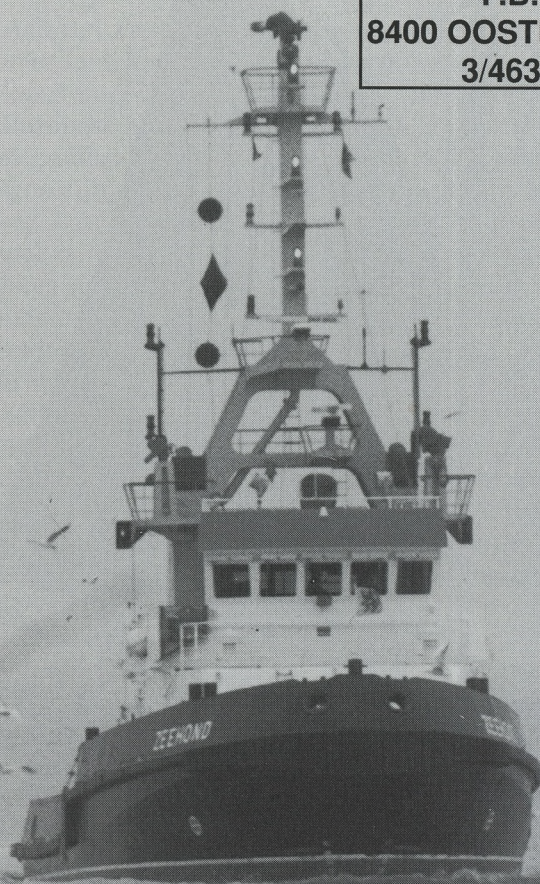


HET VISSERIJBLAD  
**HVB**  
65  
HET VISSCHERIJBLAD

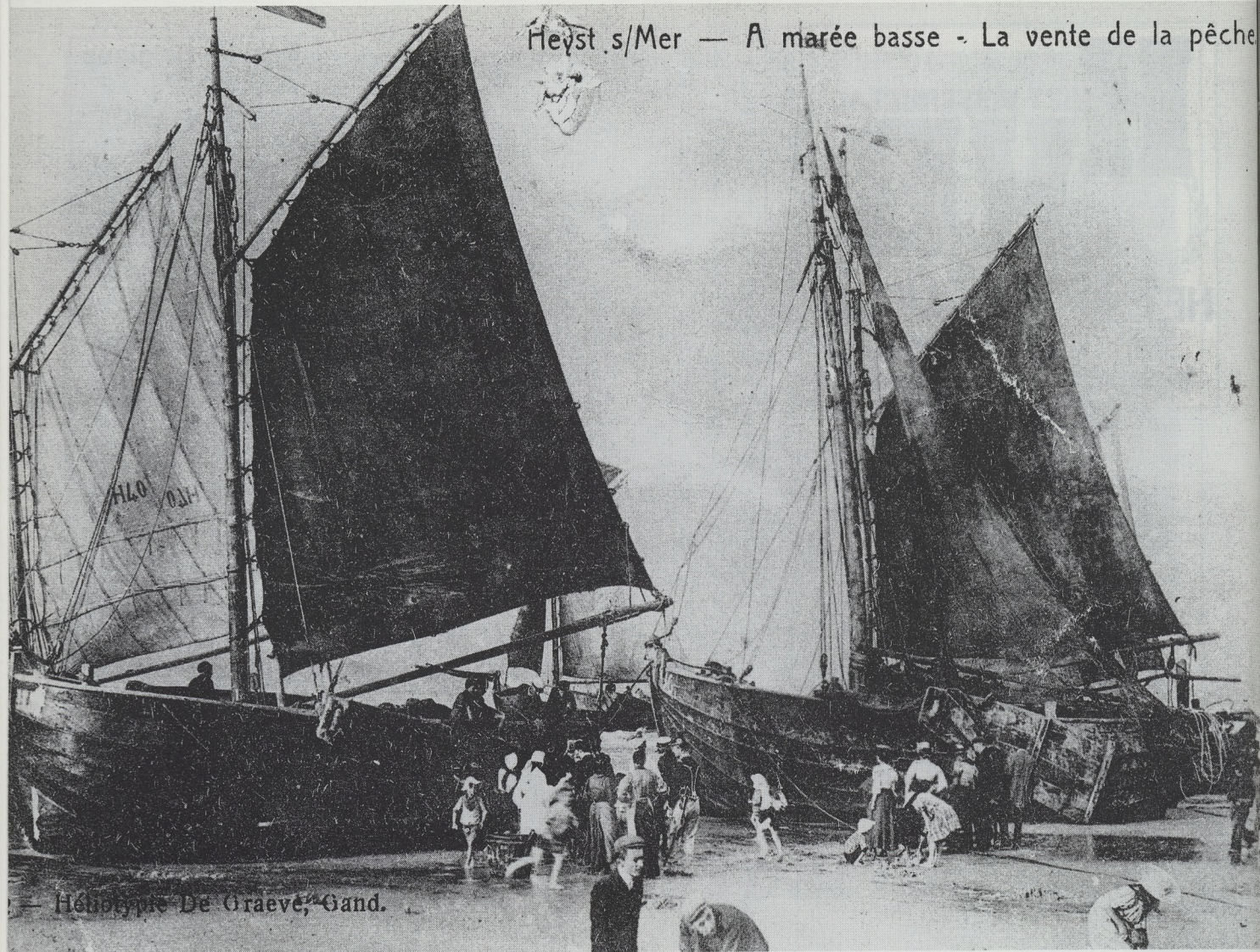


België - Belgique  
P.B.  
8400 OOSTENDE 1  
3/4637



## DOSSIER

De visserij  
blijft het  
gevaarlijkste  
beroep ter  
wereld:  
**DE FEITEN**



Hébertype De Graeve, Gand.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 65 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene

# HVB 65

**HET VISSERIJBLAD**

**Onafhankelijk magazine**

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,

Fernand Boone, Robert Coelus,

Walter Debrock (†), Juul De Vocht,

De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Frank Neys, Jef

Klausing, Willem Lanszweert, Mac

Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël

Pots, Flor Vandekerckhove, Annie

Vanhee (tekeningen), Vuurtorenwach-

ter (De Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE

UITGEVER: Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

**Redactie, publiciteit en alle  
correspondentie naar HVB.**

**p/a Dorpstraat 121.**

**B-8450 Bredene.**

**Tel. en fax: 059/32 55 59**

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

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

ISSN: 0776-6912

**Abonnementen!**

\* **Jaarabonnement België** (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bef op rekening

384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

Steunabonnementen:

2 000,- BEF/jaar.

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

\* **Subscriptions (one year) in other countries:**  
Austria: S 698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £ 39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F 89; U.K.: £42, USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.

Omslagfoto: De Zeehond sleept de stuurloze O.152 Aran de haven van Oostende binnen



## Nu breekt mijn klomp!

AAN HET BEGIN van de jaren negentig werd het overduidelijk: de Vlaamse visserij dreigt van de kaart geveegd te worden. De rationaliseringspolitiek van de Europese Unie (EU) werd hier te lande immers vertaald in het gesubsidieerde slopen van tientallen vaartuigen. De gevolgen zijn er dan ook naar. De kaaien zijn vandaag vooral leeg, leeg en leeg.

Die kaalslag viel zelfs in Brussel op, waar de EU vervolgens een nieuw pakket subsidies bekend maakte. Dat geld mocht dit keer niet dienen om de boel af te breken. Het was de bedoeling een en ander in de gehavende kuststreken op te bouwen. En er was geld voor!

Het is in dat kader dat toen tal van schetsen gemaakt werden om een nieuwsoort vissersvaartuig te bouwen; een prototype, een experiment dat de Vlaamse visserij zou heroriënteren! Er was dus niet alleen geld, er was ook inspiratie, er waren ideeën! In februari 1996 kondigde een scheepswerf bijvoorbeeld aan dat daar een concept getekend was voor een nieuw type polyvalent vaartuig. *'Voor de kustvisserij van de toekomst'*, zo heette het. Maar ook elders werden tekeningen, plannen en voorontwerpen gemaakt — de ene al *verregaander* dan de andere — om een nieuwsoortig visserijvaartuig te ontwerpen. Zo was er in datzelfde jaar ook een initiatief van een aantal particulieren uit visserijmiddens. De groep had de steun van zowel ondernemers als politici. Op 30 mei '96 stelden deze mensen hun project voor aan de managers die moesten waken over de besteding van de subsidies.

Al die projecten liepen uit op een monstervergadering (2 september 1996) waarbij alle geledingen van de sector vertegenwoordigd waren. Het verslag toont ons een indrukwekkende reeks reders, subsidiemanagers, politici, onderzoekers, een ontwerper van spitstechnologie en een scheepsbouwer. Daar zaten de lui die het geld konden regelen naast de mannen met ideeën en nu ook de jongens met de 'know how' bijeen. Als er ooit zou beslist worden zo'n prototype te ontwerpen dan zou het daar zijn en nergens anders.

Maar neen dus. In december van datzelfde jaar vernamen we dat we ter zake niets meer moesten verwachten. Uit latere gesprekken met reders was immers gebleken dat zij zo'n project niet nodig achtten, zo lieten de subsidiemanagers weten. Waarna de sector overging tot de dagorde, want met de tongprijzen ging het verduiveld de goede kant uit.

Het is naar aanleiding van een gerucht dat ik dit dossier weer uit het rek gehaald heb. Een welingelichte bron meldde me immers dat er in de visserij een nieuwe vereniging opgericht wordt die zegt... het prototype van een nieuw experimenteel vissersvaartuig te willen ontwerpen. *Nu breekt mijn klomp!* Gelukkig hebben de parlementaire onderzoekscmissies me geleerd hoe ik voortaan met zo'n berichten om moet gaan. Luister! Je zal langs de ene kant de 'believers' hebben die geloven dat dit een serieus project is, je zal echter ook de 'disbelievers' hebben die er zeker van zijn dat het hier een mannenpraatgroep betreft. Zelf besluiten we dat, alhoewel het niet uitgesloten kan worden dat sommigen zo'n project in hun gedachten hebben, er geen tastbare bewijzen zijn dat er aan zo'n schip gewerkt wordt. Want dit is de sector in het post-commissie-Dutrouxtijdperk!

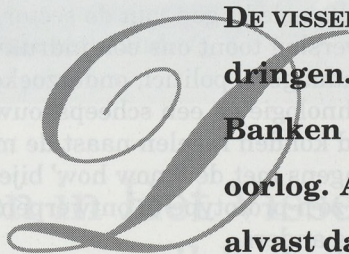
Flor Vandekerckhove

Dat de visserij geen bezigheid voor 'doetjes' is, moet je ons niet vertellen. Dat er niets romantisch is aan de jacht op wilde vis, is een feit. Dat je vandaag — evenmin als vroeger — voor je plezier de visgronden moet opzoeken is een waarheid als een koe.

Dat de visserij het gevaarlijkste beroep ter wereld blijft is een uitroep die niet luid genoeg kan klinken. In het dossier van deze maand nemen we de lezers mee aan boord van enige vissersvaartuigen.

**O.14 de zeemeeuw uitgebrand  
gezonken: O.369 koningin der engelen  
Z.576 ostara gezonken  
gemolesteerd: O.152 aran en Z.501 asterias**

DE VISSERIJ WAS de voorbije maand niet uit het nieuws te verdringen. Drie vaartuigen gingen verloren en op de Vlaamse Banken kwam het tot een kleine Frans-Belgische visserijoorlog. Allemaal weinig verkwikkend nieuws. Positief was alvast dat er bij de dramatische gebeurtenissen uiteindelijk geen doden vielen.



Een triest beeld van de uitgebrande brug van de O.14. De Zeemeeuw moet dezer dagen in Oostende aangekomen zijn.

## O.14 De Zeemeeuw uitgebrand

Het bericht *'Belgian fishing vessel de Zeemeeuw/O.14 on fire and drifting in position 53 34.2 N-03 31.6 W. All five crew taken off the vessel'*, liep op zaterdagmorgen 7 februari binnen bij het Loodswezen. Een bevoorradingschip van een nabijgelegen boorplatform had de vijf vissers van het brandend vaartuig kunnen halen.

Omstreeks zes uur in de morgen brak brand uit in de machinekamer van het vissend boomkorvaartuig. Het vuur greep razendsnel om zich heen en



**Alhoewel de schade aan de O.14 enorm is komt het schip weer in de vaart.**

bereikte het kombuis en de brug. Uiteindelijk stond heel het achterschip in vuur en vlam. De verklaring voor de laattijdig ontdekking van de brand ligt bij het ophalen van het net waarvoor het alle hens aan dek geblazen is. De vuurpoel was niet meer te blussen.

Schipper-reder *Guy Anthierens*, *Johan Calcoen* (machinist) uit Knokke-Heist en de Oostendse matrozen *Erwin Dooms*, *Jean-Pierre Sel* en *Eric Makelberg* trokken zich terug op de voorplecht. Door het uitvallen van de elektriciteit hadden ze geen noodoproep meer kunnen versturen. Gelukkig bevinden zich in de baai van Liverpool talrijke bemande boorplatforms. Het brandend schip bleef dan ook niet onopgemerkt en een reddingsoperatie kwam snel op gang. *Erwin Dooms*, door rook bevangen, werd even gehospitaliseerd in Liverpool.

De brand is wellicht veroorzaakt door een lek in de brandstoftoevoer. Tegen de avond slaagde de bemanning erin om het uitgebrande schip op sleeptouw te nemen naar de haven van Liverpool. De vangst van de voorbije dagen - het schip was op 24 januari vanuit Oostende vertrokken - liep geen schade op. De lading, zowat 3.000 kg vis waarvan de helft tong, ging onmiddellijk op transport naar Oostende voor verkoop op de maandagveiling. (gw)

## O.14 komt terug naar Oostende en wordt volledig heruitgerust

De O.14 *De Zeemeeuw* is eigendom van de NV Rederij De Zeemeeuw. De vennoten zijn *Guy Anthierens* (schoonzoon van reder *Albert Steyaert*) en *Arthur Coene*. De expertise bestempelde het schip als totaal verloren. Toch willen de eigenaars nog investeren in de volledige herstelling van het vaartuig. De O.14 wordt dan ook overgebracht naar Oostende. De Smederij St.-Martin, *Renaud Diesel* en het scheepstimmerbedrijf *Lowyck* zullen instaan voor de herstelling. Het vaartuig werd gebouwd in 1973 als Z.14 *De Bounty* (900 pk) voor de gelijknamige PVBA uit Zeebrugge (*Gilbert Derudder*) door de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp en afgewerkt door Scap in Oostende. In 1983 kwam de Z.14 in handen van Rederij *Brandon Star* uit Knokke-Heist (*Louis Van Torre*). Twee jaar geleden veranderde het vaartuig nogmaals van eigenaar. Het kwam terecht bij de NV *Beheer Shamrock*, een rederij met Nederlandse inbreng, en vernummerd tot N.14 *Boudewijn*. Op 1 juli 1996 mocht *Guy Anthierens* zich de nieuwe eigenaar van het schip noemen en doopte het om tot O.14 *De Zeemeeuw*. (gw)

## Schipbreukelingen Z.576 Ostara dobberen uren in vlotje rond

Zowat zestig uren nadat de O.14 *De Zeemeeuw* in de baai van Liverpool uitbrandde was er opnieuw een Belgische bemanning in nood. De Z.576 *Ostara* bevond zich op maandagmiddag 9 februari dertig mijl ten zuidwesten van het Kanaaleiland Guernsey toen het schip plots zonk.

De bemanning kon met het reddingsvlot ontkomen maar het duurde meer dan vier uur vooraleer een Britse vissersboot hen oppikte.

Voor het zinken van de Z.576 *Ostara* heeft de 29-jarige schipper *Benoit Beernaert*, zoon van reedster *Denise Beernaert-Vantorre*, geen verklaring. Op het ogenblik van het kapseizoen was een net ingehaald voor herstelling. Het schip helde licht over naar stuurboord maar de schipper, die al zestien jaar aan boord van het vaartuig is, merkte niets op dat abnormaal was. Plots nam de heling evenwel toe en gulpte het water over de reling naar binnen. Omdat er nogal wat rook hing in de machinekamer liet de machinist de motor afkoelen en de deuren openstaan om het ruim te verluchten. Hierdoor kreeg het water vrij spel en maakte het schip steeds meer slagzij. De schipper kon het evenwicht niet herstellen en stuurde in allerijl een noodsignaal de wereld in. Daarna volgde het bevel het schip te verlaten. Samen met zijn bemanningsleden *Jozef Van Eeghem*, *Glenn Vandewalle*, *Filip Verhaeghe* en *Frank Vlietinck* kon hij in het reddingsvlot ontkomen. Niks te vroeg want enkele minuten later was het schip onder de waterspiegel verdwenen.

Het duurde ruim vier uur vooraleer het rode vlot werd opgemerkt. Uiteindelijk werd de uitgeputte crew toch gevonden door een Brits vissersvaartuig. Een lifeboat bracht hen naar Guernsey. Via Southampton landden ze



De Z.576 Ostare, een zeldzame keer in de haven van Oostende.  
(foto gw)

dinsdagavond in Zaventem waar familie hen opwachtte.

