

**jef klausing over het  
verschil tussen viswuvven  
en vissersvrouwen  
(over viskarren en de trap)**



# Hulp in Nood

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

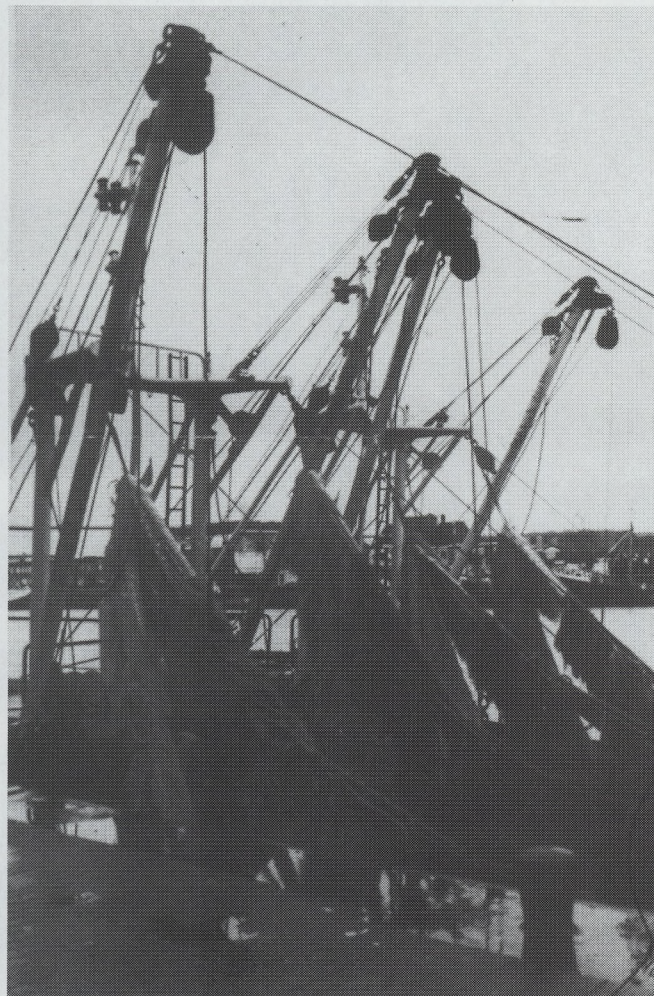
**Open: alle werkdagen**

**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;
- bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

# HVB 64 V B HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF  
**Colofon**

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

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,

Annie Vanhee (tekeningen), Vuurtoren-

wachter (De Laatse), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

**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 redacteuren die het artikel met hun naam ondertekenen.*

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

ISSN: 0776-6912

## Abonnementen!

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

**Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.**

**Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.**

Subscriptions (one year) in other countries:  
Austria: 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.



## 't Is maar een weten

HET WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK...

de vissers hebben er hun bedenkingen bij. Op de kaaien hebben we zo onze eigen mening over de cijfers, statistieken, tabellen en prognoses die de 'visserijwetenschap' massaal afscheidt. Er bestaat alhier een lange traditie om die dingen 'vertikaal te klasseren'.

Burgers zien daarin het bewijs dat de visserij een folkloristische bezigheid is. Vissers die de wetenschappelijke rapporten misprijzend naar het containerpark brengen, worden naar de XIXde eeuw verwezen.

Die burgers hebben ongelijk. Wie vandaag nog klakkeloos het gezag van de wetenschap aanneemt is zelf kind van de XIXde eeuw. In die tijd werd nog onvoorwaardelijk in de wetenschap geloofd. Vandaag weten we beter.

Wetenschappers sjoemelen net zo vaak als andere mensen. Er bestaat bijvoorbeeld een wetenschappelijk rapport dat aantoonde dat we vandaag niet te veel suiker nuttigen (dat onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van de suikersector). Er bestaan ook studies die aantonen dat het roken van sigaretten heilzaam is (die studies werden betaald door de sigarettenindustrie). Nog een voorbeeld: onlangs keek ik een lijvig boek in dat bol stond van het onderzoek naar de werking van het preparaat Melatonine. In het boek wordt overtuigend aangetoond dat je er niet alleen goed van slaapt, maar ook dat Melatonine het verouderingsproces tegenwerkt, kanker op afstand houdt en een dam opwerpt tegen verkoudheden. Zelf was ik Melatoninegebruiker... en ik liep al wéeéken met een verkoudheid rond! (Voor de rest kon ik duidelijk in de spiegel zien dat het verouderingsproces niet stopgezet was.)

Het hoeft niet allemaal per se fraude te zijn. Vandaag weten we dat de wetenschapper zich — net zo goed als ieder ander mens — kan vergissen. Ongetwijfeld bestaat er wel ergens een studie die aantoonde dat de wereld over geen petroleum meer zal beschikken tegen pakweg het jaar... 1997!

Het komt allemaal hierop neer: vandaag weten we dat de wetenschapper niet in het sociaal luchtledige opereert. Dat maakt dat wetenschappelijk onderzoek nooit zo objectief is als het zegt te zijn. Om de waarde van een rapport na te gaan moet je bijgevolg méér doen dan het 'paper' lezen. Wie betaalt die onderzoekers? Is er een verband tussen het aantonen van spectaculaire resultaten en het krijgen van subsidies? Wie heeft overigens invloed op het vastleggen van die subsidies? En wie ligt met wie in de clinch?

En hoe zit het eigenlijk met die hele slimme Schot, Robin Cook, die zegt te weten dat het heel zeker verkeerd afloopt met de kabeljauw, terwijl de Belg Rudy De Clerck — ook niet dwaas — terzake het volste vertrouwen in de toekomst heeft?

En ach, was het maar dat!

Op de kaaien weten we het inmiddels wel: hoe gedetailleerd de metingen ook uitgevoerd worden, ze houden geen rekening met jan-met-de-pet die altijd het lijdend voorwerp van de daaruit voortvloeiende abstracties is.

Flor Vandekerckhove



*De geschiedenis van*

T.M.S. GREENE

de Oostendse trap is een fenomeen. daar  
verkopen de vissers hun vangst rechtstreeks aan  
partikulieren.  
gaat het hier om een *gunstmaatregel*? is het een  
eeuwenoud *recht*? is het pure *folklore*? geen  
visserij, maar *toerisme*?  
ledereen heeft er zo zijn eigen mening over en...  
jef klausing nog het meest van al.

# de Oostendse vistrap

**DE OOSTENDSE SASMEESTER**  
Pascal Deckmyn had het in dit  
blad (HVB XII 1995 p. 27) eerder  
al over de geschiedenis van de  
Oostendse vistrap. In de inlei-  
ding van dat stuk staan veron-  
derstellingen over het ontstaan  
ervan. Meer bepaald gaat het  
daarbij over het gebruik om op  
die plaats vis uit de hand te  
(mogen) verkopen aan particu-  
lieren.

**Is die verkoop daar spontaan  
gegroeid omdat de vissers (*boot-  
jessjowers*) er aanmeren, is het  
een vissersreactie op het mono-  
polie van viskopers of is 'de trap'  
een gunstmaatregel die de kust-  
vissers toegeschoven kregen als  
antwoord op een visserijcrisis?**

HET IS EEN aloud gebruik dat de  
vissers-reders *vrij hun vangsten  
beschikken* en die zelf verkopen (het-  
zelfde geldt trouwens in de landbouw).  
Dit is een voorrecht ofte privilege.  
Die verkoop gebeurde altijd al op veel

verschillende manieren, maar al die  
gebruiken bleven wel gedurende  
eeuwen ongewijzigd bestaan. De vis  
kon uit de hand verkocht worden,  
zowel aan handelaars als aan particu-  
lieren. Het gebeurde ook dat de  
vrouwen de vis gingen uitleuren in de  
omliggende dorpen. Tenslotte was  
het ook mogelijk de vangsten zonder  
verkoopovereenkomst over te laten  
aan een vishandelaar-tussenpersoon  
die de vis vervolgens zelf aan de man  
bracht. In dit laatste geval verhan-  
delde die tussenpersoon de waar voor  
de visser, trok alle kosten van de  
verkoop prijs af en overhandigde de  
netto opbrengst aan de reder of (zoals  
aan de oostkust) aan de stuurman.  
Dit privilege — het recht om zelf de  
verkoop van de vis te regelen — werd,  
naar mijn weten, nooit of nergens  
beperkt door de overheid. Wel blijkt  
uit een document uit het Rijksarchief  
te Brussel dat in 1295 in het vissers-  
dorp NIEUWERYDE (het huidige  
gebied Duinpark van Oostduinkerke)  
een vismijn met een '*meester van der  
visscherhuus*' (1) bestond. Waar-  
schijnlijk gaat het hier om het initia-



**De garnaalmijn — het garnaalkot — aan de Oostendse Visserskaai gefotografeerd rond 1935. Ongebruikt, zo weet Jef Klausning.**

tief van de plaatselijke vissersgemeenschap om gemakkelijker de vangsten aan de man te brengen en is het dus geen controleur van overheidswege.

### **Laissez faire, laissez aller**

Dit oeroude privilege werd door de Belgische regering bevestigd door de wet van 15 mei 1870 die in het eerste artikel o.a. de taksen op het zout en de vis afschafte. Het tweede artikel vermeldde evenwel dat de invoerrechten op alle soorten vis afgeschaft werden. Zalf op de wonde van ons eigen visserijbedrijf was dan weer het daarin opgenomen verbod om de handel in vis te belemmeren. *De wet zegde expliciet dat de visserij niet mocht belemmerd*

*worden door een verplichte keuring vóór de verkoop, evenmin door een verplichting de vangst te verkopen in vismijnen, door de verkoop aan huis of de leurhandel te verbieden of door gelijk welke andere beperkende maatregel.* Dit was in feite een officiële bevestiging van het oude gebruik.

Met het in gebruik nemen van de nieuwe vissershaven van Oostende in 1933 voerde de stad Oostende — eigenaar van dokken en verkoopruimte — wel zelf een reglement in waarin staat dat *'al wie gebruik maakt van de dokken of de vishalle verplicht is de gehele vangst te verkopen in de vismijn'*. Dit om te beletten dat reders het beste gedeelte van hun vangst uit de hand zouden verkopen en de vis van mindere kwaliteit in de vismijn trachten aan de man te brengen. (2)

Verder voorziet artikel 21 van het vismijnreglement van Oostende dat *'alle vis komende van zee of op het grondgebied der stad ingebracht ter bestemming van de Mijn, om er openbaar verkocht te worden, aan een keuring zal onderworpen worden'*.

Te Zeebrugge was het eerste artikel van de verordening op vissershaven en vismijn als volgt:

*De vissershaven is alleen toegankelijk voor de vaartuigen die gans hun vangst in de officiële afslag doen verkopen.*

Hetzelfde geldt ook voor Nieuwpoort. Van keuring geen sprake. Deze stedelijke bepalingen zijn geen afbreuk aan de *'vrijheid om de vis te verkopen'*, ze vormen het reglement voor de verkoop van vis in gebouwen en faciliteiten door de plaatselijke overheid ter beschikking gesteld.

### **Vrije zone**

De garnaaltrap Oostende ontsnapt dus aan die stedelijke voorschriften. Eén meter breedte van de kaaimuur van het Montgommerydok (waar de bootjessjowers aanmeren) behoort immers toe aan het ministerie dat het beheer voert over Bruggen & Wegen. Daar geldt bijgevolg het stedelijke reglement niet.

Toch probeerde de stad Oostende ook op deze garnalenverkoop de hand te leggen.

### **Met alle Chinezen, maar niet met den dezen**

De lokale kranten deelden einde 1933 mee dat het stadsbestuur van Oostende van plan was een loods voor de officiële verkoop van de garnaal te bouwen aan het

visserisdok. Uit de krant van 31 april 1934 leren we dat de Oostendse garnaalmijn klaar is (zie foto), maar dat ze nog niet uitgebaat wordt omdat kopers en vissers niet akkoord geraken over de regeling van de verkoop. De garnalenhandelaars wensen de verkoop bij AFSLAG, zoals voor de vis en zoals het ook te Nieuwpoort en te Zeebrugge gedaan wordt.

Andere handelaars weigeren dan weer de tussenkomst van personen door de vissers aangesteld en willen enkel met de vissers zelf onderhandelen.

De vissers verlangen dat de verkoop zou gebeuren bij OPBOD en de erkenning van de tussenpersonen die zij hebben aangesteld. Om dit geschil te regelen werd een bijeenkomst tussen kopers, vissers en het schepkollege belegd op het stadhuis. De kopers zonden hun kat.

Op 14 mei 1934, zo lezen we in de lokale kranten, onderneemt het stadsbestuur een laatste poging tot verzoening. Ook die mislukt, en wel omdat de vissers uiteindelijk toch niet akkoord kunnen gaan met de manier van verkopen die de kopers voorstelden.

Het blad meldt dat de overheid uiteindelijk besloot de garnaalmijn — die dus nog geen dienst gedaan had — definitief te sluiten. Het was verder de bedoeling om vanaf september van dat jaar, wanneer de nieuwe vissershaven open zou zijn, de garnaalvissers te verplichten hun vangsten aan de oostkant van de vaargeul te verkopen. Maar hiertegen kwam dan weer verzet vanwege de... handelaars van de Visserskaai die hierdoor zware commerciële opoffers verwachtten. Begin oktober van hetzelfde jaar waren er weer moeilijkheden in het garnalenbedrijf. De kopers mochten er dan wel voor zijn de

garnalenverkoop naar de nieuwe vismijn verplaatst te zien, de meeste vissers wilden de verkoop aan de trap houden. De vissers hadden een onderhoud met de bevoegde schepen en zetten hun bezwaren uiteen. Om alle geschillen te vermijden ware het, volgens de vissers, best dat het stadsbestuur zou besluiten dat de trap de vaste verkoopplaats voor de garnalen blijft. Hetgeen geschiedde.

De Oostendse 'trap' die er gekomen is in 1877 bij de bouw van het visserijdok - nu Montgommerydok

- is er nu nog altijd, en de verkoop van de vangsten van de *bootjessjowers* gebeurt nog altijd aan de trap.

Jef Klausing

(1) R. Cornette: DE YDE VAN VLAANDEREN in Mededelingen van de Vrienden van het Visserijmuseum van Oostduinkerke p. 1714)

(2) Om die reden werd in de jaren '50 de vraag van de 'Frigorifères du Littoral', om een gedeelte van de vangsten van de IJslanners van de Motorvisserij, aan vastgestelde prijzen, vooraf uit de vangst te nemen om ze als diepgevroren vis op de markt te brengen, en de rest van de vangsten op normale wijze in de vismijn te verkopen, van de hand gewezen.

# Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters

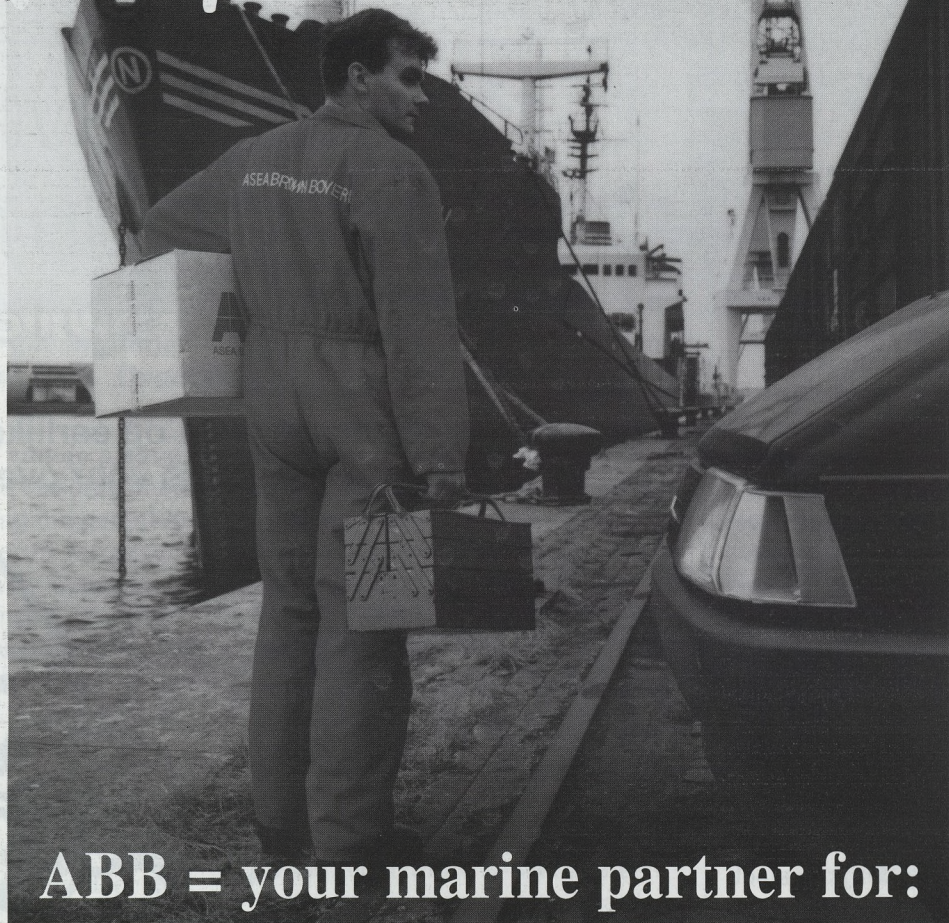


Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

## Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

*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

Alhoewel men ze vroeger soms in 'De Gloeiende Oven' zag...

