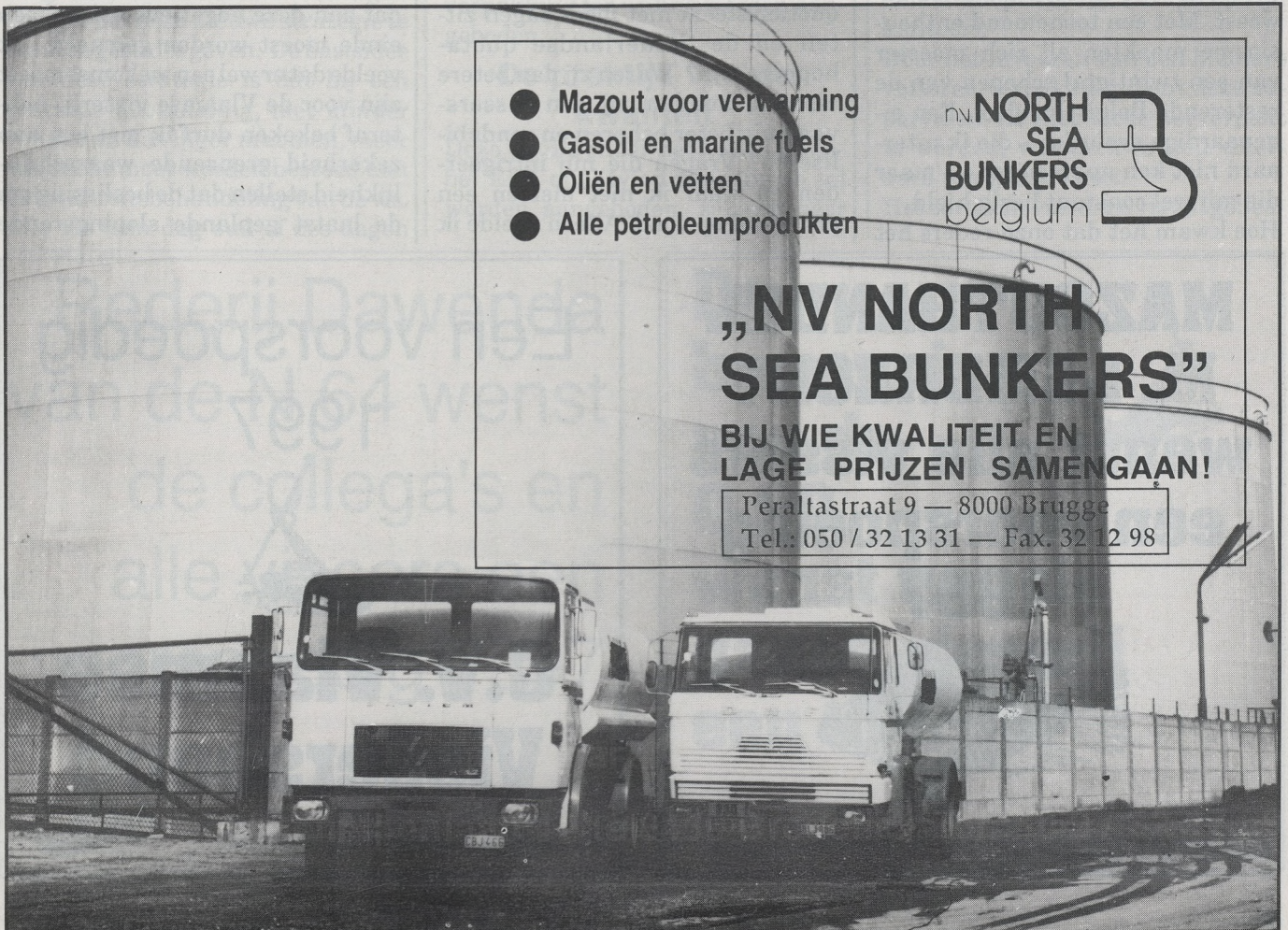
NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



Freddy Pollet:

'Als er minder is, dan moet het beter zijn'

DE LAATSTE JAREN was crisis het woord dat iedereen in de visserij te pas en te onpas meende te moeten gebruiken. De cijfers die dat moesten staven, logen er immers niet om. Het aantal Belgische vaartuigen daalde van 205 begin de jaren '90 tot 150 vaartuigen op heden. Het quota van de belangrijkste vissoorten daalden; de prijsstijging van de vis bleef achterwege en aan de kostenkant zorgde de koppeling van de lonen aan de index voor steeds meer uitgaven. Het einde van een rendabele Belgische visserij was - zo dachten velen - in zicht.

Men zou zich voor minder aansluiten bij het legertje doemdenkers... waren er niet de Nederlanders geweest. Met een toenemend enthousiasme maakten zij zich meester van een twintigtal schepen van de resterende Belgische vloot. Een eigenaardige evolutie — die ik uiteraard niet kon appreciëren — maar die mij wel constant bezig hield. Hoe kwam het dat onze reders het

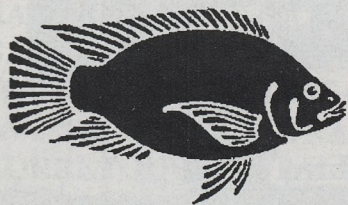


Freddy Pollet, Bestuurder-Algemeen Directeur van de ZV hier naast hoofdaandeelhoudster Marie-Jeanne Becaus. De foto werd genomen tijdens de persconferentie die in december 1995 doorging n.a.v. het samenwerkingsverband tussen ZV en de Hollandse Visveiling IJmuiden. (foto gw)

binnen het bestaande Belgische quotasysteem niet meer zagen zitten en de 'Nederlandse quotahoppers' wel? Waren zij dan betere vissers, konden zij een vissersvaartuig beter beheeren en rendabiliseren? Vragen die mij intrigeerden en waar ik niet meteen een antwoord op vond. Alleen voelde ik

aan, net zoals anderen onder u, aan dat aan deze negatieve spiraal een einde moest worden gemaakt. Ik voelde dat er wel een toekomst moest zijn voor de Vlaamse visserij. Achteraf bekeken durf ik met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid stellen dat de beslissing om de laatst geplande slopingsronde

**MAZOUTHANDEL
M. LAMBRECHT
wenst alle vissers
een voorspoedig
1997**



Astridlaan 19, 8620 Nieuwpoort

Een voorspoedig
1997



**C.V. Vlaamse
Vissersbond**

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Waar gaan we naartoe?

van 1995 te stoppen en de hiervoor voorziene financiële middelen op een positieve manier aan te wenden, voor de Vlaamse visserij het definitieve keerpunt is geworden.

De administratieve molen die de uitvoering van deze strategie (die is ontwikkeld in het kader van de 'Fiva') mogelijk maakt mag dan tergend traag vooruitgaan, toch is de mentaliteit intussen positief veranderd. De betere prijsvorming van o.m. de tong zal deze evolutie uiteraard accentueren. Toch moeten we oppassen dat we ons door deze hogere prijzen niet in slaap laten wiegen.

Marketing

De noodzakelijke wijziging van onze vangsttechnieken en een optimale quotabeheersing moeten verder worden gezet teneinde de rendabiliteit van onze schepen te verhogen. Dit is vooral een taak van de overheid en de Rederscentrale.

De veilingen van hun kant moeten vooral op het vlak van de 'marketing' van de vis nieuwe wegen bewandelen. Ook hier moet ik opnieuw vaststellen dat er een samenwerking met Nederlandse veilingen nodig is om deze nieuwe strategie te kunnen gestalte geven. De basisidee van deze strategie is dat bij een continue quotadaling, met minder volume en dus lager inkomen, meer aandacht moet worden besteed aan de kwaliteitsbehandeling van de vis. Alle vis (één dag oud of zes dagen

oud; dure tong of goedkopere wijting) wordt nu nog steeds (zowel aan boord als op de veiling en in de handel) op dezelfde manier behandeld. Dit is fundamenteel in strijd met alle principes van de hedendaagse marketing.

Eén der middelen om een hoger inkomen voor de reder te bekomen, bestaat in het realiseren van een hogere prijs voor de vis. Hierdoor moet de vis van de laatste dag afzonderlijk worden behandeld en als 'superverse vis' (topkwaliteit) op de markt worden gebracht en onder kwaliteitsgarantie worden verhandeld.

Een groot aantal marketingonderzoeken en tientallen gesprekken met groot- en kleinhandel hebben aangetoond dat er een consumentengroep bestaat die bereid is een hogere prijs te betalen voor deze 'superverse vis'. De Zeebrugse Visveiling heeft samen met twee Franse en twee Nederlandse veilingen een samenwerkingsovereenkomst ondertekend om deze nieuwe marktbenadering samen uit te bouwen. Hierbij zal — zeg maar deze vis van de laatste dag — in verloren hygiënische kleinverpakking ter veiling worden aangeboden.

De praktijk van de kwaliteit


Deze vis die onder het kwaliteitslabel 'EFA-quality' op de veilingen zal worden aangeboden, zal een zeer



Freddy Pollet: de consument is bereid om meer te betalen voor een nieuwe categorie superverse vis (foto gw)

strengere kwaliteitskeuring door een speciaal daartoe opgeleid *keuringsteam* moeten ondergaan. Deze kwaliteitsgarantie moet het mogelijk maken dat deze superverse vis 'op afstand' kan worden gekocht door de inschakeling van het 'televeilen' en het 'thuisveilsysteem' (de handelaar koopt via een PC van op zijn kantoor).

Door het invoeren van een kleinere verloren verpakking dient deze superverse vis niet meer herverpakt te worden, wat de kwaliteit uiteraard ten goede komt.

Het sorteren van deze vis zal gebeu- 

Rederij Dawenda
van de N 64 wenst
de collega's en
alle vissers een
voorspoedig 1997



De
bemanning
van de
O 20
wenst aan de
ganse visserij
een tof 1997



O 20 Goewind

quintiens

n.v.
SCHEEPS- EN INDUSTRIËLE
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

ren door nieuwe gewichtsorteer- machines waardoor een hoogstaand hygiënisch sorteren bekomen wordt met eveneens correcte gewicht- sorteergarantie.