### Herhaling

Voor de 48-jarige motorist Jozef Van Eeghem, schoonbroer van de reedster, was het een herhaling van de gebeurtenissen van zestien jaar geleden. In januari 1982 zonk de Z.574 *Nautilus* in minder dan geen tijd in de buurt van Noop Head. Ook toen kon hij, samen met schipper Michael Vandierendonck en de matrozen Walter Degroote, Daniël Vandaele en Rik Laseure, met het pneumatisch vlot ontkomen. Het schip was eigendom van wijlen Robert Beernaert.

Het was overigens deze reder

Beernaert die de Z.576 *Ostara* in 1989 met 2,5 meter liet verlengen en grondig vernieuwen met een nieuwe brug en dito motor van 600 pk.

De *Ostara* is gebouwd in 1969 bij De Graeve in Zeebrugge als Z.576 *Rubens* en was tot '82 eigendom van de gelijknamige PVBA uit Heist. Het was een vaartuig uit een hele reeks (Z.30, Z.183, Z.200, Z.483, Z.506, Z.583) die tussen 1969 en 1973 in Zeebrugge van stapel liepen. Na het vergaan van de Z.574 *Nautilus* verwierf Robert Beernaert dit boomkorvaartuig. De reder overleed op 1 maart 1992 en sindsdien leiden zijn weduwe en zoon de rederij. (gw)

## Bemanning O.369 Koningin der Engelen lijdt schipbreuk voor Engelse kust

Op zaterdag 21 februari om 8 uur 52 meldt reder Marnix Verleene aan Radio Oostende dat zijn vaartuig zinkende is voor de Engelse oostkust. Het is meteen de derde schipbreuk in veertien dagen.

Onmiddellijk wordt een internationaal noodbericht verspreid.

De O.369, een bordenvisser, bevond zich een dikke twintig mijl van het Sterrepunt en zette na een dubbele reis koers huiswaarts. Het vaartuig had last van ongewone trillingen veroorzaakt door een mankement aan de koppeling en viel zonder elektrische stroom. Matroos Willy Dekeyser, die op dat moment wacht liep, hoorde water klotsen in de machinekamer en wekte de slapende bemanningsleden. Uiteindelijk liet de motor het afweten. Schipper Alain Verleene, mede-eigenaar en broer van de Bredense reder, besepte meteen de ernst van de toestand. Zonder stroom viel er niet te pompen. Hij sloeg alarm en liet het reddingsvlot uitzetten. De reddingshelikopter uit Brixham was sneller ter plaatse dan de lifeboat en pikte de vier schipbreukelingen Alain Verleene, motorist John Deley, stuurman Marcel Deprez en Willy

# 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



**De 0.369 Koningin Der Engelen verlaat de Visserssluis in Oostende met de genodigden ter gelegenheid van de doop in maart 1963.**

Dekeyzer op uit de ruwe zee en bracht hen naar het ziekenhuis van Plymouth. Even later zonk het schip. Vermoedelijk ligt het defect aan de koppeling aan de basis van het ongeval. Mogelijks is

hierdoor een spoelwaterleiding onder de vloerplaten gebarsten.

#### **Kreeftenputter**

De 0.369 is een van de weinige 'kreeftenputters die de Vlaamse vloot nog rijk is. Het schip draagt

bouwjaar 1963 en liep van stapel op de Oostendse scheepwerf Seghers voor rekening van Engel Verleene, echtgenote Germaine Huys en zoon Lucien. Marnix en Alain Verleene namen het vaartuig in 1993 over van hun vader, Lucien Verleene, die zich uit de visserij terugtrok. Zij lieten meteen vernieuwingswerken uitvoeren: plaatsing van een brug in aluminium, de verlenging van de bovenbouw, vernieuwing van de bemanningsverblijven en elektrische leidingen. Goed voor een investering van vier miljoen frank. Daarbij kwam nog de vervanging van de twintig jaar oude motor door een nieuwe Caterpillar van 300 pk waarmee het schip weer voor jaren goed was. Maar de omstandigheden hebben er anders over beslist. Al dat werk is nutteloos geweest. Het schip ligt nu op een diepte van 67 meter in internationale wateren en de kans is miniem dat het casco ooit gelicht wordt. (gw)



**Scheepsdiesel**

# **RENAUD**

BVBA Vantorre - Devinck

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

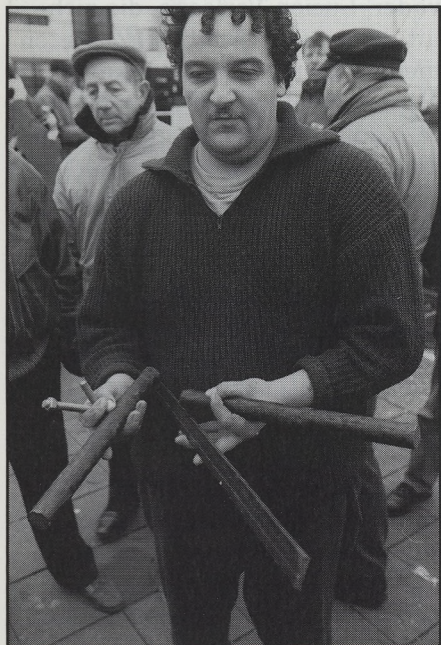
**snelle service & voordelige tarieven**

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 alle dieselmotoren           |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling                        |
| - kraanverhuur        | - <b>STEEDS! BEREIKBAAR per semafoon : 07/ 32 99 57 1</b> |

# Franse piraten op Vlaamse Banken



**Danny Deneve (O.536) toont enkele projectielen uit het Franse wapenarsenaal.**

OP VRIJDAGMORGEN 6 februari escaleerde een sluimerend conflict tussen Franse warrelnetvisserij en Belgische kustvisserij. Het voorval vertoonde veel gelijkenis met gelijkaardige incidenten die zich in november vorig jaar voor de kust van Duinkerke afspeelden en waarbij de O.33 *Marbi* twaalf uur lang gegijzeld werd.

VOOR DE KLEINERE vissersvaartuigen zijn er weinig alternatieven buiten de tongvisserij binnen de 12 mijlszone op het Belgische en Franse continentaal plat. Toen vijf Oostendse kustvaartuigen, O.152, O.190, O.191, O.536 en O.575, naar huis stoomden over de Oost Dyck, de Buitenratel en de Kwintebank werden ze de pas afgesneden door Franse schepjes. Met trossen wilden de Franse vissers de kustvaartuigen immobiliseren. Bij de O.152 *Aran* lukte dat. Met de hulp van zijn krachtig brandbluskanon kon de intussen aangekomen staatsleepboot Zeehond het stuurloze vaartuig ontzetten en naar Oostende opslepen (zie omslagfoto van dit HVB). Vanuit een Seaking-helikopter werd een en ander op beeld opgenomen. Schipper Lorenzo Desmit, bijgetreden door medeschipper Roland Lambrecht, verklaarde achteraf dat hij helemaal niet gerust was in een goede afloop.

## Geen signalisatie

Vier dagen later lag de Z.501 *Asterias* in de vuurlijn van de Franse projectielen. Deze keer was het de Franse patrouilleboot *Geranium* die de Zeebrugse eurokoter van Patrick Welvaert en zijn bemanning ontzette.

Volgens het internationaal zeerecht zijn dit zware schendingen van het recht op vrije doorvaart en handelden de Franse vissers in strijd met de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

Minister Pinxten bestempelde de incidenten, dagelijks in geuren kleuren in beeld gebracht door de media, als onaanvaardbaar en strijdig met de Europese regelgeving. Hij liet verstaan dat zijn Franse collega Le Pensec de uitbreiding van de warrelnetvisserij niet onder controle heeft. Vooral de nauwelijks zichtbare bebakening van de uitgestrekte warrelnetzones op alle zandbanken ligt aan de basis van het accidenteel overvaren van vistuig.

Volgens de Dienst voor de Zeevisserij in Oostende bestond er niet de minste twijfel dat de Fransen zwaar in de fout gingen. De Belgische vaartuigen hadden alle rechten om tussen de vijf en de twaalf mijl te vissen, wat ze op het ogenblik van de agressie niet eens deden. Het nijpend tekort aan visgronden voor het uitzetten van staande netten is geen Belgisch pro-

bleem. Bovendien vertikken de Franse vissers het om hun netten te bebakenen zoals voorgeschreven. Dat is met bevlaging, radarreflectoren en 's nacht met lichten. De Fransen laten dat na om hun visplaatsen niet te verraden aan collega's. Ook Luc Maertens, directeur van de Dienst voor de Zeevisserij vindt de kleine boeitjes die de 120 Franse vaartuigen gebruiken ontoereikend. *'Niemand vaart opzettelijk netten stuk. Dat houdt teveel risico's in voor schade aan de schroef, de schroefas of de keerkoppeling.'* Hij wijst er ook op dat die problemen niet (meer) voorkomen met Engelse krabbepotvissers en Deense staande want-vissers die hun vistuig behoorlijk signaleren en meestal met hun vaartuigjes in de buurt blijven.

## Compromis

Op de vrijdagincidenten volgde maandag overleg in Grez-Nez nabij Boulogne om nieuwe moeilijkheden te voorkomen. Van Franse kant bestond de bereidheid om de plaatsen van de warrelnetten vooraf bekend te maken. Van Belgische kant zou in de aangeduide zone vermeden worden. De afspraak zou drie maanden van kracht zijn, in afwachting van een definitieve regeling met afgebakende zones. Een technische commissie met Franse en Belgische vertegenwoordigers zou wekelijks vergaderen om de overeenkomst te verfijnen. Klachten moeten overgemaakt worden aan de respectievelijke beroepfederaties, dit alles om te vermijden dat de vissers het recht (?) in eigen handen nemen.

Het akkoord was blijkbaar niet tot alle vissers doorgedrongen. Amper enkele uren nadat de Franse en Belgische autoriteiten terzake een akkoord bereikten, omsingelden acht Franse boten al opnieuw een Belgisch vaartuig, de Z.501 *Asterias*, zoals hierboven reeds te lezen.



Overleg op de Dienst voor de Zeevisserij: ir. Marc Welvaert, directeur Luc Maertens, aalmoezenier Demaeght, schipper Manfred Van Elslande (O.700) en Lorenzo Mylle (O.575) bestuderen de conflictzone, een gebied van 50 km lang en 8 km breed. (foto gw)

# Z.98 verkocht, N.3 uit de vaart



**Stanley Vantorre en Urbain Wintein klinken op de deal. De Zeebrugse reder liet zijn vaartuig Z.98 Op Hoop van Zegen over aan de Heistenaar. (foto gw)**

De Z.98 *Op Hoop van Zegen* van de gelijknamige rederij van Stanley Vantorre is verkocht aan de Rederij Seabird uit Knokke-Heist. Reder Urbain Wintein beschikt nu over een tweede schip naast de vier jaar oude Z.121 *Deborah*. De Z.98 is gebouwd bij Seghers in Oostende en kwam in 1991 in de vaart.

De N.3 *Patrick* van de Nieuwpoortse reder Jean Verleene gaat

uit de vaart en de licentie wordt overgedragen aan een Belgisch-Nederlandse vennootschap. Het is niet duidelijk of de bordenvisser naar de sloop gaat en verkocht wordt voor andere doeleinden. Het vaartuig werd in 1974 gebouwd als O.3 *Frederick-Patrick* op de West-Vlaamse scheepswerven en afgewerkt door de rederscoöperatieve Scap voor de PVBA Vens-Verleene uit Oostduinkerke.

**KORT — KORT - KORT - KORT -**

□ De eurokotter Z.87 *Nele* krijgt een opknapbeurt bij Padmos in Bruinisse: een nieuwe Mitsubishi-motor, een nieuwe winch en ook de vervanging van de vloer van het visruim staat op het programma. □ De rederij Dolfijn uit Knokke-Heist heeft een nieuwe zestrommelvislier besteld bij Ridderinkhof. De installatie wordt binnen enkele weken aangevat op de Scheeps Reimerswaal. van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om ook het visruim en de huidplaten rond het visruim te vernieuwen.

**Gewezen Z.35 wordt winkel**

In september 1996 zonkte de reeds gedeeltelijk onttakelde Z.35 *Vili* (voorheen O.35 *Torbay*) in de haven van Bruinisse. De Rederij Ravanna uit Knokke-Heist had voor het vaartuig een beëindigspremie bekomen en het uit de visserij teruggetrokken en verkocht aan Padmos. Een Scheveningse handelaar heeft het casco overgenomen. In de haven van Scheveningen zijn de werken aan de gang voor de ombouw tot winkel voor scheepvaartbenodigheden en varende scherfijfabriek. 'Roeleveld Stores' krijgt een vaste ligplaats, maar zal indien nodig tot voor de deur van de klanten varen.

Alle voorkomende reparaties van alle merken sloopschroeven

Nieuwe en gebruikte sloopschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



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

**De Zeebrugse Visveiling lauwerde zijn grootste aanvoerders.  
 Zie verder in dit blad!**

## Z.506 Noordpool naar Sierra Leone



De gewezen Z.506 Noordpool van Rederij Verhenne uit Wingene (Frans Verhenne, Freddy en Roger Vantorre) is in juni vorig jaar geschrapt en verkocht aan Rex Cowan uit Freetown, hoofdstad van het West-Afrikaanse Sierra Leone. Het vaartuig (600 pk, bouwjaar 1971) vertrok op 6 februari als Pacaredo met een vijfkoppige bemanning richting Guinee-Bissau, een buurland van Senegal en Sierra Leone. Het zal ingezet worden voor de visserij op gamba's. De overtocht van twee weken gebeurt onder het gezag van schipper Romain Van Massenhove uit Westkapelle, bijgestaan door Ives Christiaens. Tijdens de overtocht zullen zij de drie afrikaanse bemanningsleden met het schip vertrouwd maken. Om de vangsten in de tropische temperaturen te verwerken werd een snelvriezer met grote verwerkingscapaciteit aan boord geplaatst. De vangsten zijn bestemd voor het Roeselaarse bedrijf Gastrofish. Op de foto schipper Romain Van Massenhove met de voorzitter van Zeebrugge Leeft, Jean-Marie Deplancke, en twee bemanningsleden. (foto gw)

### N.V. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren  
en verhuur viskisten

Vismijn 2 - 8400 Oostende -

Tel: 059/32 34 91 - Fax 059/33 05 50

Gedelegeerd bestuurder:

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

GSM 075 / 44 67 88 — GSM 075 / 55 22 58

Ploegbazen-sorteerders:

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

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

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



40

40

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

### Is sloppingspremie voor vennootschappen belastbare meerwaarde?

De fiscale problematiek rond de belastbaarheid van de beëindigingspremies is de voorbije jaren al meermaals aan bod gekomen in het informatieblad van de Rederscentrale. Voor de eenmansbedrijven zijn de problemen ter zake inmiddels opgelost, echter niet voor de vennootschappen. De sector is het alvast niet eens met het standpunt van de belastingsadministratie dat de vaartuigen op vrijwillige basis uit de vaart genomen zijn. Uit de sloppingslijst blijkt immers dat het vooral de eigenaars van de oudste vaartuigen zijn die van de uitstapregeling gebruik maakten. Daartegenover staat dat bij onvoldoende vrijwilligers voor slopping de oudste vaartuigen sowieso tot stopzetting gedwongen zouden worden. De Vlaamse Regering werd op grond van een EG-verordening verplicht om deze maatregel te nemen. De premies werden uitbetaald tussen 1993 en 1995. Precies dat gedwongen karakter aanvaardt de administratie niet.

De vennootschappen worden belast op de gerealiseerde meerwaarde die in enkele gevallen opnieuw geïnvesteerd werd. Zij gingen ervan uit dat de beëindigingspremie belastbaar is volgens het stelsel van de belastingen waarmee 'de wederbelegging' wordt afgeschreven. Reeds in 1996 antwoordde de minister negatief op een daaromtrent gestelde parlementaire vraag: de meerwaarde wordt in zijn geheel belast.

Enkele reders hebben enige tijd geleden de procedure opgestart om via de rechtbank genoegdoening te bekomen.

### Nieuwe toeristenboot voor rederij Seastar

De Nieuwpoortse rederij Seastar, bekend van de rondvaartboot Seastar met ligplaats in Oostende en Nieuwpoort, beschikt binnenkort over een tweede vaartuig. In Nederland wordt momenteel de laatste hand gelegd aan de *Yzerstar* die ook reeds proefvaarten ondernam. Het toeristenvaartuig komt deze maand naar Nieuwpoort en komt op 8 april in de vaart.

De 'Seastar', zeven jaar geleden in gebruik genomen, verzorgde vorig jaar trips voor meer dan 30.000 mensen.

ZEEBRUGGE

# Topbesomming van 64 miljoen



De trouwe reders die de beste besommingen boekten op de Zeebrugse Visveiling. (foto gw)

TIJDENS DE JAARLIJKSE HULDIGING van de beste aanvoerders in Zeebrugge werden enkele opvallende besommingen bekendgemaakt die volgens *auction manager* Johan Van De Steene nooit eerder gehaald werden in het tienjarig bestaan van de Zeebrugse Visveiling.