# Die van de trap, dat zijn geen viswijven

Waarmee dat historisch probleem alvast voor eens en altijd opgelost is

**V**ROEGER ZAG DE Oostendse Visserskaai er zo'n beetje uit als het eruit ziet in Nieuwpoort. Naar Nieuwpoort komt men van ver om er in één van de vele viswinkels langs de Kaai verse vis te kopen. Zo was in de jaren dertig ook op de Oostendse Visserskaai. Ook de Vismarkt in de nabijheid van de trap werd druk bezocht door liefhebbers van verse vis en andere lekkernijen uit het zeeetje. Op de plaats waar vandaag ingescheept wordt voor de car-ferry stond toen de vismijn, de 'Cierk'. De eigenlijke Vismarkt lag tussen de Boone- en Cadzandstraatjes.

Tussen de Vismarkt en de vroegere 'Zwienemarkt' (het huidige Vissersplein) stond een blok oude huizen waar ook de danszaal 'De Gloeiende Oven' gelegen was. Die blok werd in de jaren vijftig afgebroken. In de Fransiscusstraat, tegenover de Vismarkt, had men enkele bekende viswinkels. Op de Visserskaai zelf waren restaurants zeldzaam, er waren meer viswinkels en herbergen, uiteraard vooral visserscafés. De herbergiers trachtten in het toeristische seizoen een stuiver bij te verdienen met de verkoop van garnaal en droogvis op een kraampje bij hun terras: daar kon men kraakverse garnaal, een schotse schulle of een totje - gedroogde wijting - met een malse pint fris bier nuttigen.

Toeristen die naar Oostende kwamen, zochten rond en op de Kaai naar een poosje levende

verse vis, zoals er 'maar alleen te Oostende langs de kaai te koop is'. Maar ook de Oostendse 'kenners' wisten waar de lekkerste aar te koop was. Langzaam werd alle plaats ingepalmd door de restaurants. Kort na de oorlog vormde de 'Belgica', tot ver in binnen- en buitenland bekend, de kern van de toenemende schare vistenten en -restaurants. Iedereen — kok of geen kok — wilde delen van de faam van de Belgica. Zo was er onder andere een kolenhandelaar die op de horeca overschakelde. Hij baatte een restaurant uit dat alom bekend werd voor zijn uiterst verse vis. Voorraad legde de man niet aan. Kwam er een klant, dan ging Kamiel met een emmer naar buiten om aan de Trap het bestelde te kopen dat vervolgens door zijn vrouw achter het fornuis



De Oostendse Visserskaai rond 1920. De viskarretjes bepalen het straatbeeld.

bereid werd. Zo kreeg het restaurant zijn faam: vis vers van de boot!

De Trap is gebleven en kreeg overdekte gemetste stalletjes voor de verkoop van verse vis en garnaal van de *bootjessjowerij*. De lange rij kraampjes met de rug naar kaai en trap voor lekkere beetjes, droog- en gerookte vis, mosselen, wulhoeks, rolmops en andere smakelijke hapjes zijn er naderhand bijgekomen.

In de jaren dertig kreeg de vishandel in de buurt van de Visserskaai het moeilijk met de visleursters die vis en garnaal aan de trap kwamen kopen om ze vervolgens in stad uit te leuren. In plaats van hun ronde te doen bleven ze staan. Ze verkochten hun waar ter plaatse en ze deden dit zonder standgeld te betalen. Ze werden een ernstige concurrentie voor

de viswinkels, de kramen op de Vismarkt en de stalletjes op de terrasjes. De huurders van een kraam op de Vismarkt en de viswinkels langs de Visserskaai kloegen verder ook over de visleursters die hun produkten verkochten aan het 'sprotkot' ('de cinema', zoals die barak nabij de vismijn waar de sprot verkocht werd ook genoemd werd). Daar hadden middenstanders wel 27 leursters geteld die er bleven staan. De handelaars kloegen erover dat zij wel standgeld aan de stad moesten betalen. Bovendien was het de viskarretjes gewoon verboden te blijven staan nadat ze hun vis en garnaal aangekocht hadden.

Verschillende vrouwtjes waren reeds in overtreding genomen en mochten een fikse boete verwachten van de politierechter. Het stadsbestuur trachtte vervolgens een middel te vinden om iedereen tevreden te stellen. De visvrouwtjes werden op dinsdag 30 mei 1933 uitgenodigd op het stadhuis om de mogelijkheid te onderzoeken aan ieder een plaats

aan de trap toe te kennen, mits betaling van een jaarlijks standgeld. Er waren een vijftigtal visvrouwtjes opgekomen om te luisteren naar schepen Peurquaet en Firmin Asseloos, de verantwoordelijke stads-beambte.

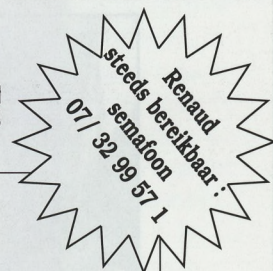
Daar werd overeengekomen dat:

1. de leursters die een standplaats verlangen aan de 'trap' een standgeld van 60 tot 120 fr. per jaar betalen;
2. alleen garnaal en vis voortkomende van de garnaal-schepen mag verkocht worden;
3. de verkoop er enkel toegelaten is tussen 8 uur 's morgens en 1 uur 's middags;
4. wie standgeld betaalt, een koperen plaat met de woorden 'Stad Oostende' op een goed zichtbare plaats op het karretje mag aanbrengen. Die plaat moet gekocht worden bij de stad en kost 5 frank;
5. Het politiereglement van kracht blijft waarbij het verboden is op gelijk welke andere plaats in de stad te blijven stilstaan;



## Scheepsdiesel **RENAUD**

BVBA Vantorre - Devinck



*snelle service & voordelige tarieven*

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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



**Viskarren verdwenen uit het Oostendse stadsbeeld, maar De Trap hield stand. Op de foto Brigitte Van Elslande zusterlijk naast Liliane Spegelaere(links). Schippersvrouwen die hun mannetje staan. (foto gw)**

6. kreeftjes van de midden-slagvisserij eveneens op dezelfde plaats mogen verkocht worden;  
7. visvrouwen die geen standgeld betalen, in geen geval bij de trap mogen blijven staan nadat ze hun vis en garnaal gekocht hebben.

Ook wilde men schikkingen treffen om de talrijke karretjes behoorlijk op te stellen. Wie geen standplaats betaald had zou achteraan in de rij staan. Standhouders zouden in vier rijen opgesteld worden zodat iedereen zich gemakkelijk tussen de karren kan bewegen. De rijen zouden beurtingsvooraan komen te staan. Hier merkten de vrouwtjes op dat het geen zin had om standplaatsen toe te wijzen: de ene klant koopt immers toch liever bij Mietje dan aan Leopoldintje, mannen kopen gewoonlijk liever aan een dikke dan aan een magere. Het hing, zo stelden de viswijven daar met overtuiging, ook allemaal een beetje van de tong(\*) af: er waren visvrouwen

die zolang bleven babbelen dat voorbijganger, zin of geen zin, toch iets bij hen kocht. Daar kon, zo blijkt uit de verslaggeving, de verantwoordelijke schepen Peurquaet, mee akkoord gaan. Veiligheidshalve — en zijn papenheimers kennende — voegde hij eraan toe dat streng toezicht zou gehouden worden om erop toe te zien of de visvrouwtjes, ondanks hun schone woorden, niet om de beste plaatsen zouden vechten.

Jef Klausing  
(met gegevens uit DE ZEE-WACHT en HET VISSERIJ-BLAD van zaterdag 3 juni 1933)  
(\*) Het lichaamsdeel, niet de vissoort.

# **EURO DIESEL (ANTWERP) NV**

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

**Zwarte Weg 1, Haven 343  
2030 Antwerpen**

**Tel. (03) 541 50 11**

**Fax (03) 541 55 46**

30 procent minder tong en schol

# Visquota vóór 2001 drastisch verlaagd

**DE EUROPESE VISSERIJ** wordt ingrijpend geherstructureerd. Tegen 2001 moet het vissen op met uitsterven bedreigde soorten met 20 tot 30 procent verminderen. Dat staat in het compromisakkoord over de bescherming van de visbestanden en de sanering van de visserijvloot dat de Europese visserijministers tijdens een bijeenkomst in Luxemburg op 14 en 15 april sloten. Voor de herstructurering van de sector is op de Europese begroting 115 miljard frank voorzien. Met het compromis wil de EU een duurzaam evenwicht bereiken tussen de visbestanden en de exploitatie ervan.

De bijeenkomst ging door onder het voorzitterschap van de Nederlandse minister Van Aartsen die ook aan de basis lag van het voorstel dat als basis dient voor het vierde meerjarig oriëntatieplan (MOP) voor de visserij (1 januari 1997-31 december 2001).

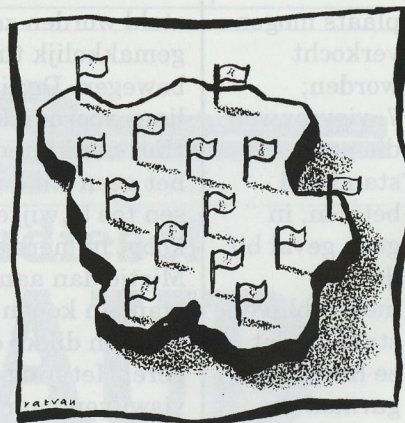
DE VISSERS VAN de EU-lidstaten moeten hun vangsten de komende vijf jaar met 20 tot 30 procent terugschroeven. De grootste vangstvermindering geldt voor de met uitputting bedreigde vissoorten tong, schol, kabeljauw, makreel en haring. Vangsten van minder bedreigde soorten, zoals schelvis, koolvis en heek, moeten volgens het akkoord met een vijfde worden verminderd. Vaartuigen van minder dan twaalf meter vallen buiten de maatregel. Met dit laatste is niet iedereen gelukkig.

Het compromis laat aan de lidstaten de keuze over de manier waarop ze de visserij-inspanningen afbouwen. Dat kan door inkrimping van de vloot, door vermindering van het aantal zeedagen of door een combinatie van de twee methodes. De komende twee maanden moeten de lidstaten vastleggen hoe ze de vangstreductie willen realiseren en hun maatregelen voor 30 juni aan de Europese Commissie overmaken. Het akkoord wordt bekrachtigd op de komende *Inter-Governmental Conference* in juni in Amsterdam met de onderteke-

ning van het 'Verdrag van Amster-

dam'.

EU-commissaris Bonino stelde een jaar geleden een steenharde sanering met een vangstbeperking van 40 procent in de komende zes jaar in het vooruitzicht als de ministerraad voor 30 april niet tot een akkoord zou komen. Sinds juni vorig jaar werden de Commissievoorstellen reeds vijfmaal besproken. Bonino bestempelde het bereikte akkoord als een 'een redelijk compromis'. Frankrijk en Groot-Brittannië steunden het voorstel van minister Van Aartsen niet. De Britten stemden tegen het akkoord uit protest tegen wat zij betitelen 'illegaal gebruik van het vangstquota', een duidelijke verwijzing naar de Spaanse en Nederlandse vlaggeschepen die een deel van het Britse quotum in de wacht slepen. De Britse



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**

visserijminister Tony Baldry stelde na de vergadering dat hij niet accepteert dat een kwart van de Britse vissersvloot in buitenlandse handen zit. Volgens Baldry kan Groot-Brittannië gemakkelijk aan de vangstbeperking van 30% voldoen als de buitenlandse *quotahoppers* kunnen worden geweerd. Volgens Van Aartsen, niet erg onder de indruk van Baldry's woede, is het vissen onder Britse vlag door buitenlanders een onderdeel van de vrije Europese markt en is er helemaal geen reden om zich daarover op te winden. (gw)

## Britten boos op quotahoppers

De Britten stemden tegen het akkoord uit protest tegen het illegaal gebruik van de vangstquota. Daarmee verwijzen zij naar vissers uit andere lidstaten die onder Britse vlag aan *quotahopping* doen. Eerst waren het de Spaanse vissers, dan volgden de Nederlanders met een vestiging (vennootschap) in Groot-Brittannië. Hierdoor kwam meer dan een kwart van de Britse vloot in buitenlandse handen. Nu de Britse vloot 30 procent moet inleveren wil minister Baldry de lasten vooral bij de *quotahoppers* leggen. De organisatie van de *'vlagschippers'* die de Nederlandse vaartuigen onder Britse vlag verenigt zegt dat haar leden volkomen legaal werken en dat Baldry daar niets kan tegen ondernemen. 'Baldry is meer bezig met een verkiezingscampagne dan met visserijbeleid', zegt de organisatie. Meer dan tien jaar geleden trok de Britse overheid reeds ten strijde tegen de oprukkende vlaggeschepen. In 1988 trok de Britse minister zelfs de vergunningen in van vaartuigen die voor meer dan 25 procent eigendom waren van buitenlanders. Met de *Merchant Shipping Act* werden de Spaanse Britten twee jaar aan de kant

## Uitzondering voor Belgische vloot

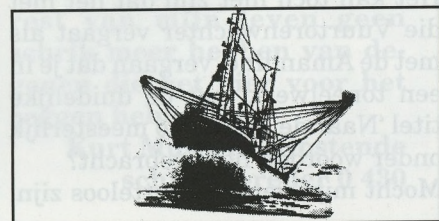
Net als voor het derde oriëntatieplan maakt de Europese Commissie ook voor MOP 4 een uitzondering voor de Belgische zeevisserijvloot. Dat betekent dat ons land geen maatregelen moet nemen om de vangstcapaciteit van onze vloot verder in te krimpen. Met 0,15 procent van het aantal vaartuigen, 0,98 procent van het motorvermogen en 1 procent van de tonnemaat is onze vloot dan ook het kleinste onderdeel van de Europese vloot dat van 205 vaartuigen in 1990 naar minder dan 150 eenheden terugviel.

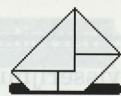
In een persmededeling wijst minister van Landbouw Karel Pinxten er nogmaals op dat de in MOP 3 voorziene capaciteitsvermindering volledig is uitgevoerd, terwijl een aantal andere lidstaten daar nog een eind van verwijderd zijn. Met het argument dat het *minimum vitalis* bereikt is wist Pinxten zijn collega's te overtuigen om voor ons land een uitzondering toe te staan. Onze vloot moet dan ook niet verder afbouwen en bij nieuwbouw speelt het systeem van vernieuwingsratio's niet mee. Dit systeem komt erop neer dat bij vervangingsnieuwbouw in een vloot met overcapaciteit het nieuwe vaartuig een lagere capaciteit moet hebben. De lidstaten die in MOP 4 verder moeten saneren zijn ertoe gebonden in hun nationale programma's vernieuwingsratio's op te geven in verhouding tot de overcapaciteit per vlootsegment. Vermits onze vloot niet in een situatie van overcapaciteit verkeert is onze ratio 1 voor 1. Dat betekent dat het vervangen van een vaartuig van 1.200 pk en 275 bt een nieuwbouw van dezelfde omvang toelaat.