Deze nieuwe strategie die gericht is op een hogere prijs voor het klasse- produkt van de vis, en dus een beter inkomen voor de reder, kan uiteraard maar slagen als de hele ketting meewerkt. Niet alleen het behoud van de koude ketting tussen schip en handel, maar eveneens de hele logistiek van sorteren, wegen en distributie dient in een minimum van tijd te worden afgehandeld.

Eén zaak is in ieder geval duidelijk: het kwaliteitswerk van onze vissers verdient een kwaliteitsprijs. Bij een dalende aanvoer is deze weg de enige om het inkomen op peil te houden en tevens de financiële stimulans om kwaliteitsgericht en minder volumegericht te vissen!

Dit komt niet alleen de reder maar ook de consument ten goede. Vis is een hoogkwalitatief voedings- produkt en verdient als dusdanig ook een bevoorrechte plaats in de voed- selketen.

Freddy Pollet

Toevallig geen zin in in een potje polemieek?

Florizoone stelt vragen over HVB-deontologie

IN HET INFORMATIEBLAD van de Rederscentrale (15 december 1996) antwoordt stafmedewerker Dirk Florizoone op twee artikels die in HVB XII 1996 verschenen zijn. Het eerste was een kort berichtje waarin we meedeelden dat het Informatieblad van de Rederscentrale voortaan niet meer veertien- daags, maar maandelijks verschijnt. Het tweede artikel had het over de polemieek tussen de Rederscentrale en de Vlaamse Vissersbond, twee organisaties van reders ter zeevisserij.

Florizoone is duidelijk ontevreden over onze berichtgeving terzake. 'Zelden meegemaakt', zo gaat hij van start, 'In een ander blad te moeten lezen dat de lay-out van ons Informatieblad er op achter- uitgaat. Net nu we meenden er serieus op vooruit te gaan, lezen we dus in het Visserijblad dat we onze eigen capaciteiten overschat hebben. Goed om weten natuurlijk maar naar onze bescheiden mening moet de lay-out van ons (amateuristisch) informatieblad helemaal niet onderdoen voor het Visserijblad.' Na deze mijmeringen gaat Florizoone prompt over naar de laat ons zeggen morele kant van de zaak: 'Het is natuurlijk zeer de vraag in hoeverre dergelijk commentaar deontologisch verantwoord is.' Hmm.

We begrijpen wel dat Florizoone hierover bijzonder gevoelig is. De publicatie van het Informatieblad valt immers onder zijn verantwoordelijkheid. En zegt het spreekwoord niet: *mijn kind, schoon kind*. Maar om nu te stellen dat de lay-out van dat magazine erop vooruit ging sinds hij daar de hand aan geslagen heeft, is toch al te gek. Laat ons dus vlug de spons erover wegen en vergoelijkend zeggen dat er over smaken en kleuren niet te twisten valt. Interessanter is dat het HVB-artikel over de polemieek tussen de twee rederorganisaties verwerpe- lijk is, althans volgens Florizoone. Alhoewel we daarin beide partijen uitgebreid aan het woord lieten, is het stuk 'op zijn minst tendentieu- te noemen', zo meent hij, 'Zelfs het

gebruikte lettertype ontsnapt niet aan de aandacht van het Visserij- blad'. Maar Dirk toch, hoe had het anders gekund? De al bij al korte mededeling dat reder Eere- bout voortaan de kustvissers in de Rederscentrale verdedigt nam in uw blad meer dan een halve blad- zijde in beslag! Dat kan toch niet alleen met uw eigenaardige opvat- tingen over lay-out te maken heb- ben. Overigens moet dat uzelf ook opgevallen zijn, want in de daarop volgende editie van uw blad plaat- ste u krek dezelfde mededeling met evenveel woorden, maar dit keer had u nog maar half zoveel plaats nodig.

Tenslotte heeft Florizoone in zijn artikel nog een raadgeving voor HVB: 'Er is voor dit blad misschien nog een mooie toekomst weggelegd als vakblad van de Vlaamse Vis- sersbond'. Ohoh. Voor iemand die het enkele zinnen daarvoor nog over deontologie had, kan dat tel- len. Maar we vergeven het hem, want Florizoone is duidelijk boos en dus uit zijn gewone doen. Om het weer goed te maken willen we tenslotte onze berichtgeving de- ontologisch wel als volgt corrige- ren: *De Vlaamse Vissersbond be- staat niet en de leiding ervan wordt samengesteld uit onnensen. De Rederscentrale daarentegen heeft een staf van lekt-me-liptje die een bijzonder hip orgaan afscheidt dat, alhoewel het vroeger al onovertref- baar was, de jongste maanden nog onovertrefbaarder geworden is.* Vindt Florizoone dat beter? Ja? Zonder dank. Graag gedaan. (fv)

GRATIS
EXCLUSIEF

GRATIS adverteren in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marineofficieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars, -lossers, dekzwabbers, diepzeedui- kers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elkeen die iets met de zee te maken heeft en die... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; bijvoorbeeld: wie hopeloos op zoek is naar een wisselstuk voor zijn motor, wie zijn complete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiend te houden, wie de zeemeermin van zijn dromen zoekt... al deze mensen mogen een gratis zoekertje plaatsen in HVB.

Zij dienen alleen maar de hieronder- staande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren. Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Vergeet je naam + adres niet te vermelden, vergeet a.u.b. ook niet om de postzegel op de omslag te plakken. Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB



Naam.....
Straat & nr
.....
postnr en gemeente
.....
tel.....

Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd, alleen wat in de rooster staat verschijnt in de adver- tentie

Certificaten voor radiotelefonie vervallen GMDSS-cercificaat voor stuurmannen VDBA brengt CD-rom voor zeevarenden uit

Op 1 februari 1999 vervalt de over- gangperiode waardoor zowel het be- perkte als het algemene certificaat voor radiofonie vervalt. Alle stuurmannen — dat is iedereen die alleen wacht loopt — moeten dan over een nieuw certi- caat Marcom-A beschikken. De IMO legt de beroepsvaart wereldwijd de verplichting op om vanaf 1999 de GMDSS-apparatuur aan boord te hebben en eist GMDSS-gecertificeerde stuurmannen op de brug.

De invoering van een totaal nieuw en wereldwijd gebruikt maritiem radiocom- municatiesysteem voor nood- en veilig- heidsverkeer (uitbreiding van de conven- tie SOLAS 74) is een beslissing van 1988. De invoering van het GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) in 1992 leidde tot het verdwijnen van de morse-telegrafie die de Italiaanse natuur- kundige Marconi honderd jaar geleden, in 1895, voor het eerst beproefde. GMDSS is ontworpen om de tekortko- mingen van het conventionele maritieme communicatie-systeem op te heffen. Een van de gebreken is dat de ontvangst en de juistheid van de radioberechtiging erg afhankelijk is van het uitluisteren aan boord. Ook de kwaliteit van het radio- verkeer staat in relatie tot de inzichten en de deskundigheid van de radiotelefonist. Het gebruik van het morse-alfabet werd in een tijd van rechtstreekse overdracht van woord en beeld te omslachtig. Al de nadelen worden in het GMDSS onder- vangen door automatische communicatie per DSC (*digital selective calling* of luisterwachtontvanger) of satelliet. Het systeem verzekert de hoogste graad van betrouwbaarheid in de ontvangst van noodoproepen waar ook ter wereld.

Veiligheid

Doel van GMDSS is de veiligheid op zee te waarborgen en dreigende milieurampen indien mogelijk te voorkomen of zo snel mogelijk bestrijden. GMDSS maakt ge- bruik van geavanceerd apparatuur om opsporings- en reddingsautoriteiten aan de wal en de scheepsvaart in de omgeving te alarmeren. Het systeem voorziet in spoed- en veiligheidscommunicatie en staat ook in voor verspreiding van mari- tieme veiligheidsinformatie zoals navi- gatie- en meteorologische waarschuwin- gen die automatisch aan boord worden ontvangen. Satellieten spelen bij dat alles een belangrijke rol, maar vervangen de grondstations niet volledig. Naast satel- lieten maakt GMDSS gebruik van sub- systemen met conventionele telefonie- verbindingen, noodradiobakens, DSC- apparatuur en navtex. De toepassing van de subsystemen is beperkt in reikwijdte. Voor optimaal gebruik van de verschil- lende systemen worden binnen GMDSS vier zeegebieden afgebakend: A1, A2, A3 en A4. De communicatie-voorzien- ingen variëren naargelang het zeegebied dat de vaartuigen bestrijken. Het oude systeem voorzag een onderscheid tussen zeeschepen boven de 1.600 ton alsook alle passagiersschepen en vaartuigen be- neden de 1.600 ton. Voor de eerste cate- gorie was het noodstelsel gebaseerd op radiotelegrafie (morse) terwijl voor de kleine schepen een radiotelefonisch zend- ontvangststation volstond.

De walvoorzieningen van de landstaat zijn bepalend voor hun zeegebieden. Landen die afzien van VHF-kuststations met DSC kennen daarom geen A1-zeege- bied. Bij satellietcommunicatie moeten *ship earth stations* en satellietnoodradio- bakens of EPIRB's (*Emergency Position Indicating Radio Beacon*) opgesteld worden. Schepen die de grote internatio-



CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :

TRECO
ENERGY SYSTEMS

(02) 689 24 66

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

nale wateren bevaren moeten uitgerust zijn voor *Inmarsat* of *Cospass-Sarsat-communicatie*.

Opleiding

De invoering van het GMDSS blijft niet zonder gevolgen. Vooreerst is er de uitschakeling van de radio-officier (met verplichte luisterdienst op de noodfrequentie) door het verdwijnen van de morsetelegrafie en de vereenvoudiging van het systeem niet langer een communicatiespecialist aan boord vereist. Zijn taak wordt overgenomen door de wachtofficier op de brug die daarvoor is opgeleid. In afwachting van de verplichte overschakeling op 1 februari 1999 geldt een overgangperiode waarin zowel het conventionele als het GMDSS naast elkaar blijven functioneren. Nieuwbouwvaartuigen moeten met GMDSS uitgerust zijn. Vaartuigen die omschakelen kunnen nog enkel varen met GMDSS-gecertificeerde stuurmannen. Het komt er nu op aan alle stuurmannen die nog niet over het vereiste certificaat beschikken de mogelijkheid te bieden om dat alsnog te verwerven. Zowel in de visserijscholen als aan de hogere zeevaartschool staat de materie reeds op het leerprogramma. De VDAB-beroepsopleiding geeft mensen uit de maritieme sectoren nu de kans om een aangepaste opleiding te volgen.