De besomming van de (zopas van eigenaar gewisselde) Z.98 *Op Hoop van Zegen* bracht 400.016 kg vis naar Zeebrugge, goed voor een topbesomming van 64.457.718 frank. De Z47 *De Marie Louise* met een aanvoer van 450.141 kg vis haalde de 60 miljoen net niet. Een eurokotter met een besomming van 20.657.619 frank, zoals de Z.548 vorig jaar, wordt eveneens als uitzonderlijk beschouwd. Ook de besomming van 19.733.915 frank van de kreefteputter Z.41 moet het beste resultaat van de laatste jaren zijn.

De ZV blijkt dan ook met gematigde tevredenheid terug op het voorbije jaar. Het nieuwe jaar is echter in mineur gestart. De januari-opbrengst lag 65 miljoen lager dan vorig jaar, maar februari vertoont beterschap. De maandagveiling van het carnavalweekeinde was zelfs zeer goed. De dagomzet bedroeg 22 miljoen frank en de gemiddelde tongprijs liep op tot 460 frank. Elk jaar lopen de Heistenaars binnen voor de carnavalviering, maar volgens Johan Van De Steen was het de eerste keer dat er geen vis wegging tegen opvangprijzen. Dat wijst op een grote vraag. Hij gelooft zelfs dat de hoeveelheid opgevangen vis verder zal afnemen en dat het begrip in Zeebrugge

ten dode is opgeschreven.

Van De Steene rekt voor dit jaar op een evenaren van de omzet van vorig jaar die net geen twee miljard bedroeg (1.953 miljoen). *'Dat kan als de reders zoveel mogelijk in hun thuishaven veilen'*, luidt de niet mis te verstane oproep van de ZV. *'Van onze kant zullen wij een maximale service nastreven, waarbij alles in het teken staat van onze doelstellingen'*, zo belooft Van De Steene.

## Tinnen borden

Naar jaarlijkse gewoonte ontvingen de trouwe reders een fraaie herinneringschotel. Ter gelegenheid van het tienjarige bestaan van de ZV waren het dit jaar tinnen borden. Op basis van het besommingsresultaat en soort vaartuig mochten volgende reders en schippers hun schaal in ontvangst nemen:

# eurokotters: Z.548 *Flamingo* van de familie Luyckx (BVBA *De Flamingo*, Zeebrugge): 177 ton, 20,7 miljoen frank. # + 300 pk tot 200 bt: Z.483 *Carolina* van René en Danny Vlietinck (NV Rederij *Nathalie*, Knokke-Heist): 334 ton, 44,5 miljoen frank.

# boomkorvaartuigen + 200 bt: Z.98 *Op Hoop van Zegen* van Stanley Vantorre (Rederij *Op Hoop van Zegen* BVBA, Zeebrugge): 400 ton, 64,5 miljoen frank. /Kreefteputters: Z.41 *Tornado* van Walter De Grootte (BVBA Rederij *Tornado*, Knokke-Heist): 141 ton, 19,7 miljoen frank.

# garnaalvaartuigen-eurokotters: Z.85 *Morgenster* van familie Luyckx (BVBA *De Flamingo*, Zeebrugge): 53 ton, 4,6 miljoen frank.

# garnaalvaartuigen-kustvisserij: Z.554 *Nadia* (BVBA Rederij *Nadia*, Blanken-

berge): 70 ton, 7,7 miljoen frank.

/ Beste aanvoerder: Z.47 *De Marie Louise* van de familie Neyts (BVBA Rederij *Saturnus*, Knokke-Heist): 450 ton, 59,9 miljoen frank.

## ZV-veiling start op intranet

De nieuwe veilsaal van de ZV is bijna klaar. Dat is nodig want op 1 mei wordt gestart met het nieuwe veilsysteem over intranet, een elektronisch netwerk dat een aantal Europese visafslagen verbindt. Het systeem is reeds in gebruik op de groentenveilingen. Intranet is vergelijkbaar met internet maar werkt met gesloten circuits waarop buitenstaanders geen toegang hebben. Via het intranet zullen binnen- en buitenlandse kopers in Zeebrugge in *real time* kunnen handelen. De ZV rekt op een stabiliserend prijzen-effect en meer aanvoer via Zeebrugge omdat ook meer grootkopers zich in er zullen bevoorraden. De directie heeft al veel commerciële inspanningen in het buitenland gedaan. Vroeg of laat moet dit vruchten afwerpen, is de redenering van directrice Marie-Jeanne Becaus. Het wordt dan ook geen toeval genoemd dat in januari twee Britse vaartuigen uit Plymouth hun vangsten voor het eerste in Zeebrugge aan land zetten. (gw)

## 300 ton Nederlandse Golf-tong

De Nederlandse reders waren er niet meer voor te vinden om hun tongquotum in de Golf van Biscaje te ruilen. Tegen de zin van het bedrijfsleven in is er dan toch een akkoord tot stand gekomen. Van de 410 ton waarover Nederland in de Golf beschikt werd 300 geruild met België. Hierdoor komt het Belgische quotum in de Golf op 375 ton (335 vorig jaar). De totale toegelaten vangsthoeveelheid tong in de Golf werd voor dit jaar opgetrokken van 5.400 naar 6.000 ton. Voor de Franse vissers is 5.500 ton voorbehouden, Spanje heeft recht op 15 ton.

Voor de 1ste periode (1 feb.-31 mei) werden 9 Belgische vergunningen voor de Golf van Biscaje uitgereikt. Door het zinken van de Z.576 *Ostara* en het uitbranden van de O.14 *Zeemeeuw* is het aantal op zeven teruggevallen. Voor de tweede periode (vanaf 1 juni tot uitputting quotum) hebben een twintigtal gegadigden het speciale visdocument aangevraagd.

# Hulp in Nood

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

**Open: alle werkdagen**

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

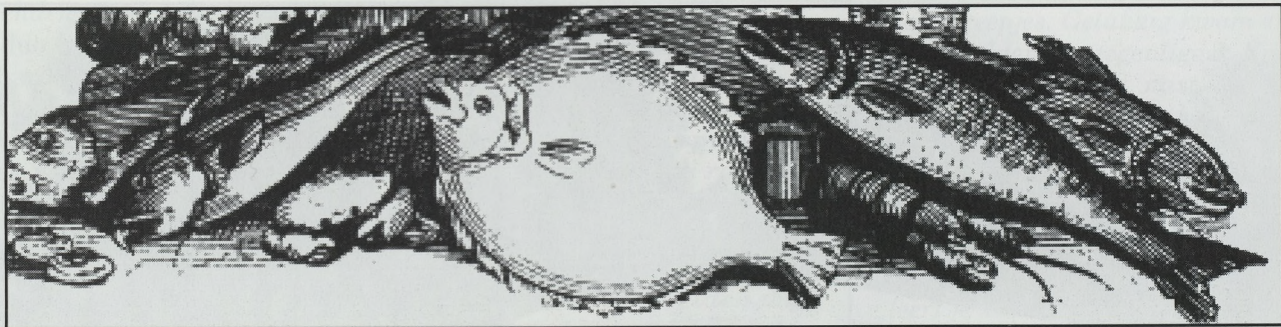
**kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur**

**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.



Toen riep de pastoor naar de non:

# ‘Hoe slechter de vis, hoe groter de versterving!’

**HET IS AL ENKELE MAANDEN DUIDELIJK: HVB is 65 geworden. Voor ons is dat genoeg om dit jaar à volonté oude koeien uit de gracht te halen. Tegen dat 1998 achter ons ligt willen we heel de periode van-vóór-de-quota weer opgerakeld hebben. Het is ons daarbij niet (altijd) om grote evenementen te doen; eerder om de sfeer op te rakelen: het teer op de scheepsromp van een vissersvaartuig (riek je het nog?), de kraag op een 'export' in café De Witte Zee (smaak je het nog?), het lood in de zetterij van Het Visserijblad (hoest je het nog?)...**

**DIT BLAD HEEFT een lange traditie in het publiceren van de levensverhalen van oud-vissers. Maar dit jaar willen wij verder gaan. Om ons 65-jarig bestaan, bij wijze van spreken, kracht bij te zetten, wilden we ook eens een ander soort volk aan het woord laten. We zoeken dit jaar mensen op die, zonder dat ze daarom ooit zelf de zee opgegaan zijn, ons terugbrengen in de-tijd-van-toen. Zo kwamen dit jaar al journalisten aan het woord die persoonlijk nog het lood van de oude HVB-jaargangen ingeademd hebben. Vorige maand maakte een sasmester ons zelfs wegwijs in de toch wel eigenaardige eetgewoonten van de oude Belgen die HVB plachten te lezen.**

**Vandaag laten we voorwaar een mens aan het woord die een levenlang vis verkocht heeft... in Limburg!**

IN LANGE NELLE, het blad van de Oostendse toeristische gidsen, waren zijn bijdragen ons al opgevallen. De oud-visventer *Richard Quaegebeur* had er een reeks artikels gepubliceerd over zijn leven in en om de vismijnen, over de visventers van weleer en hun plaatselijke varianten, de Oostendse viswijven.

Het leek ons de geschikte man te zijn om eens het woord te voeren in een HVB-jaargang die moet zwelgen in de nostalgie.

En toen wij ook nog eens zijn dochter Martine leerden kennen, was er geen houden meer aan.



**De eerste vrachtwagen van de visleuurhandel Pieters - Quaegebeur. Voor de wagen staat H el ne Maenhout, echtgenote Quaegebeur.**

DE LATE JAREN DERTIG. Het is de *struggle for life* die de ouders van Richard Quaegebeur (° 5 januari 1928) in Brussel brengt. Ze nemen er een vishandel over.

Quaegebeur: *'In die winkel heb ik mijn jeugd doorgebracht. Tot mijn vijftiengste ben ik hen in die zaak blijven helpen. Ik had intussen wel kennis gemaakt met een meisje — mijn echtgenote — en vond dus dat het hoogtijd was om eens aan mijn eigen toekomst te denken. Neen, in ons huwelijksfeest moesten de ouders hun geld niet steken, maar een lichte vrachtwagen... dat leek me wel iets. Of ze het geld van het feest niet daarin wilden investeren... want met mijn schoonbroer, Richard Pieters, wilde ik een handeltje opstarten.'*

Een handeltje dus. Met een schoonbroer die ook al Richard heette. Hoe dan ook, in de viswinkel van zijn ouders had Richard Quaegebeur duidelijk de smaak te pakken gekregen. De vis zou hem nooit meer loslaten. *'Pieters en ik*

*hadden een kookinstallatie in orde gezet en zonden vanuit Oostende kreeften en krabben naar enkele Brusselse groothandelaars. Daarnaast waren ook de plaatselijke visvrouwen (die met een viskarretje de stad rondleurd) onze klanten. Dat was al goed voor drie dagen werk. De rest van de week zouden we in het binnenland met vis leuren; een nevenjob als het ware.'*

Die leuurhandel kwam al gauw in het centrum van de activiteiten te staan. Quaegebeur: *'Zeekrabben van goede kwaliteit had je maar van oktober tot november. De Witte Bank, de visgrond waar de meeste krabben waren, werd door de moderne visserij stilaan maar zeker leeggevist. Hetzelfde gebeurde met de kreeftjes in de zomer. Ze werden schaars en duur. T e duur voor de gewone mensen. Wij waren dan ook verplicht ons hoe langer hoe meer op de leuurhandel toe te leggen.'*

### Leuren

*'In die tijd (1953) werden visleu-*

*ders (tegenwoordig zegt men liever visventers) door de burgers onder  en noemer gebracht met binnenschippers, foorkramers, scharenslijpers en ander rondtrekkend volk. Mensen van een speciaal slag dus. Toen wij ermee begonnen, waren er ongeveer vijftien wagens die vanuit Oostende met vis naar het binnenland, meestal naar Waloni , trokken.'*

Het gat in de markt? Gouden dagen? Quaegebeur: *'Niet onmiddellijk. De plaatselijke leurders die er met groenten en fruit rondtrokken verkochten tegelijk ook vis. Aangezien die mensen in die dorpen familie en kennissen hadden, was dit voor ons echt wel concurrentie, maar lang heeft dat niet geduurd. Want de Oostendse visleurders richtten zich op kwaliteit, hetgeen die groenteboeren verwaarloosden... wel moesten verwaarlozen. Onze wagen daarentegen was bijvoorbeeld ge soleerd en er waren ijsbakken om de vis in te leggen. Onze waar was en bleef vers en zo kregen de mensen vertrouwen in de*

Oostendenaars.'

Het duo Quaegebeur - Pieters (Richard & Richard als het ware) kozen voor hun tochten de Limburgse Maaskant uit, een streek waar de bewoners maar moeilijk aan verse vis konden geraken. Quaegebeur: *Na een paar jaar sukkelen — de eerste week hadden wij elk honderd frank verdiend — kwam de verkoop goed op gang. Wij kochten onze tweede wagen. Ik toog vanaf dan op weg met mijn vrouw. Mijn schoonbroer reed het binnenland in met een knecht op de passagierszetel. Later heeft mijn zuster de plaats naast haar man ingenomen. Er brak een periode van voorspoed aan, maar evengoed van hard werken. Zeer hard werken!*

Wat moeten wij ons daarbij voorstellen? *Op maandag en dinsdag kochten en bewerkten we onze vis. Wij vertrokken daarna naar Limburg voor drie dagen. Van woensdag tot vrijdag leurdten wij daar van deur tot deur (en in de vastentijd deden wij er ook nog de dinsdag bij). Elke woensdagnacht, rond twee uur, vertrokken we uit Oostende. Heel de woensdag door brachten wij onze waar aan de man. De daaropvolgende avond kwamen wij maar rond tien uur 's avonds op ons logement... om de donderdagmorgen om vijf uur alweer op te staan. De vis moest toen zo vroeg uit het ijs om ze te etaleren want rond zeven uur belden wij al bij onze eerste klant aan. Zonder ophouden bleven wij verkopen en het was al tegen elf uur 's nachts toen wij ons... middagmaal konden eten. Op vrijdagmiddag stopten wij de verkoop tegen één uur en dan begon de*

**'s Nachts vertrokken we. Heel de woensdag door brachten wij onze waar aan de man. De daaropvolgende avond kwamen wij rond tien uur op ons logement... om de donderdagmorgen om vijf uur alweer op te staan. Rond zeven uur belden wij al bij de klant aan. Zonder ophouden bleven wij verkopen en het was al tegen elf uur 's nachts toen wij ons... middagmaal konden eten.'**

*terugweg. Als het meeviel waren wij in een kleine vijf uur thuis. Soms wasten wij dezelfde avond nog de wagen.'*

### Those were the ways

Het is duidelijk dat Quaegebeur over een tijd spreekt waarin er wel degelijk nog afstanden waren. Het soort autowegen waarover wij ons vandaag bumper tegen bumper verplaatsen bestond toen nog niet. Er was een stukje snelweg van Jabbeke tot Gent, wat later liep dat dan tot Wetteren, nog later ging het tot Brussel. En voor de rest... Bref: de pioniersdagen. Quaegebeur: *Onze ronde lag gewoon te ver van Oostende, maar daartegenover stond dan weer dat we ginder ver geen concurrentie hadden. Maar het is juist: de verplaatsingen waren niet van de poes. In Limburg was er in die tijd nog maar zelden wegmarkering. Aan weerskanten dennebos en heide. Hier en daar een witte kalkstreep op de boompjes. Bij mistig weer moesten wij ons zowel links als rechts oriënteren op die*

*kalkstreepjes. Gelukkig kwam er maar zelden een tegenligger. En verder: sneeuw ijzel, mist, watersnood op de wegen. Als ik het mocht overdoen dan zou ik die ronde nooit meer zo ver gaan zoeken.'* Maar hij blijft desalniettemin het verre Limburg trouw.

Quaegebeur: *'Ja, hoe gaat dat? Je leert je klanten kennen en dat worden bijna vrienden — en soms ook echt vrienden — en je laat die mensen dan niet meer vallen.'* We voelen dat het tijd wordt voor een anekdote. Quaegebeur: *'Ach, anekdotes zijn er bij overvloed. Je moet maar denken dat vis toentertijd een zaak van "vasten" was. Omzeggens heel Limburg at op vrijdag vis omdat je die dag van de kerk geen vlees mocht eten. Een mens moest nu en dan "versterven", weet je wel. En in de vastentijd kwam daar nog eens de woensdag bij. Een anekdote? Op een dag kwam er een non op ons af, directrice van een ouderentehuis. Toen de pastoor zag dat ze bij mij d'r vis wilde inkopen begon hij haar uit te schelden. Want die man liet voor de pensionisten vis per spoor uit Oostende komen. De non hield echter voet bij stuk. Er gingen grote woorden over en weer. Op straat, vlak voor mijn handel. De non verweet de pastoor dat hij steekpenningen kreeg voor de minderwaardige leveringen waarmee haar oudjes het vervolgens moesten stellen. Waarop de geestelijke een ultiem argument bovenhaalde: "Hoe slechter de vis, hoe groter de versterving!" Kan je je dat voorstellen?! Maar de non heeft zich niet laten doen hoor, zij is jarenlang klant bij mij gebleven en haar gasten kregen sindsdien waar ze*

# N.V. HOSTYIN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene*

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



***Ik ben wel blij dat het voorbij is. Veel van mijn klanten zijn inmiddels gestorven. De mentaliteit van de mensen is erg veranderd. De vriendschap onder de visleurders is niet meer wat ze geweest is. (foto gw)***

recht op hadden.'