Voor Nederland liggen de kaarten minder gunstig. Omgerekend naar vaartuigen en vangstquota betekent het akkoord dat de grootste eenheden de komende vijfjaar zes procent aan vangstcapaciteit moeten inleveren en de kotters 21 procent. De Nederlandse visserijsector gaat er prat op dat hij als enige in Europa nu al een zeedagenregeling toepast om de overcapaciteit uit te schakelen. De andere lidstaten en commissaris Bonino zijn daar echter niet zo gelukkig mee. Zij zien meer heil in een daadwerkelijke vermindering van de vloot. (gw)

gehouden. Een arrest van het Europees Hof van Justitie maakte brandhout van de discriminerende bepalingen voor vissers uit andere lidstaten die in de wet waren opgenomen. Als vergelding brachten de getroffen Spanjaarden procedures op gang die nog steeds lopen en waarin zij vele miljoenen schadevergoeding eisen. De Nederlandse vloot volgde het Spaanse voorbeeld. Enerzijds zat de vloot met een overcapaciteit en anderzijds was het hen niet ontgaan dat de Britse vissers hun scholquotum niet opvisten. Ook zij pakten uit met Britse vennootschappen, brachten een Nederlandse kotter in en kochten overtollige quota van Britse vissers. Nu vangen de Nederlanders met hun moderne kotters 45 procent van het Britse Noordzeescholquotum.

Omdat het Britse scholquotum per vaartuig stukken hoger ligt dan voor een gelijkaardig schip onder Nederlandse vlag ligt het rendement van de vlaggeschepen een stuk hoger. Volgens de voorschriften moeten Britse vaartuigen acht keer per jaar in de vlaggestaat aan de kaai liggen. De Nederlanders houden zich daar uiteraard aan en maken van de gelegenheid gebruik om wat te bunkeren of kleine herstellingen uit te voeren. Maar de vis gaan onvermijdelijk naar Nederlandse afslagen waar de prijzen nu eenmaal beter zijn dan in Britse vissershavens. (gw)





## Brieven

*Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3). Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd.*

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



## Baby, come back!

Gezien ik mezelf een beetje uitleef als journalistieke vrijbuiters, is het normaal dat mijn volle aandacht gaat naar wat 'De Laatste Vuurtorenwachter' maandelijks neerpent in Het Visserijblad.

Men hoeft geen literair detective te zijn om in die stukjes de pen van hoofdredacteur Flor Vandekerckhove te ontdekken.

Niet dat ik altijd akkoord ga met wat Flor aan het papier toevertrouwt. Maar bij elke lezing voel ik me erg gevleid, gezien Flor me ooit wijsmaakte dat het lezen van mijn schrijfsels hem heeft aangezet naar de pen te grijpen. En daarnaast is, voor iemand die jarenlang aan broodschrijverij moest doen met steeds *l'oeil de Moscou* over zijn schouder, dergelijke vrijbuiterslectuur melk en honing.

Nu maak ik me evenwel ongerust. Ik mis al twee maanden het proza van De Laatste Vuurtorenwachter. Hij is toch niet overboord gevallen, of hoe moet ge dat bij een vuurtorenwachter noemen: van de trappen verdomd?

Vandaar mijn oproep: vriend Flor, verlaat af en toe je gezellige villa, daar in de schaduw van dat Bredense kerkje en klim terug in je Vuurtoren. Het kan toch niet zijn dat het met die Vuurtorenwachter vergaat als met de Amandine, vergaan dat je in een toneelwerk met de duidelijke titel 'Naar de kloten' zo meesterlijk onder woorden hebt gebracht?

Mocht mijn verzoek nutteloos zijn,

dan start ik met een fax-campagne, zoals men deed om Bert De Graeve naar de Schalkse Ruiters te krijgen (wat lukte) en burgemeester Goekint naar de gemeenteraad (wat mislukte).

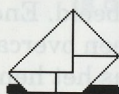
(uit: 'Dagboek van een aangespoelden')

Herman Moerman, Oostende

**N.v.d.R.: Stop met vleien Herman, uw bede is bij deze ingewilligd. Verder mag ik dat hier overigens wel eens bevestigen: het is inderdaad de wekelijkse lectuur van de column 'Topsy' die aan de basis van de schrijfsels van De Laatste Vuurtorenwachter ligt. Topsy (Herman Moerman) heeft me geleerd dat je boeiend kan schrijven over hetgeen in je straat, hier aan de kust, gebeurt.**

**Maar er is iets anders dat me uitermate interesseert in het stukje van Moerman. Het is een zin die ik al menigmaal heb moeten aanhoren in vele varianten. Ze gaat als volgt: 'Alhoewel ik niet altijd met Flor akkoord ga, moet ik toch zeggen dat...'. En dan volgt meestal grote lof.**

**Nooit kom ik er echter achter wát dat dan wel is waarmee men niet akkoord gaat. Toch zou ik het graag weten, want ik ben een groot voorstander van het literaire genre dat polemiekk heet. Ik zou zeggen: smijt gerust met stenen naar deze jongen, je krijgt ze gegarandeerd terug. Het is Herman, zoals je het in je eigen blad zo treffend (niet) zegt: 'Het is beter de peperbusse te hanteren dan het leven met een korreltje zout te nemen.' (fv)**



## Sector in parlement

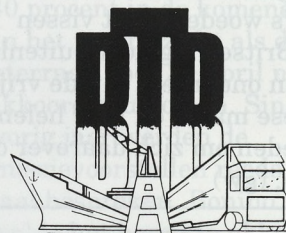
Naar aanleiding van het artikel over 'de sector in het parlement' (HVB IV 1997), stel ik mij toch enkele vragen. De sectorverantwoordelijken wijzen in hun tussenkomsten steeds ver-

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-

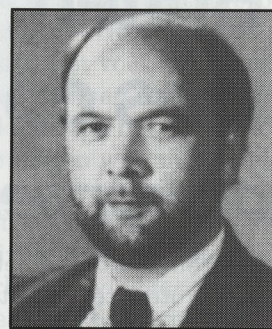
Maritiem

VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND

# ABVV

OOSTENDE - VEURNE - DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27  
Oostende

Tel: 059 / 70 27 41

Fax: 059 / 70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176

Zeebrugge

Tel: 050 / 54 47 15

Fax: 050 / 54 42 53

wijgend naar Nederland. Maar wij, Scheldevisseren, die al vele generaties met de Nederlanders te maken hebben, weten dat men daar steeds mensen uit de praktijk heeft betrokken bij overleg en wetgeving. Ikzelf heb ook al een heel leven lang gevist, maar in België heeft niemand ooit mijn mening gevraagd.

Ik geef een voorbeeld. Op de Schelde zijn nog maar vijf vissersvaartuigen actief. In 1990 waren het er nog twaalf. Dat er maar vijf meer zijn

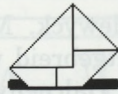
## Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3). Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

komt doordat men ons van overheidswegen uit het beroep geduwd heeft. Halverwege 1994 hebben we immers moeten kiezen: de Schelde of 'buitengaats'. Vanaf dat moment sloot het ene het andere uit. Daar ging geen enkel overleg mee gemoeid. In de sector keek men naar ons niet om, het was gewoon 'punt andere regel'. Leken kunnen niet beseffen hoe mensen op die manier gebroodroefd worden. Wij zijn op de Westerschelde geboren en getogen en werden toen in één klap gebroodroefd. Sommige Scheldevisserij hebben in recente tijden nog een Eurokotter laten bouwen en ze hebben dat gedaan zonder overheidssteun. Daar schrok men zich immers een bult; daar wist men niet eens dat er nog vissers buiten de kust waren.

Voor de rest hebben wij ons heel ons leven moeten aanpassen aan de oprukkende industrialisering. Wij hebben ons dus aangepast aan de uitbreiding van het Antwerpse havengebied, en zijn noodgedwongen vanuit Breskens gaan varen. Dat men in de sector maar niet teveel op de Nederlanders afgeeft, het is dank zij hen dat wij ons beroep kunnen blijven uitoefenen. Omdat ik begaan ben met dit beroep kan ik het niet nalaten het aan u kenbaar te maken, daar ik weet dat uw blad ook de kleine vissers verdedigt.

Scheldevisser  
(Naam en adres bij de redactie bekend)



## Sector in parlement

II

Bij nalezing van het artikel *Voor het eerst in de nieuwste vaderlandse geschiedenis: 'de sector' in het parlement* van HVB IV 1997, heb ik vastgesteld dat op pagina 8, derde kolom, mijn tussenkomst onjuist is weergegeven. Er staat namelijk te lezen in de vierde zin van mijn tekst: *'De hoorzitting heeft dan ook de bedoeling om het FIVA te vertragen maar wel om opheldering te vragen over een aantal punten'*.

In de originele tekst van het verslag van de hoorzitting (waarvan kopie in bijlage) staat echter: *'De hoorzitting heeft dan ook niet de bedoeling om het FIVA te vertragen maar wel om opheldering te vragen over een aantal punten'*.

Het FIVA-decreet werd immers absoluut niet vertraagd (wat anderen ook mogen beweren). Het werd be-

sproken op 6 maart 1997 tijdens de hoorzitting met de visserijsector en op 27 maart 1997 reeds gestemd in de commissie voor *Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden*. Aangezien het gaat om een heel belangrijke passage en ik alle misverstanden hieromtrent wil vermijden, vraag ik u dan ook vriendelijk een rechtzetting te willen publiceren in de volgende uitgave van HVB.

Jacky Maes, Bredene



## Kurt Mussche dankt

Langs deze weg wil ik de mensen danken die mij hebben gesteund om de O 430 *Bimin* verder te kunnen uitreden. Het is dank zij die solidariteit van velen dat de O 430 vandaag weer in de vaart is.

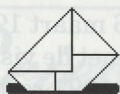
Tegelijk moet het me toch van het hart dat er ook anderen zijn. Er zijn er die mij liever failliet hadden zien gaan om daarna mijn vislicentie tegen een spotprijsje te kunnen opkopen. Zo'n faillissement is vandaag immers interessant om goedkoop aan bijkomende pk's te geraken om een veel groter vaartuig uit te reden. Hetgeen ik hier zeg is niet eens een theoretische mogelijkheid. Ik weet dat sommigen daadwerkelijk zo'n stappen gezet hebben.

Daarbij stel ik me toch enige vragen. In heel de discussie over het FIVA werd vooral veel

nadruk gelegd op de noodzakelijkheid om jonge reders te steunen. Wat moet ik dan denken over invloedrijke oudere reders die mij proberen uit de visserij te halen om er zelf beter van te worden? Na mijn ervaring ter zake vraag ik me dus luidop af hoe we ervoor kunnen zorgen dat de vloothernieuwing ten goede komt aan de gewone mensen uit de visserij en niet aan degenen die de visserij kapot maken?

En er is nog iets dat ik inmiddels geleerd heb: voortaan moeten we geen schrik meer hebben om iets recht te zetten dat krom is. Ik zal voor de rest van mijn leven geen schrik meer hebben van degenen die het hier voor het zeggen hebben.

Kurt Mussche, Oostende  
schipper-reder O 430



## Calcoen

In HVB van november 11. overliep Auguste Calcoen de daarin opgenomen lijst van Vlaamse vissers die na 1830 omkwamen tijdens hun werk op zee. Het blad voegt eraan toe dat de lijst verre van volledig is. Hierbij wil ik inspelen op de vraag van HVB om onvolkomenheden of vergissingen in de lijst op te zoeken en door te spelen.

We ontdekken in de HVB-lijst zes *Calcoenen*, namelijk Alfons, René, Roland, twee maal een August en tenslotte een Jan. Wat Jan betreft: er is wel nooit een visser Jan Calcoen verdronken, maar het gaat misschien om Hypoliet, die de zoon van een Jan Calcoen was. Hij werd dodelijk door een kogel getroffen terwijl hij aan het vissen was voor onze kust.

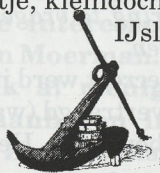
In de HVB-lijst vind ik verder de Calcoenverwanten Frans Verhaeghe, Joseph Coulier, Gustaaf Beyen

en Karel Haelewyck. Maar de lijst kan alvast uitgebreid worden met nog veel meer Calcoenverwanten. August Beyen schreef in 1989 immers een artikelenreeks over de Calcoenen & verwanten die op zee omgekomen zijn. Daarin vind je informatie over de rampzalige jaren 1836, 1839 en 1846 terug, en ook over 28 april 1888 toen niet minder dan 19 schepen naar de dieperik gingen en 165 vissers verdronken. In 1839 waren het 16 schepen en 185 vissers.

Beyen heeft het in deze reeks over 27(!) slachtoffers van het geslacht Calcoen & C° die in de visserij om het leven kwamen. De lijst kan in 't *Calcoentje*, het eigen familieblad van het geslacht Calcoen, geraadpleegd worden.

(Uit 't *Calcoentje* van 15 februari 1997)

Noortje, kleindochter van een IJslandvaarder



## Van onze correspondent, maar niet ter plaatse

De luchthaven van Oostende zit de jongste twee jaren duidelijk in de lift. Maar, het is er net als op de zeehaven: men is niet klaar om de bedrijven een goede infrastructuur aan te bieden (het resultaat van jaren van beloven en niets doen).

Men moet nu parkeerruimte aanleggen voor vliegtuigen, dit moet geen kwestie van jaren worden! Anders zal deze groei weer te niet gedaan worden.

Zeebrugge pleit voor de Oostendse luchthaven als troef voor eigen haven. Wat voor Zeebrugge geldt, geldt voor de Oostendse haven des te meer, maar dan wel op de allereerste plaats! De Oostendse Haven Gemeenschap ziet een groeiende luchthaven als alternatief voor de RMT. Niks alternatief! Een groeiende luchthaven én een groeiende zeehaven zullen samen weer welvaart brengen.

Een luchthaven zal op zichzelf niet veel werk bieden. Dit moet komen van luchthavengebonden bedrijven. Begin dus meteen met de aanleg van een groot distributie- en logistiek park langs de A10 bij Jabbeke. Denk ruim, Jabbeke is niet ver, als de groei er een keer in zit, zal dit tot aan Oostende één groot industrieën bedrijventerrein worden.

Een internationale luchthaven zal niet kunnen overleven zonder nachtvluchten. De ene helft van de wereldbevolking wordt door de zon gewekt als de andere helft zich te slapen legt. Ook onze exportgoederen komen in verre landen aan als de mensen daar nog slapen. Oostende zal vandaag de luchtvaartmaatschappijen een 'thuis' moeten aanbieden, want de fluisterjets komen er aan, en de keuze van landingsplaatsen wordt dan groter! Ook de passagierstrafiek moet sneller groeien. Denk aan de luchtverbindingen met o.a. Australië. Directe aansluiting op de TGV-net is ook voor het vliegveld van levensbelang.

Henk de Bruin, Rotterdam

## 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

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:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene. Tel.: (059) 32 49 00 // GSM 075 34 18 18

Jan Trotteyn, Nieuwe Steenweg 71, 8377 Zuienkerke.

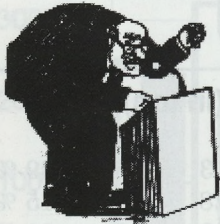
Tel.: 050/42 43 67 // GSM 075 83 19 75



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.

DE  
TERUGKEER  
VAN ...

# De Laatste Vuurtorenwachter



DE LAATSTE VUURTORENWACHTER moet terugkomen! De fax op de redactie staat er rood van, van de campagne die een Oostendse journalist georganiseerd heeft. (\*) De (Moer)man heeft daarbij naar eigen zeggen een beproefde faxtactiek gebruikt. Dezelfde 'als men deed om Bert De Graeve naar Schalkse Ruiters te krijgen (wat lukte) en burgemeester Goekint naar de gemeenteraad (wat mislukte)'. Hierbij past enige uitleg, zo vind ik.