VDAB-cursus

De VDAB heeft met eigen mensen en de medewerking van de partners Agema (Frankrijk) en ITNS (Italië) een specifieke GMDSS-opleiding uitgewerkt, gerealiseerd in het kader van een Europees project. Het is een totaal nieuw opleidingsproduct voor training met gebruik van een CD-rom-schijfje (*compact disc-read only memory*). De initiatie-CD kan openen op een gewone personal computer draaien, ook thuis als voorbereiding op de cursus. De CD-rom is een belangrijk supplementair opleidingsinstrument voor de VDAB, de visserijscholen en de werknemers. De CD-rom is slechts een onderdeel van het opleidingspakket. De volledige cursus voor het certificaat voor stuurmannen (ook op vissersvaartuigen) loopt over vijf dagen. De opleiding omvat GMDSS-training, maritiem Engels en aardrijkskunde. VDAB-instructeur Noël Geronprez heeft ondertussen reeds tweehonderd cursisten zien passeren, waaronder een zeventigtal uit de visserij, in het havenkantoor in Zeebrugge. Het merendeel komt zonder problemen door het verplicht examen.

De CD-rom is ten zeerste aanbevolen als voorbereiding op de cursus. Het schijfje is verkrijgbaar voor de prijs van 1.500 fr. (gw)

INFO: □ VDAB-beroepsopleiding, L. Blondeellaan 9, 8380 Zeebrugge, tel. 050-54.67.66 □ VDAB-Brugge, Eriestraat 2, 8000 Brugge, tel. 050-31.81.22

OOSTENDE

Verenigingen willen tewerkstelling creëren met visverwerkings- en bootprojecten

MET DE BEDOELING laaggeschoolde langdurige werklozen een zinnvolle tewerkstelling te verschaffen kondigde de vzw Ecosol een reeks projecten aan. Aan de basis van de oprichting van de vzw (vereniging zonder winstoogmerk) ligt de vaststelling van de hoge werkloosheid en kansarmoede in de Oostendse regio. Op hetzelfde ogenblik kondigden Jef Hostyn van de vzw IN.TACTE en Dirk D'Hulster van de vzw S.E.O. (Sociale Economie Oostende) eveneens een bootproject aan. Beide laatstgenoemde verenigingen werken samen aan de voorbereiding ervan en verklaarden zich meteen ook voorstander om ook de eerstgenoemde vzw Ecosol bij de initiatieven te betrekken.

Na contacten met het Ministerie van Landbouw en de Rederscentrale zit in het pakket van Ecosol ook een visverwerkingsproject. Vastgesteld werd dat er te weinig gebruik wordt gemaakt van de bedeling van de opvangvis naar sociale instellingen. Die partijen worden afgevoerd voor verwerking tot vismeel omdat niemand zich geroepen voelt om de ongekuisde vis af te halen en te fileren. De initiatiefnemers werken het project verder uit met het oog op

de bedeling voor caritatieve doeleinden. Enkels mensen zouden kunnen instaan voor het afhalen, bewerken, diepvriezen en distribueren van de vis. Ecosol onderzoekt de mogelijkheden om binnen een drietal maanden te starten met dit sociaal-economisch project dat enkele werkplaatsen kan opleveren.

Bootprojecten

In het kader van de uitbouw van een toeristische site aan de Oosteroever willen zowel Ecosol, In.tacte als

CREVITS

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

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

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

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

Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

S.E.O. een leer-werk project rond reconstructie van schepen opzetten. Het initiatief gaat uit van scheepsbouwers en enkele enthousiaste vakmensen die hun vakkennis willen overdragen op laaggeschoolde werklozen. Langs die weg kunnen ze enige vakbekwaamheid verwerven en het bevordert de integratie van kansarmen op de arbeidsmarkt. Bij Ecosol denkt projectleider Roger Parmentier vooral aan de bouw van een replica van een 't schipje (van Panesi) een Oostendse vissersschuit (één mast met gaffelzeil en boom) uit de tweede helft van de 18de eeuw. Het zou werk opleveren voor 3 of 4 mensen gedurende twee jaar. Jef Hostyn en Dirk D'Hulster willen de stad Oostende ertoe bewegen hen de renovatie van de ijslandtreiler O 129 toe te vertrouwen. Voor het opstarten van de diverse projecten hopen de verenigingen financiële steun uit het Sociaal Impuls Fonds (SIF) te krijgen. (gw en fv)

Op TV: 'Vissers op de vlucht'

In het programma 'Dokument' brengt BRT2 op **maandag 13 januari om 20 uur** een documentaire over de vlucht van de Oostendse vissers in de zonnige maand mei 1940. Op 15 mei beleefde de stad de eerste bombardementen. Toen stonden reeds honderden klaar om met de maalboten 'Princesse Marie-José', 'Prinses Astrid' en de car-ferry aan het oorlogsgeweld te ontkomen. Meer dan vijftig afgeladen vissersvaartuigen stoomden eerst naar Frankrijk en later richting Engeland. Van de gebeurtenissen zijn nog veel levende getuigen te vinden. De programmamakers trokken met een filmploeg naar *Fécamp*, *Dieppe* en naar de Engelse kustplaatsen *Brixham*, *Fleetwood*, *Penzance*, *Milford Haven* en *Newlyn* waar een aantal landgenoten achtergebleven zijn.

Op 3 december overleed de 91-jarige Oostendse botenbouwer Frans Borrey (°22 januari 1905), weduwnaar van Magdalena Vanthomme.



Vanaf 1 maart verzorgt de nieuwe ferry-uitbater Hollyman-Sally Ferries de verbinding tussen Oostende en Ramsgate met twee snelle catamarans en één of meer vrachtschepen. De nieuwe rederij wil het eerste jaar evenveel passagiers vervoeren als de RMT (1,5 miljoen per jaar en 300.000 wagens) met een vijfde van het vroegere personeel. Een van de vaartuigen, de Holyman Express (81 m.), liep op woensdag 5 december voor het eerst in Oostende binnen. Op het staketsel was de belangstelling niet overweldigend, ook al omdat het vaartuig veertig minuten vroeger binnenliep dan aangekondigd. Ter gelegenheid van de opendeurdag was het dan weer een overrompeling. Zowat 20.000 kijklustigen kwamen de catamaran van nabij bekijken. Niets dan lof voor de aankleding, maar vakmensen moeten nog even wennen aan de nieuwe generatie supersnelle wave-piercers. (foto gw)

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

Louis — Grauwen — Vantorre

Van visser tot schilder

Heist - Stilaan maar zeker is Juul De Vocht, oud-directeur van de visserijschool van Heist, een record aan het vestigen. In dit blad wil hij alle vissende Vantorres uit Heist ooit aan het woord laten komen. Nog enige tientallen en het is trouwens zover.

Vandaag is het de beurt aan Louis (°Heist, 11 augustus 1914), alias 'Louis van de Grauwen' Vantorre. In Heist 'Van De Grauwen' genoemd omdat hij zoon is van Louis 'De Grauwen' — Vantorre en van Stephanie Sijs.

Er was nòg leven in het gezin, vermits Louis voor zich nog zes broers en zes zusters had en één jongere broer: samen veertien kinderen.

Oorspronkelijk stond Louis Vantorre 'weigerachtig' tegenover de idee om zijn visserservaringen aan het papier toe te vertrouwen. Maar het interview duurde uiteindelijk wel een hele middag.



Louis Vantorre neemt regelmatig het penseel ter hand om zijn visserij op doek te brengen. De passie voor doek en penseel kwam tot hem via zijn jongste dochter Frieda, die ook al schildert en daarvoor links en rechts prijzen mocht wegkapen. (foto gw)

De specialist in rubber ringen en -bollen wenst al zijn klanten een voorspoedig 1997

ALLEWERELT N.V.

Koolboestraat 4, 8620 Nieuwpoort. Tel.: 058 / 23 35 95

Ook verkrijgbaar bij:

H. Baelskaai 38
B-8400 Oostende
059 / 33 03 35

PAKHUIS 5

Boomkorstraat 5
B-8380 Zeebrugge
050 / 54 55 80

VADER LOUIS VOER ALS stuurman ter visserij. Dat vissen had hij van zijn vader ('Kippen' Vantorre) meegekregen en dus werden ook alle kinderen in het gezin van vader Louis De Grauwen op hun beurt visser. Natuurlijk. Na de school kon Louis aanmonsternen op de H 54 'Miss Mary', een garnaalschuit (ABC-motor 25 pk) met ook nog zeilen aan boord. Het vaartuig werd in 1901 gebouwd in Ramsgate (Engeland). Een stuurhut was er niet en de helmstok bediende het roer. En Louis kan nog namen noemen: 'De bemanning bestond uit schoonbroer Louis — Gatjes - Dobbelaere en mijn broer Petrus en Arthur.'

En dan begint het echte gesprek. Herinneringen: 'Ach, hoe ging dat er toen aan toe in de Heistse visserij? Kan je je dat voorstellen? Een winch bestond toen nog niet, in het midden van het dek stond een 'koe', een verticale cilinder waarin staken gestoken werden om die cilinder rond te draaien. Als er op garnalen gevist werd, gebruikte men een net aan een sparreboompje. Moest er vis gevangen worden, had het net iets sterkers nodig en dan werd het een eikenboompje. In de wintermaanden was het vangen van sprot de voornaamste bezigheid, ook hier was een speciaal systeem voorzien met een staaknet waarvoor ook het uitgeworpen anker dienst deed ofwel met een 'triangel' of 'portemonnaie': een ijzeren buis onderaan en een houten staak bovenaan die ongeveer vijf meter lang was en vijf meter open stond. Alles hing aan de voormast en onderaan was alles bevestigd aan het anker. Deze visserij werd vooral beoefend in de 'Butzak', een trechter tussen Knokke en Cadzand (Nederland).'