### Een carrière

'Ongeveer vijftig jaar heb ik aan dit helse tempo kunnen werken. Hard! Zonder mijn echtgenote had ik het trouwens nooit zolang volgehouden. Zij kon bestellen en vis schoonmaken als de beste en in de omgang met de klanten was ze buitengewoon goed.

De inrichting van onze leurwagens werd ook almaar beter. De tijd lag al ver achter ons dat wij buiten de wagen, tussen de klanten, moesten staan om de vis te verkopen.

Het was hard werken, maar het liep tegelijk ook buitengewoon goed. Eerst had ik de handel nog willen stopzetten op de dag dat ik vijftig zou worden, maar toen het zover kwam, constateerde ik dat ik tegen die tijd eigenlijk alles naar wens verliep. Toen ik vijftig werd

ging ik er dus mee door. Ik schrapte wel de minst renderende straten en stond zodoende meteen minder onder druk. Ik moest mij niet meer zo hard opjagen en 's avonds kwamen we wat vroeger toe op ons logementsadres.'

### Andere tijden, andere zeden

'Overigens lagen de vette leurdersjaren toen achter ons. De katholieken moesten van de kerk op vrijdag niet langer vlees derven. Dan was er opeens het krantenbericht dat een kind gestorven was na het eten van vis (oorzaak bleek uiteindelijk een blikje wortelen te zijn) en nog later ontdekte Test-Aankoop kwik in de vis. Hoe dan ook: de eetgewoonten veranderden en vis was geen wekelijkse kost meer.'  
Tijden veranderen. Maar ook de nieuwe tijden worden ingehaald door de daaropvolgende. Inmid-

dels is het al lang weer in om regelmatig vis te serveren. Visgerechten horen er weer bij in elk gezond gezin, maar Richard Quaegebeur houdt het voor bekeken. Een normale zaak wanneer we zien dat hij zijn eerste ronde in 1953 reed en er pas in 1993 een kruis over maakte. Veertig jaar lang had hij in weer en wind zijn verre klanten opgezocht.

Quaegebeur: 'Geen van mijn kinderen wou de zaak overnemen. Ik ben er vandaag nog blij om. De tijden zijn veranderd. De wegen zijn veel verbeterd, maar het verkeer is tegelijk gevaarlijker geworden.

Wanneer de ouderdom de deur een kiertje zet, denk je na over de dag van gisteren. Ik ben wel blij dat het voorbij is. Veel van mijn klanten zijn inmiddels gestorven. De mentaliteit van de mensen is erg veranderd. De vriendschap onder de visleurders is niet meer wat ze was. Ik vraag me af... als ik vandaag weer zou moeten beginnen... zou er dan nog plaats zijn voor de oude hartelijkheid van de handel? Ik denk het niet: je zou vandaag daaraan ten onder gaan.' (fv)

**Wie dacht dat oud-vis-venter Richard Quaegebeur hierna niets meer te vertellen had, heeft het mis. In de eerstvolgende maanden brengt HVB nog een portie straffe verhalen uit de oude doos van 's mans vispraktijk.**

# 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 - stakelichten - 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.**

# Week van de Zee brengt opnieuw toneel van HVB-redacteur Flor Vandekerckhove

DE VERENIGING DIE vorig jaar aan de kust een 'Week van de zee' georganiseerd heeft, gaat er dit jaar mee door. Meer zelfs: daar waar het initiatief in 1997 beperkt bleef tot een viertal mid-den-kustgemeenten, streven deze zeefanaten er dit jaar naar om heel de kust met hun activiteiten te over-spoelen. Dat ze er ook nu weer in zullen slagen de zee de ereplaats te geven die haar toekomst, staat als een paal boven (zee)water.

Een 'Week van de zee' duurt tenminste twaalf (!) dagen, dat is het uitgangspunt. En dat zegt iets over het enthousiasme waarmee de ploeg van de vereniging Horizon zich achter het initiatief schaaft. Over wat er allemaal tussen 27 april en 8 mei aan zee te beleven valt, zult u volgende maand een en ander in dit blad lezen.

## Rondtrekkend toneel

Nu al staat vast dat elke deelnemende kustgemeente het bezoek krijgt van een rondtrekkend gezelschap troubadoers, narren en hansworsten, een gezelschap dat op straten en pleinen, op markten en kermissen een toneelopvoering brengt waarin de zee letterlijk en figuurlijk centraal staat. De zee die mensen scheidt en bindt, die leven geeft en dood, storm en rust brengt... over die zee is het in dat wagenspel uitdrukkelijk te doen. De 'entertainer' van deze rondtrekkende groep kunstenaars zegt het in het stuk als volgt: 'Over water gaat dit stuk en over 't zoeken naar geluk 't Wordt tijd dat dit spel van minne nu eindelijk eens gaat beginnen. Het stuk werd door HVB-redacteur Flor Vandekerckhove inderdaad helemaal op rijm geschreven, een prestatie waar de auteur overigens bijzonder trots op is. Het Horizongezelschap kan zich met

de opvoeringen meteen in de lange traditie van vertellers plaatsens, liedjeszangers en theatermakers die sinds mensenheugnis land en stad doorkruisen om de mensen hun ding mee te delen. Dat ding heet in dit geval: de zee.

## Vliegende Hollander

Het publiek volgt in het stuk de lotgevallen van een nazaat van kapitein Van der Decken, alias De Vliegende Hollander. Zoals zijn legendarische voorvader schuimt hij de zeeën af.

In de versie van Vandekerckhove wordt dat:

*Van de Vliegende Hollander ben ik*

*een telg, / maar evengoed ben ik Noor, Zwitser of Belg, / ik doe zaken met Britten, Fransen en met Russen / en wie geen geld heeft kan mijn kloten kussen.*

**Wie meer wil weten over de opvoeringen van 'Hoe De Vliegende Hollander Amerika ontdekte En Al De Rest', of wie het stuk in hogervermelde periode op zijn kermis, markt, plein of evenement gespeeld wil zien, neemt contact op met Horizon educatief, Openluchtcentrum Duin & Zee, Fortstraat 128 te 8400 Oostende. Tel. (059) 32 21 83.**

## Gebundeld toneelwerk uitgegeven

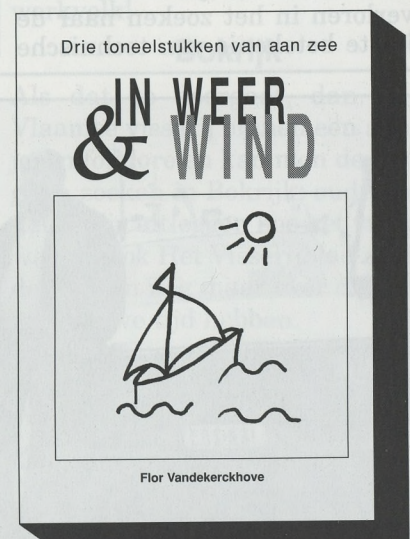
In de bundel **In weer & wind** worden de toneelwerken samengebracht die HVB-redacteur Flor Vandekerckhove inmiddels geschreven heeft. Merkwaardig is dat al deze toneelstukken in open lucht werden uitgevoerd, hetgeen meteen de titel van het boek verklaart.

Veel ophef maakte destijds het toneelstuk **Naar de kloten**, over de teloorgang van de Oostendse IJslanvisserij. Het is een stuk waarvan de monoloogversie in 1995 door de Oostendse toneelman Duquenooy (Duc) met veel succes aan boord van de O 129 'Amandine' (Oostendes laatste IJslandreiler) opgevoerd werd.

Ongewoon is ook zijn toneelwerk **Pretpark KustCenter** (1997) waarbij hij de toeschouwers meeneemt op een natuurwandeling... maar dan wel op die naderende dag in de toekomst waarop het laatste stukje natuur door de commercie ingepikt wordt.

**Hoe De Vliegende Hollander Amerika Ontdekte En Al De Rest** (1998) is een wagenspel op rijm. Het werd het speciaal voor de *Week van de Zee* geschreven en wordt in die week in tal van Vlaamse kustgemeenten opgevoerd.

Uitgeverij *De Lachende Visch* heeft bewust gekozen voor een uiterst sobere editie. Het is daarbij de bedoeling de prijs zo laag mogelijk te houden. Wie overweegt een van de stukken zelf op te voeren, of wie gewoon in toneel geïnteresseerd is... en al wie het ernstig meent met de maritieme cultuur... kan deze bundel bestellen door **150 frank** over te schrijven op **rekening 384 - 0596581 - 18 van Het Visserijblad**. Het boekje wordt u dan tegen het einde van april toegestuurd. Doen!



# BOEKBESPREKINGEN

## Rivierpolitie

Dit jaar viert de rivierpolitie van wereldstad Londen haar tweehonderdste verjaardag. Genoeg reden voor de uitgave van een jubileumboekje. *Geoffrey Budworth* is de auteur van *The River Beat, the story of London's River Police since 1798*, een fraai uitgegeven boekje van 144 pagina's. De geschiedenis van de *River Police*, het allereerste moderne politiekorps in Groot-Brittannië, begint met rellen, opstand en dood. Het korps lag immers aan de basis van hervormingen die een eind stelden aan chaos en wetteloosheid in de haven van Londen, waar tijdens de bloeiperiode wekelijks duizenden schepen binnenliepen uit alle hoeken van de wereld. Deze tijden zijn weliswaar voorbij maar het korps bleef bestaan en paste zich aan voor hedendaagse opdrachten.

Iedereen die voor maritieme geschiedenis interesse heeft zal aan het werkje een leerzame herinnering overhouden en er een paar uur leesplezier aan beleven.

**Uitgever van *The River Beat, the story of London's River Police since 1798 is Historical Publications Ltd, de distributie is in handen van Phildimore I & Co Ltd, Shopwyke Manor Bar, Chichester, West Sussex PO20 6BG in Great Britain. Het boekje (ISBN 0 948667 41 9) kost £ 14.95 exclusief verzendingskosten.***

## Technische termen

Veel kostbare tijd wordt vaak verloren in het zoeken naar de juiste betekenis van technische

termen. Ook in de maritieme sfeer is dit zo. De *Dictionary of Marine Technology*, een uitgave van LLP Limited, lost dit probleem op door voor meer dan 1000 termen en afkortingen een juiste en autoritaire uitleg te geven. Het woordenboek steunt op diepgaand onderzoek naar de operationele aspecten van de scheepvaart en aanverwante onderwerpen zoals daar zijn, nieuwbouw, classificatie, veiligheid, milieu- en regelgevende wetgeving. Bovendien bevat het boek de meest recente technische ontwikkelingen. *Dictionary of Marine Technology* werd samengesteld door *Cyril Hughes*, lid van *Lloyd's Register Technical Committee*, dat kan bogen op 35 jaar ervaring in de sector. Eerder was hij lid van de *Intertanko Safety and Technical Committee* en acht jaar waarnemer bij de *IMO*.

**Het boek (ISBN 1 85978 136 5) een hardback van 297 pagina's kost £57. Bestellen kan bij LLP Limited, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ.**

## Onze jongens

Bij de vzw *Young Masters* verscheen vorige maand *Geen Golf kwam ons te hoog*. Het boek verhaalt de belevenissen van *William van den Heuvel*, opvarende van de *Zinnia*, die de hele periode van operatie *Octopus* heeft meegemaakt met als opdracht de internationale wateren te vrijwaren van mijnen, gelegd door één van de strijdende partijen in het conflict tussen Irak en Iran.

Het is een boeiend verhaal geworden over het wel en wee van de bemanning van de *Zinnia*. In een bloemrijke, directe taal geeft *van den Heuvel* een persoonlijke kijk op

deze militaire expeditie op een wijze zoals nooit door de media is weergegeven.

**Het boek telt 208 pagina's (met tal van foto's). Het kost 750 BEF (verzendingskosten 150 BEF) Het is te bestellen door storting van dit bedrag op rekening 290-0499991120-30 van de VZW Young Masters Europalaan 39 9800 Deinze.**

## Purser schrijft boek

Bij *Ship Pictorial Publications* verscheen van de hand van *Carola Ingall* een opmerkelijk boekje. Op klein formaat (21 op 15 cm) en aan de hand van meer dan 150 postkaarten en mooie foto's schetst het boekje, en wij citeren 'A Celebration in Pictures of The Peninsular & Oriental Steam Navigation Company'. Een honderdtal van de meest bekende schepen van de gerenomeerde rederij komen aan bod. Naast de eigen P&O-vloot komen ook vaartuigen *P&O Cruises* en *Princess Cruises* in het overzicht voor. Auteur *Carola Ingall* was jarenlang assistent purser op verschillende schepen, onder meer aan boord van de *Canberra* tijdens de maiden voyage.

**The P&O Line and Princess Cruises (ISBN 0 999999516038 6 8) telt 172 bladzijden en kost £ 12.95. Bestellen kan bij Ship Pictorial Publications, c/o Alan S. Mallett, The Cabinet, High Street, Coltishall, Norfolk NR 12 7AA.**



Boekbesprekingen:  
Frank Neyts



## OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

*het taxibedrijf voor de visserij*

Een visser die onbekend wenst te blijven:

'De visserij een positief imago geven?

# Dat men de visserij eerst aantrekkelijk maakt!

DE SECTOR AANTREKKELIJK MAKEN? Positieve geluiden over de visserij laten horen? Een mens vraagt het zich af: wat-ten-duvel kan men aan de jonge mensen vertellen? Een maand visserijberichtgeving op radio en televisie zag er in februari als volgt uit: *oorlog tussen Vlaamse en Franse vissers; visserschip brandt uit in de Liverpoolbaai; visser krijgt prik van giftige vis en moet in allerijl medische verzorging krijgen, vissersvaartuig vergaat nabij de Kanaaleilanden*. Beste kijkers, dat was het nieuws! En nu het amusement: het televisieprogramma *Schalkse Ruiters* brengt een reportage over een visser die al 31 jaar het beroep uitoefent... al zeeziek zijnde (Waar Of Niet Waar?). *Man bijt hond*, een ander T.V.-programma, toont getuigenissen van een drietal leerlingen van het visserijonderwijs. Over het vissersberoep. En wat horen we? *'t Is saai'*, *'Ik moet telkens braken'*, *'Ik wil eigenlijk piloot worden!'*, Eentje vindt het *'tof'*, hij wil later wel degelijk varen, schipper wil de jongen zelfs worden *'en misschien wel reder.'*

## Je bent jong...

Mochten er toch nog jonge mensen zijn die zich door dit alles niet laten afschrikken, dan kunnen zij hun schreden wenden naar de visserij-school P.M.I. waar men hen met open armen ontvangt *'voor een grenzeloze toekomst'*. Het zullen er natuurlijk wel moeten tegen kunnen dat ze enkele jaren over en weer geklutst worden van technische naar beroepsafdeling, van *dek* naar *motoren* al naargelang het aantal leerlingen, een PMI-middeltje om de klaslokalen toch maar bevolkt te houden!

## ... en je vist wat

Vervolgens sta je in het echte leven. Omdat je goed je brood wilt verdienen, zoek je uiteraard vaart op een

## maakt!

'grote bokker' waar je onverwijd klaargestoomd wordt tot een volwaardig visser: een reisje van een dertigtal dagen zal je al vlug de zogenaamde 'eigenheid' van de stiel laten kennen. Dag en nacht sjouwen tot je tong en je oogleden op je tenen hangen. Mocht er aan boord toch nog wat vrije tijd zijn dan zal



het groentje de doom uit zijn ogen gepest worden.

Maar geen paniek! Als je dit alles enkele jaren kunt volhouden, komt het wel in orde (zo denk je). Je begint je in te werken en je kent op de duur je stiel wel! Ben je intussen getrouwd, heb je kinderen, vergeet dan nooit een foto van hen op zak te steken, zoniet loop je het gevaar dat je ze bij je thuiskomst (soms na maanden visserij!) niet meer herkent.

Dat je aan alle kanten bestolen wordt, neem je erbij: bijdragen voor de brandstof; kosten ten gevolge

van de oliecrisis van 20 jaar geleden; vergoeding voor kledij zou je überhaupt toch niet willen aanvaarden; dat het 'zwart' eerst deftig naar beneden wordt afgerond vooraleer je uitbetaald wordt, dat zal je de reder niet kwalijk nemen, want die mens kan anders niet uit zijn kosten komen... Enne, je bent toch blij dat je voor hem mag werken?!

Gelukkig moet hij geen grote sociale zekerheidsbijdrage ophoesten. Dat heeft nog een voordeel: de visser die lang genoeg leeft zal zeker niet bezorgd moeten zijn om te weten wat hij met al dat pensioengeld geld wel zal aanvangen!

In afwachting heb je misschien wel zin om een reünie met je oude schoolmakers te organiseren, maar wat blijkt? Als je ze wilt contacteren... zie je dat ze allemaal de stiel verlaten hebben!

## Eindelijk schipper!

Word je uiteindelijk schipper, dan ben je echt *dè* man! De wetten en voorschriften enerzijds en de niets ontziende steun (grapje) van je werkgever anderzijds helpen je in de kortste tijd aan een strafblad van ettelijke bladzijden en aan geldboetes om u tegen te zeggen.