De burgemeester waarover Moerman het heeft is deze van het visersplaatsje Oostende. Deze dorpingen treden in talrijke Vlaamse spreekwoorden & gezegden op als eeuwig ontevreden. Zo worden ze in de folklore ook wel 'Oostendse platen' genoemd. Het is immers bekend dat deze oude vinylschijven veel bleven haperen en dan op de pick up tot treurens toe hetzelfde zinnetje herhaalden.

En maar klagen & zagen! Zo ook nu weer. Eerst doen de Oostendenaars alles om hun burgemeester kwijt te geraken en als hij zich dan uiteindelijk niet meer laat zien, doen zij weer alles om hem terug te laten komen.

Maar goed, *De Laatste Vuurtorenwachter* is terug. *Bakunin back in town!* Het zal er stuiven.

Enige maanden ben ik uit circulatie geweest. Het zinken van de Oostendse ferrydienst Regie voor Maritiem Transport (RMT) deed als het ware ook de moed in mijn schoenen zinken. Die rouw heb ik inmiddels overleefd.

Ik heb in alle eenzaamheid de krantenknipsels bewaard die dat RMT-stervensproces begeleid hebben. Knap — en een journalistenprijs waard — is de bladzijde uit het weekblad *De Zeewacht* waar we het vlaggeschip van de RMT voor

het laatst de haven in zien varen. Het vaartuig wordt vanop het staketsel begeleid door een ingetogen stoet zwijgende Oostendenaars. Je kan het treuren zo van de foto's plukken. Niets dan *losers*. Hoe anders zijn de foto's vlak daarop. Deze werden genomen op de startende *holymancat* die het traject Oostende-Albion overnam. Voorwaar, daar zien we een ander soort volk. Dit zijn *wINNERS*. Dit is de overwinningroes. We herkennen heel Ondernemend Oostende onder de genodigden... en het rechtse deel van de Vlaamse schrijvende heir. Bijna iedereen dus. En allen met een *smile* van hier tot ginder. Een jarenlang volgehouden campagne heeft eindelijk vruchten afgeworpen: De Haven Is Vrij!

Vervolgens bleef er voor het havenpatronaat nog één propagandaslag te leveren. De waardeloos geworden RMT-schepen moesten uit de haven geklaagd & gezaagd worden. Dat schroot ligt daar in de weg. En hopla, wat lees ik? De ondernemers kregen die schepen daar eerst niet weg omdat de RMT-nachtwakers weigeren naar Zeebrugge te trekken om daar hun diensturen te kloppen. Ha dat werkvolk toch! Die vakbonden! Dat personeel!

Daar staat zwart op wit dat enige 50+ers de ontplooiing van de vrije markt in de Oostendse haven belemmeren. En weet je wàt? Iedereen gelooft dat! Niemand begrijpt de revolutionaire implicaties van zo'n bericht. Niemand begrijpt dat zo'n bericht gewoon te mooi is om waar te zijn:

*'Heel dit land ligt stil  
als uw oude hand dat wil!'*

Over een rechtse pers gesproken. De *'Oostendse Havenkrant'* groeit onder impuls van haar hoofdredacteur uit tot een echt satirisch blad. Een interviewer legt in het jongste nummer de propagandist van de Oostendse luchthaven volgende gevleugelde woorden in de mond: *'Hier liggen ze wakker van het lawaai, in Afrika van de honger...'*. Dat een mens ook in stilte

zou mogen slapen en tegelijk ook nog fatsoenlijk te eten krijgen, dat kan er bij de *'managing-director'* natuurlijk niet in.

De satire valt voor de rest met volle bennen te rapen in het editoriaal van *Danny Crabeels* (waarschijnlijk een schuilnaam). Hij heeft het ongetwijfeld over zijn eigen blad wanneer hij schrijft: *'Kan je dat overigens nog 'media' noemen want het zit allemaal in de handen van diegenen die zichzelf laten bewieroken?'* Hij schrijft dat neder vlak na enige paragrafen waarin hij zichzelf uitgebreid met Ensor(!) vergeleken heeft. En wie in dat blad alvast niet bewierookt wordt is jawel... het oud-RMT-personeel. Eens flink natrappen mag ook wel in een satirisch krantje. Lees met mij mee: *'niet moeilijk als je je werknemers naast hun gewone loon voor het beklimmen van een ladder nog een hoogtepremie en een gevarenpremie diende te betalen (dit is authentiek)'*. Dat dekselse werkvolk toch! Die vakbonden! Dat personeel!

Dat de schrijver van dat stuk voor dat loon + gevarenpremie + hoogtepremie niet eens zijn auto zou willen starten, ook dat is *authentiek*. Maar dat zal je in *De Oostendse Havenkrant* natuurlijk niet lezen. Daarom is het goed dat *De Laatste Vuurtorenwachter* terug is.

Ware hij toch niet beter weggebleven, die Laatste Vuurtorenwachter?



(\*) Zie ook Brievenrubriek, elders in dit blad.

# Tong goed voor 63 procent van de besomming

**TIJDENS HET EERSTE** kwartaal lagen zowel de aanvoer als de besomming van tong in eigens havens beduidend hoger dan in dezelfde periode van vorig jaar. Tegenover de besomming januari-maart 1995 is de tongopbrengst zelfs nagenoeg verdubbeld (van 255 miljoen naar 509 miljoen).

Voor schol en kabeljauw liggen de zaken dan weer net andersom. Voor schol stagneert het aanvoergewicht op ongeveer de helft van het eerste kwartaal van 1994 en bedraagt het nog een kwart (u leest inderdaad goed: één vierde!) van 1990. De gemiddelde prijs van de populaire platvis is daarbij niet in dezelfde mate gestegen als die voor tong. Het aandeel van tongbesomming ten opzichte van de totale besomming is hierdoor opgelopen tot 63 procent. Zelfs in het super-tongjaar 1986 werd die verhouding niet gehaald.

## Grafieken

De grafieken op de volgende bladzijde (waarbij tong elke keer het zwarte blokje is) liegen er niet om. Voor de eerste drie maanden ligt de opbrengst van tong uitzonderlijk hoog (bovenste grafiek). Met 509 miljoen zit de opbrengst iets onder de besomming van het eerste kwartaal 1986 (518 miljoen). Het aanvoergewicht lag in '86 wel een stuk hoger (onderste grafiek).

In de middenste grafieken werd het aandeel van tong tegenover de totale aanvoer en besomming van demersale vis (goed voor 95 procent van totale aanvoer en besomming) geplaatst. De grafiek toont duidelijk aan dat zowel de aanvoer als de besomming sinds '88 in stijgende lijn gaan. Voor dit jaar zitten we op de hoogste stand in zestien jaar.

Als de tongprijzen hoog blijven kan de besomming nog aardig oplopen. Het blijft echter de vraag hoe lang de aanvoer met het huidig tongquotum op dit niveau zal standhouden. (gw)

## Aanvoergewicht (in ton)

	1995	1996		1997	
Schol	1.556	1.606	+ 3	980	- 39 %
Tong	1.023	1.306	+ 28	1.499	+ 15 %
Kabeljauw	668	997	+ 49	684	- 31 %
Andere	1.648	1.881	+ 14	1.923	+ 2 %
Tot. dem.	4.895	5.790	+ 18	5.086	- 12 %
Pel. vis	11	3		5	
Sch. & W.	361	265		202	
Totaal	5.267	6.057	+ 15 %	5.293	- 13 %

## Besommingen (in miljoen frank)

	1995	1996		1997	
Schol	79	79	+ 0 %	61	- 23 %
Tong	255	314	+ 23 %	509	+ 62 %
Kabeljauw	38	50	+ 30 %	44	- 12 %
Andere	142	155	+ 9 %	177	+ 14 %
Tot. dem.	515	598	+ 16 %	790	+ 32 %
Pel. vis	0	0		0	
Sch. & W.	32	20		17	
Totaal	547	618	+ 13 %	807	+ 31 %

## Gemiddelde prijzen

	1995	1996		1997	
Schol	51	49	+ 4 %	62	+ 26 %
Tong	250	241	- 4 %	339	+ 41 %
Kabeljauw	58	50	- 14 %	64	+ 28 %
Andere	86	82	- 5 %	92	+ 12 %
Tot. dem.	105	103	- 2 %	155	+ 50 %
Pel. vis	12	27		11	
Sch. & W.	88	77		83	
Totaal	104	102	- 2,0 %	153	+ 50,0 %

# N.V. HOSTYN

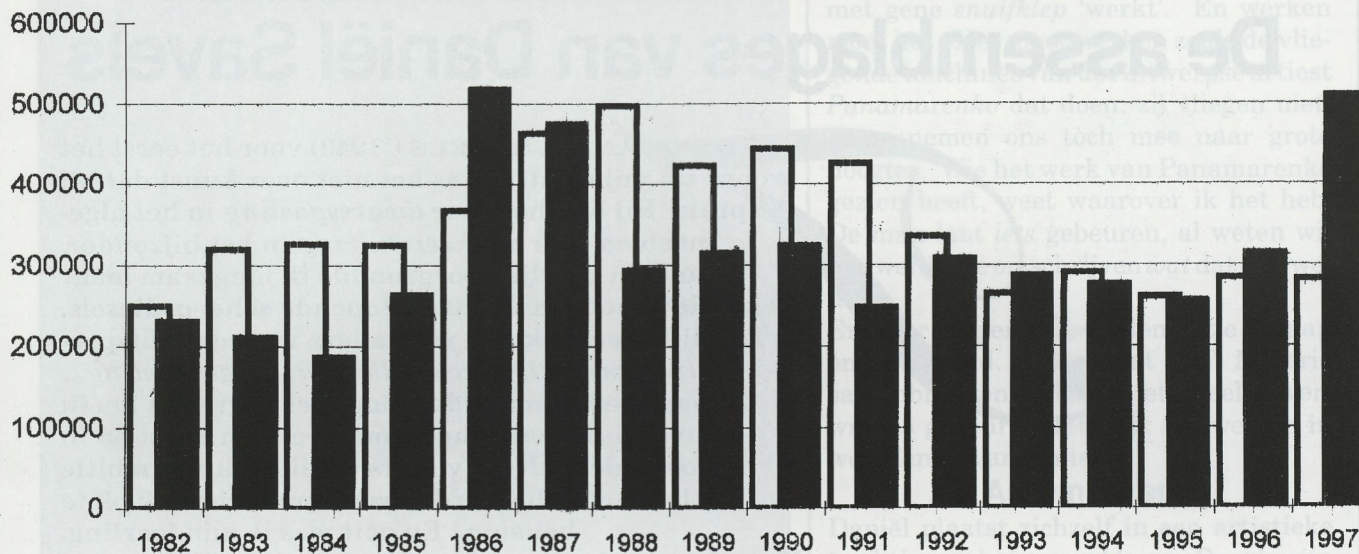
De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Costende — Bruggelaan 12, Bredene*

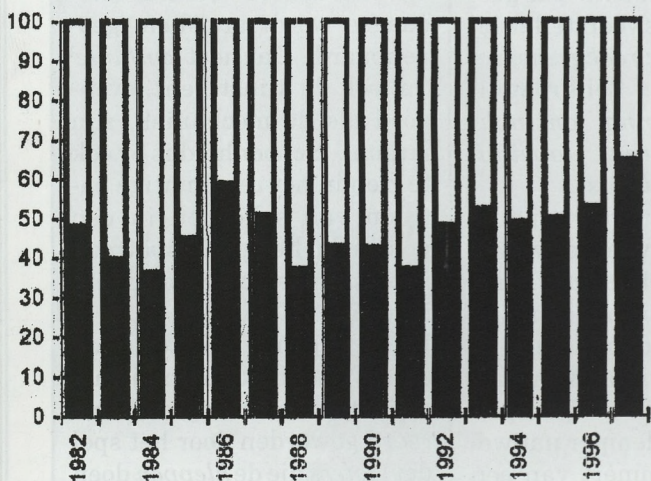
*Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28*

### Besomming tong t.o.v. besomming demersale vis januari-maart



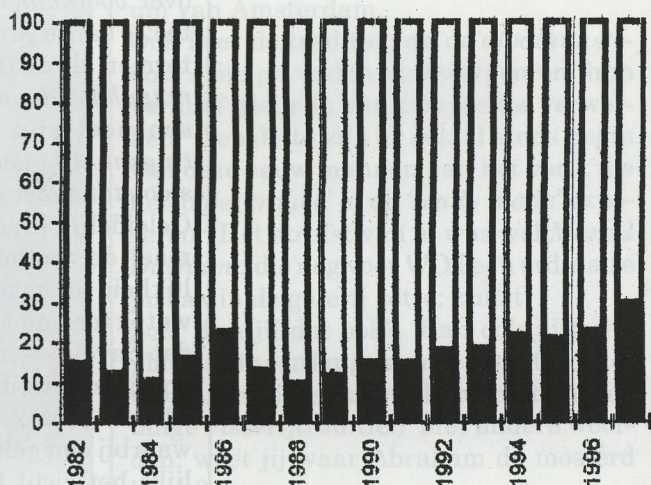
COPYRIGHT GWO/HVB-APR97

### % Besomming tong t.o.v. totale besomming demersale vis (= 100 %)



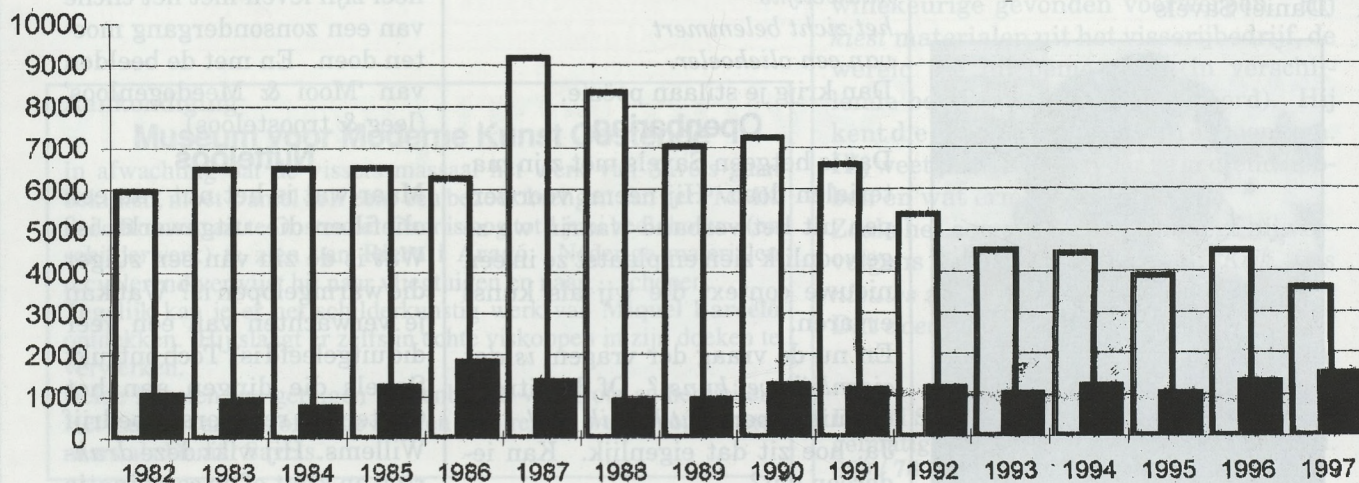
Copyright GWO/HVB-APR97

### % Aanvoer tong t.o.v. totale aanvoer demersale vis (= 100 %)



COPYRIGHT GWO/HVB-APR97

### Aanvoergewicht tong t.o.v. aanvoergewicht demersale vis januari-maart



COPYRIGHT GWO/HVB-APR97

# De assemblages van Daniël Savels

**T**OEN DANIEL SAVELS (°1949) voor het eerst het woord tot mij richtte, was het niet over kunst dat hij sprak. Hij had het over *dwarsspoeling* in het algemeen en over *drukverstuiving* in het bijzonder. Aan zijn handje doorgrondde ik langzaam maar zeker de geheimen van traaglopende scheepsdiesels. Tegelijk leerde ik nog vreemdere woorden uitspreken: *luchtverstuiver*, *wervelkamer*, *zuigerkoeling*... Voor wie het inmiddels nog niet begrepen heeft: Savels is leraar scheepsmotoren. In Heist en in Oostende leidt hij vissers op die ook de ambitie hebben het felbegeerde brevet motorist 750 pk te behalen. En ooit was ik zijn leerling. Motorist ben ik evenwel nooit geworden. Hij daarentegen werd wèl kunstenaar.