Al luisterend naar Louis Vantorre wordt hier weer een stuk visserijgeschiedenis geschreven: 'Om de sprot te verkopen, had men als eenheid een 'putsie', een klein emmertje. De verkoop gebeurde per opbod en de prijs schommelde rond 1 frank per kilo en uitzonderlijk heette dan 3fr per kg. De garnalen werden rechtstreeks naar de pakhuizen van de opkopers Debra, Huysseune, Pol Depaepe (Leurders), Piet Serie... gebracht. De opbrengst kenden we al-

tijd maar op het einde van de week en die gaf steeds aanleiding tot heel veel gepraat en nog meer getwist.'

Puf en rommel

In de zomer werd er voor de kaai gevist. De garnalen werden dan met paard en kar naar de vismijn in Blankenberge gebracht en daar verkocht. Louis: 'Kort na de oorlog werd de vis verkocht als ze nog aan boord was. Kopers informeerden naar de vangst en boden er gewoon hun prijs voor. Het was echt kopen op vertrouwen. Later werd de vis in manden per opbod verkocht. De 'speciale vissen' zoals tarbot, griet, rog en moerroggen werden apart op de grond gelegd en vervolgens eveneens per opbod verkocht.'

Het loon van de scheepsjongen — het lavertje — bestond uit de verkoop in de herbergen van de opgeraapte kleine vis ('juniors'). Drinkgeld voor de volwassen garnaalvissers werd gehaald uit de verkoop van te kleine garnaal (puf): 7 frank per zak van 50 kg. Drinkgeld bij de visvangers kwam van de verkoop van ondermaatse vis (rommel) en die ging aan 6 frank per zak weg. In Zeebrugge waren er twee fabrieken (Pescator en Vigoria?) die puf en rommel verwerkten tot kippevoer.

In 1929 is Louis scheepsjongen geworden en in 1930 steekt hij het brevet van matroos op zak. 1932: Schoonbroer Louis Dobbelaere doet de H 54 van de hand en van Leopold Dobbelaere (Slekke) koopt hij vervolgens de H.43. Louis schakelt bijgevolg ook over naar deze 'Raymonde-Rafhael' (Kromhoutmotor 100 pk). Hij vaart nu als matroos, samen met *Alfons Neyts*

(Tchieper) en *Emiel Delanghe*. In 1934 trekt Louis naar de visserij-school en in hetzelfde jaar wordt hij niet alleen schipper, maar trouwt hij ook met *Maria Malfeydt* en gaat, ook al om een regelmatig huwelijksleven te genieten, weer vaart zoeken bij de garnaalvangers. Hij komt op de H.29 'Leopold-Raymonde' van reder *Theodoor Neyts* terecht. Aan boord treft hij *Louis Neyts*, *Medard Desutter* en *Maurice Deschrijver*. Louis: 'Dat was al een serieus vaartuig want er was een stuurhuis en elektriciteit. Bij gelegenheid werd ook met de borden gevist, zodat de vis- en garnaalvangst elkaar aanvulden en de inkomsten heel het jaar door op peil bleven. De winch was een andere moderne aanwinst.'

Dan gaat het — zoals dat gaat in de visserij — van het ene schip naar het andere. Monsterboekjes die een leven van gaan en keren markeren. Zo is er de Z.69 'Speranza' (Lavalmotor 60 pk), eigendom van een Hollandse reder en in Zeebrugge uitgebaat door zaakvoerder *Baervoets*. Aan boord: *Staf Danneels*, *Leon Savels* en motorist *Julien Keet (Waal)*. In 1939 gaat schipper Louis naar de H.65 'De drie gebroeders' van reder *Jan Dobbelaere (Gatjes)*. Daar treft hij *René Vandierendonck (Smoeckters)*, *Staf Janssens* en *Maurice Calus*.

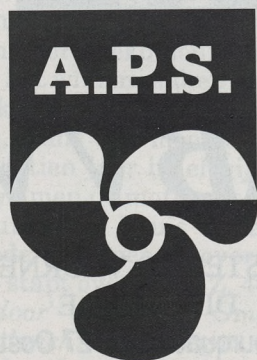
Europa begon in die tijd op zijn grondvesten te beven en België was niet eens officieel in oorlog als Louis in het voorjaar van 1940 beschoten wordt door Duitse vliegtuigen. Vantorre: 'Wij zaten aan de Noordhinder in een verboden gebied omdat

er zeemijnen lagen, maar er zat daar toch teveel garnaal en vis om dat stuk water links te laten liggen. Maar allé, ik geef toe dat het op die manier ook niet altijd aangenaam was. De mobilisatie maakte trouwens dat we voorzichtiger werden, zeker nadat er vanaf de kop van de havenmuur op ons geschoten werd door Belgische soldaten. Kwestie van ons erop te wijzen dat we onze boordlichten moesten uitdoen. Toen de wijk aan de Heitse molen werd bedolven onder de bommen, gingen we op de vlucht. Wij namen niet zoals anderen de boot, maar stapten richting Dudzele, waar we op een hofstee konden slapen. Je moet je dat voorstellen: ons gezin bestond toen reeds uit drie kinderen: *Denis*, *Irene* en *Anna*, later kwam daar nog *Frieda* bij. De vlucht duurde al bij al drie dagen. Intussen was de eerste angst ook verminderd en besloten we maar om terug naar ons huis in de Pannestraat te gaan.'

Schoonbroer *Louis — Gatjes — Dobbelaere* kreeg zijn H 43 terug van de bezetter en ging weer in de vaart. Louis werd matroos, terwijl zijn broer *Jan* en *Pol Dobbelaere* de andere bemanningsleden waren. Het was een korte episode want na een vaart van dagen dagen liep het vaartuig voor Heist op een wrak en zonk. Zij werden gered door *Leon Vandierendonck* die te Heist als *Kromme Marie* bekend staat.

Varen in de oorlog

De angst zat er nu goed in en Louis besloot enige tijd aan de wal te blijven: drie weken! Want schipper *Jan Dobbelaere (Gatjes)* kreeg zijn H 65 weer in de vaart. Louis werd



Antwerp Propeller Service
 Kruiboeksesteenweg 162
 2070 Burcht / Zwijndrecht
 Telefoon 03/252 73 42
 Telefax 03/252 92 12
 GSM 075/67 54 56

Alle voorkomende reparaties van alle merken sloopschroeven

Nieuwe en gebruikte sloopschroeven

Alles voor jachten

Afdichtingen

Straalbuizen

Boegschroeven

Stuurmachines en roeren



werd dus het volgende vaartuig. Louis kreeg er *Jan en Wilfried De Voogt* en *Henri Dhondt* aan boord. Prettige ervaring: *'De motor was ook al 130 pk, een luxe. Het was prettig omdat Leon mij vrije de hand gaf, en die Leon zorgde er tegelijk voortelkens alles in orde gebracht werd om het vaartuig weer klaar te maken voor de volgende reis. Daar ben ik ruim 11 jaar gebleven.'*

Bokken

In 1964 komt Louis aan boord van de Z 495 *'Alfred'* (de voornaam van Minister van verkeerswezen) die peter van het schip was. Reder was *Raymond Snauwaert (Rabadoe)*. Het was de periode dat men ging overschakelen op de bokkenvisserij, en de Z 495 was het 'proefschip', omdat men veel vraagtekens had bij de stabiliteit wanneer er zou gevestigd worden met twee netten langzij. *Raymond Snauwaert* was er dagelijks mee bezig en had in Louis een prima schipper met ervaring die uitstekend verslag kon uitbrengen van zijn bevindingen. Toch kwam er snel een einde aan de samenwerking, omdat *Snauwaert* andere plannen had. Hij verkocht de Z 495 en maakte plannen om de visvangst te gaan bedrijven in het Afrikaanse *Ghana*. Hij wilde Louis wel bij de zaak betrekken, maar dat ging niet door, want deze was inmiddels ook al vijftig en dan was er ook nog moeder de vrouw die dat allemaal maar niets vond. In 1966 stapte hij dus over op de Z 578 *'Carohein'* van de reders *Francois Bil* en *Fernand Van den Abeele* met als bemanning *Leon Vlietinck*, *Arthur Cowijzer*, *Ronny Snauwaert* en *Jan Vlietinck*. *Francois* en *Fernand* voeren om beurten mee. Later zijn dan *Ronny Bil* en *Georges Degroote* aan boord gekomen: jonge mensen die het wilden maken in de visserij. Ook hier voelde Louis zich in zijn sas, want een moesterboekje ligt niet: tien jaar bleef hij aan boord. Toen men de motor ging vervangen duurde het Louis te lang en een goede schipper is overal welkom. Hij stapte over op de Z. 400 *'Broeder Isidoor'* van reder *Omer Vandierendonck*. Louis begon dan toch te voelen dat zijn leeftijd (60) zwaar begon te wegen en hij wilde 'de riem afleggen', maar... *Mon Claeys (Draaier)* en zijn vrouw *Antoinette* trokken aan de bel. De Z 570 *'Triton'* (ABC van 260 pk) moest opgetuigd worden met de bokken en Louis was er de aangewezen schipper voor.

Op 6 november 1978 is Louis dan uiteindelijk toch gestopt met varen, of zoals het in de visserij zo beelddend heet heeft hij *'zijn tuig uit het schip gehaald'*. Om 'aan een volledige loopbaan te geraken' heeft hij nog twee maanden moeten stempelen. Op 64 jaar ging Louis met pensioen na 50 jaar vissersleven. Maar stilzitten was er nog niet bij en voor *Pol Neyts (Banane)* heeft hij tien jaar de verkopen in de Zeebrugse vismijn gevolgd.

De mooiste beloning? Ik vatte mijn

werk ernstig op ik ben gelukkig dat ik dat heb kunnen doorgeven aan de vele jonge mensen die bij mij aan boord geweest zijn.' Reden genoeg om hem, samen met zijn vriend *Eugeen Vlietinck*, Eredeken van de Arbeid te maken. De eenvoudige vissersjongen mocht toen zelfs even het paleis betreden en werd er ontvangen door de koning en de koningin zelve.

Juul De Vocht

S.D.S.

SCHEEPSDIESEL SERVICE

N.V.