Tot de schooljongen die *'misschien ooit reder wordt'*, zeg ik: als die glorierijke dag nakend is, begeef je dan eerst en vooral naar de werkgeversbond waar je van naaldje tot draadje uitgelegd wordt hoe je het best het werkvolk kunt lijmen. En gegarandeerd... enkele jaren later rijd je met een Mercedes en kan ook jij klagen als geen ander: dat je er niet kunt komen; en al die wetten en quota; en al die problemen met dat werkvolk!

## Bokrijk

Als dat zo doorgaat, dan is de Vlaamse visserij binnen een aantal jaren folklore en kan men de sector gaan zoeken in Bokrijk: oude mannetjes die uitleggen hoe het vroeger was, en ook Het Visserijblad zal het dan alleen nog maar over diezelfde goeie ouwe tijd hebben.

Vijf voor twaalf? Het is vijf óver twaalf. Ik hoop dat dat dit briefje ertoe bijdraagt dat de bevoegde personen eindelijk eens ernstig werk leveren om Vlaamse visserij uit het ravijn te halen.

Naam en adres op de redactie bekend



STUDIE

**Nauwelijks zware metalen in strandschelpen**

Het Rijksstation voor Zeevisserij heeft de resultaten gepubliceerd van een studie die strandschelpen onderzocht op de aanwezigheid van zware metalen. In de periode van 1991 tot 1995 werd op vijf plaatsen van het Belgisch Continentaal Plat nagegaan hoeveel kwik, cadmium, koper, zink, lood en chroom er in de daar aanwezige strandschelpen aanwezig was.

De gehalten aan zware metalen bleken laag te zijn. De conclusie is dan ook dat strandschelpen op het gebied van de concentraties aan zware metalen veilige producten genoemd mogen worden.

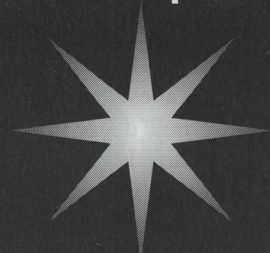
Zware metalen in strandschelp van de Belgische kustwateren. Mededelingen van het Rijksstation voor Zeevisserij (CLO Gent), publicatie nr. 245.

**Geen subsidies voor oesterkweek**

Uit het antwoord op een parlementaire vraag blijkt dat het project voor de oesterkweek in de Oostendse Spuikom nog steeds geen subsidie van de Vlaamse regering kreeg. Nochtans is er vanuit het oud-huis Halewijch daarvoor een vraag gekomen. Minister-president Luc Van Den Brande, meent evenwel dat er twijfel is 'over de economische en commerciële haalbaarheid van het project, de milieutechnische omstandigheden en de relatie oesterkweek - jeugdhotel (verblijf).'

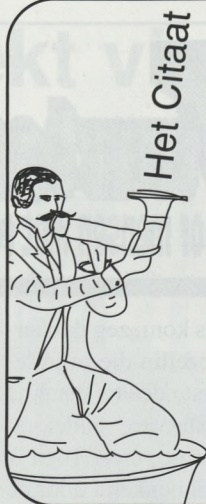
**65**

en NIET met pensioen!



HET VISSERIJBLAD  
WEET VAN GEEN OPHOUDEN

1998 wordt een jaar vol herinneringen



'Nog iets waar we zeker van zijn is dat de oproep van onze Minister Karel Pinxten aan de consument om geen ondermaatse vis te kopen, een maat voor niets zal zijn. Immers, waar gaat onze consument nog veel ganse vissen te zien krijgen? In zijn bereid visschotelletje dat bij de visspecialist afgehaald wordt? Komaan zeg! (...) Waarom niet de bestaande instrumenten gebruiken waarvoor ze dienen en aan de bron controleren? Helaas gaat het helemaal de verkeerde kant uit wanneer we horen dat de mensen van het IVK er zelf over klagen dat zij hun werk niet kunnen (of mogen doen) door gebrek aan te weinig middelen.' (sic).

Erik Ketelslagers in Visactua, februari 1998

**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

# De Laatste Vuurtorenwachter

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

LANG HEB IK BEVROED dat ik een ziekelijke afwijking had: een overproductie in een of andere klier; een testosteronoverschot ter grootte van een Europese boterberg; een scheve krul in mijn al te kleine hersenen. Sinds kort weet ik evenwel dat ik normaal ben. WIJ, MANNEMENSEN, KUNNEN GEWOON VAN DE WIJVEN NIET AFBLIJVEN.

Maar ik mag dan al een oude wijvenzot zijn, zo bruin als de machtigen der aarde heb ik het nooit gebakken. Nóóit heb ik, zoals de Russische president Jeltsin, de meisjes in het openbaar en voor de camera in de billen geknepen. Nóóit heb ik me, zoals de Amerikaanse president Clinton, verlustigd aan stagiaires. Nóóit heb ik, zoals vice-premier Vande Lanotte, met schaarsgeklede meisjes op een podium gedanst ten aanschouwe van wel duizend mensen. Sinds ik dat allemaal weet bekijk ik mijn medemannen met een ander oog. Hier mag geen visser langskomen of ik snuif de geur van vreemde vrouwen op, er mag geen reder aanbellen of ik ontwaar bij hem een glans in d' ogen die verraadt dat hij *het* juist gedaan heeft, ik kan geen ambtenaar opbellen of ik hoor een stemgeluid dat me zegt dat hij *het* juist aan het doen is, hier mag geen aalmoezenier aankloppen of... (mis, hier klopt sinds enige tijd geen aalmoezenier meer aan).

Zelf ben ik onlangs vijftig geworden en constateer tot mijn grote genoegdoening dat al die *Sturm und Drang*, wat mij betreft, flink afgenomen is. Mijn bijzit kan nu thuis al eens in korte rok rondlopen zonder dat ik daar bij voortdurend mijn hand onder steek. Mijn talrijke vriendinnen nodigen mij alleen nog uit om koffie te drinken. Waarna ik hen gearmd, zoals het mensen op leeftijd past, naar huis toe wandel. Als ik dan die alleenstaande-vrouwenwoningen betreed, dan gaat daar niemand uit de kleren. Het enige dat die vrouwen in mijn aanwezigheid nog uitdoen zijn hun tanden, waarna wij nog een wijl over de goeie ouwe tijd mijmeren.

Als ik vervolgens thuis kom, zeg ik daarover niets tegen de gezellin die mijn leven, streven en schaarste deelt. Want de hormonen mogen afsterven, oude gewoonten verleer je daarmee niet. Toen ik in vroegere decennia al neukend door de Benelux trok, zegde ik daar thuis ook niets over. Waarom zou ik dat dan nu opeens wel gaan doen? Het zijn ten slotte nog steeds intieme stonden die ik bij die vriendinnen meemaak: zo'n vals gebit op een salontafeltje... daar heeft De Laatste Vuurtorenwachterin geen zaken mee.

Maar, zo vraagt gij, jonge visser, u nu af: is er dan niets meer waaraan De Laatste Vuurtorenwachter zich te buiten gaat? Is er dan niets meer waarmede hij zich in wellust wentelt?

Wel ja, voor een partijtje telefoonsex teken ik nog immer. Dat wil zeggen... in de verleden tijd. Want ook daar heb ik nu een punt achter gezet. Dat heeft evenwel minder met mijn hormoonhuishouding te maken dan wel met de wetenschap dat AL onze telefoongesprekken afgetapt worden. Dat is geen zwans hoor! Voor mij ligt een bericht dat de Europese ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken in 1995 een resolutie onderschreven hebben waarin de vereisten staan voor producenten, dienstverleners en gebruikers van telecomapparatuur. Daarin staat dat *'de overheid inzage moet kunnen krijgen in alle telefoongesprekken en telex-, fax- of e-mailberichten alsmede alle gegevens over zenders en ontvangers'*. Heel dat spel is dan weer aangesloten op een Amerikaans systeem dat intussen heel de wereld omspant. Daarbij vergeleken is de Russische KGB kinderspel! Lees met mij mee. Deze big brother *'luistert niet gericht bepaalde golflengtes of telefoonlijnen af, maar alle elektronische verbindingen. De stroom signalen die continu uit de lucht of van de kabels wordt geplukt wordt met behulp van computerprogramma's doorzocht op trefwoorden. Met voice-recognition-programma's worden de telefoongesprekken gezeefd.'* De Britse *Iron Lady* Magareth Thatcher liet op die manier haar eigen ministers afluisteren, alsook de uitgever

Maxwell en de krant *The Observer*. Clinton luisterde dan weer de Franse premier Balladur af (1994) en snoepte hem op die manier een contract af met Saudi-Arabië. De Japanse premier Muroyama had voor de Amerikanen geen geheimen toen de Japanse autoleveringen aan de USA problematisch groot werden. De Amerikanen maakten handig gebruik van een afgeluisterde onenigheid in de Japanse regering en haalden in de onderhandelingen (1995) hun slag thuis. Toen een supermanager in 1993 van het Amerikaanse GM naar het Duitse VW overstapte kreeg hij binnen de kortste keer een proces aan zijn been omdat hij bedrijfsgeheimen verraden had. Hoe ze dat zo vlug wisten? De Amerikanen hadden videoconferenties van de bedrijfsraad van VW afgetapt waaruit ze konden opmaken dat de man geklikt had! En dat gaat zo maar door. Alle ambassades, ministeries, ontwikkelingsorganisaties en politieke partijen worden, zo lees ik hier tot mijn nog altijd stijgende verwondering, afgetapt!

Maar, zo zegt gij vervolgens, terwijl gij een geeuw niet kunt onderdrukken, wat heeft De Laatste Vuurtorenwachter met dit alles te maken? Wacht, ik zal het u zeggen! In dezelfde tekst lees ik vervolgens een alinea die ik u niet wil onthouden: *'Berichten die samengingen met een visserijconflict in de Stille Oceaan werden bijvoorbeeld direct doorgestuurd naar de Amerikanen'* Aha, visserijconflicten! Dat kennen we. En dan te bedenken dat ik aan het telefoneren was terwijl de Franse en de Vlaamse vissers op de Noordzee aan het strijden waren! Dus, beste vriend visser, nu ik dat alles weet... Zeg aan uw lieve echtgenote dat ze het me niet kwalijk mag nemen dat ze al enige tijd niets meer van me gehoord heeft. Nothing personal!

Wie meer over dat wereldwijde spionagenet wil weten leest *Secret Power: New Zealand's Role in the International Spy Network*. Uitgeverij Craig Potton, Nelson, Nieuw Zeeland, 1996.

ZEEBRUGGE

# VLD bezoekt visserij



Op uitnodiging van 'Zeebrugge Leeft' en de 'Maritieme Ombudsdienst' bracht een parlementaire delegatie met VLD-voorzitter-senator Guy Verhofstadt en de Bruggelingen Chevalier en Mimi Kestelijn begin februari een werkbezoek aan Zeebrugge. Het politieke gezelschap hield even halt bij de Z.84 De Klauwaert voor een babbel met reder-schipper Dany Devos. Marie-Jeanne Becaus van de ZV ontving de delegatie in de vergaderzaal van de visveiling waar samen met Urbain Wintein, afgevaardigde van de Rederscentrale, Geert Deman en Jean-Marie Deplancke de aanslepende problemen in de visserijsector ter sprake kwamen. De VLD is van plan om in de komende maanden voorstellen uit te werken om de Vlaamse visserij een nieuw elan te geven. Mimi Kestelijn beloofde alvast een schriftelijke vraag over te maken aan Europees Commissaris Karel Van Miert in verband met ongeoorloofde praktijken in de concurrentieslag tussen Europese visafslagen. (foto gw)

HEIST

## Jaarlijkse vissersmis

In Heist is het begin van de carnavaldagen altijd al voorbehouden geweest aan de visserij. Dat was in de voorbije maand niet anders.

In de traditionele vissersmis vroeg de visserijaalmoezenier aan de vissers voorbeelden te willen zijn voor hun familie en vrienden. De vissers hebben immers het privilege door hun werk dicht bij het

natuurlijke bestaan te verkeren. Nu de mensen geen houvast meer hebben, kan dat waardevol zijn, aldus aalmoezenier Demaeght.

Aan het vissersmonument was er vervolgens een monumentale vissersshulde. De dag werd afgerond met een receptie in de Heistse visserijschool. Burgemeester Lippens beloofde er in de toekomst meer oog voor de vissers te hebben en gedeputeerde Naeyaert zag tot zijn vreugde dat de rangen zich in de visserij

aan het sluiten zijn. 'Zelfs de visveilingen van Zeebrugge, Nieuwpoort en Oostende zijn beried samen te werken,' aldus de provinciale verantwoordelijke. (jd)

## Sincfala opnieuw open

Het heemkundig museum voor Polder en Visserij Sincfala in de Pannestraat te Heist is na de reorganisatie van de voorbije weken opnieuw dagelijks open voor het publiek. Vanaf de krokusvakantie is het museum op week- en zondagen open van 10 tot 12 en van 14 tot 17 u. 30.

OOSTENDE

## Garnaalbal

Op zaterdag 7 maart om 21 uur gaat in de feestzaal Ten Stuyver aan de Stuyverstraat in Oostende het 39ste Garnaalbal door. Het bal wordt elk jaar georganiseerd tijdens de carnavalperiode door de "Orde van de Garnaal". Tijdens dit carnavalbal worden burgemeester Jean Vandecasteele en nationaal judocoach Jean-Marie Dedecker tot grootmeesters in de "Orde van de Garnaal" geslagen.

BRUSSEL

## 6de European Seafood Exposition

Sinds de eerste European Seafood Exposition (ESE) in 1993 is de jaarlijkse manifestatie in de Brusselse Heizelpaleizen uitgegroeid tot een toonaangevende Europese vakbeurs, vorig jaar goed voor 750 exposanten. Dit jaar wordt daar ook de "Seafood Processing"-beurs voor toeleveringsbedrijven aan gekoppeld. De zesde ESE loopt van dinsdag 28 tot en met donderdag 30 april en neemt vier hallen in beslag. De organisatie is in handen van Diversied Expositions uit Portland (USA), de organisator van o.m. de Boston Seafood Exhibition.

## 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**

Het harde bestaan op een onbezoedelde archipel (II)

# St.-KILDA

Maar weinig mensen hebben ooit over de eilandengroep St.-Kilda gehoord. En in de Vlaamse visserij is er al helemaal niemand meer die het erover heeft. Behalve wij dan. Want Daniël Pots ging er een kijkje nemen en ontdekte daar de sporen van een recente samenleving zonder geld, zonder meerderen of minderen, zonder specialisten of gezagdragers. Kortom, daar bestond iets dat we onmogelijk achten. Daarover ging het verleden maand in het eerste deel van deze reportage. Dat het niet lang meer kon blijven duren lag toen al voor de hand. Daar komt immers de beschaving aangerukt!

IN 1897 KWAMEN BOUWVAKKERS uit Skye een schoolgebouw oprichten. Niet dat het beschavingsproces van de jonge Kildonians daarna zonder moeite verliep. Leraars die zich op het eiland kwamen vestigen, vluchtten dikwijls halsoverkop weer naar het vasteland. Soms vond de overheid zelfs geen onderwijzer om op het harde Hirta les te geven. Er waren nog redenen waarom soms geen les werd gegeven: op 22 maart 1909 sloot de school voor zeven dagen omdat verschillende leerlingen waren verdronken. Ja, het was bar op hoofdeiland Hirta van de

eilandengroep St.-Kilda.

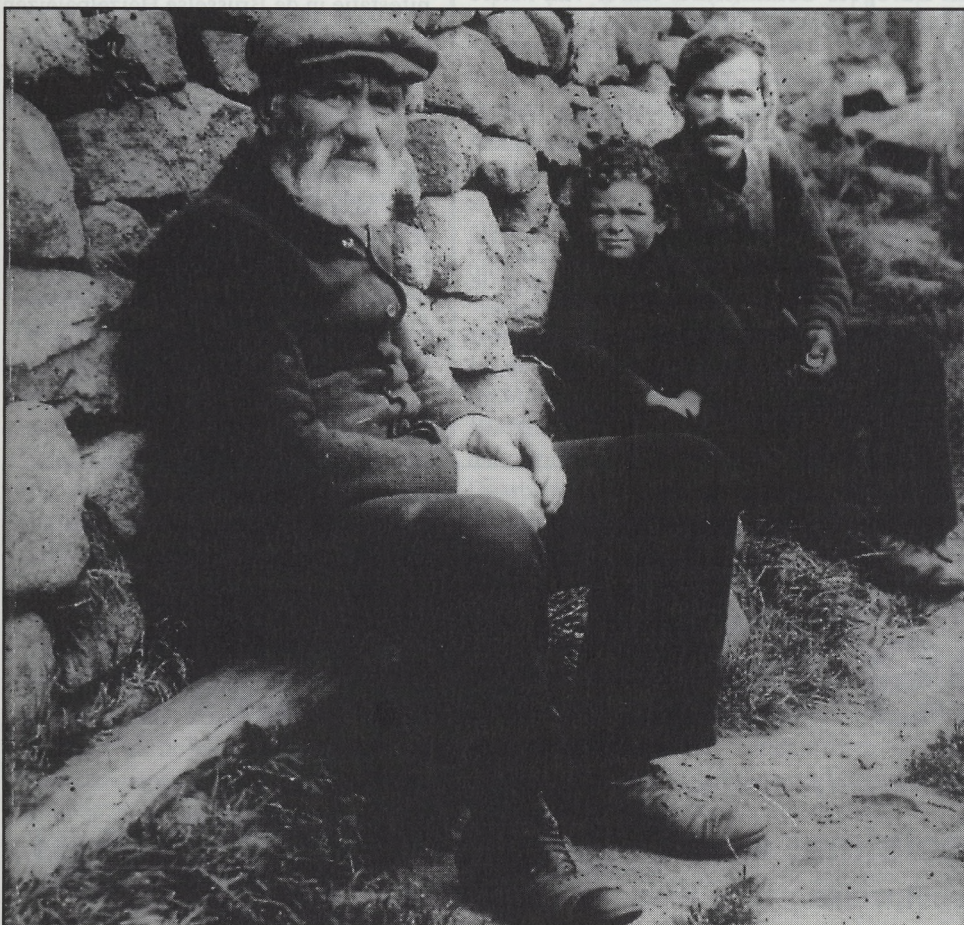
## Stoomschepen

Vaartuigen vormden de navelstreng met de rest van de wereld. Op St.-Kilda was er bijvoorbeeld geen gemeentehuis. Alle officiële papieren (geboorte, toelating om te huwen, aangifte sterfgeval) werden meegegeven met bezoekende of passerende vaartuigen. Het officiële antwoord kwam op dezelfde manier terug naar de eilandbewoners.

De negentiende eeuw bracht er ook het toerisme. Vanaf 1830 kwam men tijdens de zomer op het eiland Hirta rondneuzen. De bevoorradingschepen brachten betalende passagiers mee. Ook vele jachten lieten het anker in het Hirtahaventje Village Bay vallen.

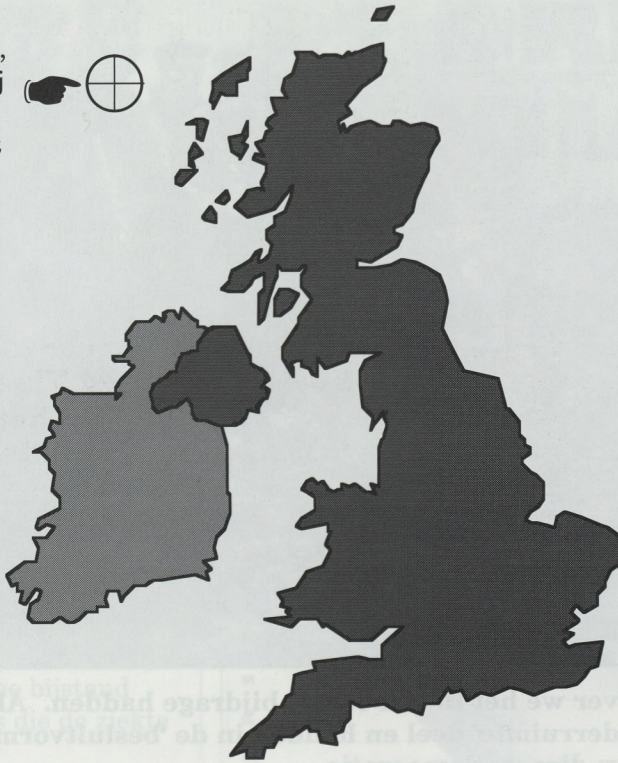
Het eerste stoomschip dat de haven aandeed was de SS Vulcan uit Glasgow. Toen het op 28 juli 1838 voor anker

Foto: Kildonians zoals de toeristen ze omstreeks 1910 graag fotografeerden.



St.Kilda, een onooglijke archipel, hier nog bekend bij oud-IJslandvaarders, herbergde tot in de XXste eeuw een gemeenschap waarin alle lief en leed gedeeld werd. Meer zelfs: alle gereedschap, alle opbrengsten werden verdeeld volgens de behoeften.

Maar uiteindelijk moesten de Kildonians zich bij de gang van zaken in de rest van de wereld neerleggen. Zij lieten de eilanden aan de winden over.



ging dachten de eilanders dat het schip in brand stond. Om het stoombezoek te vieren was er een harmonie ingescheept. Toen die op de landingsplaats begon te spelen, vluchtten de eilandbewoners tot achter de rotsen. Maar een mens past zich aan. De toeristen brachten geld mee en de eilanders begonnen prompt te bedelen. Met dat geld bestelden ze ter plekke ook weer goederen dat het volgende schip dan voor hen meebracht. De eilanders ontdekten nu al gauw dat dit een gemakkelijke manier was om aan de bak te komen en ze gingen hun traditionele bezigheden verwaarlozen. Gevolg was dat ze de laatste jaren op het eiland 's winters veel honger moesten leiden. Na de schaarste van een primitieve samenleving, die we in de vorige aflevering beschreven, hadden de eilanders nu ook de schaarste van de markteconomie ontdekt!

### Vers vlees

St.-Kilda kende veel kindersterfte door eeuwenlange inteelt. Om het onverbloemd te stellen: regelmatig was er een verse aanvoer vrouwen nodig. Verder waren er ziektes en epidemies die de bevolking uitdunden. Ook na zo'n ziekte moest het aantal eilanders

telkens weer op punt gebracht worden. Na een pokkenepidemie In 1724 was de bevolking gededecimeerd. Nieuwe gezinnen werden

**De toeristen brachten geld mee en de eilanders begonnen prompt te bedelen. Met dat geld bestelden ze ter plekke weer waren die met het volgende schip meegebracht werden. De eilanders ontdekten nu al gauw dat dit een gemakkelijke manier was om aan de bak te komen. Ze gingen hun traditionele, zware, bezigheden verwaarlozen. Gevolg was... dat ze de laatste jaren op het eiland 's winters veel honger moesten leiden. Na de schaarste van een primitieve samenleving hadden de eilanders nu die andere schaarste, deze van de moderne economie, ontdekt!**

aangetrokken. Zo kwam de populatie in 1731 terug op 88. In 1815 was dat alweer 130. Maar het bevolkingsprobleem bleef moeilijk. In 1852 emigreerden 52 eilanders naar Australië. Op het eiland bleven er toen nog 75 mensen achter. Daarna gingen nog een aantal jonge lieden zich in Schotland vestigen. Een aantal arme gezinnen uit de Hebriden vestigden zich vervolgens op St.- Kilda, maar toen landeigenaar Mac Leod omstreeks 1860 weer naar 'vers vlees' zocht kon hij geen gezinnen meer naar het woeste land krijgen.

De kloof met de beschaafde wereld was gewoon te groot geworden. Op St.-Kilda was bijvoorbeeld ook geen dokter. De dominee en een verpleegster organiseerden onderling de ziekenzorg. Bij epidemies of bij operatieve ingrepen liep het dan ook dikwijls faliekant af.

Wilde men het eiland bevolkt houden dan moest er ook meer contact komen met Schotland. Toerisme was daartoe een middel, communicatie een ander. Stoomschepen kregen subsidie om tijdens de zomermaanden om de veertien dagen naar St.- Kilda postzakken over en weer te varen.

### Vissers

Voor de rest waren het tijdens de wintermaanden alleen maar treilers uit Fleetwood en Aberdeen die de zee rond St.- Kilda opdurfden. Zij gingen er op zoek naar rijke kabeljauw- en heilbotvangsten. De eilandengroep ligt net onder de 58ste breedtegraad; aan weerszijden rijke visgronden. In het noorden lag de visgrond Brierley waar het goed jagen was op heek. Iets meer naar het oosten lag Fleetwood Ground waar vooral de Fleetwoodse treilers aan hun trekken kwamen. Dichter bij de eilandengroep werd van maart tot september op lengen en heilbot gevestigd, zowel met de treil- als met lijnen. In het oosten, dicht bij de eilanden, was het ook goed vissen. Ten noordwesten werd er, augustus en september uitgezonderd, het hele jaar gevestigd. Hier had men veel hondshaaien als bijvangst. In het westen was er een visgrond met een zeer rotsachtige bodem.



Het 'Parlement' van St.-Kilda, waarover we het in een eerste bijdrage hadden. Alle mannen namen aan de 'zittingen' in de (open) 'vergaderruimte' deel en hadden in de 'besluitvorming' evenveel in te brengen; een typisch voorbeeld van directe democratie.

Lijnvissers gingen er van augustus tot oktober achter heilbot aan. In het zuiden, op gunstige, want zanderige bodems, werd veel kabeljauw gevangen. Ter hoogte van de 57ste breedtegraad haalden lijnvissers in de zomer veel heilbot, lengen en roggensoorten op. Deze treilers ankerden soms in Village Bay, om er de netten te herstellen of om te schuilen voor een storm. Bemanningen werden aangesproken om post over te brengen. Vanaf 1906 waren de grote kabeljauwstocks daar echter opgevisd. De Aberdeense vissers trokken nu massaal naar IJsland en lieten St. Kilda links liggen. De vissers uit Fleetwood bevisten nu de gronden ten westen van de Hebriden, Rockall, de Flannen-eilanden (Seven Hunters) tot aan de Orkneys, de Shetlands en Muckle Flugga. Door orkaanwinden kunnen deze zeeën, zonder waarschuwing, ontaarden in doodsgevaarlijke watermassa's. Daardoor werd ook veel in Village Bay geschild. Hierbij bezorgden sommige treilers tegelijk de post. Soms was het weer evenwel zo slecht dat de treilers drie maanden lang de eilanden niet konden naderen. Het moge duidelijk zijn dat de vissersvaartuigen voor de eilanders een zaak van leven of dood konden

betekenen. In de winter van 1912 verwittigde de schipper van een vissersvaartuig het vasteland dat de eilanders een tekort aan voedsel hadden en zouden sterven. De krant Daily Mirror organiseerde een hulpprogramma en zond een snelle sleepboot met voedsel naar St.-Kilda. Het hoofd van de Britse Admiraliteit, Winston Churchill hemzelve, zond een oorlogschip naar de eilanden met voedsel en medische teams. In 1913 verzond een schipper een telegram met de melding dat op Hirta iedereen geveld was door griep en niemand er nog voor zichzelf kon zorgen. Het eiland had weer dringend hulp nodig. En weer bracht dezelfde krant soelaas. Na dit voorval kwam er een radiostation op het eiland. De eilanders waren nu voor het eerst uit hun isolatie. In 1915 werd een legeronderdeel op het eiland geïnstalleerd om vijandelijke scheepsbewegingen in de noordelijke oceaan in de gaten te houden. De eilanders profiteerden van de voorraden die oorlogsbodems er aan land zetten. Maar dezelfde oorlog bracht ook narigheid. Op 15 mei 1918 voer een Duitse onderzeeër Village Bay binnen, de kapitein verwittigde de bevolking ervan dat hij de radiozender zou afschieten en de Duitser vernietigde vervolgens

dat station, 2 huizen, een nettenmagazijn en 2 strandboten. Intussen waren de mensen het wel gewoon geraakt om bevoorraad worden zonder ervoor te moeten werken. Er waren steeds minder mannen bereid om op vogelvangst te trekken. De bezoekende treilers lieten immers voldoende voorraden achter. Donald Craig, toen schipper op de stoomtreiler Brillant Star, vertelt dat sympathiserende vissers er vanaf 1903 treilers, regelmatig bloemmeel, verse vis, gezouten vlees, suiker, thee, kolen en parafine achterlieten. De eilanders begonnen die vissers dan ook als hun persoonlijke vrienden te beschouwen.

### Het einde

Maar van vriendschap alleen valt niet te leven, zo blijkt. In 1926 was iedereen op het eiland weer eens geveld door griep. Al vier mensen waren overleden. Er kwamen geen vissers in de baai want er was een grote algemene staking. De zieke eilandbewoners grepen terug naar oude methodes en maakten op hun hoogste toppen vuren om de aandacht te trekken. Er kwam geen hulp. De oogsten mislukten jaar op jaar. Zij die bleven geraakten ten lange laatste ontmoedigd. In 1928 waren er nog slechts 37

*Sommige schapen sprongen liever van de rotsen in zee dan zich te laten vangen. Of ze daarin gelijk hadden of niet, laten we hier in het midden.*

inwoners in leven. Er werden geen nieuwe gezinnen bereid gevonden om op Hirta te gaan wonen. Integendeel, wegens het armoedig bestaan overwogen nog meer mensen om te vertrekken. De overheid begon dan ook plannen te maken om het eiland volledig te evacueren. In 1929 meldde een visser uit Fleetwood dat de bewoners geplaagd werden door een pijnlijke en besmettelijke vorm van open eczema en dat er geen medicijnen hadden. Deze keer kwam er geen hulpactie op gang. In afwachting van officiële medische bijstand waren het de vissers die de ziekte hielpen bedwingen. Maar vissers zijn geen maatschappelijke werkers. Ze gaan de zee niet op om volkeren in nood bij te staan. De aanlandingen van de treilers en het geven van rantsoenen door de vissers aan de Kildonians gebeurden immers meestal buiten weten van de reders. Die konden al dat visverlet hoe langer hoe minder appreciëren en stelden uiteindelijk paal en perk aan de behulpzame visserspraktijken. De winter van 1930 was bar geweest en had voor de bevolking van Hirta niets dan narigheid gebracht. Tegen april gingen de meesten dan ook akkoord om te verhuizen en de eilanden aan de wind over te laten. Begin augustus 1930 werden 667 schapen, de helft van de kudde, met een stoomschip naar Oban overgevoerd. De verkoop van die schapen moest een gedeelte van de verhuiskosten betalen. Op het einde van augustus werden de 36 laatste bewoners met een Britse oorlogsboot naar Lochaline en Oban overgebracht. De gecharterde SS Princess Louise zou de zware stukken en de weinige meubels ophalen. Er werden ook nog 550 schapen verscheept. Sommige beesten sprongen liever van de rotsen in zee dan zich te laten vangen. Of ze daarin gelijk hadden of niet, laten we hier in het midden.

Daniël Pots

# DE DRIJVENDE KRACHT



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

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



**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

**STELLEN DAM:**

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

**BRUINISSE:**

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

**OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER**

## ONDERZOEKSRaad

## O 33 Marbi

Op 18 september 1996 kwam de O 33 *Marbi*, bij het aanlopen van Le Havre, in aanvaring met het Franse vissersvaartuig *Farfadut*. Het Franse schip vertoonde de seinen van een vissend vaartuig. Er was weinig zichtbaarheid, maar schipper Pascal Vanbillemont had op de radar wel degelijk het vaartuig waargenomen.

Ondanks de slechte zichtbaarheid en de gevaarlijke situatie met uiteindelijk een aanvaringskoers heeft Vanbillemont, zo stelt de Onderzoeksraad, nagelaten een goede uitkijk te houden. De schipper verklaarde immers dat hij gewoon verder gewerkt heeft aan zijn papieren. Dat levert hem nu tien dagen schorsing op.

## Verkeersscheidingsstelsel (VSS)

Er werden weer een aantal schippers beboet omdat ze zich niet aan de verkeersregels van het VVS gehouden hebben. De Nederlander Hendrik de Vries (Z 60 *Blue Angel*) werd daarop betrapt op 18 februari 1997, maar kon zich dat gebeuren niet meer herinneren: zeven dagen schorsing. Zijn landgenoot schipper Cornelis Romkes (Z 519 *Rachel Sarah*) weet zelfs niet meer wie op de brug stond toen zijn schip op 10 april '97 door de Britten op gelijkaardige feiten betrapt werd: zeven dagen schorsing. Tom Vlietinck, schipper op de Z 122 *Noordster* herinnert zich dan weer wel dergelijke overtreding begaan te hebben op 12 november 1996: vijf dagen schorsing. Dat is ook het geval bij schipper Jean-Pierre Vantorre (N 126 *Skylight*) die op 23 augustus '97 tegen de verkeersstroom invoer 'omdat de visvangst in dat gebied er gunstig was': 5 dagen schorsing.

## O 187 St. Antonius

Op 23 juni 1997 gaf de Oostendse reder Norbert Hennaert het bevel over de O 187 over aan schipper Dirk Coolsaet. Het schip vertrok ter visserij richting Bristol Kanaal, maar had daarvoor onvoldoende bemanning aan boord. Schipper Coolsaet werd daarvoor ter verantwoording geroepen, maar kon te zijner verdediging zeggen dat hij schip en bemanning van reder Hennaert overnam. Daarom kwam hij ervan af met een waarschuwing: *'Het blijft evenwel de taak en de verantwoordelijkheid van de schipper in bevel om na te gaan of zijn bemanning voldoet aan de vereisten om op zee te gaan.'*

Robert Coelus

## SUBSIDIES

## Prototype vissersvaartuig

De Bredense reder Willy Versluys dient, samen met enkele scheepsherstellingsbedrijven en een werf, bij de GOM een project in om een prototype van een experimenteel visserijvaartuig te ontwerpen. Volgens het Visserij Informatiecentrum (VVI) zou dergelijk project wel degelijk gesubsidieerd kunnen worden via het EFRO (5b-maatregel, herstructurering van de scheepswerven). De bouw van het schip zou dan wel moeten passen in hetgeen genoemd wordt *'een groter herstructureringsgeheel'*. Het VVI denkt daarbij aan *'een meerjarig overleg via een stuurgroep waarin ook de herstructurering van de activiteiten van de werven besproken worden en alternatieven gesuggereerd worden'*. In die stuurgroep zou plaats zijn voor experts uit de rederij, naast technici, scheepsbouwers, Zeevaartinspectie en administratie.

Dat dergelijk project gesubsidieerd kan worden is verrassend, omdat vroeger al over soortgelijk plan gediscussieerd werd. Desmyttere, hoofd van het permanent secretariaat van de 'Programma Management Eenheid', die over de Europese steunprogramma's moest waken sloot

toen de discussie met de woorden: *'dat een onderzoek naar een nieuw prototype (...) zeker weinig kansen zou hebben naar 5b-betoelaging toe.'* (fv)

## QUOTA

## Nieuwe regeling in de maak

Volgens de Vlaamse Vissersbond (VVB) wordt er achter de schermen voor de Vlaamse visserij een nieuwe quotaregeling uitgewerkt. Beoelening zou zijn dat elk Vlaamse vaartuig over een eigen quotum kan beschikken.

De VVB vraagt zich af op welke manier de totale quotakoek over de verschillende vaartuigen verdeeld zal worden. Deze redersorganisatie verzet zich er alvast tegen dat een deel verdeeld wordt op basis van de 'historische rechten'. Volgens deze bond moeten alle vaartuigen naar eigen inzicht hun visgrond kunnen bepalen en desgevallend wijzigen. Dat zou niet meer mogelijk zijn als sommige vaartuigen her en der geen 'historische rechten' opgebouwd hebben. De VVB vroeg ter zake tekst en uitleg aan minister Pinxten.

# CREVITS

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege.

Tel.: 050/ 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.

Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.

Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

*Verhalen van een reder die  
onbekend wenst te blijven*

(II)

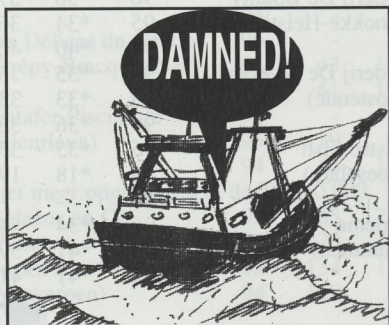
Binnenskamers, in de geborgen rust van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart is het gemakkelijk praten over een situatie buiten, daar op zee. Er kan uitgebreid gewikt, gewogen, geoordeeld en veroordeeld worden. In de werkelijkheid daarentegen...

'We gaan eruit,' zo zegt de schipper. En zoals de schipper het zegt, gebeurt het ook. Want hij denkt dat er aan de Akkaertbank wel wat garnaal te vangen is en ook hoopt hij dat er 's anderendaags een goeie prijs voor gegeven wordt.

Hoe verder het scheepje 'uit de wal' vaart, hoe woester de zee wordt. Maar de schipper weet van geen ophouden en de ploeg zet 'de korre weg op 't zeetje.' De matroos die daarna de eerste wacht heeft, komt de brug op en krijgt de bekende opdracht: goed aan 't lijntje van de plotter houden!

Veel tijd om te mijmeren heeft de man niet. Onmiddellijk, plots 'overstuur' komt een containerschip aan! En dat gaat snel. In enkele tellen staat de schipper weer op de brug. Hard stuurboord, zo klinkt zijn bevel. Het roer wordt omgegooid en dan zien ze het gevaarte ook met het blote oog. De mastodont scheert rakelings langs de bok, terwijl zijn boegwater het dek overstroomt. De tijd staat even stil. En dan verdwijnt de zeereus weer in het niets, waaruit het ook gekomen is.

Er is niets gebeurd, althans dit keer niet.



**In memoriam**

**Louis Paul Boon over Jozef Vantorre**

In Knokke - Heist overleed op 24 februari de volksschrijver Joseph Vantorre (° Heist, 10 juni 1931). De uitvaartplechtigheid greep plaats te Heist op 28 februari.

Alhoewel zelf geen visser, heeft Vantorre in zijn boeken ('De Kavijaks', 'Waar de meeuwen schreeuwen' en 'Kruis der vissers') het volkse milieu van het vissersdorp Heist naturalistisch trefvend getekend. Zijn eersteling, *De Kavijaks* (1973), was een groot succes. Het boek kreeg in 1988 zelfs een tweede druk bij de gerenomeerde Amsterdamse uitgeverij De Bezige Bij. Naar aanleiding van die uitgave werd Vantorre overigens door Marc Loy in HVB geïnterviewd. Vantorre over *De Kavijaks*: *'Ik heb het in één trek doorgeschreven. Iedere avond een uur of twee. Soms staan er wel tachtig fouten op een bladzijde maar ik ben dan niet meer te remmen. En terwijl ik dan schrijf beleef ik alles opnieuw. Soms moest ik stoppen omdat de tranen over mijn wangen liepen.'* (HVB # V, 1988 p. 15).

Dat Vantorre wel degelijk talent had, mag blijken uit de woorden van Louis Paul Boon, een van Vlaanderens grootste schrijvers: *'Een zondagmiddag waren Marc Andries en zijn vrouwtje op bezoek en stelden ze een vriendin voor, die Ingrid Sijmons heette en achteraf ook nog iets met de Standaard-uitgeverij bleek te maken te hebben. We speelden achteraan in de tuin petanque, een Frans spelletje dat men in Nederland "Jeu des boules" noemt, maar Ingrid bleek gehandicapt door iets dat zij onder de arm droeg, een onuitgegeven manuskript. Uren later liet ze me dit manuskript zien; het heette *De Kavijaks* en was geschreven door Jozef Vantorre. Of ik het ook eens lezen wou? Ik lees nooit manuskripten, zelfs de mijne niet, maar omdat Ingrid zo lief was deed ik het toch maar. En meteen had ik de zeer sterke indruk of men met mij een grapje wou uithalen: dit leek me een boek van iemand die de schrijversstiel volkomen onder de knie had, maar enkele bewuste fouten beging om de literatuurkenners op een dwaalspoor te brengen, iets wat ik trouwens in mijn beginperiode zelf heb gedaan. Weken later belde Ingrid me op, en wou ze weten wat ik erover dacht — over het boek — en weer weken later wou ze weten of ik een inleidend woordje voor dat boek wou schrijven. En hier is het dan: het lijkt me het werk van een man die bezeten is door zijn onderwerp, geen literatuurman, maar die misschien slechts eenmaal een boek zal schrijven, 'zijn boek', hét boek.'* (L.P. Boon in een voorwoord op *De Kavijaks*.)

**B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF**

**LOWYCK & ZOON**

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

## Visbedrijven in Top 30.000

**NAAST DE 19 visbedrijven die de Top 5000 haalden, en die wij vorige maand in dit blad afdrukten (HVB # 2,1998, p.23), zijn er nog tal van kleine en middelgrote bedrijven actief in de -aanvoer, -handel, -import-export, -verwerking en viskweek. We keken er de Trends Top 30.000 op na en rangschikten de overige bedrijven volgens omzet in 1996. De cijfers moeten met de nodige omzichtigheid gehanteerd worden omdat de gegevens niet altijd overeenkomen met het volledige boek- of kalenderjaar.**

**De totale omzet van de opgesomde bedrijven bedraagt 18 miljard frank voor 1996.**

**□ Bij gebrek aan het omzetcijfer werd de brutomarge opgenomen, aangeduid met een \* (asterix). Deze ondernemingen worden hierdoor lager geklasseerd ten opzichte van de positie van hun omzetcijfer. En ten slotte: de 1ste kolom duidt het jaar aan, de 2de de omzet (Omz) en de derde de toegevoegde waarde (Tw).**

	Omz.	Tw.
<b>OMZET + 200 MILJOEN FR.</b>		
Promaritimes (Brussel)	96	283 19
	95	241 17
	94	256 24
Daniel's Visbedrijf (Zeebrugge)	96	253 30
	95	237 25
	94	226 23
Laeken Fish (Brussel)	96	225 14
	95	140 8
	94	- -
Levecke (Oostende)	96	219 21
	95	233 10
	94	263 17
<b>OMZET 200 tot 100 MILJOEN FR.</b>		
La Bretagne (Brussel)	96	193 24
	95	208 28
	94	235 29
Demaro (Brugge)	96	169 44
	95	168 44
	94	159 39
Ocean Marée (Brussel)	96	166 19
	95	*22 24
	94	- -
Jaspers Vishandel (Antwerpen)	96	161 10
	95	149 16
	94	153 14
Pandalus (Brugge)	96	150 40
	95	165 43
	94	187 41
Verleye Fernand	96	- -
	95	- -
	94	151 14
Ocean Fish (Brussel)	96	139 13
	95	135 16
	94	- -
Nieuwpoortse IJsfabriek (Nieuwpoort)	96	120 11
	95	124 16
	94	123 16
Fineness Food (Marke)	96	117 14
	95	*10 12
	94	- -
Maison Vendsyssel (Brussel)	96	116 19
	95	122 18
	94	130 20
Neptunus (Baasrode)	96	109 15
	95	74 12
	94	65 9
<b>OMZET 100 tot 50 MILJOEN FR.</b>		
Borremans Palinghandel (Mariekerke-Bornem)	96	93 13
	95	94 18
	94	97 18
Sodial (Jumet)	96	92 23
	95	88 31
	94	103 33
Marchant G. (Halle)	96	86 9
	95	58 9
	94	- -

Northsea (Brussel)	96	84 8
	95	72 11
	94	71 11
Seagull (Brugge)	96	84 29
	95	80 37
	94	*39 39
Bart Mosselhandel (Antwerpen)	96	77 7
	95	71 4
	94	57 4
Piscimeuse (Tihange)	96	75 23
	95	65 25
	94	72 29
General Food Traders (Edegem)	96	74 3
	95	*2 2
	94	- -
Lobster Farm (Brussel)	96	71 10
	95	78 6
	94	- -
Rederij De Noordhinder (Knokke-Heist)	96	*65 67
	95	*70 72
	94	*65 67
Crekillie Appelmans (Brussel)	96	65 8
	95	62 7
	94	62 6
Huis Patrick (Lubbeek)	96	62 6
	95	62 8
	94	59 6
Gerrit (Zeebrugge)	96	57 7
	95	51 7
	94	54 7
Van Biesen-Pieters (Kieldrecht)	96	55 4
	95	44 8
	94	- -
Arijs (Herenthout)	96	55 5
	95	54 5
	94	44 4
Deprez (Zeebrugge)	96	54 2
	95	52 4
	94	- -

Rederij Atlas (Dudzele)	96	53 23
	95	*26 26
	94	48 23
Pacific (Hasselt)	96	53 4
	95	46 4
	94	38 4
Rederij Terra Nova (Zeebrugge)	96	52 27
	95	49 27
	94	- -
Praet M. Vishandel (Kieldrecht)	96	51 4
	95	45 5
	94	42 4
Dhondt&Verleye Euromossel 9 (Nederzwalm)	96	51 11
	95	59 11
	94	56 9
De Zilvervis (Putte)	96	51 9
	95	49 9
	94	- -
<b>OMZET -50 MILJOEN FR.</b>		
Starfish (Brugge)	96	*45 48
	95	309 57
	94	294 52
Rederij Versluys-Desaever (Bredene)	96	45 23
	95	31 12
	94	37 18
Vislossersbond Van Waes (Oostende)	96	43 28
	95	38 32
	94	44 35
Alloo-Van de Capelle & Zn (Brugge)	96	*42 43
	95	*51 52
	94	165 41
Rederij Versluys-Couwzyzer (Bredene)	96	41 20
	95	45 27
	94	42 24
Rederij St.-Carolus (Oostende)	96	41 36
	95	47 32
	94	- -
Rederij Vertrouwen (Zeebrugge)	96	40 21
	95	44 23
	94	- -
Gidanor-Products (Brussel)	96	37 3
	95	43 4
	94	100 9
Paelinck Vishandel (Gent)	96	36 9
	95	36 9
	94	54 13
Rederij De Bounty (Knokke-Heist)	96	*36 37
	95	*34 36
	94	*40 40
Rederij De Zwerver (Oostende)	96	*35 35
	95	*33 33
	94	*36 36
Gastro Fish (Roeselare)	96	*35 35
	95	*18 19
	94	- -
Vadema (Lummen)	96	*34 34
	95	*41 39
	94	*41 41

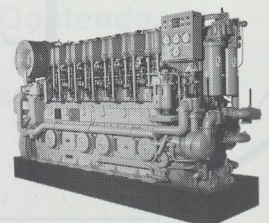
### Alle dieselmotoren:

Leveren, plaatsen, revisie en herstelling  
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,  
waterpompen en compressoren e.a.  
Opgieten van motoren met Chockfast  
**DROOGDOK**  
Schroeven en schroefassen  
Las- en leidingwerk

### Bureel - werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 01 88  
bij afwezigheid Tel. 09 / 379 98 82  
of semafoon Hugo 07 / 300 47 81

**SDS** n.v.



Rederij Versluys-Decuyper (Bredene)	96	34	15
	95	33	15
	94	33	18
Alpha Fish (St.-Jans-Molenbeek)	96	34	3
	95	17	2
	94	-	-
Jo Visgroothandel (Kortrijk)	96	34	3
	95	44	7
	94	53	7
Praet Vishandel (Antwerpen)	96	33	3
	95	28	4
	94	-	-
Schot's (Essen)	96	*29	31
	95	*29	31
	94	*32	33
Rederij Marbi (Bredene)	96	*29	29
	95	*27	27
	94	-	-
Rederij Nathalie (Knokke-Heist)	96	*27	18
	95	*21	21
	94	-	-
Rederij Albatros (Knokke-Heist)	96	*27	27
	95	*19	19
	94	-	-
Geen gegevens over 1996			
Atka (Puurs)	96	-	-
	95	914	92
	94	-	-
Gadus (Nieuwpoort)	96	-	-
	95	-	-
	94	778	70
De Jager (Antwerpen)	96	-	-
	95	237	21
	94	292	28
Hackman et Cie (Thoricourt)	96	-	-
	95	126	9
	94	145	9
Aalvis (Brussel)	96	-	-
	95	123	18
	94	*18	18
Devriendt P. Oesterpark (Blankenberge)	96	-	-
	95	79	14
	94	69	13
La Saumonière Artisanale (Marcinelle)	96	-	-
	95	52	11
	94	55	12
Rederij Carpe Diem (Knokke-Heist)	96	-	-
	95	44	27
	94	-	-
Les Délices du Centre (Strépy-Bracquegnies)	96	-	-
	95	43	19
	94	41	19
Battafer Pisculture (Silenrieux)	96	-	-
	95	39	9
	94	46	10
Niet meer opgenomen in de Top 30.000			
D'Haens en Co (Putte)	95	165	22
	94	173	22
Dockx E. (Antwerpen)	95	134	11
	94	150	7

Lobster Fish (Brussel)	95	119	8
	94	105	7
Fieret Vis België (Brugge)	95	94	1
	94	99	1
L'Océan (De Panne)	95	72	11
	94	77	15
Rederij Jakoba (Zeebrugge)	95	53	29
	94	54	28
Rederij Hertsens (Knokke-Heist)	95	49	26
	94	49	25
Rederij Dirk (Knokke-Heist)	95	39	22
	94	44	24
Northfreeze (Knokke-Heist)	95	*35	39
	94	-	-
Dubrul Henny	95	35	5

(Kortrijk)	94	38	5
Van Lancker Visbedrijf (Oudenaarde)	95	*28	30
	94	*29	30
Noorzee Poissennerie (Brussel)	95	27	4
	94	26	4
Wellens Vishandel (Diest)	95	26	5
	94	40	9
Mathonet-Gabriel (Malmedy)	95	*26	28
	94	94	26
Rik (Diest)	95	26	8
	94	16	5
Dumon Vishandel-Traiteur (Leuven)	95	25	5
	94	27	6

\* Trends Top 30.000, editie 1998, is een uitgave van Trends Topboeken, Brasschaatsteenweg 308, 2920 Kalmthout.

## Tongaansvoer januari met tweederden verminderd in vergelijking met vorig jaar

Aanvoer en besomming lagen in januari opvallend laag, althans op basis van de letterlijk kortzichtige vergelijking met vorig jaar. De stormachtige weersomstandigheden zitten er wel voor iets tussen, maar het uitblijven van echte vriestemperaturen was eveneens een nadelige factor. De cijfers van de voorbije tien jaar tonen dan weer aan dat januari vorig jaar uitzonderlijke vangsten opleverde. Als je alleen de twee jongste jaren vergelijkt kom je gegarandeerd tot verkeerde conclusies.

Maar een totale aanvoer van 1.657 ton is inderdaad laag. De gemiddelde januari-aanvoer voor de laatste vijf jaar ligt op 2.050 ton, een hoeveelheid die in '96 en '97 ruimschoots overschreden werd. De 215 miljoen frank besomming valt al bij al nog mee. Het is iets meer dan de 220 miljoen van '96 maar beduidend minder dan de 318 miljoen in januari vorig jaar. Maar die opbrengst was dan ook voor bijna 70 procent afkomstig van tong. En dat was een uitzonderlijke verhouding.

### Overzicht tien jaar aanvoer en besomming januari (1989-1998)

JAN	Aanv. ton	tong ton	Bes. milj. fr.	tong milj. fr.	GP tong fr.
1998	1.657	235	215	104	444
1997	2.098	704	318	222	315
1996	2.301	443	220	104	235
1995	1.849	298	182	76	257
1994	2.351	447	205	91	203
1993	1.657	226	162	67	296
1992	2.510	395	226	102	257
1991	2.712	307	225	71	231
1990	3.455	458	287	108	236
1986	3.368	241	243	76	316

De aanvoerdaling is quasi volledig toe te schrijven aan de verminderde tongvangsten. Vorig jaar was het erg koud in januari met het gevolg dat er veel tong voor de kust zat. Dat vertaalde zich in een aanvoer van 704 ton tong. Dit jaar is de tongaanvoer met twee derden teruggevallen op 235 ton.

De tongprijzen blijven uitzonderlijk hoog. Het gemiddelde voor januari bedroeg 444 frank tegenover 315 frank vorig jaar. Zolang de (Nederlandse) opkopers geïnteresseerd blijven in onze tongvangsten is dat een goede zaak voor de Vlaamse visserij. (gw)

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

**Bureel - werkplaatsen:  
Vissersstraat 48 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37  
bij afwezigheid Tel. 050/ 42 88 21  
Werkkaai 9-11 (vissershaven)**

**Verheye Joël** n.v.



**HET**

**EERSTVOLGENDE**

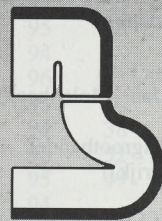
**HVB LIGT IN UW**

**BRIEVENBUS OP**

**VRIJDAG 3 APRIL**

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

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



**NV NORTH SEA BUNKERS**

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

**Peraltastraat 9 - 8000 Brugge**

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



# O.V.A.

*Voor Uw visveiling... te Oostende*  
*Voor Uw koeltransporten... naar Oostende*  
*Voor Uw loonberekening en sociale wetten*  
*Voor Uw boekhouding op maat*  
*Een coöperatieve aangepast aan Uw noden*

CV Onderlinge Visafslag Oostende  
 Vismijn 71 — 8400 Oostende

**Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!**

Centrale — Eliane

Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46

**Facturering**

Steve

059 / 33.90.91.

**Ziekte en arbeidsongevallen**

Patrick

059 / 33.90.92

**Afslag**

Etienne

059 / 33.90.93

**Koeltransporten**

Johan

059 / 33.90.94.

**Loonadministratie**

Fabienne

059 / 33.90.92

**Boekhouding**

Karine

059 / 33.90.96

Directeur — Marc BRUYER

059 / 33.90.99 — Email: OVA@skynet.be

**De coöperatieve van de reders, met meer dan 40 jaar ervaring!**

# Gouden Vis '97 voor O.62 Zilveren Vis voor O.190 Bronzen voor O.20 en O.29



De laureaten van de 'Gouden', 'Zilveren' en 'Bronzen' vissen samen met voorzitter Coelus, schepen Miroir en havenkapitein Vermandel. (foto gw)

De leden van de Oostendse vereniging *Vrienden van het Noordzee-Aquarium* hielden hun jaarlijks avondfeest ter gelegenheid van de uitreiking van de gouden, zilveren en bronzen vissen. De trofeeën zijn een beloning voor de inspanningen die vissers, hoofdzakelijk Oostendse kustvissers, leveren om het aquarium met biologisch materiaal te bevoorraden. Dat is hard nodig, want het sterftecijfer blijft ondanks de beste zorgen hoog.

*'Edere schenking, hoe bescheiden ook, wordt ten zeerste gewaardeerd'*, is de stelling van voorzitter Robert Coelus. *'Vergeet niet dat het de vissers soms moeite kost om de zeedieren in leven te houden.'*

De vereniging met 765 leden kwam voor de achtste keer bijeen. Meer dan tweehonderd mensen zakten af naar de feesttafel in Huize Astrid. Hoogtepunt van de onspanningsavond was de uitreiking van de trofeeën en certificaten. De 'Gouden Vis '97' werd toegekend aan reder-schipper Luc Bogaert en de bemanning Marcel Rau en Patrick Vercnocke van de O.62 Dini.

De 'Zilveren Vis' was voor de O.190 Renilde van reder Lucien Desmit, schipper Albert Salliau en de bemanningsleden Daniel Demey en Freddy Keyser. De twee bronzen trofeeën werden uitgereikt aan schipper-redder Urbain Vansteene en

bemanningslid Glenn Kyndt van de O.20 Goewind en de tweede beker ging naar de bemanning van het opleidingsschip O.29 Broodwinner (René Vandecasteele, Florimond Vanelverdonghe, Patrick Vancraeynest en Frans Chewy) van reder Lucien Desmit. De O.306 Cleaner van Willy Kiekens kreeg een eervolle vermelding voor de verschillende schenkingen van Noorse kreeftjes.

Er werd nog een nadrukkelijk gewezen op de verdiensten van deze vissers en bemanningen van twaalf andere vaartuigen. Hun aanvoer van visvoer en levende zeedieren is een verrijking voor het aquarium.

## Onderhandelingen

Schepen Yves Miroir, die samen met havenkapitein Patrick Vermandel, Meetje van de Kaaie en Meetje van Mariakerke het feest bijwoonde, kon nog geen concreet nieuws brengen over de toekomstige exploitatie van het Noordzee-aquarium. Dat aquarium blijft een toeristische trekpleister, goed voor 60.000 bezoekers per jaar. Krantenberichten over een samenwerkingakkoord met een buitenlands bedrijf verwees hij naar het domein der kwakkels. *'Het stadsbestuur is bezig met het dossier, maar er is helemaal nog geen eindbeslissing omtrent de exploitatie genomen. Niet met Sealife, noch met een ander commercieel bedrijf. De afhandeling geschiedt in twee fasen. Vooreerst winnen wij informatie in over*

de technische mogelijkheden bij gespecialiseerde firma's. Op basis van een dossier worden de technische knopen doorgehakt. Pas daarna is de uitbating aan de orde. In elk geval zal het stadsbestuur de Vriendenkring hierbij betrekken', verduidelijkte de schepen. (gw)

## Ook Oostendse Garnaaltrofee voor O.62 Dini

Voor de derde jaar op rij mag de O.62 van Luc Bogaert de garnaaltrofee voeren. De trofee wordt elk jaar uitgereikt door de Orde van de Garnaal aan het vaartuig met de hoogste garnaalaanvoer in Oostende. De O.700 Bi-Ti-Si van Manfred Van Elslande eindigde als tweede, gevolgd door de O.110 Jeaninne-Margaret van de gebroeders Roland en Charles Verbiest.

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Adronie Christiaen, echtgenote van Marcel Laplasse en o.a. vader van de visser Henri Laplasse die in het nieuwjaarsnummer van HVB geïnterviewd werd.

Adronie Laplasse werd geboren te Oostende op 22 november 1919 en overleed er op 6 februari 1988. De uitvaartplechtigheid greep plaats op 11 februari.

De Rederscentrale meldde dat rustend reder Joannes Desaever (°01.05.1917), vader van reder Gilbert Desaever, op 15 januari overleden is. In hetzelfde blad lezen we dat de families Beer-naert, Vantorre en Dobbelaer het overlijden meedeelden van Jeanne Dobbelaere (°06.06.1920 - †27.01.1998), weduwe van Camiel Beernaert.

In Nederland overleed op 28 januari Bram Verburg (71). Samen met zijn broers Leen en Piet Jan leidde hij in Colijnsplaat het familiebedrijf 'Technisch Bureau Verburg Holland'.

In België is Verburg geen onbekende. De firma levert o.a. spoel-sorteremachines voor garnalen. Sinds 1985 ontwikkelt hij de elektrische boomkorvisserij. Alhoewel het nog steeds in het experimentele stadium zit, menen velen dat het systeem binnen korte tijd een doorbraak kan beleven.

Skrei of superkabeljauw uit Noorwegen

# Het goed bewaarde geheim van de Noorse wondervis



Chef Filip Serruys van *Den Gouden Harynck* (links) en Luc Huysentruyt van *De Snippe* rechts) uit Brugge in gesprek met de collega's Yves Mattagne (*SAS Sea Grill*) en de Noor *Odd Ivar Solvold*. (foto gw)

SKREI IS NOORDATLANTISCHE KABELJAUW (*Gadus morhua*), maar niet al die kabeljauw mag zich skrei laten noemen. Voor de Noren zijn daar voorwaarden aan verbonden. De vis moet tussen januari en april gevangen zijn tijdens de trek van de Barentsz Zee naar de Lofoten (op de 68ste breedtegraad, net boven de Poolcirkel.) en de Noorse kusten. Het dier is 6 tot 7 jaar, weegt 4 tot 6 kilogram en wordt bereid met lever en keeltjes.

Dit maakt duidelijk dat de Noren hard hun best doen om hun skrei een exclusief imago aan te meten.

Skrei groeit op in de kristalheldere koude wateren van de Poolzee. Als hij volwassen wordt onderneemt de poolkabeljauw (1) de lange reis van de Barentsz Zee naar de paaiplaatsen tussen de Lofoten en het Noorse vasteland, waar de Golfstroom voor het ideale zoutgehalte zorgt om kuit te schieten. Tijdens de trektocht door een

## Cat<sup>®</sup> Scheepsmotoren gaan recht door zee.



**TRECO**  
ENERGY SYSTEMS



Brusselsestwg 340 • 3090 Overijse  
Tel (02) 689 24 66 • Fax (02) 686 03 00

doolhof van fjorden verandert zijn voedingspatroon waardoor de vis mooi en stevig wit vlees ontwikkelt met een uitzonderlijke smaak. Dat was reeds bekend bij de Vikings die er al in het jaar 900 handel mee dreven. De Noorse koning Eystein Magnusson verplichtte de vissers in de 12de eeuw een belasting van vijf skreien te betalen. Volgens de overlevering zou de koning als wederdienst een kerkje en hutten voor de vissers hebben laten bouwen in een van de vissershaventjes van de onherbergzame Lofoten.

### Gastronomisch

De skrei is dus een seizoensvis die in barre omstandigheden gevangen wordt in de wateren boven de poolcirkel. De visserij gebeurt met de bodemtrawl, de long-line, de ringzegen of het drijfnet. Er zijn strenge quota opgelegd. Een schip van 50 voet, zowat de doorsnee Lofootse boot mag dit jaar precies 103 ton kabeljauw aanvoeren. Naar verluidt is de controle streng. Deze visserij is de voornaamste pijler van de plaatselijke economie. Als ze verdwijnt is er geen inkomen meer voor de 25.000 mensen van de zeven Lofoten-eilanden.

Skrei is pas vorig jaar tot de beste Franse tafels doorgedrongen. Hij werd verkozen als officiële vis voor de *Bocuse d'Or '97*, een internationale wedstrijd voor keukenchefs. Het Noorse Centrum voor Zeeproducten heeft de promotiecampagne nu uitgebreid naar onze gastronomische

tempels, want de skrei-export is gericht op de restaurants. Een twintigtal Belgische topkoks engageerden zich om deze superkabeljauw gedurende de periode dat hij beschikbaar is op hun menu te plaatsen. Het zijn hoofdzakelijk restaurants uit het Brusselse (o.a. *Bruneau* en *La Villa Lorraine*). In onze contreien zijn het de Brugse restaurants *De Karmeliet*, *De Snippe* en *Den Gouden Harynck*.

Voor Noorwegen is de vispromotie van levensbelang. De export van zeeproducten vertegenwoordigt een omzet van 96 miljard frank. Om de export op peil te houden en te bevorderen werd het centrum zeven jaar geleden opgericht. De financiering geschiedt louter door een heffing op de export. Het centrum ontvangt geen financiële steun van de Noorse regering. Toch beschikt het over

voldoende middelen om groots opgezette campagnes te organiseren en kantoren open te houden in verschillende Europese steden (Parijs, Hamburg, Madrid) en in andere werelddelen (USA, Brazilië, Japan, Hong Kong). Voor ons land vond de presentatie plaats in het prestigieuze *Brussels Radisson SAS Hotel*. Overigens waren de skrei-bereidingen die de chefs Yves Mattagne (*SAS Sea Grill*), Roland Debuyst (*zilveren Bocuse '97*) en de Noor Odd Ivar Solvold (bronzen *Bocuse '97*) voorzetten meer dan voortreffelijk te noemen. (gw)

(1) De omschrijving poolkabeljauw kan wel, maar er bestaat ook echte poolkabeljauw, de *Boreogadus saida*, die voorkomt in de IJszee.  
/INFO: Centre des Produits de la Mer de Norvège, 22, rue de Marignan, F-75008 Paris. Tel.: 00-33-156.59.71.80 of 81, fax.: 00-33-156.59.71.81

## Noord-Ierse visserijsector verkent terrein

**EU-landen met een visserij-overschot zijn meer dan ooit op zoek naar nieuwe afzetmarkten voor hun Seafood-producten. Vorige maand toerde een delegatie uit Noord-Ierland rond in Vlaanderen.**

Ierse bedrijfsleiders brachten een bezoek aan de Zeebrugse Visveiling, het visbedrijf Huyssseune, de GB-retailafdeling in Brugge, Pieters Visbedrijf en tenslotte aan het Rijksstation voor Zeevisserij in Oostende.

De Noord-Ierse aanvoer is geconcentreerd rond de havens van Kilkeel,

### 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

# Vertel ons uw plannen.

Hebt u plannen? Grote plannen, kleine plannen? Of hebt u vragen? Leg ze aan ons voor. **CERA Bank is immers specialist in de kredietverlening aan landbouwers, tuinders en zeevisserij.** Als marktleider in Vlaanderen en jaarlijks meer dan 1.000 subsidiedossiers zijn we het best geplaatst om uw plannen mee te helpen realiseren.



**Denk ruim.**



De Noord-Ierse delegatie bracht ook een bezoek aan het Rijkstation voor Zeevisserij in Oostende. Laborante Pascale Driesens geeft tekst en uitleg bij het onderzoek op de aanwezigheid van vluchtige verbindingen (o.a. benzeen) en sedimenten (o.a. zand) in de Noodzeevis. (foto gw)

Portavogie en Ardglass waar de jaaraanvoer 28.000 ton bedraagt, een hoeveelheid vergelijkbaar met de Vlaamse aanlandingen. De belangrijkste aanvoerproducten zijn witvis en langoustines. De regionale vloot telt 200 vaartuigen waarop een duizendtal vissers hun brood verdienen.

De visverwerkingbedrijven, vooral gericht op export naar Groot-Brittannië (47%), Spanje (12%), Duitsland (10%) en Frankrijk (9%), zijn goed voor 1.300 jobs en een omzet van vier miljard frank. Ook de viskweek en aquacultuur is er sterk ontwikkeld. De dertig viskwekerijen zijn gespecialiseerd in regenboogforel, oesters en zalm. (gw)

© INFO: S. Longmore, Northern Ireland Trade Consultants, Gasthuisstraat 73, 9500 Geraardsbergen, tel.: 054-42.27.04, fax.: 054-42.11.82.

## Januari 1963: 35 jaar geleden De geschiedenis herhaalt zich

De tegenslagen waarmee verschillende vissersvaartuigen de jongste tijd te maken hadden (en waarover we vooraan in dit blad bericht hebben) zullen bij oudere lezers wellicht herinneringen oproepen. Met enkele dagen verschil gingen 35 jaar geleden twee vaartuigen verloren, gelukkig ook al zonder slachtoffers te maken.

'Voor de tweede maal op twee weken tijd heeft het noodlot hard toegeslagen in onze visserijvloot', vonden we in een krant van maandag 21 januari 1963. Dat is op enkele dagen na 35 jaar geleden. De week daarvoor stond de O.140 Don Bosco, een houten vaartuig van 200 pk, in brand op het Kanaal. De vijf opvarenden konden het schip ongedeerd verlaten. Het vaartuig van Alex Jungbluth en Maurits Rubben, in 1938 gebouwd op de werf Hillebrant in Oostende, was verloren. Op zaterdag 19 januari zonk dan de N.232 De Carina voor de Nederlandse kust, nabij het

lichtschip Texel. Een Nederlands vissersvaartuig nam de vijf opvarenden aan boord. De schipbreukelingen waren schipper Robert Beyen uit Oostende, stuurman Juvenal Deley uit Bredene, motorist Gilbert Desmit en de matrozen Jean Abiven en René Dyserinck allen uit Oostende.

De N.232 (bouwjaar 1922, 250 pk) van Maurits Gonsaeles en echtgenote Wilhelmina Durnez uit Nieuwpoort zonk na een ontploffing aan boord die een lek veroorzaakt had. (gw)

## Documentaire Oostendse vissersgemeenschap

Studenten van het Brusselse St.-Lucasinstituut en van de Gentse Universiteit hebben zes maanden gewerkt aan een antropologische documentaire film en een boek over de verwevenheid van de visserij met de Oostendse gemeenschap. De film werd vorig weekeinde voor het eerst vertoond op een filmfestival in Gent. Er wordt uitgekeken naar mogelijkheden om de film ook voor een ruimer publiek te projecteren.

Info: Universiteit Gent, Vergelijkende cultuurwetenschappen, t.a.v. Prof. Rik Pinxten, Roezier 44, 9000 Gent.



**VOORUITDENKEN IS ERVOOR  
ZORGEN DAT U NAAR  
UW BANK KUNT GAAN  
ZONDER U TE VERPLAATSEN.**

**MY'BANK ... INFO IN UW BBL-KANTOOR  
WIJ GEVEN DE TOEKOMST ALLE KANSEN**