**VOOR IK DANIEL** Savels leerde kennen sloeg mijn fantasie op hol wanneer ik iemand over *kruishoofdmotoren* hoorde spreken. Of over *voorkamersystemen*. En geef toe: je kan je vanalles voorstellen bij termen als daar zijn: *rookgrens*, *verenpakket*, *dopmoer*... Zelfs ronduit sensueel zijn 'O'-ring, *ontluchtingsnaald*, *verstuiver*, *tapeind*, *stootstang met geleidebus*...

Geleidelijk kreeg het voor mij allemaal de contouren van de werkelijkheid in machinekamers. Maar wat ik toen niet kon bevroeden, was dat Savels — méér dan ik zelfs — poëzie zag in die wirwar van oliefilters annex brandstofpompen waarbij een geluidsdemper nauwelijks het zicht belemmert van een oliekoeler.

Want je kan bovenstaande zin ook als volgt neerschrijven:

*oliefilters annex brandstofpompen  
waarbij een geluidsdemper  
nauwelijks  
het zicht belemmert  
van een oliekoeler.*

Dan krijg je stilaan poëzie.

## Openbaring

Dat is hetgeen Savels met zijn materialen doet. Hij neemt voorwerpen uit het verband waarin we ze gewoonlijk zien en plaatst ze in een nieuwe context die wij als kunst ervaren.

En nu de vraag der vragen: *is dat eigenlijk wel kunst?* Of de uitroep der uitroepen: *dát kan ik ook!*

Ja, hoe zit dat eigenlijk. Kan iedereen dat?

Het antwoord is ja en neen. Savels 'ziet' de schoonheid van een trunkzuiger, van een dop sleutel in chroom-vanadium... De schoonheid van het alledaagse wordt aan hem geopenbaard. Dat heet 'epifanie' (ja, ook de kunst kent, evengoed als de mechaniek, zijn jargon). Schoonheid is er ook te zien in het regelmatige patroon van schoepen in een pomp of in het gaatjespatroon van een rooster. Schoonheid is te zien IN ALLES!

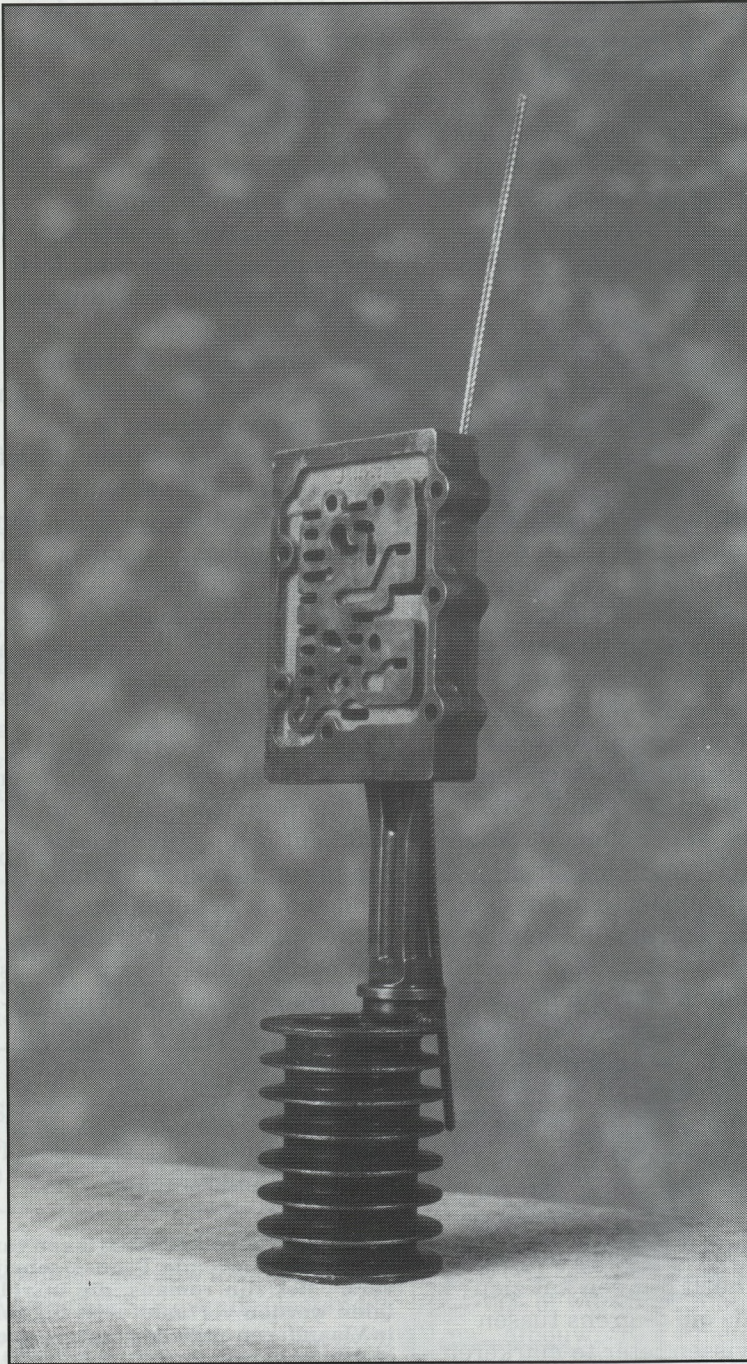
Hier krijgen we meteen een eerste antwoord. Ben jij, motorist ter zeevisserij, ooit ontroerd geworden door het spel der *stoters* die de *kleppen* doen bewegen? Wie hierop ontkennend antwoordt, mag de kunst vergeten. Hij mist de gave om schoonheid te ontdekken in alledaagse dingen. Hij zal het heel zijn leven met het cliché van een zonsondergang moeten doen. En met de beelden van 'Mooi & Meedogenloos' (leeg & troosteloos).

## Nutteloos

Maar wat is het nut van een oliefilter die uitgewerkt is? Wat is de zin van een zuiger die warmgelopen is? Wat kan je verwachten van een veer die uitgeleefd is? Toch ontrukkt Savels die dingen aan het Oostendse recuperatiebedrijf Willems. Hij wikt deze *druk-ring* en kijkt of de combinatie

Daniël Savels





Aankondiging

**Museum voor Moderne Kunst Oostende**

In afwachting dat de vissers massaal het werk van Savels gaan bekijken, moet Daniël zelf eens een bezoek brengen aan het PMMK in de Romestraat te Oostende. Daar is nog tot 1 juni beeldhouw- (en schilderwerk) te zien van **Riera i Aragó**. Nederige materialen recyclerend verwijst hij naar vliegtuigen en naar... schepen.

Tegelijk kan je er het schilderkunstig werk van **Miquel Barceló** ontdekken. Hij slaagt er zelfs in echte viskoppen in zijn doeken te verwerken.

Beide kunstenaars getuigen daarenboven van grote authenticiteit. Het kan niet anders of beide moeten inspirerend werken op kunstenaars als Daniël Savels.

met gene *snuifklep* 'werkt'. En werken moet het. Het moet werken zoals de vliegende machines van de Antwerpse artiest *Panamarenko* dat doen: zij vliegen niet, maar nemen ons toch mee naar grote hoogtes. Wie het werk van Panamarenko gezien heeft, weet waarover ik het heb. De man laat *iets* gebeuren, al weten wij nauwelijks te omschrijven *wat* dat dan wel is.

En weer voegen we een elementje toe aan ons antwoord. Kun jij dat ook? Materie samenbrengen zodat er iets heel onverwachts gebeurt? Iets dat nauwelijks in woorden te vangen is?

**Assembleren**

Daniël plaatst zichzelf in een artistieke traditie van het *assembleren*. Daarin zijn grote kunstenaars hem voorgegaan. *Arman* is zo'n grote naam. Die plaatste ooit een enorme stapel koffiemolens in een glazen vitrinekast (1961) en zag dat het goed was. Die *assemblage* staat nu opgesteld in het stedelijk Van Abbemuseum van Amsterdam.

Ook is er de traditie van de *afvalkunstenaars* die gevonden voorwerpen om hun vorm of kleur in een compositie verwerken. Tenslotte zijn er ook al sinds begin van deze eeuw mannen aan het werk die het *'objet trouvé'* of de *'ready made'* exposeren. Het strafte van al was wel *Marcel Duchamp* die nog voor WO I een ordinaire pispak in de galerij zette: kunst!

Zo? Kan jij dat ook? Kan ook jij jezelf plaatsen in een lange kunstenaarstraditie? (Zoals de visser zichzelf plaatst in een lange visserijtraditie.) Met andere woorden: weet jij waar Abraham de mosterd haalt?

Daniël Savels plaatst zich wel degelijk in zo'n lange traditie. Tegelijk is hij authentiek: nog zo'n voorwaarde om te mogen zeggen dat je het ook kan. Hij doet het niet met pispakken, koffiemolens of andere willekeurige gevonden voorwerpen. Hij *kies*t materialen uit het visserijbedrijf, de wereld die hij bemeestert (in verschillende betekenissen van het woord). Hij kent die voorwerpen bij naam en toenaam. Hij weet perfect waarvoor ze gediend hebben en wat ermee gebeurd is.

Zoals het een schepper past, zegt hij vervolgens luidop tot de wereld: *'Kijk, iets nieuws zal ik maken.'*

Dat *doen*, dat is (de) kunst.

Flor Vandekerckhove

Daniël Savels exposeert zijn essemblages regelmatig in kunstgalerijen. Meer info op tel. 050 / 78 91 39.

een schrijver over het onderscheid tussen...

## Jagen en vissen

**I**N DE PREHISTORIE voedde de mensheid zich — behalve door te plukken wat er groeide — met de produkten van het jagen en vissen.

Het plukken wat er groeide is vervangen door de landbouw, het jagen door de veeteelt. Alleen de visserij wordt nog steeds beroepshalve beoefend, omdat de zeeën 70,8% van het aardoppervlak vormen. Al maakt die visserij op dit moment een crisis door. De treilers zijn inmiddels gebonden aan visquota en we lijken onontkoombaar op weg naar de visteelt.

Nog steeds wordt er bij wijze van sport gejaagd en gevist, en bij elk van beide activiteiten hoort een ander geestelven. Zelden is iemand zowel jager als visser. De jacht kent een agressiviteit die zich in een demonstratief ceremonieel ont-

vouwt. De lange jacht, met haar windhonden en haar eeuwenoude ritueel, was een aristocratisch en zelfs koninklijk privilege. Alle koningen waren jagers, nooit was er een koning die viste. Het trompetgeschal van de pikeurs, het massale geblaf van de meute en de rode uniformen van de jagermeesters geven de lange jacht met hun praal iets van een gewelddadig spektakel. Het nadien steeds algemener geworden gebruik van het jachtgeweer, met het bijbehorende geknal, heeft een soortgelijk effect. De jager is een primair en actief type. Hij loopt te pronken met de viriliteit van een echte veroveraar en is graag de koning van het woud. Het visbedrijf daarentegen hult zich in mysterie en stilte. Niemand weet wat er onder de waterspiegel is en wat zich daar afspeelt. Er zijn jachthonden maar geen vishonden, al zijn sommige rassen dol op water. Maar noch labradors noch newfoundlanders gebruiken hun zwemkwaliteiten om te vissen. De natuur lijkt soms wreed. Ze heeft de kat begiftigd met een uitgesproken voorkeur voor vis, en met een onoverkomelijke afkeer van water. Al bestaat er in Parijs een straat genaamd 'Rue du Chat-qui-Pêche', niemand heeft ooit een kat zien vissen. Als om de grens tussen jagen en vissen beter te markeren jaagt men niet op zeevogels. Omdat ze zich voeden met vis is hun vlees niet eetbaar.

Een jager is trots op het wildbraad dat zijn tafel een nobeler aanzien geeft dan die van de burger. Ree, haas, fazant, en everzwijn vervangen hier rund, konijn, kip en varken. Deze wildgerechten hebben een wrange, bijtende geur die heviger wordt naarmate het vlees langer is bestorven. Vis moet, anderzijds, absoluut vers zijn.

De visser neigt tot mystieke dromerijen en meditatie. Zijn rijk is er een van diepte en duisternis. Hij is contemplatief en secundair. In het Oude Testament vinden we Ezau, een geestdriftig jager, roemloos van zijn plaats gedrongen — om een bordje linzen — door zijn tweelingbroer Jakob. De evangeliën zijn rijk gevuld met vissen en visverhalen, maar de jacht wordt er niet in vernoemd. De man van God wordt omschreven als 'mensvisser', want zijn opdracht is het zijn medemensen bijeen te roepen en hen te redden door het evangelie te verkondigen, als een visser die zijn netten binnenhaalt. De vis was trouwens het herkenningsteken van de eerste christenen en ook de naam van Jezus in cryptische vorm.

Michel Tournier (\*),  
'Ideeën en hun spiegelbeeld', p. 35-36  
uitgeverij Meulenhof 1994

(\* **Michel Tournier** (°1924) is een van de grootste levende Franse schrijvers. Met zijn romans, die in vele talen werden vertaald, wist hij ook in Vlaanderen en Nederland een grote schare bewonderaars voor zich te winnen. Vroeger bespraken we in dit blad al zijn roman 'Vrijdag of het andere eiland' (HVB VIII 1992 p. 42).

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



Afdeling Kust  
H. Baelskaai 8A  
B-8450 Oostende  
Tel.: 059 / 32 28 25  
Fax: 059 / 33 01 48

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

— ERKEND SERVICESTATION —

**VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (059) 70 58 79.**





# LEVEN IN DE VISSERIJ

**LEON UTTERWULGHE HEET** in Heist 'De Mageren'. Die naam is een erfenis van grootvader Jacobus die — goed voor 130 kg — verre van mager was en van Leons vader die met 110 kg ook kon meetellen.

Ze mochten dan wel dik zijn die vaders, ze waren wel spartaans. Vader was streng voor zijn zonen: zijn wil was wet. Moeder en vader deden de zaken. Dat belette Leon niet om veel van zijn familie te houden. Van die liefde getuigen ook de vele verhalen en anekdotes die Leon hier opdist. 🐟

**DE UTTERWULGHES ZIJN afkomstig uit Oostkerke, Hoeke, Damme en Lissewege. De naam gaat gaan ver terug in de geschiedenis.**

**Utterwulghes kregen zelfs erkenning als 'Voorvechters van het Rooms geloof'. In de bedevaartprocessie van de Abdij Ter Doest in Lissewege wordt ook een relikwie van Jacobus Utterwulghe meegedragen.**

Heel wat familienamen worden verkeerd geschreven, ook de struik van de Utterwulghes ontsnapt niet aan dit euvel. Ook bekend in de visserij is de familie waarvan de 'U' ooit omgezet werd naar de 'W' zodat men Wtterwulghe krijgt. *'Dat waren volgens mijn grootouders geen echte',* zo weet Leon nog. Hij zegt het lachend.

Leons ouders hadden voor de vissersstiel gekozen en hun drie zonen *Emiel, Albert en Leon* waren daarbij een mooie wissel op de toekomst.

Leon werd geboren op 22 januari 1920. Van de eerste wereldoorlog weet hij wat zijn moeder erover verteld heeft. Zij vluchtte naar Zierikzee aan boord van de H 1.