VISSERIJ * BINNENSCHIEPV. * INDUSTRIE

- * Plaatsen, revisie, herstelling van alle dieselmotoren.
... hoofd- en hulpmotoren.
- ... dealer A.B.C. - BAUDOUIN - PERKINS.
- * Algemeen onderhoud van machinekamers.
- * Plaatsen van keerkoppelingen, waterpompen en compressoren.
- * Opgieten van motoren met Chockfast.
- * Draai-, frees-, las-, brand- en leidingwerk.
- * Schroeven en schroefassen.
- * Depannages: binnen- en buitenland.

NIEUW!

* DROOGDOK

BOOMKORSTRAAT 7/8 ZEEBRUGGE

tel.: 050/54 51 78 - 050/55 01 88

fax: 050/55 03 67

.....semafoon 07 / 300.47.81

(altijd bereikbaar)

VRAAG DE BEFAAMDE S.D.S. SERVICE



De Laatste Vuurtorenwachter

IJNHEER
DE minister
van binnenlandse zaken,
Waarde vriend, Staatsman en
Socialist,
Beste Onze Johan,

DEZE MORGEN STOND ik voor de spiegel. Ik wilde namelijk mijn haar kammen en zocht de snee op. Luidop zong ik daarbij het volkslied 'Oender De Tettebrugge'. Tegelijk haalde ik kruimels van tussen mijn tanden die nog van de vorige avond in mijn mond zaten (zowel de kruimels als de tanden). Ik schets dit huiselijk tafereel om u mee te delen dat ik heel intieme dingen aan het verrichten was.

Ik schrok mij dan ook bijna een orgasme toen de facteuse mij geheel onverwachts op de schouder klopte.

Gij moet weten, mijnheer de minister, dat de brievenbestelsters bij mij steeds kind aan huis geweest zijn. De facteuses maakten vroeger altijd gewoon het hekje open en vervoegden mij in de keuken alwader wij samen een joint van zelfgekweekte nederwiet pafden, een kop warme chocomelk dronken en als er vervolgens nog tijd overschoot desgevallend een vluggerdje deden. Maar niet voordat ik me ervan vergewist had dat de facteuses wel degelijk zestien jaar jong waren. Want voor je het weet zit je met een proces aan je been.

Verleden tijd! Want dat alles dateert natuurlijk van de dagen dat de facteurs nog gewoon post bezorgden en geen verklikkers waren.

— 'Ga van mij erf af,' riep ik dit

keer. Ik keek recht in de ogen van een vervangster die ik geheel en al nog niet gekend had. Haar blonde lokken vielen vanonder haar posthoofddekseel op haar ranke schouders. Ik schatte haar vooraan in de twintig. (Dus, het mocht.) Haar uniform kon verder in het geheel niet verhullen dat we hier met een bijzonder gaaf exemplaar te doen hadden. Toch was ik onverbiddelijk. 'Eruit!'

— 'Maar ik breng U een aangetekende brieven Gij moet Uw handtekening plaatsen,' zo probeerde ze nog, terwijl ze demonstratief haar jas opende en deed alsof ze een stylo uit haar borstzakje (mmm...) wilde halen. Omdat ik echter prompt naar mijn zevenshot greep, besloot de blonde facteuse het er toch maar bij te laten. Ze trok zich terug tot voorbij het veilige punt waar mijn brievenbus zich bevindt.

Vanachter mijn gordijnen zag ik hoe ze vlug de volgende aantekeningen maakte: 'Bewoner dien zich onder de valse naam De Laatste Vuurtorenwachter presenteert was deze morgen zichzelf aan het betasten. Hij zong daarbij een obseen lied. Tanden vertonen resten van hetgeen vermoedelijk spacecake is'. Tenslotte zag ik hoe ze richting Rijkswacht kazerne fietste, zogezegd om er de post te bezorgen, maar gij en ik, waarde staatsman, weten wel beter.

Mijnheer de minister, mag ik u tegelijk om een vriendendienst bidden. Wilt gij alstublieft de arbeiders van Belgacom van onder mijn voetpad laten verwijderen. Denkt gij dat ik niet weet dat ze mij

daar in dat putje aan het afluisteren zijn? Wilt gij vervolgens ook de nodige stappen ondernemen om de kabel uit mijn woning weg te halen. Denkt gij misschien dat ik van gisteren ben en niet weet dat de Rijkswacht mij beloert terwijl ik mij aan Red Shoe Diaries verlustig?

Mijnheer de minister, vriend en socialist, ik heb zo het vermoeden dat 1996 de geschiedenis zal ingaan als zijnde een sleuteljaar; namelijk het jaar waarin iedereen door sleutelgaten begon te kijken. Ware het niet dat het deze rubriek voor mijne lezers totaal onbegrijpelijk maakt dan zou ik stoppen met volgende briljante slotzin: 1996 is het jaar waarin 1984 bewaarheid werd.

(Copie van dit schrijven werd bezorgd aan prof. Dr. Etienne Vermeersch. Ook bracht ik anoniem en wel via de groene lijn de heer Connerotte op de hoogte.)



HVB-catalogoog van de artikels 1996

Onderstaande lijst bevat de titels van de artikelen die in 1996 in HVB verschenen zijn. Deze catalogoog is het vervolg op soortgelijke die we vroeger reeds afgedrukt hebben en die respectievelijk de artikels van 1993 (HVB 1/1994 p. 56-58), 1994 (HVB 1/1995 p. 46-49) en 1995 (HVB 1/1996 p. 44-47) bevatten.

Onder de in alfabetische volgorde geplaatste rubrieknamen vindt u alle titels van de artikels terug. Deze worden gevolgd door twee cijfers. Het eerste is een Romeins cijfer en dat slaat op de betreffende editie van HVB. Omdat het blad in 1996 gewoontegetrouw twaalf keer verschenen is, gaat dat eerste cijfer van I tot maximaal XII. Dat cijfer wordt gevolgd door een tweede en dat verwijst naar de bladzijde waarop u het artikel dan vindt.

Aktiviteiten

Aktiviteitenkalender voor vissers, verder 'Kalender'	I ..29
Kalender	II ..15
Kalender	III ..15
Kalender	IV ..23
Kalender	V ..8
Programma Havenfeesten ..	V ..16
Kalender	VI ..24
Kalender	VII ..10
Kalender	VIII ..18
Kalender	IX ..25
Kalender	X ..7
Kalender	XI ..6

Aquacultuur

Aquacultuur biedt redding ..	IV ..40
Reconversieproject De Oesterput wil visserijtoerisme op gang trekken	VI ..41
Europ. Aquaculture Society van Bredene nr Oostende	VII ..17
Stagebrevetten voor jonge oesterkwekers	X ..16

Bedrijfsnieuws/Rederijen

SAIT-radio Holland verkoopt Esco/Ives	I ..23
Failliet	I ..30
Marelec NV verhuisd	II ..15
Nieuwe producentenorganisatie opgericht Vlaamse Vissersbond	III ..5
Trofeën voor Z 54, Z 69, Z 483, Z 501, O 206 en Z 586 ZV huldigt verdienstelijke reders	III ..12
Failliet	III ..13
Uit het staatsblad	III ..13
Britten naar Spanje	III ..13
350 miljoen frank steun voor de visserijsector	IV ..5
'Hand in Hand' Oostende blijft verder werken	IV ..11
670 miljoen frank beëindigingspremies	IV ..14
AID betraapt 'Zeebrugs' vaartuig op onjuiste vangstopgave ..	IV ..16
Faillissementen	IV ..16
Grootste visliet van Europa ..	IV ..23
Zomercampagne: begin juni ..	IV ..39

Atka investeert 130 miljoen ..	V ..6
Kennemerland in het rood ..	V ..6
Failliet	V ..6
NMKN zegt kredietdossiers op ..	VI ..8
Bijkomende steun Vlaamse regering	VI ..9
Onderzoek fraude scheepsbouwsubsidies	VII ..5
Maribel, ook voor visserij ..	VII ..7
Nieuw bestuur NV Pakhuizen ..	VII ..19
FSE failliet	VII ..23
Vlaams Visserijinvesteringsfonds	VIII ..20
Roman-Vandecasteele failliet	IX ..13
Quality Fish failliet	X ..7
Geen visserijmanac meer ..	XI ..6
Van Rompuy: 150 miljoen frank steun voor visserij	XI ..7
Groepvorming gaat niet door	XI ..33
Nieuwe vestiging Marelec officieel geopend	XII ..10
Christiaens failliet	XII ..13
Faillissement Thesco BVBA / Trotteyn F.	XII ..13
Prijs gasolie trekt aan	XII ..18

Beeldende kunsten

Meubels van Danny Vanheste ..	II ..28
Kunstzinnige vissersvrouwen ..	V ..11
Sterken Dries	V ..17
Josiane Vanhoutte maakt memoriaal K. Jonckheere ..	VI ..40
Françoise van Ré	VII ..39
Het werk van Gilbert Decock ..	IX ..35
Felicien Rops	X ..32
Spilliaert en Permeke, kunstenaars in de visserij	XI ..16
Cartoons William Lievens ..	XI ..40
Robert de garnaalvisser ..	XII ..25

Boeken

(Zie literatuur)

Brieven

Roosendaal: service	II ..11
---------------------------	---------

Van Hauwermeiren: id.	II ..11
Hertsens: Waar gaan we naar toe?	II ..5
Recht van antwoord: Dirk Florizone 'Kustvissers zijn geen quantité négligeable'	III ..32
Hertsens: vrijheden aangetast	III ..33
Johnson: Scheepsvaartmuseum helpt	III ..34
Deman: Je bent jong en ..	III ..34
Hertsens: Open brief	III ..34
Barbaix: 'Wij hebben immers ook rechten en ook wij willen onze toekomst veilig stellen! ..	III ..37
Van Waes: Vlootbeleid vraagt mentaliteitsverandering ..	IV ..17
Serie: Klokhennen en kuikentjes	IV ..29
Roosendaal: Technisch probleem-pje	IV ..29
Victor: Zeg me waar de vissers zijn	V ..10
Vlaamse Vissersbond: standpunten	VI ..12
Beheersregeling visserij-inspanning westelijke wateren (I & II) ..	VI ..12
Klausing: Royal National Mission to Deep Sea Fishermen ..	VI ..13
Maes: Ontwerp een heel nieuw, experimenteel vissersvaartuig ..	VI ..18
Vanneste: TV-mis	VI ..18
Pots: RNMDSF)	VII ..13
Maes: De visserij is belangrijk	VIII ..22
Cresswell: Vissers moeten de zee beschermen	VII ..28
Pots: Het oog heeft ook zijn rechten	VIII ..26
Claes: Zolang alleen profijt de visie bepaalt, zal er niets veranderen	X ..11
Ramoudt: Quo Vadis Oostendse zeevisserij	X ..14
Crabeels: De NV Havenbedrijf is een miskleun	X ..23
Dangreau: Oostendse revue ..	X ..25
Serie: Vissersfeest	X ..25
Vansevenant: Beleidsnota Oostendse haven ..	X ..25
Coelus: 'Geschiedvervalsing? Zeker niet door mij! ..	XI ..29
ACV: Werkgr. Nieuwpoort ..	XI ..30
Pots: Het beleg van Oostende? ..	XI ..31
Dewulf: Chili	XI ..32
Georges Allaert: Teloorgang visserij heeft ook typisch Oostendse oorzaken	XII ..26
Serie: De toekomst zal het helemaal maken	XII ..29