### **Vrouwen en hun rol in de visserij**

Maar wie was die vrouw waarover Leon met zoveel achting spreekt? *'Moeder was afkomstig uit de vissersfamilie Savels en heeft tot haar 44 ste met garnalen geleurd. Zij was een 'doorduwer' en lag in het gezin nogal eens aan de basis van de aankoop van een huis, een vaartuig, een motor of een vernieuwing. Het eerste zeilvaartuig H39 werd bijvoorbeeld aangekocht voor 10 000 frank. Moeilijke beslissing die moeder erdoor duwde. Het geld kon geleend worden bij boer Coornaert, men moest wel een eigendom als pand hebben. In anderhalf jaar was de som reeds terug betaald.'*

Leon gaat naar de 'Meesterschool' (gemeenteschool) en

was een goede leerling. Graag was hij naar de zeevaartschool gegaan om een maritieme loopbaan uit te bouwen. Moeder had daar wel begrip voor en wilde de zaak bij vader bepleiten maar daar was 'geen lieve maren' aan, Leon moest en zou visser worden. Op 1 juli 1934 was het zover.

### **Op zee**

Emiel, de oudste broer van Leon, was een visser in merg en been. Broer Albert kon het dan weer beter uitleggen. Zij initieren Leon in het beroep en in het leven. In 1922 koopt vader de H 39 *Freddy*, een garnaalschuit. In 1924 gaat vader naar de scheepswerf van *Haerincx* en laat een nieuwe H.39 bouwen, een houten vaartuig van 15 meter. Bouwprijs: 105.000 frank en weer was het Boer *Coornaert* die het geld leende. In 1927 plaats men er een *Deutzmotor* van 25 pk in en in 1930 een *Industriemotor* van 50 pk. En de vooruitgang staat niet stil. In 1935 wordt er op het vaartuig een stuurhuis geplaatst, een winch en... elektriciteit. *'Eigenaardig',* zegt Leon, *'maar Emiel en Albert moesten allebei hun basiskennis opdoen op andere vaartuigen. Aan boord van het eigen vaartuig zouden ze teveel beschermd worden door de bemanning die meestal familie was.'* Leon mocht dan weer wèl aan boord van vaders vaartuig opleiding krijgen, hij had er veel steun aan broer Emiel en aan matroos *Hypoliet De Voogt*, 'een prachtmens!', zo stelt Leon het overtuigend.

In 1936 vragen de zonen een groter vaartuig en ook vader had daar zin in. Het project gaat door en op de scheepswerf van Heistenaar *Rene De Backer* wordt in Zeebrugge een vaartuig van 22,5 meter lang gebouwd dat het nummer H.49 en de naam *Blauwvoet* krijgt. In het ruim staat een *Industriemotor* van 150 pk. De bouwprijs bedroeg toen ongeveer een half miljoen. Het geld werd geleend bij *Warmoes*. In oktober 1937 gaat het vaartuig te water. Vader bleef met Emiel evenwel aan boord van de garnaalschuit H.39. Aan boord van de H.49 bestond de bemanning uit schip-

per *Felix Vlietinck (Rape)* motorist *Albert Utterwulghe, Leon, Albert Savels (Fleister)* en Blankenbergenaar *Tone Slekke*. Met de *Blauwvoet* werd er gevist aan de Noord- en Westhinder, tot voor Dover, Lowestoft en de noordkant van de bankjes, Leon: *'Het was ver genoeg en de Witte Bank bijvoorbeeld was al te gevaarlijk voor het schip.'*

### **Oorlog**

*'1940. We waren op zee en voelden dat de oorlog steeds dichterbij kwam. In de lucht zagen we meer vliegtuigen en er waren opmerkelijk veel marineschepen in de weer. We besloten terug te varen naar Zeebrugge. Na overleg besloot vader de familie en enige vrienden op de H 49 in te laten schepen en te vluchten. De H.39 bleef in Zeebrugge en de broers van moeder Savels hebben ermee heel de hele oorlog voor de kust gevaren.'* Het gaat richting Duinkerke waar de vissers volop met het oorlogsgeweld geconfronteerd worden. Kogels en bommen! Leon: *'De schrik was groot, omdat we al vaartuigen in de lucht hadden zien vliegen.'* Daarna gaat het verder naar Le Havre. Daar herinnert Leon zich de ontmoeting met de 0.115 *Irma-Alice* met *Maurice Lebluy*. *'Hewel Heistenaartje waar ga je naartoe?',* zo luidde het welkom van *Maurice*. *'Ik zal die woorden nooit vergeten. Vader had geen zeekaarten en kon de Oostendenaar volgen. Het was al donker toen we Le Havre bereikten. We konden er niet in omdat alles in het duister lag. Het geluk was met ons, want diezelfde nacht werd Le Havre onder een bommenregen bedolven. Het geluid, de vlammen... beelden die je nooit vergeet.'*

Die oorlogservaringen! Wat we al veel mogen ervaren hebben bij het interviewen van oud-vissers gebeurt ook nu weer. Leon Utterwulghe is niet meer te stoppen.

*'Later in de haven kregen we er gezelschap van de H.28 'De Hoop' van Jeroom D'Hoore (David). De schippers pleegden overleg en besloten werd dat Maurice ons naar Engeland zou leiden. De H 28 kon zo snel niet varen en zou*

daarbij door de H 49 gesleept worden. Maurice zou met de O 115 wat trager varen en een klein lichtje op het achterdek laten branden.'

'Voor de Engelse kust was er wat nevel en we verloren de O 115 uit het oog. Op de tast voeren we verder tot we... een piertje zagen met een soldaat erop. Hem vroegen we de weg en na een half uur varen waren we in Brixham.'

'Het was daar rustig, wij kregen er te eten en drinken. Na twee dagen kwam het bevel dat de passagiers van boord moesten en op transport gezet naar London. Daarna kregen we een ligplaats op de Dart rivier, daar hebben we dan één maand gelegen met de Z 10 en Z 9 naast ons.'

'Toen het bericht kwam dat Koning Leopold gekaptuleerd had kregen we twee dagen geen eten. Neen heldhaftig waren we evenmin. Op het verzoek om Duinkerke te helpen evacueren hebben we niet gereageerd. Wat zouden we met ons vaartuigje daar hebben kunnen doen?

Broer Albert heeft daar wel twee dagen voor in de bak gezeten.'

'Na enige tijd kregen de schippers elk opdracht om naar een Engelse haven te varen. Albert kreeg de opdracht om samen met de O 225 en O 338 naar Swansea te varen. Achiel Marvellie van de O 338 zou ons daarbij helpen. De Oostende-naar Eugeen Lauwereins aan boord van de O 338 'Georges-Valère' was in Engeland geboren, sprak goed Engels en ging met Albert naar de admiraliteit om te vragen dat hun kleine vaartuigen naar Newline zou mogen varen en daar de visserij te bedrijven.'

In Newline vonden ze dus hun stek. Ze waren er welkom in de Heistse visserskolonie.

'De eerste opdracht bestond erin een woning te vinden zodat de familie vanuit Londen kon overkomen, dat gebeurde op het einde van augustus 1940.'

Eindelijk! Er was de vreugde van het samenzijn en van te kunnen vissen, maar ook een pak verdriet als vader op 10 mei

1941 nauwelijks 50 jaar, overlijdt.'

Hij werd in Engelse grond begraven, maar de zonen beloven plechtig dat hij overgebracht zou worden naar Heist.

Maar het leven en de visserij gaan verder. De bemanning bestond toen uit de gebroeders Emiel, Albert, en Leon. Verder uit Frans Calcoen en Kamiel Bil. Er werd goed samengewerkt.

In Newline is de familie Beernaert buur van de Utterwulghes en dochter Magdalena (Madeleine) en Leon kunnen het best met elkaar vinden. Op 3 augustus 1944 trouwt het koppel in Penzance.

Het gezin ziet daar in mei 1945 zoon Bryan geboren worden. Later volgt dochter Rita, maar dan is men al terug in Heist.

Laat ons eerst nog in Engeland blijven. Leon: 'Mijn vrouw ging toen werken in een fabriek en verdiende daar 102 pond per jaar. We kregen tien shilling per week als steun. De vissers die 's nachts voeren kregen dubbel rantsoen, zodat wij ons goed hebben kunnen behelpen... zonder er evenwel dik van te worden.'

'Moeder had na vaders dood alle beslissingen genomen, maar op het einde van de oorlog liet ze de zaak aan ons over. Bij de bevrijding wilde ze zelfs nog wat in Engeland blijven. Hier waren het de zonen die hun overtuigingskracht lieten gelden en op 28 augustus 1945 komen ze met de H 49 terug in Oostende aan. Een dag later vaart het scheepje naar Zeebrugge.'

In juli 1946 houden de gebroeders hun belofte en brengen vaders lichaam van Engeland naar Heist om hier begraven te worden.

## Modern times

In 1947 wordt op de werf van Haerincx de Z 539 Zeemansblik (Industriemotor 150 pk) gebouwd. De bemanning: Maurice, Medard en Henri De Groote, Frans Calcoen, en Kamiel Bil. De H.39 (Z 505) — de garnaalschuit — wordt verkocht aan Eugeen Vlietinck (Rape) en de H 49 wordt nu Z 510.

In 1950 bouwt men op de werf van De Graeve de Z 549, Albrecht Rodenbach (Industriemotor 150 pk). Het is ook het jaar dat moeder de zaken volledig aan de jongeren overlaat. In 1961 komt de Z 559 Gudrun met een ABC-motor van 360 pk.

Op 27 februari 1965 vaart de Zeemansblik op het droge bij Atherfield Ledge, de bemanning kan zich gelukkig redden.

In 1962 verkoopt men de Blauwvoet en in 1964 krijgt de scheepswerf Hermans in Brugge opdracht de nieuwe Z 569 Blauwvoet te bouwen. In 1967 wordt de Rodenbach vernieuwd.

De tijden veranderen en ook de manier om zaken te doen. In 1972 gaan de broers elk met een vaartuig hun eigen weg. 'Alhoewel, het moet gezegd, dat men in het pakhuis wel degelijk blijft samenwerken en elkaar helpen'. Emiel neemt de Rodenbach en Marcel De Groote als schipper. Leon opteert voor de Blauwvoet en zoon Bryan wordt er de leider van. Albert gaat in zee met de Gudrun en schoonzoon Eric De Waegenaere als schipper. De visserijversie van Vlaanderen zendt zijn zonen uit.

Interview Juul De Vocht,  
foto Guido Walters

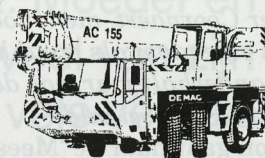
**Scheepsherstelling**  
**Afwerking nieuwbouw**  
**Metaalkonstruktie**  
**Draai-, frees- en schaatwerk**  
**Verhuur telescopische kranen**  
(tot 50 ton, gielengte tot 57 m)



**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)**



## Schelpenverzamelingen aan de Vlaamse kust (I)

# Kreps' verzameling in Heist



Uit gesprekken met collega-verzamelaars blijkt dat velen niet op de hoogte zijn van diverse

schelpenverzamelingen die her en der bezocht kunnen worden. Er zijn hier nochtans schatten te ontdekken: verzamelingen waarbij kosten noch moeite gespaard werd en die ook zeer goed tot hun recht komen.

Vandaag nemen we u mee naar Heist-aan-zee, deelgemeente van Knokke-Heist. Daar staat het Sinclalamuseum.

Dit heemkundig museum is ontstaan in... Lissewege als priveverzameling van Johan Ballegeer. Hij bracht al vele jaren landbouwmateriaal bij elkaar. Vandaag is Ballegeer — bekend als schrijver van jeugdboeken — er de ereconservator van en is de verzameling naar Heist verhuisd.

Plaatsgebrek noopte daartoe. Maar de verhuis bracht ook een merkwaardige vernieuwing van de collectie mee. Vermits in Heist veel vissers leven (en de gemeente ook een geschiedenis als vissersgemeenschap heeft), begonnen er spontaan stukken nautisch materiaal naar het museum toe te stromen. Het

vissersvaartuig *de Jessica* is er zelfs het pronkstuk geworden. Een en ander zorgde voor problemen. Wat moet een landbouwmuseum met visserijmateriaal aanvangen? Het antwoord: we maken er een landbouw- *en visserijmuseum* van. Daarom ook werd beslist om een drastische wijziging aan het gebouw (de oude gemeenteschool) door te voeren.

De schelpententoonstelling die er nu te zien is, is het werk van de Knokse verzamelaar *Jean-Paul Kreps* die, over een aantal bakken verspreid, een mooie diversiteit laat zien. Het geheel loont zeker de moeite en het hele museum wint onmiddellijk de sympathie van de bezoeker. Het bereidwillige personeel staat u graag te woord.

Fernand Boone (\*)

**Het heemkundig museum in de Pannestraat te Heist is open van maandag tot vrijdag van 10 tot 12 uur en van 14 tot 17.30 uur. Van 1 mei tot 15 september is het museum ook geopend tijdens de weekends. Op aanvraag worden groepen ook op andere weekends rondgeleid. Inlichtingen te bekomen op tel 050/51 49 73.**

(\*) Fernand Boone is zelf een verwoed schelpenverzamelaar. Voor HVB — en voor zijn eigen plezier — trekt hij gemotoriseerd langs Vlaamse (en langs buitenlandse wegen) wegen en komt daar schelpenverzamelingen tegen. Hij vond al vermeldenswaardige collecties in Heist, Bredene, Oostende, Gent en Oostduinkerke. Onlangs werd hij gesignaleerd in Frans Vlaanderen, want ook daar zijn schelpencollecties te bekijken. Een nieuwe rubriek in HVB!

van hier & daar

## Aktiviteitenkalender voor vissers

MEI

1-31 *Scheepjes onder glas*, tijdelijke tentoonstelling Heemkundig Museum De Plate, Wapenplein, Oostende (tot 8 juni)

3 *Zeevisserij & aquacultuur in Zuid-Oost-Azië*. 20 u. Voordracht door Prof. Dr. Dieter Uthoff in het Vlaams-Thais Informatie- en ontmoetingscentrum (Galgestraat 15) te Koekelare. (Tel.: 051/28 27 67.

8-11 *Folkloristische Havenfeesten* in Blankenberge

8-10 *Scutewerf Opendeurdagen*, Jachthaven Blankenberge

9-10 *Visserijdagen* in Urk (Ned.)

11 Om 15 uur. *Visserstoet* in Blankenberge.

JUNI

1-8 *Scheepjes onder glas*, tijdelijke tentoonstelling Heemkundig Museum De Plate, Wapenplein, Oostende

4-7 *Polfish '97*, internationale visserijbeurs in Gdansk (Polen)

28 *Dag van de Nederlandse Zeevisserij* in Den Helder (Ned)

JULI

4 *3de Festival van het Zeemanslied*, Visserijmuseum, Oostduinkerke

5 *Feest van de Zee* in Bredene (Paelsteenveld)

17-19 *Visserijdagen* in Bruinisse (Ned.)



*het taxibedrijf voor de visserij*

**OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende



## Willem Vos mag trots zijn op zijn schepen

**IN HET VOORBIJE** decennium werd Nederlands roemruchtig maritiem verleden in het scholingsproject *Batavia* weer tastbaar. De *Batavia* is immers een 17de eeuws schip van de Verenigde Oostindische Compagnie. En in Lelystad werd het vaartuig compleet nabgebouwd.

In Oostende moet een bescheiden O.C.M.W.-initiatief om laaggeschoolden vakkennis aan te kweken dan weer bedelen om de roest van de 'Amandine' te mogen schrepen. Of het verschil tussen Nederland en Vlaanderen.

**TOCH GAAT HET** ook hier vooruit. Ze komen kennelijk in een stroomversnelling, de sociale initiatieven die aan ons soms stiefmoederlijk behandelde maritieme erfgoed een toekomst geven. De bouw van de (vorige zomer in de vaart gebrachte) gaffelschoener

*'Rupel' in Boom inspireerde diverse andere initiatieven in Vlaanderen. In Gent coördineert Walter de Buck het bargeproject, in Antwerpen knappen laaggeschoolden van het centrum voor deeltijds onderwijs het lichtschip Westhinder open in Oostende wil, zoals gezegd, een O.C.M.W.-initiatief de laatste IJslandvaarder van verdere verloedering redden.*

Aan de steiger van de Bataviawerf, even buiten Lelystad ligt de gelijknamige ambachtelijke reconstructie van de 17de eeuwse Oostindiëvaarder te pronk. Twee jaar geleden is men daar alweer met iets anders bezig. Scheepsbouwmeester Willem Vos (foto) laat er het oorlogschip *Zeven Provinciën* bouwen.

De werf is zowel centrum voor ambachtelijke scheepsbouw als een drukke toeristische trekpleister.

Naast een geleid bezoek aan de *Batavia* zelf, blijft de werfactiviteit de bezoeker fascineren.

Scholing is ook nu weer de basisidee van het tweede scheepsbouwproject waaraan permanent zo'n 50 jongeren twee jaar lang, vijf dagen per week, met behoud van uitkering en met ontheffing van sollicitatieplicht een ambachtelijke opleiding scheepstimmeren krijgen. Elke ploeg, die bestaat uit zes à zeven leerlingen o.l.v. van een leermeester, krijgt van Willem Vos een specifieke taak. Zo ziet de bezoeker er op werkdagen de *timmer-, blokken-, zeilmakers- en tuigersploeg* en de *beeldsnijdersploeg* aan het werk. En hoewel eerst de *Batavia* en nu de *Zeven Provinciën* op authentieke ambachtelijk wijze worden gebouwd, wordt — gezien het opleidingskarakter van het project — toch met modern gereedschap gewerkt. Omdat de werf geen eigen smidse heeft wordt het maken van de klinkbouten en ander ijzerwerk uitbesteed. In het tuighuis zie je hoe van de langvezelige hennep het staand en lopend want wordt vervaardigd. Het touwwerk voor want en stagen wordt ter bescherming met zeildoek en dunner hennepouw bekleed en dan met Stockholmer teer 'gelapzalfd'. Het dikste touw aan boord, het grootstag, heeft een doorsnede van 144 millimeter.

### Ongelukkige voyage

De nieuwe *Batavia* werd in april 1995 te water werd gelaten (het werd op een drijvend ponton gereden dat in een A'dams dok werd afgezonken waarna het schip weer naar Lelystad werd gesleept). Gedoopt door koningin Beatrix, werd het schip genoemd naar zijn historische voorganger die in 1628 in Amsterdam werd gebouwd voor de *Verenigde Oostindische Compagnie* (VOC). Al tijdens de eerste reis verging het prachtschip op een rif voor de Australische Westkust. Van de 341 opvarenden verdronken er 40 in de branding. De rest kon veilig een nabijgelegen ei-

landje bereiken, maar toen commandeur *Pelsaert* en een aantal officieren met een sloep om hulp voeren, brak mouterij uit die later door dezelfde *Pelsaert* kon worden bedwongen, waarna de opstandelingen werden berecht. Heel de geschiedenis vond een ruime weerklank in het op schrift gestelde verhaal *'De Ongelukkige Voyagie van 't schip Batavia'*.

Met zijn 45 meter behoorde de 'Batavia' tot de grootste schepen van zijn tijd. Het was een *retourschip*, speciaal bestemd voor het transport van goederen en mensen tussen Nederland en Azië. Omdat het schip zichzelf en de belangen van de VOC moest verdedigen was het uitgerust met een vrij zware bewapening. De bemanning, die schommelde tussen de 200 en 350 koppen, was bijna een jaar onderweg. Naast de zeelieden voeren meestal ook soldaten en soms ook vrouwen en kinderen mee. Al die mensen zaten dicht opeengepakt in de donkere benedendekken. Tussen het scheepsvolk enerzijds en de officieren en rijke passagiers anderzijds was er een hemelsbreed verschil qua levensomstandigheden. De elite at en dronk van een met linnen lakens gedekte tafel in de kajuit, het volk benedendeks at met zes man uit één houten bak. Meestal stond daar gortepap met pruimen, hard brood en gezouten vlees op het menu. Door vitaminegebrek bereikte lang niet iedereen de eindbestemming.

Net als voor zijn memorabele voorbeeld is voor de huidige *Batavia* eikenhout het meest gebruikte materiaal. *Willem Vos* kon hiervoor terecht in enkele Deense bossen waar Europese eik van een uitstekende kwaliteit en in voldoende variëteit ver-

krijgbaar zijn. Ruim 1800 m eikenhout werd aangekocht. Verzaagd bleef er voor verwerking nog 800 m over. Voor masten en dekken werd het lichtere grenenhout van de grove den uit Rusland en het Zwarte Woud gebruikt. De 19 meter lange boegspriet werd uit één grote Deense lariks gehaald; uit de Deense koninklijke tuinen, zo laat ik me door de gids wijsmaken! In het tuigage is niet minder dan 21 kilometer hennep-touw verwerkt. Het canvas voor de 1180 m zeildoek kwam uit Schotland. Aan boord staan 24 gebruiksklare gietijzeren stukken geschut, replica van de oorspronkelijke kanonnen van de *Batavia* die zich in het Maritieme Museum van Fremantle bevinden.

#### Zeven Provinciën

Op 17 mei '95 werd de kiel gelegd van de *Zeven Provinciën*. In de komende tien jaar moet het roemruchte oorlogsschip verrijzen. Een exacte kopie van het schip dat in opdracht van de admiraliteit

van de Maze in Rotterdam gebouwd werd in de jaren 1664-1665 op een werf in Delfshaven. Tussen 1666 en 1674 deed het dienst als vlaggeschip van de uit Vlissingen afkomstige admiraal *Michiel Adriaensz. de Ruyter*. Twintig jaar later was het vaartuig, moegestreden, rijp voor de sloep.

Marc Loy

Lelystad, zo'n 60 kilometer ten noordwesten van Amsterdam, gelegen in het op de het IJsselmeer gewonnen Flevoland, is een ietwat steriele, amper 30 jaar oude woonwijkenstad. Via de A6 neem je de afslag Lelystad en volg dan de borden 'Batavia-werf'. Dagelijks open van 10 tot 17 u. In juli, augustus en september zelfs tot 21 uur. In het bezoekerscentrum krijg je een diavoorstelling en een deskundige rondleiding op de werf en de 'Batavia' zelf. Plan je bezoek op een weekdag dan gonst de werf van bedrijvigheid. Voor meer info: Batavia-werf, Oostvaardersdijk 01-09, Postbus 119, 8200 AC Lelystad Tel 0320-261409.

# CREVITS

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege.

Tel.: 050 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.

Tel.: 050 / 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.

Tel.: 059 / 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

# Invoering kwaliteitslabel 'Silver Sealed' voor superverse vis start zonder de ZV

NA TWEE JAAR voorbereiding is de oprichting van de vennootschap onder firma (VOF) *Silver Sealed* een feit. Onder deze benaming zal superverse vis, de zogenaamde laatste trek, gecommmercialiseerd worden. De ondertekenaars zijn de *Coöperatieve Visafslag Den Helder / Texel* en *Zeehaven IJmuiden*. De *Zeebrugse Visveiling* is er niet bij. De aansluiting van de *Coöperatieve Visafslag Den Oever* en de kleinere visveiling van *Wieringen* behoort tot de mogelijkheden. De deelneming van *Zeebrugge* wordt echter niet volledig uitgesloten. Volgens directeur *Theo Dekker* van *Zeehaven IJmuiden* moeten de interne problemen na het vertrek van *Freddy Pollet* eerste opgelost worden. 'Wij wilden niet nog eens twee maanden wachten. Volgens mij was het beter om met twee te starten. Geïnteresseerden kunnen dan wat later instappen'.

*Silver Sealed* staat voor de meest verse vis die verkocht wordt onder een herkenbaar kwaliteitslabel. Vis met het *Silver Sealed*-label verdient dan ook meer een betere prijs is de gedachtengang achter het marketing-initiatief. Het label gaat naar de duurder vissoorten als tong, tarbot en griet. Het is de bedoeling dat deze kwaliteitsvis aan boord een aparte behandeling krijgt en ook de keuring zal volgens strikte normen van het RIVO-DLO gebeuren. De Nederlandse keurmeesters zijn hierop voorbereid. De introductie op de markt van de gelabelde vis zal geleidelijk gebeuren.

De vis wordt verpakt in herkenbare hardkartonnen dozen van vijf, tien en 15 kilogram. De leverancier van de dozen, *GSF Verpakkingen BV* uit Oude Pekela (Groningen), heeft een speciale machine geconstrueerd voor de productie van deze dozen. De assembleermachine staat inmiddels in de bedrijfshal van *IJmuiden* waar ze op 11 april met een officieel tintje op gang werd gebracht. (gw)

## 'European Seafood' in Brussel succesvol afgesloten



De vakbeurs 'European Seafood', van 15 tot 17 april voor de vijfde keer in het *Brussels Exhibition Centre* op de Heizel georganiseerd, heeft de deuren gesloten. In drie hallen presenteerden meer dan 700 bedrijven uit 50 landen hun zeevoedselproducten aan het professionele publiek dat uit ruim 10.000 bezoekers bestond. Een vijftigtal bedrijven uit de Belgische vissector waren vertegenwoordigd. Er waren o.m. standen van *Pieters Visbedrijf*, *Gadus*, *Daniels Visbedrijf*, *La Couronne* en *Morubel* (*Albert Fisher Group*), *Icebe*, *United Foods*, *Galana Seafood*, *Atka*, *Setraco*, *Hottlet*, *All Freez*, *Pittman Seafoods* en *Superior Salmon Express*. Ook de Nederlandse vissector was sterk aanwezig. De *Visveilingen* van *IJmuiden* en *Den Helder* voerden samen met een verpakkingsbedrijf promotie voor het kwaliteitslabel 'Silver Sealed'. (foto gw)

## In Scheveningen bent u beter uit!



Dat steeds meer aanvoerders kiezen voor de Scheveningse Visafslag is niet verwonderlijk. Waarom? Simpel:

- de gunstige ligging ten opzichte van belangrijke visgronden
- de uitstekende verbinding met de autosnelwegen naar het achterland
- de loskade aan zeer diep water
- optimaal gekoelde ruimten
- gunstige prijsvorming.

Kortom, voor een volledig gecomputeriseerde verwerking van alle transacties bent u in Scheveningen aan de juiste kade. Ook voor uw bijvangsten, groot of klein, zes dagen per week!



Visafslag Scheveningen  
Visafslagweg 1, 2583 DM Den Haag  
Tel. (070) 352 78 00, Fax (070) 350 57 64  
24-uurs service 06 527 05 898

## Maritieme tentoonstelling in Oostends Vismijngebouw



De Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium Oostende organiseerde in het kader van 'de Week van de Amateurkunst' een tentoonstelling in het bestuursgebouw van de vismijn. Op de tentoonstelling schilderijen, tekeningen, cartoons, foto's, schelpencollecties, -structuren en modelbouwwerken. De expositie liep

van 26 april tot en met 4 mei en is ondertussen wel afgelopen. Op de tentoonstelling werd werk getoond van Jan Urbanski, Robert Vanheste, Daniël Van Den Broeck, Patrick Vermandel, Eddy Eneman, Andrée Seyffers, William Lievens, Fernand Guilbert, Lucienne Versluys, Raymond Pillu, Robert Coelus, Fernand Vanoverschelde, Wilfried De Mor, Fernand Pieters en de modelbouwclub MYCNZO. (foto gw)

### Rederij J. Korf failliet

De Urker Rederij *Jan Korf BV*, niet onbekend in Vlaamse visserijmiddens (samen met de *J. Korf Holding BV* en *Nico-Invest NV* aandeelhouder van de *NV Doggersbank* uit Knokke-Heist, tevens mede-eigenaar van de BOU.319), werd door de rechtbank in Zwolle failliet verklaard. Drie jaar geleden vond reeds de gerechtelijke verkoop plaats van drie grote schepen van de Korfvloot. Het ging om de UK.168 (2000 pk), UK.366 (2.507 pk) en UK.368 (2.510 pk).

### Mijnenveger Merksem wordt omgebouwd voor visserijcontrole

De regering heeft 55 miljoen frank uitgetrokken voor de ombouw van de oude ondiepwater mijnenveger M476 *Merksem* (bouwjaar 1959) tot *ready duty ship*. Hierdoor zou het schip bruikbaar zijn voor visserijcontrole, politiebijstand, reddingsoperaties of transport van militairen. Het geld moet grotendeels dienen voor de herstelling of vervanging van de twee oude dieselmotoren van 630 pk. Van de 16 gebouwde en in ongebruik geraakte MSI's (Mine Sweeper Inshore) zijn er al heel wat van de hand gedaan. Een andere mijnenveger van hetzelfde type, de M475 *Tongeren* (bouwjaar 1958), wordt door de eigenaar omgebouwd tot jacht. De transformatie zou gebeuren door de Oostendse werf IdP.

# O.V.A.

## ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

### 40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN:

- \* het veilen van UWvis... 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

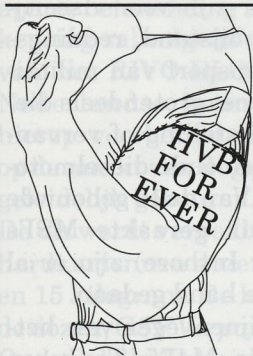
Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46

...en daar

## Oostendse ultraloper Pascal Ramont loopt 160 km voor KW Ibis



Op zaterdag 17 mei om 3 uur 's morgens start de Oostendse ultraloper Pascal Ramont voor een sponsorloop van 160 km ten voordele van het *Koninklijk Werk Ibis* en het *Steunfonds van de Marine*. Het initiatief staat onder het meterschap van koningin Fabiola en mag rekenen op de volle steun van de Oostendse Sportdienst en het stadsbestuur. De lange afstandsloop gaat door in het Maria-Hendrikapark ('t Bosje). Sympatisanten kunnen de hele dag tot 19 uur 's avonds getuige zijn de indrukwekkende sportprestatie.



**Deze man  
overdrijft!  
Een  
abonnement  
op HVB  
nemen  
daarentegen...**  
(zie p. 3  
onder  
colofon)

### FAILLIET

▣ **DE VYLDER NV**, Jean de Greefstraat 6, 1080 Brussel, groothandel in vis en visserijproducten en mosselen. Failliet verklaard op 19 maart 1997.

# DE DRIJVENDE KRACHT



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

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



**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

#### STELLENDAM:

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**

OOSTENDE

## 'Kinderziekten' bij Holyman-Sally

Tijdens de voorbije paasvakantie wilden vele Oostendenaars en toeristen de nieuwe lijn tussen Oostende en Ramsgate uitproberen. Tijdens het paasweekend liep het zelfs even uit de hand. De rederij werd overstelpd met aanvragen voor overtochten. Omdat de maatschappij wilde profiteren van het aanbod, liet ze haar vaarschema voor wat het was, en voer voortdurend heen en weer. Op Paasmaandag voeren omstreeks 19u de *Holyman Diamant* en de *Holyman Rapide* samen, met nauwelijks 5 minuten verschil, de haven binnen. Tijdens dit weekend waren de overtochten dan ook onvoorspelbaar: wie vlug was geholpen was blij; wie moest wachten toonde zijn ontevredenheid. Een rij wachtende auto's werd naar de klassieke ferry *Eurotraveller* verwezen. Met dit schip duurt de overtocht bijna 5 uur. Deze mensen waren uiteraard niet blij. Ook de klanten die te Ramsgate in een klein en onaangepast lokaal moesten wachten kloegen. Vanaf dinsdag 3 april normaliseerden de afvaarten zich, maar de schepen bleven vol.

### Plooien gladstrijken

Voor de bemanningen was het wel even wennen. Bij de RMT had elkeen een welbepaalde taak. Bij Sally moet elk zich flexibel opstellen. Een bediende die de ganse overtocht bij de catering aan de kassa staat, moet bij het aandoen van een haven snel helpen de loungerooms kuisen en stofzuigen; hierbij krijgen ook alle toiletten snel een beurt. Een bediende die de kassa van de taxfree-shop bedient, moet bij het naderen van de bestemming snel zijn uniform verwisselen voor een aangepast werkplunje om op het achter-schip mee te helpen de meertouwen te vieren om aan te meren.