De Bruin: 'Ik ben R'dammer, maar ik hou van Oostende XII ..33
Serie: Hondenwacht XII ..34

Columns

De Laatste Vuurtorenwachter, verder 'DLV' I ..40
DLV II ..22
Van schepen, van mensen en van de zee, verder 'Van schepen...' II ..36
DLV III ..24
Van schepen IV ..28
Een schrijver aan zee: Terug naar Bredene IV ..32
DLV IV ..37
DLV V ..32
Van schepen... VI ..30
DLV VI ..32
DLV VII ..26
Van schepen... VII ..30
Van schepen... VIII ..30
DLV VIII ..37
Van schepen... IX ..39
Van schepen X ..33
DLV X ..39
Van schepen... XI ..38
DLV XI ..43

Culinair

Kust heeft beste Belgische mosselkok II ..40
Zeeduivel vis van het jaar IV ..22
Staartvis op Vlaamse wijze IV ..23
Vette vis tegen astma V ..37
Vis en gezondheid V ..39
Brochette met staartvis VI ..26
Waterzooi van staartvis met safraansaus VII ..27
Vis op de buis VIII ..15
Belg ongelukkig met mosselembargo VIII ..27
Garnalenmaand X ..9
Vis in de magnetron XII ..35
Visspecialist van het jaar XII ..35

Cultuur

Oostendenaars: maritieme cultuurbarbaren? II ..29
Patti Smith deed het met ons... en wel op de vloedlijn VIII ..23
La Traviata IX ..32

Ecologie & Milieu

Onderzoek Gezonder? Ongezonder? III ..39
Zeehonden: een bekritiseerde visserij IV ..39
Het ijs smelt V ..38
Koken kost (teveel) geld V ..39
Kwarteeuw zeehondencrèche Pieterburen XII ..30

Economie (algemeen)

150 miljoen beëindigingsgeld naar visserij-investeringsfonds I ..13
Samenstelling invoer vis- en

visserijproducten 93-94 I ..41
Georges Allaert: Teloorgang visserij heeft ook typisch Oostendse oorzaken XII ..26

"Editorialen/standpunten/ commentaren

Laten we ons uit de boom schudden? I ..3
Waar gaan we naar toe? II ..3
Betrokken partij III ..3
Wielersport en visserij IV ..3
Geen-polemiek vervolgt IV ..29
Geen dollen vissen in zee V ..3
Hersenspoeling VI ..3
Terug van weggeweest VII ..3
Smartlapdenken VIII ..3
Polemiek? Graag! VIII ..25
Kwaliteit IX ..3
Waarom het aantal vaartuigen er wel degelijk toe doet IX ..27
Wel degelijk te redden X ..3
Een MOP... maar niet om te lachen XI ..3
Verantwoordelijk XII ..3

EU-visserijpolitiek (algemeen)

EU-hoorzitting in Oostende 'Minimum vitalis' vloot in stand gehouden III ..14
Spaanse vloot de grootste III ..14
EU dreigt met sluiten geldkraan. IV ..40
Marokko akkoord met EU .. V ..37
EU telt minder dan 100 000 vaartuigen VIII ..15
Europese Commissie: waarom dat Oriëntatieplan er zeker moet komen XI ..36
Satellietnavigatie vanaf 15 of 20 meter? Wordt MOP III verlengd? XII ..19

Essays

Op- en neergang v/h Oostendse vissersproletariaat VI ..33
Op weg langs de kapellekensbaan. Over het doorbreken van een mentaliteit VII ..31

Folklore

Garnaalvissers te paard verenigen zich II ..21
Sasmeester P. Deckmyn: De nostalgie is ook niet meer wat ze geweest is VII ..20
Het monster van Loch Ness VII ..36
De legende rond de Christusvis VII ..39
Vissersschulde op marinebasis in Zeebrugge VIII ..31
De viswijven van Oostende XI ..12

Geschiedenis

Belgische Zeemacht in nationaal

scheepvaartmuseum IV ..25
Sterken Dries? V ..17
De Roode Vloot V ..20
Restanten Nieuwpoortse vierboete blootgelegd V ..35
Op- en neergang v/h Oostendse vissersproletariaat VI ..33

Internationaal

Diverse korte berichtjes, verder 'Diverse' I ..42
Diverse II ..10
Diverse II ..37
Diverse III ..39
Britse kustwacht te streng voor Z196 en Z50 IV ..13
Visserij-oorlog tussen Estland en Shetland IV ..38
Frankrijk: Boulogne stevig op kop IV 38
Bent u er wel zeker van dat u dit werk wilt hebben? IV ..39
Zeehonden: een bekritiseerde visserij IV ..39
Diverse IV ..40
Diverse V ..37
Top-50 vis(s(erij))naties en diverse korte berichtjes VI ..43
Diverse VII ..40
Diverse VIII ..34
Diverse IX ..36
Diverse X ..40
Spaanse vloot volledig in overeenstemming met MOP's XII ..36

Interviews

Bob Cuypers: 'Werken Vismijnpark starten in januari' I ..17
Garnaalvisser Emiel Ackx: 'De oefeningen met het te grote geweer... het was voor ons, kinderen, vast niet de ideale manier om op te groeien I ..19
HVB sprak met oud-visser Albert Pauwaert II ..20
Albert Pauwaert of ... Tchettie en de visserij III ..16
Henri - Fieste - Vantorre VI ..15
André Vantorre: vijftig jaar zeevisserij IX ..6
Reder Willy Versluys IX ..14
Henri Cogge IX ..33
Havenaalmoezenier Walfried Chielens X ..29
Richard Panesi: 'Ermeë ophouden, waarom zou ik?' XI ..8

Kunst

(Zie beeldende kunsten)

Literatuur & boeken

Vis natuurlijk' deel II verschenen I ..38
Oostendenaars troost je, Naaldwijk is nog erger III ..27
Nieuw vissersverhaal:

Blankenbergse visserij heeft haar eigen schrijver	V .. 15
Fotoboek Belgische zeemacht	VII .. 17
Het verlangen naar de kust (Alain Corbin)	VII .. 34
Een vis uit het water praten	X .. 7
Geen visserijmanac meer	XI .. 6
Naar de kloten, de volledige toneeltekst	XI .. 18
Bib. visserijmuseum	XI .. 39
Cartoons William Lievens	XI .. 40
Bibliotheek der Zeelieden definitief gesloten	XII .. 13
Boekbesprekingen Nelson / Moderne scheepsbouw / Oost-Indische Compagnie	XII .. 14

Maritiem patrimonium

De toekomst van de O 129	I .. 14
Russische duikboot in Zeebrugge: Bob Cuypers: 'Werken Vismijnpark starten in januari'	I .. 17
Museumvrienden eigenaar van O.129	II .. 15
N 788 wordt blikvanger voor visserijmuseum	IV .. 25
De Jessica ingehuldigd	VI .. 8
Mijnneveger wordt marine-museum	VII .. 10
O 129 op het droge?	VII .. 10
Belgisch Maritiem visserijpatrimonium Balans en perspectieven	X .. 37

Meerjarig oriëntatieplan (EG)

(Zie ook 'Politiek' en 'Europese Visserijpolitiek')	
EU-hoorzitting in Oostende	
Minimum vitalis' vloot in stand houden	III .. 14
Nederland legt MOP naast zich neer	VII .. 11
Europese Commissie: waarom dat Oriëntatieplan er zeker moet komen	XI .. 36
Spaanse vloot volledig in overeenstemming met MOP's	XII .. 36

Milieu

(Zie ecologie)

Muziek / Lieder

10e festival van het Vlaamse visserslied	IV .. 23
Patti Smith deed het met ons... en wel op de vloedlijn	VIII .. 23
La Traviata	IX .. 32

Nederland

IJmuiden, nummer 2 in Nederland	I .. 12
Diverse korte berichtjes	I .. 22
Nederlands vervangingsvaartuig voor Z 28 wordt verkocht aan	
Nederlander	III .. 9

Ruil met Nederland levert 50 ton zwarte koolvis op	IV .. 9
Samenwerking tussen ZV en IJmuiden in september operationeel	IV .. 16
Urk krijgt modernste visafslag	IV .. 40
AID betraaft 'Zeebrugs' vaartuig op onjuiste vangstopgave	IV .. 16
27 vaartuigen naar Ierse wateren	IV .. 38
Atka investeert 130 miljoen	V .. 6
Kennemerland in het rood	V .. 6
Maritiem Amsterdam	V .. 29
VLI 8 in Nieuwpoort	V .. 36
Open kampioenschap garnalpellen	VII .. 40
Belg ongelukkig met mosselembargo	VIII .. 27
Nederland zwaarst getroffen door halvering haringquotum	IX .. 4

Nijverheid (visverwerkende)

Samenstelling uitvoer vis- en visserijprodukten 93-94	I .. 41
Apetit terug in pakhuis	II .. 21
Grootste bedrijven uit vissector	II .. 25
Visbedrijven laten beslag leggen op schilderijen	III .. 8
Huysseune investeerde 90 miljoen	V .. 6
Nieuw bestuur NV Pakhuizen	VII .. 19
Roman-Vandecasteele failliet	IX .. 13
Quality Fish failliet	X .. 7
Christiaens failliet	XII .. 13
Faillissement Thesco BVBA / Trotteyn F.	XII .. 13

Onderwijs

Resultaten visserij scholen	VIII .. 19
-----------------------------------	------------

Onderzoeksraad

vr de Zeevaart

Uitspraken	I .. 31
Uitspraken	II .. 23
Uitspraken	III .. 21
Uitspraken	IV .. 35
Uitspraken	V .. 24
Uitspraken	VII .. 8
Uitspraken	X .. 8
Uitspraken	XII .. 15

Overlijdens/Nekrologie

Achille Logé	I .. 29
Alfons Alloo	II .. 15
Albert Pots / Gustaaf Broidioi	III .. 13
Walter Debrock	VIII .. 16
Albert Schockaert, Albert Gombert, Bartha Vandierendonck	VIII .. 19
Wim Johnson	IX .. 9
Wies Bracke, Roland Vanhoecke,	

Remi Maes, Robert Van De Wouwer, Maurice Cloet, Georges Serru	IX .. 25
Didier Decloedt omgekomen op Z 50	X .. 9
Camille Theys, Willy Deckmyn, Arthur Zonnekeijn	X .. 9
Franky Vandenberghe / Franky Vandecasteele	XI .. 32
Roger Taillaert	XI .. 39
Maurice Verhaeghe / Edm. Bacquaert / Emiel Hennaert	XII .. 28

Pers

HVB-catalogoog artikels 1995 I ..	44
Rederscentrale: maandelijks ..	XII 7

Personalia

Prijs volkskunde vr Jef Klausning	I .. 29
Roger Vens	V .. 21
Havenaalmoezenier Walfried Chielens	X .. 29
Florimond Waeghe	XI .. 39

Politiek

(EG-visserijpolitiek, zie aparte rubriek)	
Blauw manifest Oostende	III .. 25
Bijkomende steun Vlaamse regering	VI .. 9
Quota hopping	VI .. 14
Maes: Ontwerp een heel nieuw, experimenteel vissersvaartuig	VI .. 18
Maribel, ook voor visserij	VII .. 7
Karel Pinxten: Belgische visserij mag geen folklore worden	VII .. 9
Maes: De visserij is belangrijk	VIII .. 22
Is de politiek belangrijk?	VIII .. 23
E. Van Rompuy: het aantal vaartuigen is niet belangrijk	IX .. 26
Ramoudt: Quo Vadis Oostendse zeevisserij	X .. 14
Minister Pinxten tegen inkringing vloot	XI .. 35
Nieuwpoortse schepen visserij neemt ontslag	XII .. 5

Quota

Quota onvoldoende om het jaar uit te vissen Grens van leefbaarheid overschreden?	I .. 5
Scholquotum in vijf jaar gehalveerd	I .. 7
Overzicht belangrijkste quota 1982-1996	I .. 7
Ruil met Nederland levert 50 ton zwarte koolvis op	IV .. 9
Scholaanvoer beperking gedurende de periode 1 april - 30 juni	IV .. 9
Kabeljauwaanvoer beperking gedurende de periode 1 april - 30 juni	IV .. 9
Skagerrak gesloten voor schol en kabeljauw	IV .. 9

Schol- en tongquotum: vroegtijdig uitgeput?	IV .. 11
Flexibele quota vanaf 1998?V	8
Visquota volgende zes jaar tot 40% lager?	VI 7
Quotamaatregelen 3de kwartaal.	VII .. 12
Problemen scholquotum.	VIII 7
Tongquotum ontoereikend	VIII .. 7
Stand der vangsten (15.07.1996).	VIII 8
Nederland zwaarst getroffen door halvering haringquotum ...	IX 4
Verhoging scholtac uitgeslot.	X 4
Macreelquotum uitgeput	X 4
Wijtingquotum onder druk.	X 4
Quotamaatregelen 4de kwartaal.	X 5
Naar vroegtijdige sluiting voor schol?	XI 4
Schol als bijvangst	XII 7
Laatste aanvullende quotamaatregelen	XII 7
Reportages & reisverslagen	
De maand in beeld	I .. 24
Tobermory op het eiland Mull	I .. 33
Madeira: niet het glaasje, wel de vis	II .. 16
De heropstanding van de vissershaven Mallaig	II .. 32
Skey en Lochalsh: zalmvissers daarheen!	III .. 22
Van haring naar Makreel te Ullapool	IV .. 26
Lochinver mikt op diepzeevisserij	V .. 26
Maritiem Amsterdam	V .. 29
Van oost naar west via het Caledonische kanaal (Schotland)	VI .. 27
Het monster vn Loch Ness.	VII 36
Vrijwillige Blankenbergse zee-reddingsdienst	VIII 11
In Buckie zagen we een prachtig vissersvaartuig	IX .. 10
Scrabster	X .. 26
Prijkaartje van BF 237 Copius ..	X .. 28
Moderne pockettrawlers en mini-beamers in Schotland	XI .. 41
Kreeftenvisserij vanuit kleine Schotse haventjes	XII .. 20
Kwarteeuw zeehondencreche Pieterburen	XII .. 30
Scheepsbouw & -werven	
Westvlaamse scheepswerf in Oostkamp verkocht	II .. 20
Nieuw kustvaartuig op stapel	II .. 21
Oostkamp: laatste casco voor N 50 Ingrid	III .. 15
Nieuwe Z 45 nadert voltooiing	

.....	V 8	
Honderdste vaartuig van De Graeve:	VI 5	
Stapelloop Z 45 Stephanie	VI 5	
Zestien nieuwe vaartuigen in jongste vijf jaar. Geen voor Oostende!	VI 6	
Laatste overblijfselen Seghers en APS verkocht	VII 6	
Toewijzing Polyship-casco	VII 6	
FSE failliet	VII	
23Zeebrugse Scheepswerven:		
nieuwe O 431	IX .. 13	
Richard Panesi: 'Ermee ophouden, waarom zou ik?'	XI 8	
Nieuwe O 431 Judith	XI .. 33	
Longueville: SKB bouwt kustmijnenvegers in Oostende	XII .. 39	
Scheepsmotoren en -techniek		
MaK voegt nieuwe M25 toe aan gamma	VI .. 10	
Hoogrendementsschroef	X .. 34	
Scheepvaart		
Diverse korte berichtjes, verder		
'Diverse'	I .. 35	
Seastar II in aanbouw	II .. 19	
RMT: wachten op globaal herstructureringsplan	II .. 19	
Renovatie van Oostendse haven niet stilgevallen	II .. 20	
Diverse	II .. 34	
Diverse	III .. 20	
Diverse	IV .. 34	
Diverse	V .. 12	
Eerstdaags duidelijkheid RMT privé-bedrijf?		V .. 13
Diverse	VI .. 31	
Diverse	VII .. 23	
Moeizame afwikkeling RMT-dossier	VII .. 25	
Steeds sneller over het Kanaal ..	VIII .. 15	
Diverse	VIII .. 32	
Broker legt 7,5 miljoen neer voor Alexandros	IX .. 13	
Diverse	IX .. 23	
Werkt Autonoom Havenbedrijf als locomotief voor Oostendse haven?	X .. 17	
Holyman komt, RMT gaat ..	X .. 30	
Een vergeten fase in de renovatie van de Oostendse haven ..	XII .. 23	
Holyman in Oostende	XII .. 37	
Alexandros: koopje van 950000 dollar	XII .. 39	
Sociaal		
Victor: Zeg me waar de vissers zijn	V .. 10	
Nieuwe stempelkaart	VI 9	
Sociologische enquête bij Vlaamse vissers	VI .. 11	

Claes: Zolang alleen profijt de visie bepaalt, zal er niets veranderen	X .. 11
ACV: Werkgr. Nieuwpoort ..	XI .. 30
Sportvisserij	
Sportvisserij aan banden gelegd ..	V .. 36
Streeknieuws	
Nieuwpoort hoofdstad verse vis ..	
.....	III .. 14
Week-end van de landbouw en de visserij	V 9
Dag der Zeelieden en Vissersschulde in Oostende	V 9
Haven is toeristenlokker ..	V .. 12
Cafetaria op het Oosterstaketsel?	V .. 13
De Oostendse haven: 8,65 miljard frank nodig voor havenrenovatie.	V .. 14
Spektakel Sterken Dries ..	V .. 17
Nieuwpoortse visserij in de kijker	VI .. 22
4de ambassadrice van de Zeebrugse vis	VIII .. 31
Nieuwpoort: visverkoopstand langs havengeul	IX .. 25
N 788 blikvanger voor visserijmuseum	X 7
ACV: Werkgr. Nieuwpoort ..	XI .. 30
Blankenbergse: 13de week van de B'bergse visserij	XI .. 44
Veertig miljoen voor herstelling Slipway Zeebrugge	XII .. 39
Taal	
Lijst officiële benaming visserij-producten	IX .. 19
Lijst benamingen (II)	X .. 19
Verenigingen, organisaties, bijeenkomsten	
Jantje Geirnoaze-trofeeën ..	I .. 39
Vlaams instituut van de zee in 1997	I .. 23
Europese Commissie vraagt hoorzitting te Oostende	I .. 29
Videofilmavond	I .. 29
Rederscentrale brokkelt verder af Dessidente reders richten Vlaamse Vissersbond op ..	II .. 12
Hoteliers willen Oostende Lines behouden	II .. 19
Garnaaltrofee vr O.62 Dini ..	II .. 21
Garnaalvissers te paard verenigen zich	II .. 21
Nieuwe producentenorganisatie opgericht Vlaamse Vissersbond ..	III 5
Goud voor O 62, zilver voor O 427	III .. 12
Zicht op zee	III .. 13
Afspraken over visserij in de Golf	

van Biscaje	III .. 14
Standpunt RC: Bart Schiltz: 'Men kan zich afvragen welke duistere beweegredenen iemand ertoe aanzetten (...) een niets of niemand ontziende campagne te voeren. De rede ligt echter voor de hand: Geld!!!'	III .. 29
Vissershulde te Oostende ..	IV 5
'Hand in Hand' Oostende blijft verder werken	IV .. 11
St. George's day	IV .. 23
Visbedrijven verenigen zich in Provis	V 5
Kunstzinnige vissersvrouwen	V .. 11
Blankenberge: Zeegenootschap reikt wisseltrofee uit	V .. 31
De Britse Mission bestaat 100 jaar	V .. 33
Nieuwe ambassadrice Zeebrugse vis	VI .. 20
Nieuw bestuur NV Pakhuizen	VII .. 19
70 jaar geleden overleed Paster Pype	VII .. 27
Vissershulde op marinebasis in Zeebrugge	VIII .. 31
Vlaamse Vissersbond eist officiële herkenning	VIII .. 21
Vlaamse Vissersbond legt internationale contacten	IX .. 13
Rijksstation voor Zeevisserij 20 jaar geleden ingehuldigd ..	IX .. 39
Vlaamse Vissersbond naar Raad van State	XII .. 17

Verhalen (fictie)

Het geloof van Gust Sjoem I ..	26
--------------------------------	----

Vistechnieken

Zeebrugse visveiling vraagt nog 150 meter kaai	I 9
Laatste verkoopdag voor Kerstmis tegenvaller	I 9
ZV hand in hand met visveiling IJmuiden	I .. 10
Snurrevaadvisserij of vissen met de zakzegen	IV 7
Elektrisch vistuig binnenkort in de handel	V .. 37
Noordzee en Kanaal onze belangrijkste visgronden	VIII .. 10
Elektrische visserij	IX .. 17

Visveilingen

1995 was geen goed garnaaljaar ..	I .. 36
Kabeljauwprijs: dieptepunt ..	I .. 37
Aanvoer en besommingen 1995 ..	I .. 37
Bescheiden omzettoename voor Zeebrugse visveiling	II 7
Aanzienlijk minder wijting in Oostendse en Nieuwpoort ..	II 7

Vismijn gebukt onder crisis II ..	8
Aanvoergewicht kwart lager II ..	9
Aanvoer in Nieuwpoort op nieuw dieptepunt	II 9
Aanvoer en besommingen Nederlandse visafslagen	II .. 10
31% Belgische aanvoer in buitenland	III .. 10
20 jaar maritieme kring in Zeebrugge	IV .. 11
Koperskaarten stabiel	IV .. 13
Minder mijnrechten	IV .. 13
Vlaams verankeren? Toch de vis niet! Meer Vlaamse aanvoer dan ooit in buitenlandse havens ..	IV .. 15
Roland Crabbe: Behoud van Nieuwpoortse vismijn is prioriteit	IV .. 16
Weldra inwijding nieuwe verkoophal in Nieuwpoort?	IV .. 16
Van Waes: Vlootbeleid vraagt mentaliteitsverandering ..	IV .. 17
Samenwerking tussen ZV en IJmuiden in september operatie ..	IV .. 16
Boulogne stevig op kop	IV .. 38
Urk krijgt modernste visafslag ..	IV .. 40
Overzicht eerste kwartaal ..	V 7
25 jaar Eurohaven	V .. 13
Eerste kwartaal: + 15%	VI .. 21
Visprijzen in de lift	VII .. 14
Demersale vissoorten aan basis hogere besommingen	VIII 8
Kabeljauwprijs: dieptepunt ..	IX ... 4
ZV nooit eigendom van Pieter-De Gelder	IX 4
Minder aanvoer buitenland? ..	XI .. 5
Nieuwe Nieuwpoortse verkoophal in gebruik genomen	XI 7
Gaat het beter? Aanvoer & besommingen	XII 4

Visverwerkers

(Zie Nijverheid)

Vloot

1200 pk-grens doorbreken? ..	I 9
Veranderingen officiële lijst (verder: 'Veranderingen...') ..	I .. 30
Visvergunningen te koop? ..	II .. 15
Veranderingen	II .. 15
Telex (korte berichtjes)	II .. 15
Nieuw kustvaartuig op stapel ..	II .. 21
Drie vaartuigen in één jaar gezonken. O.66 L'Ebauche gezonken, bemanning veilig thuis ..	III 7
N 3, N 52, O 231 en O 333 in de problemen	III 8
Veranderingen	III 8
Nederlands vervangingsvaartuig voor Z 28 wordt verkocht aan ..	III 9
Nederlander	III 9
Vloot van 150 vaartuigen ..	III 9

Belangrijkste wijzigingen vlootgegeven in 1995	III .. 10
Nieuwe N350 Ingrid is polyvalente Eurokotter	IV 6
Steeds kleinere Vlaamse vissersvloot met steeds sterkere vaartuigen	IV 8
Modernisering garnaalkoning O62 Dini is voltooid	IV 9
Veranderingen	IV .. 13
Spaanse vloot de grootste ..	IV .. 14
Nieuwe Z 45 nadert voltooiing ..	V 8
Z 92 Lundy Gannet in handen van August Flitser	V 8
Veranderingen	V 9
Nieuwe motor voor O 231 St. Carolus	V .. 36
Stapelloop Z 45 Stephanie te Zeebrugge	VI 5
Zestien nieuwe vaartuigen in jongste vijf jaar. Geen voor Oostende!	VI 6
20 miljoen voor polyvalente Z 571	VI .. 20
Telex (Z 93 en (O 427)	VI .. 24
Veranderingen	VI .. 25
Z 586 kapseist in thuishaven ..	VII .. 16
Veranderingen	VII .. 17
Nieuwe Z 45 Stephanie in de vaart	VIII 5
Z 586 aan de kant	VIII .. 31
N 14, O 431, Z 198, N 782 ..	IX 3
Z 35 uit de vaart	X 6
N 57 Terry	X 6
Z 27 Mercurius	X 8
O 154 Wilmar	X 8
Nieuwe O 431 Judith	XI .. 33
Groepvorming gaat niet door ..	XI .. 33
Veranderingen	XI .. 34
Visserijvloot 1982-1996 ..	XII 6
Veranderingen	XII .. 18

Watersport

Aan boord van de Grethe Witting ..	X .. 36
------------------------------------	---------

Wetenschap

Onderzoek Gezonder? Ongezonder?	III .. 39
Vette vis tegen astma	V .. 37
Vis en gezondheid	V .. 39
Het Ices bijna 95 jaar actief ..	VIII .. 9
De Belgische visgronden in het Ices-systeem	VIII .. 10
Veilig biologisch minimum voor belangrijkste vissoorten onder druk	XII 9

Zeemacht

Commandopost in Den Helder. Belgische en Nederlandse marine onder gezamenlijk commando ..	II .. 19
---	----------

Consumptievis in de Noordzee bedreigd door industrievisserij

De industriële visserij vormt een bedreiging voor consumptievis als kabeljauw en schelvis. Dat zijn althans de bevindingen van de *Robert Gordon University* die in opdracht van de multinational *Unilever* een onderzoek uitvoerde.

Na discussies met de milieuorganisatie *Greenpeace* besloot *Unilever* in april dit jaar niet langer visolie uit Noordzeevis af te nemen. Omdat *Unilever* de aanvoer van consumptievis veilig wil stellen werd een onderzoek naar de gevolgen van de

industriële visserij aangevraagd. Uit het eindrapport blijkt dat de *Greenpeace*-campagne van vorige zomer gewettigd was.

De Britse onderzoekers pleiten voor een beperking van de industrievisserij in ecologisch gevoelige gebieden en voor een beter visserijbeheer in de Noordzee. Milieugroeperingen uiten al langer hun bezorgdheid over

de intensieve industrievisserij. *Greenpeace* vindt het een belangrijke ontwikkeling dat ook bedrijven als *Unilever* gevoelig zijn voor deze problematiek.

De Engelse visserijminister *Baldry* en zijn milieu-collega *Gummer* lieten vorige week verstaan dat de industrievisserij op de Noordzee uitgefaseerd moet worden als blijkt dat de conclusies terecht zijn.

Duits scholquotum in de Noordzee uitgevist

Vanaf zaterdag 7 december mochten Duitse vissers niet langer schol vangen in de Noordzee wegens uitputting van het quotum. Het getal was toen reeds overschreden maar het Bundesamt liet wel toe dat de vangsten van de laatste reis nog aangeland werden.

De beslissing kwam er vrij onverwacht omdat de overheid het maandquotum in oktober nog verhoogde.

Urk binnen 3 jaar privé

De gemeenteraad van Urk heeft beslist dat na de opening van de vernieuwde visafslag werk moet gemaakt worden van de privatisering. De werken moeten tegen mei '97 voltooid zijn. De gemeente zal het gebouw verhuren aan een exploitatiemaatschappij voor de duur van minimaal 15 jaar. Binnen de drie jaar na de opening moet de visafslag volledig gepriatiseerd zijn.

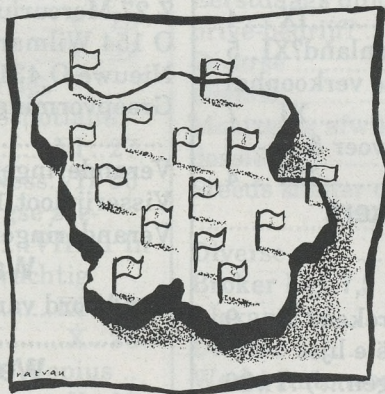
VIIh,j,k-zone uitgeput voor schol en tong

Vanaf 20 december was het Belgische vissersvaartuigen niet langer toegelaten om tong en schol op te vissen in het Icesgebied VIIh,j,k (zuid-west-Ierland, Keltische Zee). In het gebied beschikken we over een bescheiden quotum van 100 ton tong (waarvan 40 ton bekomen door ruil met Ierland) en 80 ton schol.

Nieuwpoortse schepen visserij blijft (nog even)

Het ontslag van de Nieuwpoortse schepen voor toerisme, visserij en cultuur, Antoon Van Hooreweghe, wordt opgeschoven naar einde maart. Het was de bedoeling dat hij zijn mandaat bij de jaarwisseling afstond aan zijn partijgenoot Xavier Braet (CVP). De huidige schepen blijft nog even aan tot na de afwerking van de stadsbibliotheek waarbij het bouwbedrijf Braet betrokken is. Omdat Xavier Braet een van de zaakvoerders van de onderneming is duikt er onverenigbaarheid op. Vandaar het uitstel van de schepenwissel.

*Willy Versluys
wenst alle collega's
en medewerkers een
voorspoedig nieuw
jaar*



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