Bij de motoristen ontstond er even onrust, mede gevoed door een taakverwarring. Vooreerst waren er een tiental motoristen die, met het einde van de RMT in zicht, op twee paarden hadden gewed en zowel hun aanvraag hadden ingediend bij Sally als hadden deelgenomen aan een examen bij het Zeewezen. Niet zeker of het Zeewezen wel motoristen zou aanvaarden, hadden de meesten zich laten leiden door het spreekwoord: Liever één vogel in de hand, dan tien in de lucht, en een vijfjarig contract getekend bij Sally. Toen het Zeewezen dan toch motoristen aanvaardde wilden vele Sallymotoristen weer weg, wat zomaar niet kon.

Verder heerste er een taakverwarring bij de assistent-motoristen. Sally is in hoofdte een Britse rederij en op Britse ferries worden de *assistent-engineers* ingezet voor alle onderhoudswerken, ook bij het ontstoppen van de toiletten. Op de catamarans van Sally is dit voor het ogen-

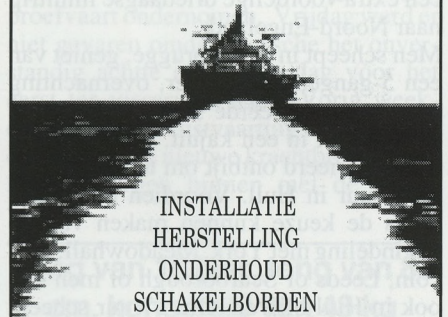
blik een veel voorkomend euvel. De assistent-motoristen weigerden dit. Zij gingen er van uit dat de motorist en zijn twee assistenten voortdurend nodig zijn in de machinekamers. De feiten gaven hen overigens gelijk. Op maandag 7 en dinsdag 8 april deed zich telkens op de *Holyman Rapide* in een motor een ontploffing voor met mogelijkheid tot het uitbreken van brand. Het was door het snel optreden van de in de machinekamer aanwezige motorist dat de defekte motor telkens snel kon worden uitgeschakeld en eventueel gevaar kon worden voorkomen. De *Holyman Rapide* 'hinkte' daardoor ook twee dagen over en weer. Elke reis duurde bijna 5 uren lang. Gratis koffie, thee en frisdranken kon de ontevredenheid niet bij iedereen stelpen. Op dinsdagavond 8 april stond te Ramsgate een ploeg specialisten met reservestukken het schip op te wachten. De morgen daarop was de motor hersteld. Sedertdien vaart de *Rapide* terug klokvast.

Wetende dat hun capaciteit te klein is op drukke perioden, is Sally van plan deze zomer een derde catamaran in te leggen. (dp)

# quintiens

N.V.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE  
ELECTRICITEIT



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

'day and night service'

Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22

**Kielbankstraat 6,  
8380 Zeebrugge**

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR



## SCHEEPSDIESEL SERVICE<sup>N.V.</sup>

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.

\* **DROOGDOK** **NIEUW!**

Boomkorstraat 7/8 ZEEBRUGGE

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

Buiten de werkuren:

semafoon

07 / 300.47.81

of 09/3799882

of 075 / 351 738

(altijd bereikbaar)

### Zilveren jubileum voor P&O North Sea Ferries

25 jaar geleden startte North Sea Ferries met een vrachtdienst tussen Zeebrugge en Hull, die enige jaren uitgebreid werd met een volwaardige passagiersdienst. Feest! Op de lijn Zeebrugge-Hull is er tot einde juni nog kans om te genieten van een extra voordelige driedaagse minitrip naar Noord-Engeland.

Men scheept in te Zeebrugge, geniet van een 5-gangen buffetdiner, overnachting in een gereserveerde slaapzetel of mits supplement in een kajuit, een keuze uit een gevarieerd ontbijt om te ontschepen om 8 uur in Hull. Voordien heeft men reeds de keuze kunnen maken van de dagindeling met York, Meadowhall, Lincoln, Leeds of Scarborough of men kan ook in Hull blijven. Om 17 uur scheept men dan weer terug in om 8u30 te ontschepen in Zeebrugge.

Info en reservering bij de reisagent of bij PSO North Sea Ferries, Leopold II dam 13, 8380 Zeebrugge of tel : 050/54 34 30 (jd)

### Nieuw voor Cobelfretrederij

Op de scheepvaartverbinding Zeebrugge-Purfleet heeft Cobelfret het nieuwste vrachtschip van de rederij officieel in gebruik genomen. Dat gebeurde tijdens

een doopplechtigheid uitgevoerd door medepastoor Stefhan Houtman. Meter was mevrouw Harley. Het schip zal een snelheid van 18 knopen kunnen ontwikkelen en kan een vracht van 157 vrachteenheden en 554 wagens vervoeren. Zeer positief in de bouw van het vaartuig is de volledige overdekking van het bovenste dek zodat het verlies van lading niet meer voorvalt. In 1999 komen voor de rederij nog twee van dit type vaartuigen in de vaart. (jd)

### Twee nieuwe superpostpanamaxkranen

De vergroting van containerschepen wordt een realiteit en binnen de kortste tijd zal men ook in de Zeebrugse haven geconfronteerd worden met deze supervaartuigen. *Flanders Container Terminal (FCT)* heeft dan ook een bestelling geplaatst van twee superkranen die tegen 1998 reeds in gebruik zullen zijn. Op dit ogenblik zijn er drie kranen die schepen kunnen behandelen met een breedte van vijf containers. Wanneer zich bredere schepen, met achttien containers naast elkaar, zullen aanbieden zal men er klaar voor staan, aldus FCT.

De kostprijs voor deze twee kranen wordt geraamd op 400 miljoen frank. (jd)

### Tong wordt (te) snel opgevist

Na drie maanden was reeds meer dan een derde (38 %) van het beschikbare Belgische tongquotum opgevist. Op hetzelfde tijdstip vorig jaar was dat nog maar 30 procent.

Na de maand april, statistisch de beste aanvoermaand zal het tongquotum nog verder uitgeput zijn. Nieuwe beperkende maatregelen bleven dan ook niet uit. Bij MB van 22 april werden de tongvangsten in het Oostelijk Kanaal drastisch terugschroefd tot twee kilogram tong per uur aanwezigheid in de Ices-gebieden VIId en VIIe. Het tongquotum in deze zone bedraagt 1435 ton (32 % van het totale quotum) waarvan op 21 april reeds 1.100 was opgevist.

\* Mazout voor verwarming

\* Gasoil en marine fuels

\* Oliën en vetten

\* Alle petroleumprodukten

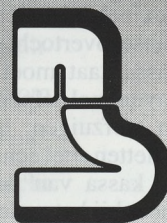
**NV NORTH SEA BUNKERS**

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

**Peraltastraat 9 — 8000 Brugge**

**Tel.: 050 / 32 13 31 — Fax: 050 / 32 12 98**

n.v. **NORTH  
SEA  
BUNKERS**  
belgium



## Eurokotter Z.525 Sylvia-Mary eerstdaags klaar



Op de Scheepswerf De Graeve wordt de laatste hand gelegd aan de afwerking van de nieuwe Z.525 Sylvia-Mary voor de rederij Coudekercke BVBA uit Knokke-Heist. Het casco van de Eurokotter (24 meter) is van Poolse makelij. Het vaartuig is voorzien van motor Caterpillar van 300 pk. De Eurokotter wordt een van de volgende dagen onderworpen aan een proefvaart en gaat dan naar Urk.

De nieuwe Z.525 is een vervangingsnieuwbouw voor de N.525 Golfbreker die op 19 mei voor de Engelse oostkust ter hoogte van Lowestoft zonk.

Bij De Graeve wordt ook nog gewerkt aan de bouw van de nieuwe Z.35 Ora et Labora, een grote boomkorteiler voor de NV Jacobus van de familie De Graeve.

(foto gw)

## O.430 Bimin met nieuwe motor

Kurt Mussche heeft uiteindelijk toch een nieuwe Scania-motor (250 pk) kunnen plaatsen op de O.430 Bimin. De jonge Oostendse reder kwam in het nieuws nadat het Redersfonds hem een lening weigerde. De Vlaamse Visserbond bracht uiteindelijk het ontbrekende miljoen bijeen.

Op donderdag 24 april werd een geslaagde proefvaart ondernomen. Vrijdag werd er niet gevaren omdat Mussche het onverstandig achtte om op vrijdag voor het eerst ter visserij te gaan. Vorig week-einde voer het kustvaartuig dan voor het eerst uit op de nieuwe krachtbron en liep zondagmorgen binnen met de eerste vangst.

## Tong van 16 jaar, tong van 83 cm, kongeraal van 48 kg

De voorbije weken zijn enkele uitzonderlijke vissen gevangen. De Z.571 Custos Deus heeft een tong gevangen van 16 jaar. Het dier woog 795 gram en was 43,4 cm lang. De leeftijd was vast te stellen omdat er nog een merkplaatje aanwezig was dat op 22 mei 1981 werd aangebracht. In het kader van wetenschappelijk onderzoek heeft het Rijkstation voor Zeevisserij toen 2.500 tweejarige tongen in de kustwateren gemerkt. Dit gebeurt om het groeipatroon en de migratie te bestuderen. Het is zeer uitzonderlijk dat een gemerkte vis na zoveel jaren teruggevonden wordt.

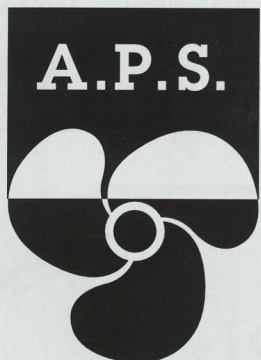
Enkele weken geleden kreeg ook de Z.60 Blue Angel een rekordtong in de netten. Deze was 84 cm lang en woog 2,875 kg. De reuzentong werd in Urk geveild en bracht net geen 50 gulden op (900 frank). Schipper Hendrik de Vries wist dat de tong gevangen was met het steennet op de rotsachtige bodem van Trevoise Head ten zuidwesten van Engeland.

Tenslotte was er nog de vangst van een


## Nieuwbouwdossier O.211 nog niet rond

Reder Rudy Barbaix van de O.211 Christoph (215 pk) heeft zijn nieuwbouwplan volledig klaar. Het huidige vaartuig van de BVBA Christoph dateert van 1971 en is dus 26 jaar oud. Hij werd in '87 eigenaar van het kustvaartuig dat voordien aan Georges Lemarcq (O.211


Harry-Marina), de Bredense reder J. Vansenant-Naessens (O.211 Kiwi) en even aan Yves Robert (O.211 Narwal) toebehoorde. Hij deed onlangs zijn aanvraag om een aantal extra pk's uit 'de pot' bij te krijgen. De adviescommissie bracht een gunstig advies uit. Het bouwdossier is nog niet volledig rond. Eens zover wordt het nieuwe vaartuig bij De Graeve in Zeebrugge gebouwd.



Antwerp Propeller Service  
Kruibeeksesteenweg 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 scheepsschroeven


 Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

 Alles voor jachten

 Afdichtingen

 Straalbuizen

 Boegschroeven

 Stuurmachines en roeren



SMEDERIJ

# Jules St. Martin

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

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

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

kongeraal van 48 kilogram en een lengte van 2,10 meter door de GO.56 *Sola Gratia*. Het uitzonderlijke exemplaar werd gevestigd op de Scharrebank. Het was de Brusselse handelaar *Van Den Steen* die de vis in de afslag van Stellendam kocht. Aan 5 gulden per kilogram toch goed voor

## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Januari-April

**Nieuw vaartuig:** □ Z.82 NAUTILUS, eigenaar BVBA Saint-Antoine, Monnikenwerf 25, 8000 Brugge. Roepnaam: OPDD; registratienummer: 01 00369 1996. L.O.A.: 18,14 m.; B.O.A.: 5,51 m.; bt.: 55; nt.: 16. Bouwjaar: 1997; staal. Werf: BVBA Scheepswerf van Zelzate, Zelzate. Motor: Mercedes, bouwjaar 1996, 221 kW (300 pk). Zeebrief: 27 maart 1997.

**Verhoging motorvermogen:** □ Z.98 OP HOOP VAN ZEGEN, eigenaar: BVBA Rederij Op Hoop van Zegen, Rederskaai 9A, 8380 Zeebrugge. Motor: SW Diesel, bouwjaar 1990, 750 kW (1.020 pk). Zeebrief: 1 april 1997.

**Inbouw nieuwe motor + wijziging tonnemaat en breedte:** □ O.225 NORMAN KIM, eigenaars: Daems Florent-Lingier Erna, Beukenlaan 12, 8450 Bredene. L.O.A.: 20,60 m.;

B.O.A.: 5,90 m.; bt.: 55; nt.: 16. Motor: Scania, bouwjaar 1997, 184 kW (250 pk). Zeebrief: 1 april 1997.

**Vervanging motor:** □ Z.13 MORGENSTER, eigenaars: Gebroeders Praet Peter en Willy, Merodestraat 125, 9130 Kieldrecht. Motor: Caterpillar, bouwjaar 1997, 218 kW (296 pk). Zeebrief: 14 april 1997.

**Verhoging motorvermogen:** □ Z.186 SHANNON, eigenaar: NV Shannon, Zeebruggeaan 137, 8380 Zeebrugge. Motor: MaK, bouwjaar 1990, 883 kW (1.200 pk). Zeebrief: 14 april 1997

**Inbouw nieuwe motor en wijziging tonnematens:** □ O.430 BIMIN, eigenaar BVBA Bimin, Elisabethlaan 270, 8400 Oostende. Bt.: 53; nt.: 15. Motor: Scania, bouwjaar 1997, 184 kW (250 pk). Zeebrief: 14 april 1997.

**Wijziging naam en eigenaar:** □ Z.243 DRAKKAR wordt Z.243 MEDUSA, eigenaar: BVBA Rederij Atlas, Herdersbruggestraat 35, 8380 Zeebrugge. Zeebrief: 28 april 1997.

### Scheldevisserij

#### Nieuwe vaartuigen:

□ R.21 TWEE GEBROEDERS, eigenaar Pieter Landa, Laageind 44, 2940 Stabroek (door vorige eigenaar BVBA Saint-Antoine op 10.12.96 verkocht). Roepnaam: OPAU. L.O.A.: 13,02 m.; B.O.A.: 3,78 m. Bt.: 17; nt.: 5. Bouwjaar: 1932, staal. Werf: Gebroeders De Klerk, Kruispolder. Motor: Cummins, bouwjaar 1973, 118 kW (160 pk)

□ A.32 SOBRA + bijbootje, eigenaar:

Walter De Dooy, Antwerpsebaan 270, bus 6, 2040 Antwerpen-Berendrecht.

Roepnaam: OPBF. L.O.A.: 12,48 m.; B.O.A.: 4,34 m. Bt.: 24; nt.: 7. Bouwjaar: 1997, staal en polyester. Werf: zelfbouw. Motor: 2 x G.M.; 2 x 88 kW (2 x 120 pk) □ BOU.1 ELLY, eigenaar: BVBA De Rooij F., Valkstraat 42A, 9960 Assende. Roepnaam: OPAA. L.O.A.: 15,05 m.; B.O.A.: 4,07 m. Bt.: 21; nt.: 6. Bouwjaar: 1950, staal. Werf: Boot, Alphen aan de Rijn. Motor: Volvo Penta, 114 kW (155 pk).

□ BOU.10 BOY, eigenaar: Julien Boery, Ieperstraat 37, 8400 Oostende. L.O.A.: 7,34 m.; B.O.A.: 2,40 m. Bt.: 4; nt.: 1. Bouwjaar: onb., hout. Werf: onb. Motor: Mak, bouwjaar 1985, 51 kW (70 pk)

### Vier ingeschreven bij Scheldevloot

De Scheldevisserijvloot kreeg er vier nieuwe vaartuigen bij. Het gaat om de R.21 *Twee Gebroeders*, de A.32 *Sobra*, de BOU.10 *Boy* en de BOU.1 *Elly* (voor details zie lijst van de veranderingen hierboven). Behalve de A.32 zijn dit geen nieuwgebouwde vaartuigen.

De BOU.1 *Elly* is de omgevlagde Nederlandse Westerscheldevisser NZ.12 *Elly* (thuishaven Terneuzen) die nu ook op gequoteerde soorten mag vissen, wat als riviervisser onder Nederlandse vlag niet mocht.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN