

**H** HET VISSERIJBLAD  
**HVB**  
66

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

Z 576 MARE NOSTRUM TE WATER  
DE REPORTAGE

## ZOEKLICHT OP NIEUWPOORT

Eerste verkoop N 782  
Bloemenhulde vissers  
Huldiging verdienstelijke reders

In het visserijmuseum van Oostduinkerke loopt momenteel, naar aanleiding van 50 jaar garnaalfeesten, een tentoonstelling over de garnaalvissers te paard.



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 66 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 66

## HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

Losse nummers 100 bnf

### Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert, Fer-

nand Boone, Robert Coelus, Walter

Debrock (†), Juul De Vocht, De Zet-

duivel, Philippe Godfroid, Norbert

Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank

Neyts, Jef Klausing, Willem Lans-

zweert, Mac Floo (tekeningen), Marc

Loy, Annie Vanhee (tekeningen),

Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido

Walters.

VERANTWOORDELIJKE

UITGEVER: Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en alle  
correspondentie naar HVB,

Dorpstraat 121,

B-8450 Bredene.

Tel. en fax: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor  
standpunten of meningen van auteurs 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,- bnf 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.

Omslagfoto Guido Walters

## Ouderwets



JE MAG VAN de Fransen zeggen wat je wilt,  
maar je mag niet zeggen dat ze het niet goed  
kunnen uitleggen. Dat is zowat het eerste dat  
ik dacht toen ik de laatste bladzijde van  
'*Géopolitique du chaos*' omgedraaid had, een  
boek van *Ignacio Ramonet*, de hoofdredacteur  
van het Franse magazine *Le Monde Diplomatique*.  
Ik wil maar zeggen: geen kattedeppis!

Wie meent dat bovenstaande paragraaf niet  
in Het Visserijblad thuishoort, heeft ongelijk. Niet dat mijn —  
alle verhoudingen in acht genomen — collega het in zijn boek  
over de visserij heeft, maar ik begrijp nu toch weer een beetje  
beter wat er op onze kaaïen aan het gebeuren is.

Volgens de auteur waren *vooruitgang* en *samenleving* de belang-  
rijkste mechanismen in het westen; tot voor enige tijd dan toch.  
In naam van de *vooruitgang* ontwikkelden onderwijs en weten-  
schap zich, kwamen er sociale wetten, nam de koopkracht toe,  
kwam er grotere gelijkheid tussen de mensen en nam daarmee  
het geweld af. Ten tweede zagen we het menselijk handelen als  
een geheel, een organisatie waarin alle onderdelen elkaar nodig  
hadden.

Wie in de geschiedenis van de Vlaamse visserij neust zal inder-  
daad geen moeite hebben om ook daar de mechanismen van *voor-  
uitgang* en *samenleving* te ontdekken. Er valt wellicht zelfs een  
gaaf boek te schrijven over de ontwikkeling van de Vlaamse vis-  
serij volgens die twee parameters.

Vandaag gaat het er evenwel anders aan toe, zo beweert *Ra-  
monet*. In plaats van *vooruitgang* en *samenleving* zijn er twee  
nieuwe kenmerkende grootheden gekomen: *communicatie* en  
*markt*. Ja, dat kun je wel zeggen. *Communicatie* is vandaag in-  
derdaad de motor van het gebeuren: televisie, computers, zak-  
telefoons, internet... Maar zegt *Ramonet*, vooruitgang is dat alleen  
maar voor wie de zaak oppervlakkig bekijkt. Zij die deze nieuwe  
motor manipuleren hebben juist schijt aan vooruitgang:  
'*Discussies over waarden als het publieke belang, welzijn, vrij-  
heid, gelijkheid, vinden bij hen niet plaats. Democratie telt niet  
voor hen. Voor hen tellen geld, producten, ideeën.*'

Ook de vervanging van *samenleving* door *markt* betekent een  
omslag en een verarming, zo vervolgt de auteur. Terwijl samen-  
leving een begrip is dat het menselijk bestaan als een samenhan-  
gend, betekenisvol geheel ziet, gaat het marktdenken uit van  
strijd en scheiding: mensen die er wel en die er niet bij horen. Bij  
de markt horen winst, concurrentie, vechten, winners en verlie-  
zers, sterken en zwakken, selectie, uitstoting, onverschilligheid.  
Het is allemaal goed gezegd en in een prachtig Frans geschreven,  
maar *iets* zegt me dat deze Fransman het niet helemaal bij het  
rechte eind heeft. Mij kun je namelijk maar moeilijk wijsmaken  
dat concurrentie en markt de jongste jaren dingen doen die zij  
vroeger ook al niet deden. Ik vraag me af of het juist is dat de  
markt nu wel en enige decennia geleden niet de maat van alle  
dingen was. Hoe we twee belangrijke, in de loop van de eeuwen  
ontwikkelde mechanismen uit onze handen hebben laten glijpen  
en hebben ingeruild voor veel primitievere denkwijzen, legt  
*Ramonet* trouwens ook niet uit.

Maar het boek heeft me wel doen begrijpen waarom ik al twaalf  
jaar alleen sta in het hanteren van het begrip 'vissersgemeen-  
schap', en het belang dat ik eraan hecht; het gemeenschappelijke  
èn de tegenstellingen die ik in de visserij opmerk, en de dyna-  
miek daartussen die de toekomst van deze kaaïen bepaalt, de  
band die ik leg tussen vlootontwikkeling en samenleving...  
Want, hoe ik het ook formuleer, argumenteer en expliceer, nie-  
mand die het (nochtans zeer zichtbare) wil zien, niemand die de  
draad opneemt, niemand die de parameter 'vissersgemeenschap'  
in het spel betreft. *Ramonet* heeft me geleerd hoe dat komt: ge-  
meenschap is ouderwets. Blijkt dat ik aan dit kille Noordzee-  
strand de laatste ben om dat ouderwetse begrip te hanteren.  
Blijf ik doen, ben ik trots op.

Flor Vandekerckhove

### 't Zal wel Gaan boven de doopvont

In het Informatieblad van de Rederscentrale lazen we dat het 'Noodfonds voor de Zeevisserij 't Zal wel gaan' op 30 maart boven de spreekwoordelijke doopvont gehouden werd. Stichtende leden zijn Marc Bruyer (OVA), Luc Corbisier (Rederscentrale), Dirk Demaeght (aalmoezenier) Marcel Madou (Vismijn Nieuwpoort), Johan Van de Steene (ZV), Philip Vanslembrouck (Hand in Hand) en Patrick Vermandel (havenkapitein Oostende). Marcel Madou is de secretaris en Marc Bruyer wordt penningmeester.

De zetel van de vereniging berust op de Rederscentrale. Misschien ligt daar wel de reden dat een dankwoord van de VZW aan al degenen die de jonge vereniging geholpen hebben wel in het blad van de producentenorganisatie verscheen, maar niet naar HVB opgestuurd werd.

Het is de bedoeling dat de VZW hulp biedt aan vissersgezinnen die door een een scheepsramp in financiële problemen komen te zitten.

Het initiatief werd destijds door aalmoezenier Demaeght genomen na de scheepsramp met de N 52 Sea Hunter. In de nachten van deze ramp collecteerde de aalmoezenier volop bedragen om de getroffen families te steunen. (Zie ook HVB I, 1999, p. 4) Met succes, zo blijkt. De kas van 't Zal wel gaan beschikt momenteel over meer dan 400.000 frank, zo laat de Rederscentrale weten.

# quintiens

n.v.

Electrical Intervention Team  
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE  
ELEKTRICITEIT

Wij wensen schip en  
bemanning een goede  
vaart... vol energie

Proficiat aan de reder en de werf met  
de prachtige prestatie

Kielbankstraat 6, 8380 Zeebrugge 'DAY AND NIGHT SERVICE' — TEL. (050) 54 41 72

## N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene*

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

# Z.576 Mare Nostrum te water

DE BEERNAERTS ZIJN al enkele generaties lang vissers. Overgrootvader *Anselmus Beernaert* deed het nog met oude Heistse schuiten. Een halve eeuw later brengt zijn achterkleinzoon het nieuwste schip van de vissersvloot in de vaart.

Ruim een jaar na het vergaan van *Z.576 Ostara* ging de nieuwe *Z.576 Mare Nostrum* in Zeebrugge te water. Volgende maand moet het modelschip van het jonge rederspaar *Benoit Beernaert* en *Petra Rutten* bedrijfsklaar zijn.

OP 9 FEBRUARI vorig jaar verloor reedster *Denise Vantorre* haar vaartuig *Z.576 Ostara*. Aan boord van het zinkend schip bevonden zich haar zoon *Benoit* en vier bemanningsleden die allen ongedeerd uit de schipbreuk kwamen. De *Onderzoeksradaad voor de Zeevaart* kon geen eenduidige oorzaak voor het zinken vinden. Het vermoeden blijft dat het te maken heeft met de krap uitgevallen stabiliteit na de verlenging en verbouwing van het vaartuig in 1989.

Eerste zorg voor de eigenaars was echter het afhandelen van het verzekeringsdossier en de toekomst van de familiale onderneming. Het vaartuig was weliswaar bijna 30 jaar oud, maar er was veel geïnvesteerd in de verbouwing, nieuwe motor en brug inclusief. Het was immers de bedoeling dat zoon *Benoit* het visserijbedrijf zou voortzetten.

## Nieuwbouw

De gezonken *Z.576 Ostara* beschikte over een vermogen van 441 kW (600 pk). In de huidige omstandigheden was dat te weinig om een nieuw boomkorvaartuig in de vaart te brengen. Ook al omdat moeder en zoon een optie namen op een vaartuig dat *Roger De Graeve* voor eigen rekening aan het bouwen was, kwestie van de continuïteit van de werf te verzekeren. Moeder en zoon vonden de

waren de werken aan het schip al flink gevorderd. Vandaar dat het al tien maanden later te water kon. Dat gebeurde op zaterdag 15 mei in aanwezigheid van talrijke genodigden en belangstellenden. Na de doop van het onderschip door visserijaalmoezenier *Dirk Demaeght* en het uiteenknallen van een champagnefles gleed het schip feilloos in het dok.

Het meterschap ging naar de moeder van reder *Benoit Beernaert*. Peter werd *Gilbert Van*

*den Bremt*, directeur-generaal bij de *administratie Land- en Tuinbouw, afdeling Structuur en Investerings van de Vlaamse Gemeenschap* en permanent waarnemer van het Vlaams Visserijcomité. Als leidend ambtenaar is hij verantwoordelijk voor de afhandeling van de FIVA-dossiers.

Op een man na is ook de bemanning reeds aangeworven. De crew zal bestaan uit schipper *Benoit Beernaert*, reserveschipper *Jerry Vanden Broele*, motorist *Michel Vantorre* en de matrozen *Chris Meyers*, *Filip Verhaeghe* en *Dimitri Provost*. 'Met zeven man moet het mogelijk zijn om telkens iemand thuis te laten,' redeneert de reder, die voorlopig althans, geen scheepjongen aan boord neemt.

## Zeebenen

Dertiger *Benoit Beernaert* (°15 december 1968) was niet onmiddellijk voorbestemd voor de visserij. Zijn ouders lieten hem niet meteen na het lager onderwijs naar de visserijschool gaan. Zo kwam hij in het middelbaar onderwijs terecht. Maar *Benoit* liet zijn jeugdroom niet varen. Hij was als knaap al



**Benoit Beernaert, echtgenote Petra Rutten, moeder mevrouw Denise Vantorre en peter Gilbert Van den Bremt. (foto gw)**

nodige pk's bij de oude *Z.526 Flamingo* (500 pk) en kregen ook nog 100 pk uit de 'pot', waardoor ze uiteindelijk over 1.200 pk beschikten.

Toen de bouwovereenkomst op 14 juli 1998 werd getekend voor bouwnummer 105 van *De Graeve*

# BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan 1 - 8620 Nieuwpoort - België - Phone +32.58 22 31 00 - Fax +32.58 23 48 75

Aan rederij en bemanning van  
Z 576 'Mare Nostrum'  
onze beste wensen voor behouden vaart en rijke vangsten



**Wij leverden de vislier, de ankerlier en de stuurmachine**

**Met dank voor het gestelde vertrouwen in onze producten**

VOOR EEN EFFICIËNTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN

## CV HULP IN NOOD

**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN**

**H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE**

**TEL. (059) 32 16 89 FAX (059) 32 26 17**

**GSM (0477) 42 55 68 (24u op 24u bereikbaar)**

**VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE**

**WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR  
DEKKING MET O.A. WAARBORGEN TOT US\$ 500.000.000 VOOR**

- 1. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN**
- 2. POLLUTIESCHADE**

**IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)**

VOOR

**BRAND - AUTO - ARBEIDSONGEVALLEN - PERSOONLIJKE ONGEVALLEN -  
HOSPITALISATIE - BA GEZIN (FAMILIALE) - BA UITBATING - YACHTING  
EN PLEZIERVAART - RECHTSBIJSTAND - REISBIJSTAND - ENZ.**



**De bemanning voor de nieuwe Z.576 Mare Nostrum bestaat uit schipper Benoit Beernaert, reserveschipper Jerry Vanden Broele, motorist Michel Vantorre en de matrozen Chris Meyers, Filip Verhaeghe en Dimitri Provost. (gw)**

enkele keren meegevaren met de Z.574 *Nautilus* van zijn vader. Bij zware zee voelde hij zich in zijn sas. Ook de vakantiemaanden bracht hij grotendeels aan boord door. Twaalf jaar lang heeft hij zodoende 's zomers zeebenen gekweekt. Uiteindelijk mocht hij toch naar de Heistse Visserij-school. Omdat hij ouder was en bovendien imponanter van gestalte dan de andere aspirant-vissers bleef hij geen onopgemerkt figuur, zo weet gewezen directeur *Jules De Vocht* zich nog te herinneren. Tijdens het eerste jaar verwerkte hij de stof van drie jaar dek en volgde toen twee jaar machine. Als 17-jarige monsterde hij voor het eerst echt aan op de Z.576 *Ostara* die zijn vader uitreedde. Zeven jaar hard labour.

Toen zijn vader in 1992 overleed stonden *Benoit*, ondertussen gebreveteerd stuurman-schipper, en zijn moeder er alleen voor. Samen doorworstelden ze enkele moeilijke

jaren. Het vergaan van de *Ostara* was dan ook een zware klap. Maar opgeven was er niet bij. Met de steun van de verzekeringsmaatschappij en hun juridische adviseur werd het nieuwbouwproject tot een goed einde gebracht. Over de toekomst maakt hij zich geen al te grote zorgen. *'Er is nog niemand failliet gegaan aan de bouw*

*van een nieuw vaartuig'*, filosofeert de jonge en enthousiaste reder. Na de tawaterlating is er nog anderhalve maand werk aan het nieuwe vaartuig. De officiële doop en overdracht van de Z.576 *Mare Nostrum* is voorzien voor zaterdag 3 of 10 juli. (gw)

### Technische fiche Z 576

**Bouw:** Scheepswerf De Graeve. **L.O.A.:** 38 meter. **B.O.A.:** 8,5 meter. **Diepgang:** 4,8à meter. **Motor:** Wartsilä NSD, 1200 pk **Keerkoppeling:** Antwerpse Motorenwerke. **Hulpmotoren (3):** Caterpillar. **Schroef:** Van Voorden (3.200 mm). **Straalbuis:** Hodi. **Boegschroef:** Van Voorden. **Stuurmachine:** Brusselle. **Winch en ankerwinch:** Brusselle. **Trekkrachtbeveiliging:** Marelec. **Scheepselectro:** Quintiens. **Navigatieapparatuur:** Astron. **Satellietcommunicatie:** Astron. **Visverwerking:** Van Rijn; **Centraal smeersysteem:** Verduyn. **Netten:** Pakhus 5. **Kettingen:** Crevits. **Electriciteit:** Quintiens. **Vriesinstallatie:** GL Service; **Koel- en scherfijs:** Promac; **Pneumatiek:** Sempress



De Beernaerts uit Heist zijn al enkele generaties vissers van vader op zoon. Door huwelijken zijn ze verwant met de al even visserijgebonden families Vantorre, Utterwulghe en Dobbelaere.

## Achterkleinzoon van Anselmus Beernaert neemt roer over

IN DE NA-OORLOGSJAREN bezat *Anselmus Beernaert* de H.53 *Berthe-René* (13,60 m., 23 bt) en H.81 *Madeleine-Kamiel* (74 bt). De houten vaartuigen uit 1922 werden tijdens WO II in Zeebrugge ingeschreven, respectievelijk als Z.513 en Z.529. Ook zijn broer *Joannes (Jan) Beernaert* (o.a. Z.513(1) en Z.540 *Orion*) en schoonbroer *Maurice Houtteman*, echtgenoot van *Elisabeth Beernaert* (o.a. Z.529 *Willy*(2) en Z.581 *Uranus*), hadden een eigen vaartuig. De kinderen van *Anselmus* liepen in hun vaders spoor. *Kamiel Beernaert* was (samen met *Gerard Dobbelaere*) eigenaar van de Z.540 *Neptune* en de Z.574 *Nautilus*. Zijn dochter *Madeleine Beernaert* huwde *Leon Utterwulghe* (broer van *Albert Utterwulghe*), eveneens een telg uit een vissersgeslacht. *Yvonne Beernaert* was de echtgenote van visser *Vileyn*. De twee zonen van *Kamiel* volgden de familietraditie. *André Beernaert* deed het met de Z.324 *Wielingen* (Rederij Ruytingen) en heeft nog steeds de O.333 *Marco* in de vaart. Zijn broer, wijlen *Robert Beernaert*, echtgenoot van *Denise Vantorre* (ook al uit een vissersgeslacht) was eigenaar van de Z.574 *Nautilus* en later van de Z.576 *Ostara*.

### Twee schipbreuken

*Robert Beernaert*, vader van

*Benoit*, heeft de Z.574 *Nautilus* in januari 1982 verloren zonder dat er slachtoffers vielen. Het vaartuig kapseisde en de vijf opvarenden (*Michael Vandierendonck*, *Jozef*

redden. *Robert Beernaert* bleef niet bij de pakken zitten en bouwde in 1969 de Z.576 *Ostara* bij De Graeve. Het vaartuig werd in 1989 met 2,5 meter verlengd op dezelfde

werf. Drie jaar later, op 1 maart 1992, overleed de 45-jarige Heistse reder. Zijn weduwe, *Denise Vantorre*, nam de leiding van het familiebedrijf over. Haar zoon *Benoit* voerde het bevel aan boord. Op 9 februari 1998 sloeg het noodlot opnieuw toe en ging de *Ostara* nabij het Kanaaleiland Guernsey verloren. Schipper *Benoit Beernaert* en zijn vier kompanen, *Jozef Van Eeghem*, *Glenn Vandewalle*, *Filip Verhaeghe* en *Frank Vlietinck* wisten zich met het vlot te redden. Goed een jaar later staat *Benoit* en zijn echtgenote aan het hoofd van een nieuwe rederij, de BVBA *Mare Nostrum*. Wanneer de Z.576 *Mare Nostrum* binnen enkele weken in de vaart komt start een nieuwe episode in de familiegeschiedenis van de Beernaerts. (gw)



**Eigenaars Benoit Beernaert en Petra Ruttem**  
(Foto gw)

*Van Eeghem*, *Walter Degroote*, *Daniël Vandaele* en *Rik Laseure*) konden zich met het pneumatisch vlot

(1) De Z.513 *Bertge-René*, gebouwd in 1922 bij Jules Haerincq in Heist en eigendom van *Anselmus Beernaert*, werd op 10.04.47 overgeschreven op naam van *Joannes Beernaert*.

(2) De Z.529 *Madeleine-Kamiel* werd op 4.7.51 verkocht aan *Maurice Houtteman* en *Frans Bouckaert* en werd Z.529 *Willy*.



## VAN VOORDEN-PROMAC

### VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven  
HODI straalbuizen  
Industrieel gietwerk  
Machinefabriek

### VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie  
Occasion schroeven  
Zinkanoden  
Slijtsloffen

### PROMAC B.V.

Stuurmachines, Roeren  
Verstelbare schroeven  
Boegschroeven  
Waterpompen  
Scheepskranen  
Koel-, vries- en scherfijnsinstallaties  
Vloeibaar ijs installaties  
Waterbehandelingsinstallaties  
Reddingsboten

**EEN VOORSPRONG IN  
KWALITEIT EN TECHNIEK**

## VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

## BOEKBE- SPREKINGEN

### Over het museum

Het National Maritime Museum in Greenwich kan bogen op een ongeëvenaarde verzameling omtrent de geschiedenis van de Britse en Europese zeevaart, nautische astronomie en het bijhouden van de tijd. Het museum vond daarenboven onderdak in historische gebouwen, zoals het zeventiende eeuwse *Queen's House* en de *Royal Observatory*, de 'thuis' van de wereldtijd. Sinds de oprichting groeide het uit tot

dat met de meest autoriteit in haar vakgebied. Zo leidde het ondermeer de restauratie van het HMS *Victory* het vlaggenschip van Nelson. Ook de beschrijving van de *Cutty Sark* was pas mogelijk met de steun van het museum.

'*Of Ships and Stars, Maritieme heritage and the founding of the National Maritime Museum, Greenwich*' geschreven door Kevin Littlewood en Beverley Butler, vertelt het volledige verhaal van het museum. En vermits dit het rijkste maritiem museum ter wereld is, krijgt de lezer meteen een beeld van de maritieme geschiedenis op zich.

Dit waardevolle boek is een uitgave van het National Maritime Museum in

samenwerking met *Athlone Press*.

Het boek (ISBN 0 485 11537 9 in hardback en ISBN 0 485 12146 8 in paperback) telt 275 pagina's en kan besteld worden bij Athlone, 1 Park Drive, London NW11 7SG, Tel 044/181 458 0888, Fax 0044/181 201 8115, e-mail athlonepress@btinternet.com.

### Gids voor de Zwinstreek

In een uitgave van Uitgeverij Streekboek, neemt de bekende jeugdauteur en gewaardeerd heemkundige *Johan Ballegeer* de lezer mee op een boeiende tocht doorheen de Zwinstreek, een streek nooit ver weg van water en scheepvaart en waar de lucht als het ware nog natrilt van grootse historische gebeurtenissen.

De auteur beschrijft 21 wandelingen, fiets- of autotochten door en langs Knokke, al over Sint-Anna-ter Muiden, Sluis tot Middelburg, tot Damme, Hoeke, Heist en Duinbergen.

'*Gids voor de Zwinstreek*' leidt de lezer langs strand en duin, door natuur en cultuur, voorbij kerk en kapel, over dijken en veldwegen. Johan Ballegeer wijst op een boeiende, vaak meeslepende wijze op wapenfeiten, kunst, flora en fauna. Het boek telt 152 pagina's, werd fraai uitgegeven en met meer dan 200 prachtige foto's uitvoerig geïllustreerd.

Bestellen kan door storting van 795 frank op rekening 293-0405530-28 van BVBA Het Streekboek, Vrasenestraat 109, 9100 Nieuwkerken-Waas. Meer inlichtingen kan men ook krijgen bij de uitgever op het nummer (03)777.75.58 of door het sturen van een fax naar (03)766.44.82

### Goederenstromen van de Vlaamse havens

Sinds december 1989 bestaat bij de SERV (Sociaal Economische Raad voor Vlaanderen) een commissie die het havenbeleid moet voorbereiden: de *Vlaamse Havencommissie (VHC)*. Een besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 regelt haar samenstelling, werking en opdracht. Het secretariaat gebeurt door de SERV.

In die hoedanigheid publiceert de SERV van tijd tot tijd studies die niet alleen de beleidsmensen maar ook iedereen die zich voor de havenproblematiek interesseert nuttig kunnen zijn. Eén van deze studies werd onlangs uitgegeven. '*Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse havens*' biedt een beeld van hoe de in de havens behandelde goederen hun weg van of naar de haven vinden. Specifieke problemen worden toegelicht.

Deze studie kan worden besteld voor 600 BEF bij de SERV. Bestellingen worden gericht aan mevrouw Lieve Van den Heuvel, Jozef II-straat 12-16, 1000 Brussel, Tel. 02/209.01.37, Fax 02/217.70.08, e-mail: lvd-heuvel.serv.be.

Frank Neyts

De internationale smaak van Hollands Glorie

# 'Hollandse Nieuwe' en nieuw haringboek

**DE 'HOLLANDSE NIEUWE' is al even beroemd als de klompen en de tulpenbollen. Hoe belangrijk is de maatjesharing voor de Nederlandse volks- en eetcultuur? Daarover heeft de Nederlandse journaliste Thea Detiger een boek geschreven.**

DE HARINGGEKTE BREEKT elk jaar los rond *Vlaggetjesdag* eind mei. Niet alleen in Scheveningen, maar ook in de vissersplaatsen aan de vroegere Zuiderzee, Spakenburg en Volendam, wordt de eerste haring feestelijk ingehaald. Het zal niet opgemerkt blijven. De media wedijveren deze dagen om de superioriteit van de *nieuwe* onder woorden te brengen. Er is ook een haringboek uitgekomen waarin de culinaire aspecten van de haring niet onbelicht blijven. Hoe *Hollandse Nieuwe* wordt gegeten staat uitgebreid beschreven.

## Jacob Kien

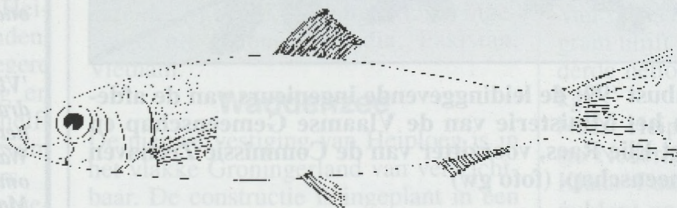
Al vanaf het begin van de twaalfde eeuw visten Hollanders op Noordzeeharing. Van de dertiende tot diep in de achttiende eeuw was haring een van de belangrijkste pijlers van hun economie. Vooral na het invoeren van de kaakmethode van *Willem Beukelszoon* uit het Zeeuwse Biervliet rond 1396 nam de consumptie en de export van haring enorm toe. Of was *Jacob Kien* uit Oostende of *Jan Machiel Duffel* uit Goeree de ontdekker van het kaken? Of hebben de Duitsers gelijk die beweren dat een abdis uit een Duits klooster het haringkaken ontdekte? Wat blijkt? In werkelijkheid was de techniek reeds tweehonderd jaar eerder bekend op de Deense eilanden.

Na het haringvangstverbod in 1977, dat zes jaar zou aanhouden, weken de

haringvissers naar het noorden uit. De Skagerrakharing vertoonde veel gelijkennis met zijn Noordzeebroers. Het lag voor de hand dat de Deense en Noorse vissers daar munt uit sloegen. Tot op vandaag voeren zij dan ook veel maatjesharing in. Van het quotum van 254.000 ton in 1998 wordt naar schatting 30.000 ton maatjesharing gevangen. Daarvan werd slechts 5.000 ton door de 18 Nederlandse vriestrawlers en een handvol spanvissers aan wal gebracht. De rest is import uit Denemarken, Noorwegen en zelfs Schotland.

## Haringpiraterij

Het boek besteedt veel aandacht aan de geschiedenis, de haringpiraten en de oor-



logen die erdoor werden veroorzaakt. Zo lezen we ondermeer dat er in Nieuwpoort in de tweede helft van de 12de eeuw reeds haring werd aangevoerd. De graven *Diederik en Filips van de Elzas* hieven er zelfs tol op, zo blijkt uit de stichtingskeure van de stad uit 1163.

Vlaamse vissers werden met hun notdopjes reeds rond het jaar 1000 op de Theems gesignaleerd. In de 13de eeuw wemelde het zelfs van Vlaamse en Zeeuwse vissers voor de Engelse oostkust. Great Yarmouth was hun uitvalsbasis en ze verkochten hun vis op de Engelse markt. Dat gebeurde via zogenaamde *hosts* die het niet zo nauw namen met de eerlijke handel. Dat leidde tot conflicten, ook tussen Frankrijk en Vlaanderen. Het boek citeert de gebeurtenissen uit 1297 waarbij 45 Blankenbergse vissersschuiten overweldigd werden en enkele maanden later nog eens 21

bootjes aangehouden en gebrandschat. Daarbij werd 145 last haring in beslag genomen (1 last is 10.000 haringen).

## Gezondheid

'Haring in 't land, dokter aan de kant' is een volkswijsheid die verwijst naar de heilzame werking van haring. Daar was men al vroeg van overtuigd. De gezonde vetten (zie ook het artikel op pagina 24 in dit HVB) doen het bloed minder snel stollen. Een voedselpatroon met veel omega-3 doet de kans op een hartinfarct aanzienlijk afnemen. Aan haring worden nog meer goede eigenschappen toegeschreven.

In het boek verzamelde de auteur een keur aan recepten die gemakkelijk te bereiden zijn. Van het eenpansgerecht *Labkous* tot de exotische met haring gevulde avocado. De tweede helft van het boek is daaraan gewijd. De auteur was niet zuinig met de recepten. Er zijn er een tachtigtal opgenomen verdeeld over soepen, voorgerechten, lunchgerechten en hoofdgerechten.

Daarnaast deed het Nederlandse Visbureau beroep op enkele bekende chefs om nieuwe haringbereiding uit te dokteren. De haringsalade met appelgraanjenever is afkomstig van Cas Spijkers, chef-kok van het gerenommeerde restaurant *De Swaen* in Oisterwijk. Het boek biedt nog meer verrassingen. (gw)

☒ **"HARING" door Thea Detiger, 160 blz., is een uitgave van BZZTôH bv, 's Gravenhage (ISBN: 90/5501/514/8). Prijs 25 gulden (ca 450 fr.).**

Volgende maand: "VIS!" door Sophie Grigson & William Black, 320 blz., eveneens een uitgave van BZZTôH bv, 's Gravenhage (ISBN: 90/5501/617/9). Prijs 59,50 gulden (ca 1.100 fr.).

# SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

## 'Kijker van Bestenbustel' voor 'Waterwegen Kust' en Maenhout



De laureaten van de Bestenbust '99: de leidinggevende ingenieurs van de afdeling Waterwegen Kust van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en André Maenhout samen met Elie Raes, voorzitter van de Commissie Zeehaven van de Oostendse havengemeenschap. (foto gw)

TIJDENS EEN GROOT avonddiner reikte de Oostendse Havengemeenschap vzw (opgericht in 1988) voor de zesde keer haar Bestenbustels uit. De trofee wordt toegekend aan mensen die een substantiële bijdrage leverden voor de ontwikkeling van de Oostendse havens (dus ook de luchthaven). De trofee, een scheepskijker, verwijst naar de dappere 17de eeuwse Oostendse caperskapiteins Willem en zoon Paulus Bestenbustel.

De trofeeën gingen dit jaar naar de Afdeling Waterwegen Kust (ir. Bernard De Putter, ir. Luc Vandamme, ir. Jan Strubbe) en ere-voorzitter André Maenhout van de Oostendse Havengemeenschap die zich vorig jaar uit het dagelijks bestuur terugtrok.

Het is ondertussen wel vier jaar geleden dat nog kijkers werden uitgereikt. De eerste kijker ging in 1991 uitgereikt naar Gemeenschapsminister Johan Sauwens,

prof. dr. Georges Allaert en Simon Taylor (Sally Lines). In 1992 was de eer voor jumbo-ferry Prins Filip en Julien Goekint, in 1993 naar minister Theo Kelchtermans en GOM-directeur Norbert Vanhove en in 1995 ir. Robert Simoen, de geestelijke vader van het renovatieplan voor de Oostendse haven. (gw)

### FAILLIET

□ JOLLY SAILOR, Victorialaan 76, Oostende, exploitatie van café Joly Sailor, H. Baelskaai 48, Oostende, uitgebaat sinds april 1998 door Patricia Cobbaert. Failliet verklaard op 5 mei 1999.

□ VOLLAERT Stephan, Albrecht Rodenbachstraat 156, Sint-Amandsberg (Gent), groothandel in vis en visserijproducten met vier werknemers. Failliet verklaard op 6 mei 1999.

### COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

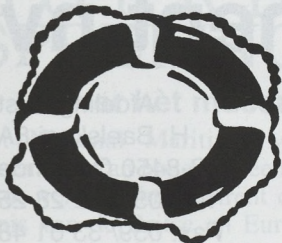
## VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kottler tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap.

Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

**Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Christa of Liliane  
Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04**



### De citaten



'In 1997 bezaten 9 miljoen mensen (0,15% van de wereldbevolking) 17.400 miljard dollar (...) Intussen "leven" meer dan een miljard mensen met één dollar per dag.'

Peoples Tribune.

'Ik regel mijn zaakjes volgens het Amerikaans systeem. Dit systeem van ons, noem het kapitalisme, geeft ons enorme kansen, als we ze maar grijpen. Ik verdien geld met het voorzien in een publieke behoefte. Ik ben een businessman.'

De gangster Al Capone, geciteerd in 'Mr. Capone' van Robert Schoenberg.

'De klassieke opdeling onderwereld - bovenwereld is achterhaald. De moderne crimineel is een misdaad-ondernemer die je nauwelijks van een normale ondernemer kan onderscheiden.'

Patrick De Stoop in Humo.

'Vlaamse politici kritiseren de overdracht van socialezekerheids gelden van het rijke Vlaanderen naar het verarmde Wallonië. Die transfer zou oneerlijk zijn omdat hij in één richting verloopt. Maar de sociale zekerheid is toch een transfertsysteem? De overdracht van rijk naar arm is de kern van de sociale zekerheid (...) Als je aan dat principe tornt, kun je evengoed de transfer tussen arme en rijke mensen stoppen. De afschaffing van de sociale zekerheid is de consequentie.'

Dieter Lesage in DGA.

'De ontstentenis was zo groot, dat de melk ener door schrik geslagene vrouw enkelaps in haar borsten opdroogde.'

Edward Anseele in zijn roman 'Voor 't volk geofferd' (1881).

'De laatste tijd nam de Belgische overheid een aantal beslissingen tegen/of zonder het advies van het georganiseerd bedrijf.'

Informatieblad Rederscentrale

'Eén ding weet ik zeker: wanneer we de media niet verantwoordelijk en creatief gebruiken, wanneer we ze als consumptiegoederen beschouwen en niet als culturele scheppingen, is de kans groot dat wij de vitaliteit van onze maatschappij onherroepelijk schaden. Ook hier geldt immers de wet van oorzaak en gevolg. Uiteindelijk zullen we de maatschappij erven die we verdienen.'

Lord Puttman in Global Viewpoint.

'Mijn bescheiden filosofie over de natuur was dat de vogels in de lucht horen, de vissen in het water en de mens op de begane grond.'

Luc Corbisier in de Rederscentrale

'(...) ook nog tijdens het bewind van Hitler floreerde het culturele leven in Duitsland: mensen werden afgevoerd terwijl er bij de burens kamermuziek weerklonk.'

Saul Friedländer in Humo

# Heiploeg nummer 1 in garnaalverwerking

**HET VERBRUIK VAN** Noordzeegarnaal zit in Nederland in de lift. De verkoop steeg vorig jaar met dertien procent. Het garnaalverwerkingsbedrijf Heiploeg uit Zoutkamp (Groningen), de grootste Europese garnaalverwerker, zag zijn omzet zelfs met een kwart de hoogte ingaan. Maar er is meer te melden. Heiploeg stapt met een schitterende nieuwe vestiging de 21ste eeuw in.

**HEIPLOEG** WAS eind jaren tachtig bij de Britse voedingsmiddelengigant Hazlewood terechtgekomen. Na vijf jaar, in 1995, kwamen de bedrijven van Heiploeg opnieuw in Nederlandse handen. Hendrik Nienhuis (een van de vroegere eigenaars), Mathijs van der Ploeg en Simon Lenger tekenden voor de helft van de inbreng, de andere helft kwam van een consortium van investeerders. Tot vorig jaar was de productie ondergebracht in elf gebouwen op vijf verschillende locaties (Zoutkamp, Harlingen, Arnhem, Bergen op Zoom en Yerseke). Efficiënt is anders natuurlijk.

Heiploeg huist nu in een totaal nieuw bedrijfspand met een werkoppervlakte van 25.000 m<sup>2</sup>. Directeur en mede-eigenaar Hendrik Nienhuis toonde de verdubbelde productieruimte enkele weken geleden aan de Belgische en Nederlandse pers. En het maakte indruk.

Heiploeg Shellfish International is een bedrijf met 250 werknemers en een omzet van 350 miljoen gulden (6,3 miljard frank). Met kokkelbedrijf Lenger in Harlingen en de mosselbedrijven in Zeeland erbij komt de omzet uit op 500 miljoen gulden (9 miljard frank.). Van de totale omzet is dertig procent afkomstig van de verwerking van Noordzeegarnalen. De overige 70 procent is het resultaat van de behandeling van twaalf miljoen kilogram tropische garnalen, gekookt of ongekookt, ingevoerd uit Indonesië, India, Pakistan, Vietnam.

## Waddenzee

De nieuwe vestiging van Heiploeg is in het vlakke Groningerland van ver zichtbaar. De constructie is ingeplant in een kunstmatige en getijdengeregelde Waddenzee, de link naar het belangrijkste vangstgebied. De waterpartij is niet alleen mooi, maar ook weldoordacht.

Dagelijks loost het bedrijf hier een half miljoen liter door eigen installaties gezuiverd water.

Voor Heiploeg is Lauwersoog de belangrijkste aanvoerhaven. Het grootste gedeelte van de Nederlandse garnaalvloot komt hier langs. Voor de zuidelijke vissers is dat Colijnsplaat. De garnalen komen uit de Waddenzee en de Zeeuwse kustwateren. De Belgische kustwateren werden niet genoemd. De eigen aanvoer van 8,5 miljoen kilogram volstaat echter niet. Nederlandse bedrijven importeren nog 15 miljoen kilogram garnalen uit Duitsland, Groot-Brittannië en Denemarken. Slechts twintig procent van de garnaal gaat ongepeld de deur uit. Van de overige 18,5 miljoen kilogram blijft na het pellen slechts een derde nettogewicht over (6 miljoen kg).

Naast Heiploeg zijn de belangrijkste Nederlandse garnaalverwerkers Klaas Puul (omzet 150 miljoen gulden) en Goldfish uit Volendam (70 miljoen gulden).

## O.82 St.-Antoine

De 65 persensen, door het Neder-



Scheepsdiesel

# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud steeds bereikbaar:  
GSM  
werkplaats 0477 27 46 58  
RENAUD 0477 36 25 62

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- **REVISIEONDERDELEN!**

lands Visbureau geselecteerd, verzamelden in de visalslag van Lauwersoog en scheepten in op vier garnaalkotters. Een er van was de WL18, de vroegere O.82 *St.-Antoine*. Herinneren we eraan dat het vaartuig op 29 juli 1992 kapseide en dat schipper Freddy Deley daarbij het leven liet. Het gelichte casco kwam in handen van een makelaar die er een koper voor vond. De scheepswerf Poppen in Lemmer verlengde het vaartuig met 3,5 meter en het kwam als WL18 *Vrijheid* opnieuw in de vaart, met thuishaven Westdongeradeel.

De vaartuigen deden verschillende trekken en demonstreerden het wassen, sorteren, koken en koelen van de vangst. Eenmaal de vangst aan wal volgt de keuring, het zeven en wegen. Onmiddellijk na het zeven komt er wat benzoëzuur of sorbinezuur bij als conserveringsmiddel. Dat is bij wet geregeld. Het totaal aan conserveringsmiddel mag niet hoger zijn dan 0,6 procent. Na de veiling gaat het zeebanket op koeltransport naar Marokkaanse pelateliers. Zeven dagen later staat de garnaal terug in Nederland.

### Belgen

De verwerking en verpakking is werk voor het Zoutkamps bedrijf. De Nederlandse consument eet één miljoen kilogram gepelde garnalen op. Maar het verbruik neemt toe. Vooral de kleine verpakking doet het goed in de supermarkt. De grootste afnemer is België. Dagelijks rijden er ettelijke vrachtwagens van Heiploeg door ons land. Van de zes miljoen kilogram gepelde garnalen belandt 3,5 miljoen kilogram in België. Dat vertegenwoordigt een waarde van 1,9 miljard frank.

De bezoekers mochten ook het productieproces doorlopen. Dat betekende een lange wandeling, gehuld in hygiënische jassen. Dragen van rubberen handschoenen en schoenvertrekken verplicht!

Algemeen manager Bert Meijer omschrijft het pand als super-brandveilig, extreem hygiënisch, logistiek geraffineerd en esthetisch verantwoord.

De nieuwbouw ging gepaard met de plaatsing van nieuwe installaties ter waarde van 35 miljoen gulden (630 miljoen frank). De productielijnen voor tropische en Noordzeegarnalen zijn totaal gescheiden gehouden. Heiploeg beschikt nu over een diepvriesstockeerruimte voor 7.500 pallets. Bijzonder trots zijn ze ook op de eigen energieproductie met drie gas- en twee dieselturbines (Caterpil-



De WL18 *Vrijheid*, de vroegere O.82 *St.-Antoine*, is een vaste aanvoerder in Lauwersoog. (foto gw)

lar) van elk 1.033 kW. De aandacht voor de brandbeveiliging blijkt uit de plaatsing van honderden sprinklers-kopjes. De angst voor een herhaling van de brand die het bedrijf in 1994 is as legde speelt wellicht nog altijd mee.

### De Nederlandse garnaalvloot

De Nederlandse garnaalvloot bestaat uit 220 kotters verdeeld over zeven aanvoerhavens. Vorig jaar voerde ze 8.500 ton garnaal aan. De garnaalkotters per thuishaven:

Lauwersoog	.....	.68
Harlingen	.....	.38
Den Oever	.....	.58
Stellendam-Goedereede		18
Colijnsplaat	.....	.24
Vlissingen	.....	.2
Breskens	.....	.12

### Heiploeg neemt Goldfish over

Garnaalbedrijf Heiploeg heeft Goldfish BV uit Volendam ingelijfd. Het bedrijf van de gebroeders Cor en Jan Mooijer is de derde grootste garnaalverwerker in Nederland. Het Volendammer bedrijf stelt 50 mensen aan het werk en realiseert een jaaromzet van 70 miljoen gulden (ca 1,3 miljard frank). Goldfish brengt garnalen op de markt onder de merknaam Elite. De ver-

werking van Noordzeegarnalen is slechts een onderdeel van de productie. Het bedrijf voert ook gepelde en ongepelde Groenlandse garnalen en rose garnalen in. Het handelt in mosselen, schaal- en weekdieren al of niet op sap, inktvissen, zalm, forel, Victoriaabaars, courante Atlantische vissoorten (haring, tong, makreel e.a.) en surimi. Goldfish was destijde de eerste groothandelaar die in Polen een garnaalpellerij opende. (gw)

## Zorgt u voor de vis?

## Wij voor uw gezondheid!



Het enige ziekenfonds met een hart voor de visserij.

Vanaf 195,- per maand.

Persoonlijke begeleiding.

H-Plus hospitalisatieverzekering.

Slachtofferhulp.

KMO-Loket

Euro-Regio Zorg Loket, enz.

**Wij regelen uw overstap naar ons  
ziekenfonds zonder wachttijd.**

**Nieuwpoort**  
Kaai 41

**Oostduinkerke**  
Dorpstraat 38

**Oostende**  
Vindictivelaan 5

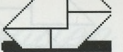
**Blankenberge**  
Luikstraat 31

**Bredene**  
Gentstraat 11

**De Haan**  
Nieuwstraat 20

**Heist**  
H. Liebaertstraat 1

**Knokke**  
Gemeenteplein 35/37



Ivan Victor over een beter sociaal statuut voor de zeevisser

# ‘De reders moeten het gewoon willen betalen’

VORIGE MAAND LIET Michel Claes van het christelijk vakverbond ons weten wat hij over de bemanningsproblematiek in de visserij denkt. Vandaag is het de beurt aan zijn collega van het ABVV. Hij stuurde ons een interessante tekst van zes bladzijden die we voor u samenvatten.

VICTOR BEGINT ALVAST met een groot vooroordeel van tafel te vegen. Wie beslist er eigenlijk over het sociaal statuut van de zeevisser? Is het de regering? De marktsituatie? De Europese Unie? Te weinig quota? De Dienst voor de zeevisserij? Victor: ‘Sommigen willen de indruk wekken dat de verbetering van het lot van de zeevisser afhankelijk zou zijn van de ovrheid. Zou het niet weer de schuld van de poli-

tielers zijn? Het antwoord daarop is **neen!** Een beter statuut voor de zeevisser hangt alleen maar af van de zogenaamde sociale partners: dat zijn de reders en de vertegenwoordigers van de vissers (de vakbonden). Wat moeten ze doen om de sociale situatie van de vissers te verbeteren? Wel, die sociale partners moeten alleen maar een akkoord sluiten over een reeks nieuwe loon- en arbeidsvoorwaarden, de reders moeten vervolgens alleen maar bereid dat akkoord toe te passen, er dus voor te betalen.’ De vakbondsman maakt ons duidelijk dat niemand zich illusies moet maken: aan een beter sociaal statuut hangt nu eenmaal een prijskaartje.

## Dam tegen teloorgang

Wil de vakbondssecretaris dan ‘zijn dictaat opleggen aan de red-

ers’, gesteld dat hij dat al zou kunnen? Victor: ‘Dictaat? Helemaal niet. Ik heb gewoon een denkoefening gemaakt die uit een tiental punten bestaat. Het kan de onderhandelaars helpen een evenwichtig nieuw model uit te bouwen. Ik zeg zelfs niet dat mijn punten de enige onderhandelingsbasis moeten of kunnen zijn. Ik zeg wel dat het afsluiten van een allesomvattende nieuwe CAO de enige dam is die we kunnen opwerpen tegen de teloorgang van de zeevisserij. Laat ons er nu dus maar vlug werk van maken.’

Victor plaatst zijn denkoefening in het wettelijk kader bepaald door de wet van 5 juni 1928 op de arbeid op zeeschepen. Een oude wet is het, zo zegt hij uitdrukkelijk, verouderd zelfs, maar toch een structuur waarin ‘voldoende juridische speelruimte bestaat om

# Cat® Scheepsmotoren gaan recht door zee.

**TRECO**  
ENERGY SYSTEMS

**CAT**

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

een serieuze facelift te geven aan het statuut van de zeevisser.'

Waar zitten dan de knelpunten, waar kan het vissersstatuut opgevaardeerd worden? Vooreerst is er de monsterrol. Victor: 'De wet zegt dat het loon van de vissers, evenzeer als dat van andere werknemers "onafstaanbaar" en "on-aantastbaar" is. Maar is dat zo in de visserij? De monsterrol is momenteel het enige document waarop de visser-werknemer zich kan beroepen om na te gaan onder welk loon en welke arbeidsvoorwaarden hij werd aangeworven. Maar kijk, het waterschoutambt schrijft daarop bepalingen die strijdig zijn met de wetgeving. Aftrekken voor tussenkomst in de brandstof of loonkosten voor betaling van het lossen van een vaartuig door derden zijn daarvan voorbeelden. Ook is er de kwestie van het voedsel aan boord (roef). Binnen de sector is hierover officieel niets vastgelegd en alles is dus overgeleverd aan het "gebruik". Dit zorgt er dan weer voor dat de visser zelf opdraait voor de voeding aan boord en dat de verrekening niet zelden voor spanningen zorgt aangezien de reder zelden of nooit de verantwoordingsstukken voorlegt, wat hem uiteraard niet belet het voedsel in mindering te brengen op het vissersloon. En nog: er bestaat een CAO die de aankoop en het onderhoud van beroeps- en beschermkledij regelt. Sommige reders hebben zich weliswaar aangepast aan de uitvoering van die overeenkomst, maar brengen achteraf de betaalde waardebonnen in mindering op het "drinkgeld" dat de visser ontvangt. Die hele drinkgeldhistorie is en blijft een schemerzone waarin we geen inspraak wensen, maar het is evengoed een voorbeeld van de kloof die er bestaat tussen wettelijke voorschriften en de praktijk.' Het wegwerken van dergelijke abnormaliteiten alleen al zou een flinke verbetering van de sociale situatie van de vissers meebrengen. Maar om daar vat op te krijgen moet de visser iets in handen hebben: 'Tot vandaag krijgt geen enkele visser een afschrift van de monsterrol. De visser heeft — en dat is toch zeer merkwaardig — géén arbeidsovereenkomst in handen. Maar de visser moet, zoals elke werknemer, een arbeidsovereenkomst ontvangen vooraleer hij aan het werk gaat.'

Zijn er nog zo'n voorbeelden waaruit blijkt dat er een kloof bestaat tussen de papieren wet en de werkelijkheid? Victor: 'Als een zeereis door toedoen van de reder onregelmatig verbroken wordt of zelfs

niet aangevat, dan kan dat aanleiding geven tot een schadevergoeding. De realiteit leert ons dat dit nooit gebeurt. Er zijn maar weinig mensen die weten wat hun rechten zijn. Erg is ook deze: binnen de sector — zelfs onder de sociale partners — heerst bijvoorbeeld ook de misvatting dat als er geen vangst, en dus geen besomming, is, de visser geen recht zou hebben op loon. Helemaal niet waar!'

### Loon

Victor: 'De wetgeving over het gewaarborgd minimumloon geldt evenzeer voor de vissers als voor andere werknemers. Als we dat aan iedereen kunnen duidelijk maken dan moeten we alleen nog maar vastleggen hoe we dat minimumloon in de visserij definiëren. Er zijn drie mogelijkheden: (1) we passen de wettelijk voorziene bedragen toe (vandaag is dat 45.068 frank/maand, om te rekenen naar dagbedrag); (2) we nemen de minima die gelden in het fonds voor arbeidsongevallen en bepaald zijn per scheepsklasse en functie; (3) we nemen een gemiddelde minimumbesomming per dag, bepaald op basis van de "uitkomsten van de zeevisserij" van het voorafgaande jaar, zoals opgemaakt door de Dienst voor de Zeevisserij.' De zeevisser wordt betaald volgens een percentage op de brutobesomming van het vaartuig. Victor: 'De vissers moeten voor wat betreft hun loon weten waar ze aan toe zijn. Vandaag worden de percentages vrij afgesproken tussen de reder en de individuele visser. Wat ontbreekt zijn minimumpercentages per scheepsklasse, minima waar niemand in de vloot mag onder gaan. Wat zeker ook moet gebeuren is dat het begrip "brutobesomming" ernstig genomen wordt en dat de visser niet moet opdraaien voor tussenkomsten in de brandstof, telefoon, bijkomende lossers, enzovoort.'

Net zoals de visser recht heeft op een exemplaar van zijn arbeidscontract (monsterovereenkomst) heeft hij ook recht op een begrijpelijke loonfiche. Volgens Victor moet er zelfs nagegaan worden of er geen centraal loonverwerkingskantoor kan ingeschakeld worden en hij verwijst hiervoor naar iets soortgelijks dat bij de havenarbeiders bestaat.

### Moderne tijden

We gaan de XXIste eeuw in en de visserij moet zich daaraan aanpassen. Victor wil dus ook het vervoer van vissers van en naar verre havens op de onderhandelingstafel leggen alsook de taak van het PMI in het organiseren van (bij)scholingen voor knelpuntjobs in de sector. Ook het werk dat de visser voor de reder aan de wal presteert moet besproken worden. 'Wie werkt kan niet stempelen. Dat is de regel, overal, maar niet in de visserij. Voor zeevissers worden sommige activiteiten toegelaten zonder dat ze gevaar lopen ervoor door de RVA geschorst te worden. Zo is het lossen en zeeklaar maken van een vaartuig een activiteit die de werkloosheidsuitkering niet in het gedrang brengt. Zelf vind ik dat we de vraag moeten stellen of de visser nog langer moet aanvaarden om te werken aan het tarief van een werkloosheidsuitkering. Vraag is dus of we voor activiteiten aan boord in de haven niet een forfaitair dagloon moeten instellen.' Humanisering van het beroep noemt Victor dat: 'Gezien de korte tijdspanne dat de zeevisser tussen twee reizen in de haven verblijft is het niet langer aanvaardbaar dat hij op deze dagen gratis arbeid verricht voor de reder.'

En dan is er nog de hele kwestie van de sociale zekerheid. Victor: 'Ongeacht de functie, het vaartuig of het percentage waarop een visser wordt aangemonsterd betalen zo-

## N.V. WILLEMS

### Recuperatiebedrijf

### Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

**Container nodig?**  
**Bel 059 / 51 44 66**



wel de reder als de visser slechts RSZ op een fictief bedrag dat momenteel 2.383 frank bedraagt.' Je kunt dat sympathiek vinden, maar Victor zet wel de gevolgen ervan op een rijtje: (1) de reder betaalt minder patronale lasten; (2) de werknemer betaalt minder RSZ; (3) het belastbaar inkomen is evenwel groter, waardoor er meer belastingen worden betaald op het totale inkomen; (4) de visser ontvangt vakantiegeld dat niet in verhouding staat tot zijn werkelijk verdiende loon; (5) de visser ontvangt een pensioen dat niet in verhouding staat tot zijn werkelijke loon.

Ook omdat de jongste scheepsramp de kwalijke gevolgen van dat systeem weer eens in het daglicht gezet heeft, stelt Victor voor om een aantal 'sociale correcties' aan te brengen. Er hij toont aan dat er verschillende mogelijkheden zijn: de reder betaalt een 'aanvullend conventioneel vakantiegeld'; de reder sluit een groepsverzekering af voor aanvullend pensioen en een overlijdensvergoeding bij een arbeidsongeval, eventueel aan te vullen met een vrijwillige werknemersbijdrage die fiscaal aftrekbaar is. Belangrijk daarbij is ook dat de begunstigde

moet kunnen bepaald worden op basis van de feitelijke gezinstoestand (m.a.w. ook levensgezinnen die niet met de betrokken vissers gehuwd zijn moeten in aanmerking komen); de reder stort een percentage van het brutoloon via de RSZ in het zeevissersfonds dat instaat voor een bijkomende vakantievergoeding en groepsverzekering; via het beheerscomité van de Rijkskas Jaarlijkse Vakantie dient bedongen te worden dat werkloosheidsdagen van vissers gelijkgesteld worden voor wat de betaling van de jaarlijkse vakantie betreft aangezien het hier niet een structurele, maar een economische werkloosheid betreft; de 6,1% (1997-98) en de 5,9% (1999-2000) loonnorm worden integraal aangewend om het forfaitair RSZ-loon aan te passen; de bijpassing uit het zeevissersfonds bovenop het vervangingsinkomen van de inactief geworden zeevissers vanaf 55 jaar wordt uitgebreid tot zij die de pensioensgerechtigde leeftijd bereikt hebben.

Mogelijkheden genoeg dus, maar overal hangt inderdaad een prijskaartje aan. (fv)

## Vragen zijn er om gesteld te worden

Zeg Ivan, weet je wat ik niet begrijp? Als het waterschoutsambt onwettelijke zaken op de monsterrol inschrijft, waarom worden die ambtenaren dan niet op de vingers getikt? Als het juist is dat er ook voor de vissers al jaren een gewaarborgd minimumloon bestaat, waarom weten zelfs je sociale partners waarmee jij toch regelmatig vergadert dat dan niet? Als het loon van de visser wettelijk 'onaantastbaar' is, hoe komt het dan dat het dagelijks wel ongestraft aangetast wordt? Je zult me toch niet zeggen dat dat allemaal komt doordat de visser geen copie van de monsterrol heeft? Of toch?

Ik vind dat ernstige vragen hoor, want de antwoorden die ik erbij kan bedenken zijn stuk voor stuk beangstigend: (1) Victor kletst maar wat uit zijn nek en vertelt ons fabeltjes; (2) hetgeen Victor zegt is juist, maar de vakbonden slagen er niet in het recht van hun leden te verdedigen; de vissers zijn afhankelijk van de goeie wil van de reders; (3) in dit land heerst het recht van de sterkste en is er rechteloosheid voor Jan Bubbels; (4) al die vergaderingen met de sociale partners blijken een maat voor niets te zijn.

Ik neem aan dat je daar iets zinnigs over te zeggen hebt, en dat moet je dan ook eens doen, want alle mensen die uw bovenstaande tekst lezen zullen waarschijnlijk een of meer van mijn vier conclusies trekken.

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

**NV NORTH SEA BUNKERS**

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

**Peraltastraat 9 - 8000 Brugge**

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

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



# Eerste verkoop N 782 De Norma

**TWEE DAGEN LATER** dan aangekondigd vond de eerste verkoop plaats na de eigendomswissel van de N.782 De Norma. Het gaat hier in feite om een vernummering van de N.402 De Norma. De rederij NV Lumar is nu ook eigendom van Jacques Verdeyen uit De Haan.



De romp van de oude N.402 De Norma (1963) heeft vandaag al een lange weg afgelegd die het schip in elk van de drie Vlaamse vissershaven thuisbracht. Het vaart nu als N.782 De Norma (foto gw)



De 'eerste verkoop' van een vaartuig in de Nieuwpoortse vismijn heeft altijd een feestelijk karakter. Het peterschap wordt er traditioneel toegekend aan de vishandelaar die het hoogste bod uitbrengt op de 'eerste lot' dat het schip aan de wal brengt. Peter Michel Messiaen omringd door de bemanning van de N.782, de directie van de Nieuwpoortse vismijn en burgemeester Roland Crabbe. (foto gw)

**HET EERSTE LOT** dat de N 782 aan de wal zette bestond uit een tarbot van acht kilogram, waarvoor de Nieuwpoortse visgroothandelaar Michel Messiaen 13.080 frank veil had en hiermee het peterschap verwierf.

Schipper-machinist op de N.782 is de 40-jarige Peter Ketels uit Lombardsijde. Hij wordt bijgestaan door de matrozen Jurge Sel en Mario Germonprez. Sharon Ketels, dochter van de schipper, droomt van een vissersleven en doet soms dienst als "jongen" aan

## Nog steeds géén garnaal in Nieuwpoort

In de Nieuwpoortse vismijn werd dit jaar nog geen kilogram garnaal aangevoerd. Daar komt volgende maand wellicht verandering in. De Nieuwpoortse garnaalkoning Charles Beuckels en zijn zoon Rudy slaan eind juni de garnaalkorren aan. Pas in september en oktober zit er meest garnaal voor onze kust. Op de garnaallijst komen nog drie Nieuwpoortse vaartuigen voor. Het zijn de N.64 Black Jack, de N.86 Surcouf en de N.88 Nova Cura. De garnaalaanvoer kan van jaar tot jaar sterk schommelen. We geven de Nieuwpoortse cijfers van de voorbije tien jaar die dat duidelijk maken. (gw)

Jaar	. . . . . kg	. .mj.	fr.	.GP
1998	.23.463	. . .	4,7	.201
1997	.30.590	. . .	4,4	.144
1996	.35.585	. . .	6,3	.178
1995	.44.520	. . .	7,1	.159
1994	.45.466	. . .	6,7	.148
1993	.38.886	. . .	6,2	.159
1992	.25.812	. . .	4,1	.159
1991	.35.705	. . .	5,7	.167
1990	.20.604	. . .	4,7	.228
1989	.43.155	. . .	5,4	.124

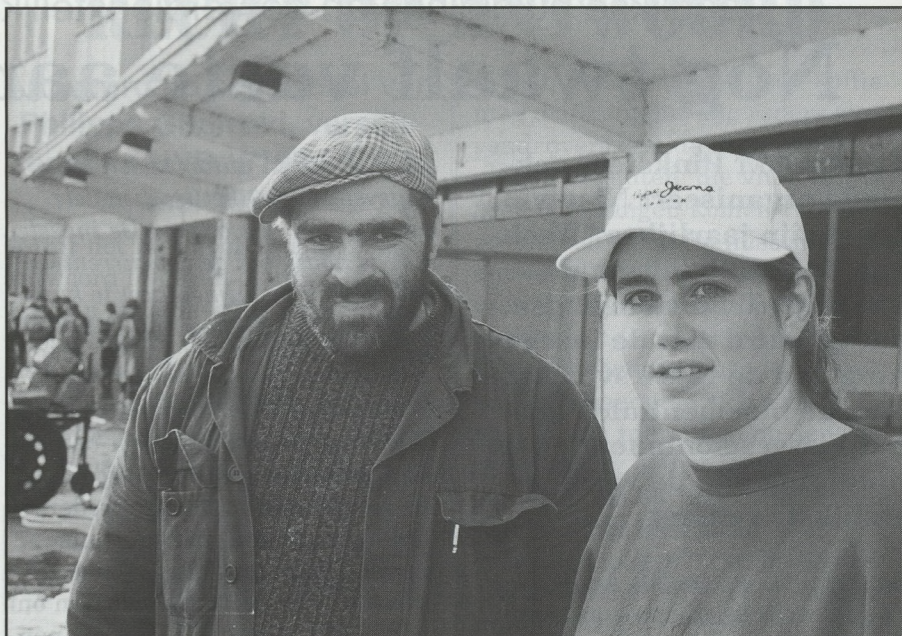
boord.

*Peter Ketels* is een ervaren visser die reeds op 13-jarige leeftijd aan boord zat. Zeven jaar geleden was hij via Eurob PVBA eigenaar van de 17 meter lange O.494 *Lucky Star*.

### Geschiedenis

Het casco van N.782 *De Norma* heeft al een lange geschiedenis achter de rug. Het schip heette oorspronkelijk de Z.402 *Atlantis*, en werd in 1963 gebouwd als plankenvisser op de werf *Bocher* in Zeebrugge voor de PVBA Rederij *Gebroeders Vantorre* uit Heist. Het kwam vervolgens in handen van Rederij *Atlantis* PVBA uit Heist. In 1986 werd het tot boomkorvaartuig omgebouwd en kwam het bij de Oostendse vloot terecht als O.402 *Atlantis* voor de gelijknamige rederij uit de Fortstraat. Twee jaar later belandde het in Nieuwpoort als N.402 *Yvette* van *Jean-Paul Deurinckx*. Het jaar daarop nam *Norbert Vercoutter* en zoon *Mario* (Rederij *NV Mare Nostrum*) het vaartuig over en liet het na een ingrijpende verbouwing bij *Béliard-Polyship* in september 1989 omdopen tot N.402 *De Norma*. In 1994 verwierf de rederij *Marjon* van *Jacques Verdeyen* het vaartuig. Hij schoof het vorig jaar door naar zijn *NV Valta*. In maart dit jaar was het even eigendom van de BVBA *Christoph* uit de Monnikenwerve in Brugge die de N.402 liet schrappen als vissersvaartuig. Het casco kwam opnieuw bij *NV Valta* terecht en de operatie eindigde bij de *NV Lumar* waar de N.782 nu de plaats van de geschrapte O.782 inneemt. (gw)

Lezer van de westkust, jij die dit blad leest! Waar vind je zoveel aandacht voor de Nieuwpoortse visserij als in HVB? Neem toch 'n abonnement!



Schipper-machinist Peter Ketels met 'scheepsjongen' en schippersdochter Sharon Ketels. (Foto gw)

## Bloemenhulde in Nieuwpoort



Aan het Vissermonument aan de Nieuwpoortse visserskaai herdacht de bevolking de op zee omgekomen vissers.

Vorig jaar werd Nieuwpoort opnieuw zwaar getroffen door het verlies van de N.52 *Seahunter* waarbij de voltallige bemanning omkwam. "Het vergaan van de N.52 voor de kust van Nieuwpoort is het trieste bewijs dat het leven op zee nooit zonder gevaar is. Alle technologische vooruitgang en modernisering ten spijt, blijft het vissersberoep hard en onzeker," luidden de woorden van burgemeester Roland Crabbe tijdens zijn gelegenheidstoespraak. Familieleden van de slachtoffers herdachten in alle piëteit hun overledenen. Talrijke instanties en verenigingen lieten ook bloemen neerleggen aan het Vissersmonument ter nagedachtenis van de slachtoffers op zee. (foto gw)

Jaarlijkse hulding van de verdienstelijkste reders in Nieuwpoort

# Nog twaalf vaste aanvoerders

**TIJDENS HET Pinksterweek-einde organiseert Nieuwpoort zijn jaarlijkse "Week van de Landbouw en de Visserij". Traditioneel gaat dat gepaard met de inzegening van de vissersvaartuigen, de bloemenhulde aan het Vissersmonument en de hulding van de verdienstelijkste reders.**

SCHEPEN VOOR VISSERIJ André De Zaeyer wees in zijn toespraak op de gedaalde aanvoer in de stedelijke vismijn. Hij schreef dit toe aan factoren waarop het stadsbestuur weinig vat heeft. Tevens riep hij de aanwezige reders op om zoveel mogelijk in hun thuishaven te verkopen. "Het is het enige middel om de handelaars naar Nieuwpoort te brengen en ze er ook te houden. In augustus wordt overgeschakeld op

een modern en automatisch veiligheidsysteem dat het traditionele afroepen zal vervangen. De investering is nodig om de concurrentie met andere vismijnen aan te kunnen," gaf de schepen zijn publiek nog mee.

## Hulding

De Nieuwpoortse vloot telt op papier een twintigtal vaartuigen. Maar slecht een twaalftal reders verkopen meestal in hun thuishaven. Daarom ook houdt het stadsbestuur er nog steeds aan om de trouwste aanvoerders eens per jaar in de bloemen te zetten. De beste aanvoerder van het voorbije jaar in Nieuwpoort was de N.57 Terry van de reders Eric en Patrick Casier (NV Terry). Die laureaten moesten verstek laten gaan omdat het vaartuig zich op zee bevond. Charles Beukels was voor de vijfde keer de beste garnaal-

aanvoerder met de N.86 Surcouf (BVBA Surcouf). In de categorie tot 50 bt ging de eer naar de N.88 Nova Cura van Maurice Lambrecht en Alain Kiekens (BVBA Nova Cura).

Bij de vaartuigen van meer dan 50 bt was de N.738 Johan van Roland T'Jaecx en Ronny Zwertvager (BVBA Rederij Lorvan) de laureaat. Tenslotte was het de N.501 Asterias van François en Victor Legein (BVBA Zee-Adelt) die zich bij de grotere vaartuigen (+ 70 bt) als beste aanvoerder aandienende.

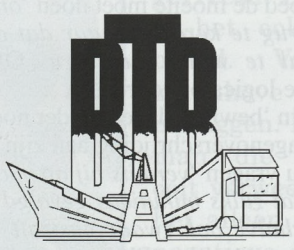
Een speciale vermelding was er voor de BL 68688687 (Boulogne) van reder Jean-Marie Daman uit Rekkem die de hoogste besomming maakte bij de vreemde vaartuigen die in Nieuwpoort binnenliepen. (gw)



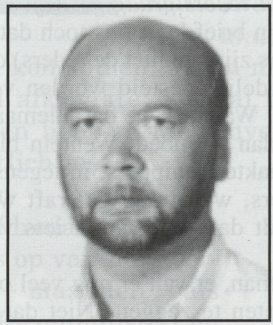
De gelauwerde reders broederlijk verenigd met de stadsautoriteiten na de hulding. (foto gw)

# RECHT OP ANTWOORD

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -  
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN  
EN BINNENSCHIPPERS - CIWLT-  
Maritiem  
VOOR AL UW PROBLEMEN  
WENDT U TOT DE



Secretaris



ZEEMANSBOND  
**ABVV**

OOSTENDE - VEURNE -  
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27  
Oostende

Tel.: 059/55 60 85  
Fax: 059/70 51 33

BRUGGE

Kustlaan 176  
Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15  
Fax: 050/54 42 53

## Antwoord op een artikel van Philippe Godfroid, versch- enen in HVB V/1999 dd. 7 mei 1999.

Wordt het niet hoog tijd om eens antwoord te geven op uitlatingen van een man die elke gelegenheid te baat neemt om kritiek te spuien over reders, Rederscentrale, quotacommissie en overheid, die hij met alle zonden gods wil beladen? Wie is deze man die vindt dat men

in de quotacommissie geen koffie mag drinken, dat alle reders slavendrijvers zijn die hun bemanningen uitbuiten; die vindt dat er geen oplossingen komen voor de problemen? Zou hij misschien het antwoord weten op alle vragen en verwant zijn met het opperwezen zoals zijn naam laat vermoeden? Onze schrijver begint met te stellen dat vissers die zich schuldig maken aan inbreuken op de visserijwetgeving op het matje worden geroepen. Is dit niet de algemene regel in onze rechtstaat geldig voor alle burgers? Dat de boetes niet in evenredigheid zijn met de inbreuk weten reders al langer en ijveren dan ook voor een aanpassing (cfr. Rederscentrale dd. mei 99 nr. 5). Hij vindt vervolgens de stelling dat de schipper verantwoordelijk is voor zijn schip, bemanning en lading voorhistorisch en wil hierbij vooral de reder laten opdraaien voor deze taak! Zou hij echter i.p.v. Griekse filosofen en fragmenten uit Hollands Glorie te citeren eens de moeite willen doen om naar anno '99 terug te keren en naar dat andere verhaal te willen luisteren, nl. naar dat van de door hem fel gecritiseerde reder in zijn artikel. Hij vertelt het eenzijdig opgetekende verhaal van een zogenaamde getormenteerde reserve-schipper die onder de nooit aflattende druk van de reder zijn vaartdagen overschreed, daardoor een boete kreeg en die op het einde dan ook nog eens zijn werk verloor en uit de visserij verdween. Zou hij niet beter navraag



## Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie verstuurd: **HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene**. Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de brieven-schrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren en ook in te korten




CRETEL N.V.  
Gentsesteenweg 77a, 9900 Eeklo  
Tel 09 / 376 95 95 - Fax 09 / 376 95 96  
E-mail: cretel@unicall.be

# MACHINEBOUW & INOXVERWERKING

- \* VISONTHUIDMACHINES VOOR ALLE TOEPASSINGEN
- \* VACUUMVERPAKKINGSMACHINES
- \* POTTEN- & KRATTENWASMACHINES
- \* INOX MAATWERK

*Eén partner voor  
kwaliteit en service*

doen naar de juiste toedracht van deze feiten, ook bij de andere partij, nl. de reder, en even verder willen denken dan zijn mythologische neus lang is! Hij zou dan tot de vaststelling komen dat een reder nooit een vaartdagenoverschrijding zou vragen aan zijn schipper, vermits hij op voorhand weet dat zulks minutieus gevolgd wordt en derhalve ook zwaar bestraft wordt. Tenware hij denkt dat reders graag zwaar gestraft worden.

NEEN, beste schrijver, het is niet onder mijn druk geweest maar uit eigenbelang dat bewuste reserveschipper gevaren is. Zijn ontslag is er gekomen na een opeenstapeling van feiten waarover ik hier niet wil uitweiden. Hij is uit de visserij verdwenen nadat hij na enkele reizen opnieuw ontslag kreeg van zijn nieuwe werkgever. Ook door de druk zeker?

Als ik dan al eens tijd vind en ik citeer: *om in mijn Knokse tuin te lopen en aan mijn kalende kop te krabben*, dan is het zeker niet om mijn bemanningstekort op te lossen want dat heb ik gelukkig niet (er zijn nog mensen die in hun werkgever geloven) maar dan denk ik aan de dag, enkele jaren terug, dat dezelfde schrijver, criticaster aan mijn deur stond te bleiten om koste wat kost zelf reder te worden. Zou in het niet slagen van deze betrachting misschien de oorzaak te vinden zijn van de door hem gevoerde hetze en frustratie?

U. Wentein, Knokke-Heist

N.v.d.R.: Het artikel waarover reder Urbain Wentein het heeft is een 'column'. Dat Engelstalige woord slaat op een regelmatig terugkomende rubriek waarin een vaste auteur zijn ongezoeten mening spuit over wat/wie hij ook maar wenst. Alle columnisten balen dan ook van redacteurs die in hun teksten snoeien, een en ander afvlakken, bijschaven of verbloemen. Zij zijn met andere woorden (toch voor wat ze willen schrijven) volledig vrij. Bij voorkeur laten ze juist NIET alle partijen aan het woord. Zij kennen in hun schijven maar één partij: de hunne. Subjectiviteit troef!

Lezers die ook nog andere lectuur tot zich nemen weten dat elk blad dat zichzelf respecteert een of meer 'verschrikkelijke' columnisten heeft, die daarin *zonder enige gêne van hun lat geven*.

Een van de HVB-columnisten is schipper Philippe Godfroid. Maandelijks faxt hij ons zijn bijzonder goed geschreven

'Tussen schip en kaai'.

Vorige maand had hij het daarin over de verantwoordelijkheid van de hedendaagse schipper en de anomalieën die daar volgens hem mee gepaard gaan. Een van z'n vele voorbeelden ging over een geval dat Wentein zich blijkbaar erg aantrekt. Godfroid had dan wel geen namen genoemd, maar Wentein meent dat het voor iedereen duidelijk was dat het om hem te doen was.

O.K. Dat een zich aangesproken voelende Wentein vervolgens reageert op Godfroid is normaal. Zo gaat dat in een beschaafd land. De ene mens zegt zijn mening en de andere geeft daarop een antwoord: *debatcultuur* noemt men dat ook wel.

Terwijl we dit HVB samenstellen is schipper Godfroid op zee. Ik weet dus niet of hij op zijn beurt zou reageren op de brief van Wentein. De column die Philippe deze maand schreef (zie p. 23, lees dat!) ligt hier al enige weken in de schuif en we zullen moeten wachten tot de volgende keer om te weten of hij Wentein al dan niet van wederwoord dient.

Maar zelf wil ik de reder erop wijzen dat zijn eigen *stijlbloemen* (in de genre van: die Godfroid, de met het *opperwezen verwante criticaster* die aan de deur staat te *bleiten* met zijn *mythologische neus*...) in hem eveneens een columnist laten vermoeden. (Wie mij kent weet dat ik hier een compliment maak.) Ook zijn grenzeloze 'subjectiviteit' maakt van hem de geschikte potentiële columnist van pakweg het *Informatieblad van de Rederscentrale* (dat laatste relativeert dan weer het compliment).

De briefschrijver zal nu wellicht zijn wenkbrauwen fronsen, want hij is ervan overtuigd dat hij *objectief* is en oprecht dè waarheid verkondigt. Nonsens: *iedereen* bekijkt de wereld vanuit een gekleurde bril. En bij sommigen is dat een zéér gekleurde!

Laten we beginnen met Wentein's slotargument; een soort nekschot dat de lezer moet overtuigen dat Godfroid van zéér slechte wil is. De schipper-schrijver zou een mislukte reder zijn en neemt sindsdien elke gelegenheid te baat om het hele rederscorps onder vuur te nemen. Een venijnig mooi orgelpunt, maar helaas tegelijk wel pure verbeelding. Waarom? Omdat Godfroid een bijzonder mooie visserijcarrière maakt. Het kan zijn dat ik daarvoor meer weet dan Wentein, maar in elk geval vraag ik me af waarom iemand die in zijn geval verkeert zou beweren *'dat alle reders slavendrijvers zijn'*? Ik heb dus al zijn teksten nog eens nageplozen en... nergens schrijft of suggereert hij zo iets. Enne, waar zegt hij dat er in de quotacommissie godbetert *geen koffie gedronken mag worden*? Uit de tekst die over 's mans ervaring met die commissie gaat begrijp ik juist dat de voorzitter ervan lustig met deze softdrug in de weer was zonder de schipper er

eentje te presenteren.

Al Wentein's scheef geschrijf belet natuurlijk niet dat zijn brief bij een aantal collega-reders enthousiast zal ontvangen worden. Opzet geslaagd, want wat ik ook mag rechtzetten, naar mij zullen ze daar niet luisteren. Dat belet mij dan weer niet om te zeggen dat Wentein evengoed de moeite moet doen *'om naar '99 terug te keren en naar dat andere verhaal te willen luisteren'*. Of naar gewone logica bijvoorbeeld.

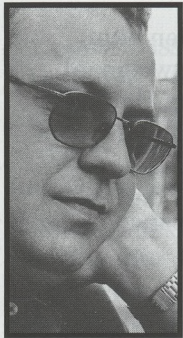
Wentein 'bewijst' dat een reder nooit een vaartdagenoverschrijding aan zijn schipper zou vragen *'vermits hij op voorhand weet dat zulks minutieus gevolgd wordt en derhalve ook zwaar gestraft wordt. Tenware hij [d.i. Philippe Godfroid] denkt dat reders graag gestraft worden.'* Maar zijn brief leert ons toch dat het de schippers zijn (en niet de reders) die verantwoordelijk gesteld worden voor inbreuken. Wanneer we dat allemaal goed volgen dan vermoedt Wentein blijkbaar dat 'gepakte' schippers, in tegenstelling tot reders, wèl graag gestraft worden! Of wordt daar misschien iets verzwegen?

Urbain man, er valt er nòg veel over uw argumenten te zeggen. Niet dat ik zou weten dat het in dit concrete geval gebeurd is, maar er zijn véél gevallen bekend van patroons die erin slagen een arbeidskracht uit een hele sector weg te pesten. Dat er ook vandaag *'nog mensen zijn die in hun werkgever geloven'* is juist, maar zegt natuurlijk niets: er zijn vandaag ook nog mensen die geloven dat de koning over het land waakt, er zijn volwassenen die geloven dat er kabouters bestaan en u kent wellicht ook mensen die geloven dat de NATO Servië platbombardeert om de Kosovaarse vluchtelingen te helpen. Verder geloof ik wel dat u persoonlijk niet met een bemanningstekort te kampen hebt, maar u hebt inmiddels toch een belangrijke positie in de vissersgemeenschap verworven: het bemanningstekort zou u dus wel degelijk eens aan uw 'kalende kop' moeten doen krabben. (Bij wijze van spreken natuurlijk, want zelf heb ik absoluut geen idee betreffende uw haartooi of de afwezigheid ervan.)

Geef ik Godfroid gelijk en u ongelijk? Bah neen. Ik probeer u alleen maar aan te tonen dat schrijven een ernstige manier van nadenken is die sterk verschilt van stemmingmakerij op een vergadering. Hopelijk begrijpt u nu ook hoe moeilijk het is om een eigengereide en tegelijk degelijke tekst te schrijven. En dat is hetgene Godfroid voor HVB maandelijks doet, noch min noch meer. En hij doet dat goed.

Voelt u zich door zijn uitlatingen gekwetst? Ach. U zou eens moeten (her)lezen wat hij destijds allemaal tegen mij geschreven heeft. Dat was pas straffe kost. Maar wij blijven wel spreken tegen elkaar. Lees er z'n column van deze maand maar op na. (fv)

# TUSSEN SCHIP & KAAI



IK HAD ERVOOR gevreesd. En nu is het ook gebeurd. Vandekerckhove heeft me liggen. Ik, de man die HVB ooit verweet dat het alleen maar negatieve informatie bracht, alleen maar kritiek kon spuien, alleen maar de boel afkraakte... ik zal het geweten hebben. Met onverholven pretlichtjes in de ogen maakte de hoofdredacteur de balans op van mijn eerste maanden als HVB-columnist. Een overzicht: al wie met visserij te maken heeft zijn wantrouwende Argussen; de zee is hopeloos gepolueerd; de Belgische politiek is een tomeloze chaos; het beleid van de RC ook; strandvissers zijn hypocrieten; windmolens in zee zijn nefast; de quotacommissie en de RC zijn prutsers die er niets van bakken...

*Awel, zegt de man, terwijl zijn reusachtige snor tot achter zijn oren grijnst, jij bent het toch die de positieve noot zou brengen in Het Visserijblad. Waar blijft ge nu met al dat positiefs?*

Eerlijk, ik had die vraag verwacht. Ik besef terdege dat zijn opmerking terecht is. Tegelijk vraag ik me af hoe dat zover kunnen komen is. Moet ik me daar nu voor schamen of juist niet?

Het is nu iets meer dan een jaar geleden dat 'een visser die onbekend wenst te blijven', een brief naar HVB stuurde. Hij liet daarin geen spaander heel van de kwaliteit van het vissersleven. Ook nu nog vind ik zijn stellingen véél te gortig. Waarom? Waarschijnlijk omdat ik mijn job graag doe; omdat ik cor-

rect betaald word; omdat ik een voor mij aanvaardbaar sociaal leven heb; kortom omdat ik gelukkig ben met de gang van zaken. Maar gelukkig zijn met de gang van zaken, getuigt van de kortst mogelijke korte-termijnvisie die een mens zich eigen kan maken.

Ooit — in een tamelijk nabij verleden — profileerde ik me als fervente verdediger van alles wat de RC besliste, want ik was er van overtuigd dat Schiltz & co de weldoeners van de sector waren. Ik geloofde ook rotsvast dat de quota-

***'Awel, zegt de man, terwijl zijn reusachtige snor tot achter zijn oren grijnst, jij bent het toch die de positieve noot zou brengen in Het Visserijblad. Waar blijft ge nu met al dat positiefs?'***

commissie de perfecte verdeel sleutel hanteerde voor de beschikbare quota; dat het vroegtijdig uitputten van bepaalde quota enkel en alleen een gevolg was van slechte broedjaren, van quota die gewoon te klein waren voor de vloot... Maar inmiddels weet ik dat er wel degelijk ook reders en schippers zijn die niet tevreden zijn met het gevoerde beleid. Er zijn mensen die echt benadeeld worden, maar in dit absolute regime geen luisterend oor vinden. Er was een tijd dat ik geloofde dat een sociaal statuut voor de zeevisser overbodig was: Ivan Victor kletste uit zijn nek, Claes nog veel meer. Maar weet je wat? Waar rook is, is vuur.

Al dat negativisme, daar is een grondige reden voor. De vissers verlaten inderdaad de visserij. Er zijn wel degelijk nog steeds vissers die vijftig dagen na mekaar van huis weg zijn. Er zijn wel degelijk (jonge en oude) mensen die daar geen zin in hebben.

Wat mijzelf betreft kan ik dus wel positief zijn, maar naar buiten toe niet. Positivisme is een mooi, wel-

luidend, als muziek in de oren klinkend, enthousiast, moed uitstralend, knap, sierlijk, prachtig... onbruikbaar irrealistisch woord.

Dat is waarom ik er niet in slaag om het begrip in mijn columns toe te passen. De polarisatie tussen alle negatieve aspecten van de visserij en een positieve column zou knetterend ontaarden in een ongeloofwaardig proza waar niemand wat aan heeft. Als we dus positief willen zijn, dan beginnen we over het belangrijke initiatief van de gebroeders Verleene om een warrelnetter te bouwen. Maar na enkele maanden vissen werden die mensen al verscheidene malen van hun netten be-

roofd. Of we hebben het over het mooie golfquotum en de reizen die daar zullen gerealiseerd worden. Maar de Franssen hebben laten weten dat ze ons het leven zuur willen maken en sommige schippers zullen in de prijzen vallen. Of we halen het ontwerp van een sociaal statuut aan. De 14-jarigen zullen dat volgens vakbondsman Claes toejuichen. Maar de mentaliteitsverandering die daardoor aan de huidige vissers zal opgelegd worden kan nog veel meer mensen wegjagen.

Nochtans is het juist een mentaliteitsverandering, maar dan op alle niveaus, die vele problemen de visserij uit kan helpen. Spijtig genoeg heeft geen mens de gave om dat zomaar, met een vingerknip, te verwezenlijken. De humanist Desiderius Erasmus had het lang geleden al door: *de zothed prijst zichzelf, omdat zonder haar de wereld niet kan bestaan.*

Philippe Godfroid

Voor het eerst in dit 66-jarige blad: een wetenschappelijk verantwoord artikel

# Vis eten voor je hart

EEN TWINTIGTAL JAAR geleden suggereerden onderzoekers al dat consumptie van vis een belangrijk gegeven was voor een goede gezondheid van hart en bloedvaten. Aan de basis daarvan lagen de volgende waarnemingen: bij de eskimo's van Groenland, die heel veel gewervelde waterdieren eten, lag het sterftecijfer wegens coronaire aandoeningen bijzonder laag, veel lager dan bij de Deense eskimo's, die zich vooral voedden met landdieren. Sindsdien werd dit onderwerp uitgebreid bestudeerd en de 'beschermende' rol van een regelmatig visverbruik bevestigd.

OOK WANNEER HIJ vet is (haring, sardine, zalm, paling, makreel, tonijn...) blijft vis aanbevolen. Zijn heilzame eigenschappen dankt hij immers deels aan de aard van zijn vetten. Vis bevat twee omega-3 vetzuren (EPA en DHA) die op heel wat niveaus werkzaam zijn, zoals de vloeibaarheid van het bloed en de ontwikkeling van de herse-

nen. In vette vissoorten zit ook vitamine D, waardoor de opname van calcium in de beenderen wordt bevorderd. De overige (mager) vissoorten doen niet onder: ze bevatten weliswaar minder omega-3 dan hun 'vette' soortgenoten, maar hun laag vetgehalte is een grote troef. De vermindering van het vetverbruik blijft namelijk een van de belangrijkste doelstellingen met het oog op een evenwichtige voeding.

## Betere vertering

Of hij nu vet of mager is, vers, diepgevroren of in blik, alle soorten vis zijn rijk aan eiwitten, die een onmisbare rol spelen bij de opbouw en het onderhoud van de weefsels. In vis zitten evenveel eiwitten als in vlees. En dat vis minder voedzaam lijkt dan een steak, komt niet omdat hij minder voedingsstoffen bevat, maar gewoon omdat hij beter verteert. Een ander interessant kenmerk van vis is zijn seleniumgehalte. Dit oligo-element behoort tot de anti-oxydantia. Het beschermt het lichaam tegen de inwerking van bepaalde verbindingen, de vrije radicalen, waardoor het risico op een aantal chronische aandoeningen zou kunnen verminderen. Zeevis ten slotte bevat ook nog eens veel jodium. Omdat wij in ons land via onze voeding iets te weinig jodium opnemen, zouden

wij dat tekort kunnen aanvullen door een- of tweemaal per week vis te eten. Het jodium van vis kan natuurlijk worden vervangen door jodiumhoudend zout, maar dat heeft niet de andere voedzame kwaliteiten van vis.

## Principes

Om voluit te profiteren van de net beschreven heilzame eigenschappen, houdt u zich best aan enkele principes. Geef de voorkeur aan verse of al diepgevroren vis; maar vries hem thuis niet in. Bak hem ook niet in de frituurpan: zo neemt niet alleen het vetgehalte toe, maar gaan ook veel van de kostbare omega-3 vetzuren verloren. Maak vis bij voorkeur klaar in een court-bouillon, in papillote of op de grill. Zo komt de smaak van dit delicate voedingsmiddel het best tot zijn recht. En waarom zou u het gebrek aan vitamine-C in vis niet compenseren met wat rauwe groenten en .... enkele druppels citroensap?

Nicolas Guggenbühl,  
diëtist-voedingsdeskundige



**HET EERSTVOL-  
GENDE HVB IN  
JE BRIEVEN-  
BUS OP 2 JULI**

### 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

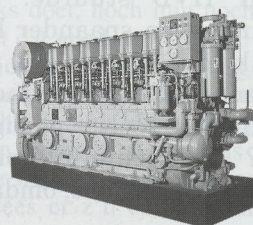
### Bureel - werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge  
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 03 67

24 u / 24 u. 0477 / 47 66 82

## Scheepsdiesel Service

**SDS** n.v.



Wie? Waarom? Wanneer? Hoeveel? Waar? Hoe?

# RECHT op GRATIS VIS

VLAAMSE VISSERS VERKOPEN hun producten in de vismijnen. Soms wordt er in die vismijnen meer vis gepresenteerd dan er kan verhandeld worden, met andere woorden: de vraag is dan kleiner dan het aanbod. Wat niet verkocht wordt boven een bepaalde prijs kan uit de markt genomen worden want de Europese Commissie subsidieert de producentenorganisaties (in België is dat de Rederscentrale) om deze overschotten op te kopen. Om deze producten een volwaardige bestemming te geven en niet te moeten verwerken als diervoeder, als meststof of te vernietigen, voorziet de wetgeving ook in de mogelijkheid om deze overschotten gratis uit te delen aan bepaalde organisaties of instellingen. Deze kunnen dan de uit de markt genomen producten ter beschikking stellen van o.a. personen met een laag inkomen. Belangrijk om te weten is dat de kwaliteit en de versheid van deze producten bij vertrek uit de vismijn dezelfde is als de vis die in de handel te vinden is.

In AANMERKING VOOR de gratis bedeling van vis komen de OCMW's en

instellingen of organisaties waarvan uit de statuten blijkt dat de doelstelling in de eerste plaats liefdadigheid is (bv. de Voedselbank, het Leger des heils, liefdadigheidsrestaurants...).

Wie hiervoor in aanmerking wenst te komen dient een aanvraagformulier voor herkenning in bij: *Belgisch Interventie- en Restitutiebureau (BIRB), Directie Dierlijke Producten* in de



Trierstraat 82 te 1040 Brussel. Daar zal men u ook zeggen dat u daarenboven recht heeft op een onkostenvergoeding voor het transport van de gratis vis naar de plaats van uitreiking.

Frauderen met de gratis vis zal maar moeilijk gaan, want het gebruik wordt door de overheid gecontroleerd. Regelmatig verrichten de controle-agenten inspecties in de begunstigde instellingen om na te gaan of de afgehaalde hoeveelheden in verhouding staan tot het mogelijk verbruik en of er geen producten doorverkocht of oneigenlijk gebruikt wordt. En zoals dat gaat bij die dingen: wie betrapt wordt is van ie-

dere verdere gratis bedeling uitgesloten en kan in geval van fraude eveneens strafrechtelijk vervolgd worden.

Zoals gezegd: de gratis te bedelen vis is een marktoverschot en dus niet altijd beschikbaar. Bij voorbaat is niet vast te leggen welke vissoorten en welke hoeveelheden beschikbaar zullen zijn. Om te weten hoe,

waar en hoeveel vis voor gratis bedeling beschikbaar is, neemt de rechthebbende organisatie telkens weer contact op met de producentenorganisatie *SV Rederscentrale*, H. Baelskaai 25 te 8400 Oostende (Tel.: 059 / 32 35 03.)

Laat ons er ten slotte aan toevoegen dat er naast vis nog veel andere mogelijkheden

zijn voor sociale instellingen om aan gratis of goedkope voedingsmiddelen te geraken. Het Ministerie van Landbouw gaf er een 36-bladzijden tellende brochure over uit: *'Voedselhulp aan minderbedeelden'*. Die kan gratis verkregen worden door erom te vragen bij: *Ministerie van Middenstand en landbouw, Dienst Informatie, WTC III - 17de verdieping, Simon Bolivarlaan 30 te 1000 Brussel. Tel. (02) 208 45 42 / 28, fax (02) 208 45 40 en E-mail: brochures@cmlag.fgov.be met de vermelding 'Voedselhulp aan minderbedeelden'*.

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaferwerk  
Verhuur telescopische kranen

Bureel - werkplaatsen:  
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge  
Werfkaai 9-11 (vissershaven)  
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37  
24 u / 24 u **GSM 0477-412093**

**Verheye Joël** n.v.



weekblad  
**TIJDINGEN**

**Oostendeneer  
vraag erneer  
bij uw dagbladhandeleer**



# In Heist vergeet Raf Vileyn De Panne niet

**WIE IN DE HEISTSE Leenstraat Raphaël Vileyn opzoekt, ziet al vlug dat daar iemand woont die de traditie in ere houdt. Het interieur verraadt de mens: bij Raf worden de familieroots niet vergeten. En die wortels vinden we in De Panne. Souvenirs en pronkstukken maken je verder duidelijk: deze man heeft nauwe banden met de zeevisserij en met de Engelse Navy/Belgische sectie. Van de visserij kan je zeggen dat het in Rafs natuur lag, voor het tweede was evenwel enige aandrang nodig.**

Al vertellend neemt Raf Vileyn ons mee naar de jaren twintig. De gemiddelde leeftijd van de mensen schreeft dan bijlange nog de hoge toppen van vandaag niet. Echtelieden worden al heel gauw weduwe of weduwnaar. Mannen en vrouwen hertrouwen noodgedwongen meer dan eens. Zo was het ook in het gezin Vileyn.

## Pannenaars

Raf werd op 19 juni 1922 in Oostende geboren in een groot gezin van halfboers en halfzusters. Hij mag dan enig kind uit dat huwelijk zijn, maar hij viel tegelijk in het gezin Vileyns-Christiaens met... zeven kinderen. De Panne was hun woonplaats. De Heistenaar Raf Vileyn blijkt een telg van echte 'Pannenaars' te zijn.

De grootjes aan moeders kant

woonden in een huisje in de duinen van Koksijde, voor de goeemeente was dat reden genoeg om hen de 'Koksijdse duinezels' te noemen; een 'lapnaam' die ook iets zegt over het harde labeur dat er gebeurde. Ook de moeder van Raf werd in de Koksijdse duinen geboren. Langs vaders kant komen we eveneens in het keiharde oude Vlaanderen terecht. Hij zag het levenslicht in De Panne. Diens moeder heeft maar liefst 22 kinderen gebaard, maar ze niet allen in leven kunnen houden. Vader zelf was dus bij de overlevenden. Zowel moeder als vader groeiden dus op tussen de westkustvissers die in de visserij gemeenzaam 'Pannenaars' genoemd werden: harde werkers die door hun labeur het gezicht van de Belgische visserij zullen bepalen. Dat Raf uit een groot vissersge-



Met trots mag Raf Vileyn vandaag terugkijken op een carrière die ons een inkijk geeft in het leven van de 'Pannenaars' die de hele sector van buitengewoon goede vissers voorzien hebben. (Foto gw)



Raf Vileyn met een bootje dat zijn vader uit hout sneed. (foto gw)

slacht komt mag ook al blijken uit het volgende: 'Grootvader Vileyn heeft vijf IJslandvaarten gedaan

en de vader van mijn moeder had zelfs twaalf IJslandvaarten op zijn palmares. Twaalf

IJslandvaarten uit die tijd, dat was een pak hoor. De Pannenaars die naar IJsland voeren, deden dat op vaartuigen uit Duinkerke. Ze waren daarbij vele maanden van huis weg. Een zware visserij was dat. Op de visgronden rond IJsland werden sloepen uitgezet, waarin men met twee man plaatsnam en met de lijn werd de vis binnengehaald. De bootjes hadden alle een nummer en men noteerde de namen van de mensen in het bootje zodat de afrekening op het einde van de reis geen moeilijkheden gaf. Betaald werd men immers volgens het aantal vissen dat men zelf gevangen had. Was de opbrengst niet voldoende om te overleven dan paste de reder het verschil bij, bedrag dat dan bij een volgende reis en bij goede vangst weer afgetrokken werd.'

Benarde situaties waren het soms, zo herinnert Vileyn zich uit de verhalen van zijn grootouders: 'Die vissers waren daar dus met de lijnen in de weer in hun sloepen. En soms gebeurde het dat een mist hen overviel en dat ze maar met veel moeite hun schip terugvonden.'

### Oostende

De Panne had (en heeft) geen haven en zoals zovele Pannenaars verlaten de ouders van Raf de westkust en vestigen zich in Oostende, toentertijd het viscentrum op het vasteland. Daar loopt Raf lagere school en vervolgens gaat hij naar de vakschool in de Stuiverstraat waar hij de metaalafdeling volgt om later motormecanicien te kunnen worden. Moeder was reeds overleden.

## 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**

Als vader door een ongeval ook overlijdt stopt Raf zijn schoolopleiding en kiest hij voor de visserij, een keuze voor het leven.

Op 14 oktober 1938 kan hij aanmonsteren op de 0.318 'Onder Ons' (B.R.O.N.S.-motor, 160 Hp/119kW) van de reders Verbanck & Hillebrandt. Op 1 april 1940 vinden wij in het monsterboekje van Raf het nummer 0.282, 'Adronie-Camiel' (Deutzmotor van 240 Hp/179kW) van de rederij E. & C. Christiaens. Charel was reder en schipper aan boord. De visgronden voor dit soort vaartuigen lagen in het Kanaal en aan de westkust van Engeland, waarbij vooral in Milford haven aangelopen werd.

### Oorlog

Bij het uitbreken van de oorlog was de 0.282 op zee en al de mannen wilden eerst en vooral vlug naar Oostende varen. Vileyn: *'Maar we kwamen reeds heel wat vaartuigen tegen die richting Frankrijk en Engeland voeren. Wij beseften dat Oostende niet meer te bereiken was. Voor Duinkerke losten de Fransen waarschuwingschoten om ons erop te wijzen dat er Duitse zeemijnen voor de geul lagen. Ondertussen hadden we vernomen dat de families van onze bemanning aan boord van de 0.286 'Charles-Henri' van de reders Henri & Ch. Lambregt tot in 'Quistreham' geraakt waren. 's Morgens kwamen al de daar schuilende vaartuigen naar buiten en konden de families overstappen op ons schip.'*

Vervolgens ging het rechtstreeks naar Milford haven. Daar moest de familie van boord om een onderkomen te krijgen in Pembroke en later in Brixham. *'In Milford lag het vaartuig voor anker te wachten op verdere bevelen en die kwamen vrij snel, want de Navy nam het vaartuig in gebruik. Iedereen moest nu van boord. De 0.282 voer naar Aberdeen waar het gebruikt door de Navy.'*

Raf stapte dan op de 0.25 'Koning-Albert' (Deutz 180Hp/134kW) van reder H. Lambregt, maar ook dit vaartuig werd gevorderd. Het was toen reeds 31 augustus 1940. Raf: *'Het schip werd naar Swansea gestuurd, en daar bond men ballons vast aan het schip, die als hinder-*

*nis moesten dienen voor vijandelijke vliegtuigen. Het vaartuig werd een beetje aangepast: in het visruim had men bedden geplaatst, in de brug plaatste men enige verbindingstoestellen zodat de verbinding met de navy optimaal was.'* Raf zelf mocht op vakantie naar Brixham en kwam daar terecht bij 'nonkel' Georges en zuster Clara. Die oom had nog altijd zijn vaartuig 'Gabriel' (Deutz 150 Hp/112kW). Clara wilde de jongen wel huisvesten en Georges wilde hem aan boord. Zodoende kreeg Raf vaart op de 0.120 waar hij schipper Emiel Hennaert en diens broer Pedro tegen het lijf loopt. Raf monstert af op 19 maart 1941 en gaat 28 maart 1941 aan boord van de 0.335 'Charles-Madeleine' (Bolnes 180 Hp/134kW) van Henri en Charles Goderis, hij blijft er tot 10 december 1941.

### Ingelijfd

De Belgische regering in ballingschap wilde een leger op de been brengen. Alle jonge kerels werden opgeroepen en moesten in Brixham voor een Belgisch tribunaal komen. Raf: *'Dat was echt letterlijk een tribunaal. Het zetelde in het stadhuis van Brixham, met rijkswachters in groot ornaat, strenge rechters en advocaten die niets te piepen hadden. Men mocht daar niets zeggen, alleen zwijgen en in het beste geval eens knikken.'* Hij ziet er Leon Cockuit, Seppe Welvaert, Georges Lapeire, Frans Rammeloo en zijn broer Georges Vileyn. Omdat vissers in België vrijgesteld waren van legerdienst, dachten ze dat dit ook van kracht was in Engeland. Minister Pierlot dacht daar evenwel anders over en Raf moest soldaat worden. Hij weigerde. Resultaat was dat hij verplicht werd af te monsteren, zijn rantsoenpapieren moest inleveren en moest gaan werken in een verffabriekje. De uitspraak van het tribunaal heeft hij nooit gekend maar hij was vanaf dan duidelijk 'een slechte landgenoot'. Na een tijdje verffabriek vindt Raf werk bij viskoper Dexter. Vileyn: *'Dat was toch al beter.'*

Op een avond wordt hij door twee politiemensen opgepakt, ook Cockuit, Rammeloo en Welvaert waren in Dartmouth opgepakt

waar ze ingeschakeld waren bij het opruimen van wrakken. *'Wij werden behandeld als boeffjes, alles uit de zakken, broeksriem weg en veters uit de schoenen en op transport naar Exeter, naar de gevangenis. De directeur vertelt ons dat dit een actie van de Belgische regering is. Als we geen soldaat worden, zal het gevangenisverblijf telkens verlengd worden, zo deelt hij ons mee. Chantage tot en met, dus versoegden we toch maar de Navy/ Belgische sectie. Er zat niets anders op.'* Raf kreeg stamnummer DSB/JX351 (D= Davenport S= Section B= Belge)

Zes maanden opleiding in Skegness aan de oostkust van Engeland als seinger met de vlaggen en de seinlamp. Marineleven. De grote haven van Plymouth. Raf gaat aan boord van de destroyer 'Talibont L18'. Hij is er de enige Vlaming aan boord, krijgt het respect van de bemanning en voelt er zich goed. Raf is op 6 november 1943 getrouwd met Julia Vandierendonck die ook met d'r familie in Brixham woont. Aan boord heeft men veel begrip voor zijn situatie, ook als hij per se weer eens naar Brixham wil. Als het maar even kan dan wordt er van wacht gewisseld zodat de jonggehuwde zijn echtgenote kan opzoeken.

Raf Vileyn: *'Julia's ouders waren in 1940 ook voor het oorlogsgeweld gevlucht. Toen hun schip voor Duinkerke kwam stelde vader Vandierendonck voor om er tussen twee rode-kruisschepen in te gaan liggen "want die zou men zeker niet bombarderen". Een en ander belette niet dat broer Rene de daaropvolgende morgen heel wat "schrappels" op dek vond. Ja 't waren best wel gevaarlijke tijden. In Dieppe heeft het schip met de Vandierendoncks, samen met de H.57 'Madeleine-Raymond' van Jacob Vandierendonck, de H.69 'Maria-Steela' van Arthur Rappé en ook nog een heel klein vaartuigje uit Oostende de overtocht naar Engeland gemaakt.'*

Na 18 maanden gewerkt te hebben op de destroyer moet Raf naar het noorden van Schotland, naar 'Kyle of Iochalsh' aan het eiland Sky. Hier komt hij aan boord van de omgebouwde trawler

'Phrontis' met een Belgische bemanning geleid door de legendarische kapitein Blondé. Opdracht: het vernietigen van drijvende mijnen.

Wanneer Raf met een landingsboot in Oostende aankomt is de bevrijding er al een feit. Overnachting in de Paster Pypeschool om de volgende dag overgeplaatst te

worden naar Antwerpen waar hij ingezet wordt voor de bewaking van dokken en kaaïen. Als de periode van de vliegende bommen V1 en V2 aanbreekt, vraagt Raf zijn overplaatsing naar Oostende. Hij wordt er seingever — signaleur — voor de haven in de 'Instandbultoren'. Zijn oorlogscarrière sluit Raf af aan boord van de mijnenveger MS390, die vooral op de Westerschelde actief was en later ook voor de kuststrook.

### Visserij

In april 1946 is het gedaan met de zeemacht en hij gaat in Oostende wonen, klaar om terug in de visserij te stappen. Hij gaat bij zijn broer aan boord van de 0.282 'Adronie-Camiel'. Vissen doet het schip ten noorden van Aberdeen. *'Het vissersleven van de Oostendenaars was hard in die zin dat men er geen rust, zon-feestdagen kende. Heel het jaar bestond uit werkdagen: varen, sjouwen, lossen, verkopen, weer weg en... weinig geld verdienen. Als ik naar het vissersleven in de familie van mijn vrouw kijk, zie ik echter iets heel anders. Men heeft tijd voor de familie, respecteert zoveel mogelijk de feestdagen, neemt zelfs de tijd om karnaval te vieren.'* In 1950 vraagt Raf zijn schoonvader (Ko) of hij geen vaart voor hem heeft. Hij monstert aan op diens Z.515 (H57 'Madeleine-Raymond' Deutz 95 HP/71kW). Aan boord werkt hij samen met schoonbroers Rene en Frans Vandierendonck en met 'Louis van scharretjes'. Hij werkt ook de cursus van schipper af met medewerking van de leraars Karel Ackx, Staf Vermeil-

le, Albert Rappé en ook Karel Goeminne steekt een handje toe. Na overleg met schoonbroer Rene, stapt Raf over naar de Z.548

'Flemingo' (A.B.C. 115pk/85kW) van Raymond — draaier — Claeys en Savels. Volgt de Z.30 'Hubert-Elise' (A.W.A. goed voor 160pK/116kW) van Oscar Rappé (getrouwd met Julia's zuster Maria); ook de Z.480 'André' (GM120 pk/88 kW)

van Camiel D'Hauw, een bakker, waardoor het vaartuig ook al vlug de bijnaam 'Broodkarre' kreeg.

### Reder

Raf zet de stap naar de rederij. In 1962 koopt hij de 0.349 'Sirius' van de reders Zonnekeïn / Van Overberghe. In het vaartuig staat een A.W.A. motor van 120 pk (88 kW). *'Het is de periode van de modernisering. De Vlaamse visserij verandert zeer snel in de daaropvolgende jaren. De boom-*

*korren, de bokken, gaan het gezicht van de visserij bepalen: grotere vaartuigen en krachtiger motoren.'* Raf Vileyn wil met zijn schip overstappen naar de garnaalvisserij, maar de zonen Roland, Wilfried en Etienne zien dat dan weer niet zitten. Na overleg verkoopt hij in 1969 het vaartuig aan een visser uit Nieuwpoort.

Raf gaat nu twee jaar in de vishandel Debra werken en in opdracht van de Rederscentrale afdeling Oostkust, geeft hij ook les in een herscholingscursus waardoor werklozen een plaats kunnen verwerven in de visserij. Albert Utterwulghe, toentertijd voorzitter van de Rederscentrale Oostkust, haalt Vileyn uiteindelijk bij de firma Debra weg en plaatst hem in de Zeebrugse vismijn waar hij in 1982 zijn loopbaan afsluit. Met trots mag Raf Vileyn vandaag terugkijken op een carrière die ons een inkijk geeft in het leven van de 'Pannenaars' die de hele sector van buitengewoon goede vissers voorzien hebben.

Jules De Vocht



Vooruitdenken is klaar zijn  
om te betalen in Euro

Wij geven de toekomst alle kansen

# DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karakter

EINDELJK! EINDELJK is mijn publiciteitsopdracht vervallen. EINDELJK kan ik ophouden met het publiceren van fotografische afbeeldingen van het naakt kliederende kunstkoppel PIAS. EINDELJK kan ik weder den strijd aanbinden met de Wereldlijke en Hemelse Machten die ons, hierneder in dit aardse tranendal, beletten om 1 rustig en wulps, kommerloos en losbandig, kortom 1 gelukkig leven te leiden. EINDELJK kan ik mijn aanval hernemen op Kerk (E.H. Demaeght D.), Staat (De Hr Maertens L.) en Kapitaal (De Hr Schiltz B.). Eindelijk kan ik weder de Grote (Mevr. Becaus M.-J.) en de Kleine Burgerij (Ing. Versluys W.) ontluisteren. EINDELJK kan ik deze bladzijde weder vullen met ontluilingen over de wegbereiders van de genetische manipulatie (Dr. Declerck R.) en uithalen naar de media (Informatieblad van de Rederscentrale), naar allerhande politiekorpsen (commissaris Demol) en gerechtshoven (rijkscommissaris Carly). Ik kan vanaf heden mijn alles ontluillende licht weder laten schijnen op de yuppies (Juffrouw Verhamme M.) en op de onderbetaalde knechtjes van het kapitaal (Norbert van de Rederscentrale). Ik kan u nu EINDELJK ook weder onderhouden over de kloof tussen de politiek (Eresenator Dir. Dezutter M.) en de burger (de hr Florizoone D.). EINDELJK krijg ik weder de ruimte om te lachen met de kleine man (kd. Claes M.), met oude mensen (De Hr Pots D.) en met kiekens (minister Pinxten).

P.S.: Mensen die ik bij vergetelheid niet vermeld heb, bid ik me te verontschuldigen. Ik zal het de volgende keer proberen weder goed te maken.

MAAR EERST MOETEN WE enig verkiezingsnieuws aanvoeren, want de moeder van alle verkiezingen is in aantocht. En

sommige lezers hebben me gevraagd om hun enig stemadvies te verschaffen.

Zoals dat immer het geval is als het landsbelang op het spel staat, wordt het verkiezingsgebeuren ook nu weer levendig op onze visserijkaaien besproken. Afgezien van de prijs van de consumpties en de bespreking van de wedervoorspellingen beheersen drie themata ook hier ter visserij het debat: (a) het te voeren *veiligheidsbeleid*; (b) de kwestie van de *pensioenen* en (c) de *vreemdelingenproblematiek*.

Maar de visserij zoude de visserij niet zijn mocht de stemming er niet helemaal tegen de mode van de wal ingaan.

Neem nu het (a) *onveiligheidsgevoel* van de burger. Terecht wijzen de reders erop dat het nergens zo veilig is als op 1 vissersvaartuig. En dat is juist. Hebt gij aan boord ooit iemand de sjakos van 1 visser zien carjaken? Neen! Voor dat soort criminaliteit moet ge echt aan de wal zijn. Hebt gij ooit gehoord dat twee schippers (die elkaar in 1 geheel rechte hoek van het verkeersscheidingsstelsel kruisen) in 't passeren met elkaar op de vuist gaan? Neen, voor verkeersagressie moet ge in de stad zijn. De Bende van Nijvel? Die was gewoon kansloos geweest mocht Delhaize op zee gelegen hebben. Denkt gij ten slotte dat de NAVO-precisiebombardementen voortdurend naast de kwestie zouden vallen mocht de heer Milosevic zijn hospitalen in de kustwateren gebouwd hebben? Om maar dat te zeggen.

En nu (b) de *pensioenen*. Overal aan de wal hoort ge klagen over te hoge pensioenen en dat het allemaal niet meer te betalen is omdat de oude mensen veel te lang leven. In de visserij daarentegen wordt juist alles gedaan om het pensioen op te krikken. Gevolg: die van de wal zullen ernaar kunnen fluiten als ze oud zijn, maar de vissers zullen van 1 spetterende oude dag genieten. De waarheid gebiedt ons hieraan toe te

voegen dat het vooral de basis-syndicalist Michel Claes is die aan de pensioenkar trekt, maar dezelfde waarheid leert ons dat de reders zijn karrewiel niet lossen (evenwel niet allemaal, zoals hij ons zelf in 1 brief met tussenlijnen toevertrouwde). Gepresseerd zijn we trouwens niet, want in afwachting dat het met dat blitze pensioen in orde komt kunnen we heden al à volonté rekenen op milde giften uit het steunfonds van 't Zal Wel Gaan (1 manke gaat wel).

Ten slotte is er nog (c) de *vreemdelingenproblematiek*. Aan land hoort gij nogal eens de slogan: vreemdelingen buiten! Maar daarmee moet ge in de visserij niet afkomen. Au contraire: 1 werkgroep van reders buigt zich momenteel over de trucs om vreemdelingen juist in de vloot te oefelen. In de lokalen van de Rederscentrale hoort gij dan ook regelmatig de kreet: **vreemdelingen binnen!**

Dat is overigens de reden waarom zwarte Thijs (Ge weet wel, dat is de man die rijk geworden is met het slopen van de vissersvloot van de middenkust) niet meer op de lijst van het Zwart Blok figureert. Hij is daar, omwille van het vreemdelingenstandpunt van die Partei, met slaande deuren vertrokken en bevindt zich nu op 1 nog zwartere lijst (waarvan de naam me nu even ontsnapt). Aangezien alle redenen goed zijn om *niet* voor dat Zwart Blok te stemmen, is ook dat 1 goede reden, zo vind ik althans. Dus, mijn stemadvies: doe zoals Thijs en stem niet voor dat Blok.

En kom me nadien niet vertellen dat gij het dit keer WÉDER niet gewüsst hebt.

(Overigens staan mijn valiezen al klaar, want de oprukkende Nieuwe Orde zal niet kunnen lachen met charrels als ik. De Oude Orde had het er ook al moeilijk mee.)

### Examens visserij

Het 'ministerie van verkeer en infrastructuur, bestuur van de maritieme zaken en van de scheepvaart' organiseert op 19 juni examens voor het bekomen van de brevetten afdeling dek en afdeling machine. Om 9 uur gaat in het PMI te Oostende het examen door voor de afdeling dek. Op hetzelfde uur gaat in het PMI van heist het examen door voor motorist 750 pk. Wie aan deze examens wenst deel te nemen moest de aanvraag voor inschrijving bij de hoofdwater-

schout van Oostende (Natiënkaai 5) ten laatste op 28 mei ingediend hebben. Aanvragen die later gedaan werden, worden tot de volgende periode uitgesteld.

### Jongeren aan boord tijdens zomervakantie

Ook dit jaar zal het weer mogelijk zijn dat jongeren die secundair onderwijs studeren vanaf veertien jaar een zeereis meemaken aan boord van een Belgisch vissersvaartuig. De Rederscentrale wil op

die manier jongeren warm maken voor het vissersberoep. Reders en scholieren die in het project geïnteresseerd zijn kunnen daarvoor informatie krijgen op nummer 059 / 32 55 59.

### Debat kustwerkgroep natuurreservaten

Op 7 mei organiseerde de Kustwerkgroep van *Natuurreservaten vzw* een politiek café. De politici Johan Vande Lanotte, Jan Loones, Michiel Maertens, Gilbert Vanleenhove en Pierre Chevalier verwoordden er hun standpunt over de Marine Reservaten. Volgens de reporter van de Rederscentrale bestonden panel en publiek 'uit een *allegaartje van groene pluimage dat voor deze gelegenheid zichzelf had uitgenodigd en waartussen wij ons duidelijk als een hond in een kegelspel voelden*'. Toch kon ook RC-voorzitter Bart Schiltz er het woord nemen. Volgens dezelfde bron verzettede hij zich tegen het 'groene fundamentalisme' en legde hij de nadruk op (het ontbrekende) overleg met de sector.

Vermelden we ten slotte nog dat er over hetzelfde onderwerp een informatievergadering plaatsvindt op 22 juni in het Provinciehuis Boeverbos.

### Rederscentrale houdt algemene vergadering

Op zaterdag 10 juni houdt de producentenorganisatie Rederscentrale haar jaarlijkse statutaire algemene vergadering. Deze gaat om 11 uur door in het Departement Zeevisserij (bekend als Rijksstation Zeevisserij) te Oostende. Op de agenda staat o.m. het kiezen van tien bestuursleden voor de oostkust.

### Schadevergoeding garnaalvissers

Volgens de Rederscentrale (RC) is die organisatie al meer dan een half jaar intens bezig met het eisen van een schadevergoeding voor de Belgische garnaalvissers. Dat er iets misloopt met de broodwinning in die sector is volgens de producentenorganisatie duidelijk bewezen door volgende cijfers: 'In 1994 waren er nog 36 garnaalvissers, nu nog 18. De garnaalaanvoer daalde van 660 ton in 1994 tot 190 ton in 1999.'

# 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

Vervolgens maakt de RC echter duidelijk dat de actie minder met de halvering van het aantal Belgische garnaalvisserstvaartuigen in de genoemde periode te maken heeft, dan wel met een eis tot schadevergoeding die de (Nederlandse) eigenaars van de vissersvaartuigen BOU1, BOU7, BOU11, BOU24, NZ21, A7 en A149 enige tijd geleden al formuleerden (zie HVB XII 1998, p. 15.) Manu Desutter van het Vlaams Informatiecentrum: *Voor ons is het duidelijk. Door de baggerwerken op de Westerschelde is er een vluchtreactie ontstaan bij de garnaal. Het inzuigen van vissen en garnalen in de baggerinstallaties zorgt voor een grote sterfte. Erger nog is dat deze baggerspecie enkele kilometer verder terug wordt gedumpt en er de paaigronden bedoezeld. Er zit geen garnaal meer voor onze kust van Oostende tot voorbij Rotterdam. Het begint met garnaal, maar de andere vissen zullen volgen. De vissers leden hierdoor groot inkomensverlies.* En om dat laatste is het uiteraard te doen. Desutter vervolgt: *Wij proberen nu van het Vlaams Gewest een schadevergoeding voor de vissers te krijgen, maar minister Stevaert is duidelijk nog niet overtuigd van het verband tussen de baggerwerken en de vlucht van de garnalen, gevolgd door inkomstenverlies voor de Scheldevisser.*

### Meer viskopers

De Belg besteedde vorig jaar relatief meer van zijn huishoudbudget aan verse vis dan in 1997. Dat concludeert een marktonderzoeksbureau dat in opdracht van het Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM)

3.000 gezinnen op de voet volgt. Vis snoepte vorig jaar marktaandeel af van vlees. De Belg kocht ruim 7,4 kg verse vis voor een bedrag van 2.180 BEF tegenover 40 kg vers vlees voor 10.300 frank en 11,2 kg gevogelte en kleinvee voor een bedrag van 2.250 BEF. In 1997 kochten 81 op 100 Belgische gezinnen wel eens verse vis. Vorig jaar steeg dat aantal naar 86. Het populairst blijven mosselen, gevolgd door kabeljauw, zalm en grijze garnalen. Pladijs, vis van het jaar in 1998 ging vorig jaar ook duidelijk meer over de toonbank.

### Zeegerechten uit Ierland

De Ierse kookkunst vertrekt zonder schaamte van gerechten van traditionele volkse bereidingen en tilt die op tot hedendaagse topgerechten door ze te combineren met verfijnde producten. Dat is ook te merken in de jongste visfolder die de VLAM (Vlaams Promotiecentrum voor Agro- en Visserijmarketing) uitgeeft. Hotelschool ter Duinen in Koksijde creëerde in samenspraak met kok John Comer van Celtic Ireland in Brugge vier heerlijke gerechten uit de Ierse zeeën: een rijke maaltijdsoep met mosselen, een geraffineerde tartaar met makreel, een 'pie' van zalm en langostines en een bloater (een typische gerookte haring) op aardappelkoek. De folder ligt al van 15 mei bij uw vishandelaar.

### Kustwacht

Ook omdat de bevoegdheden met betrekking tot interventies op zee momenteel verspreid zijn over diverse Vlaamse en federale overheidsinstanties is er nood aan een eengemaakt commando ter zake.

Het Zeewezen heeft dan ook een project opgestart dat moet uitmonden in een organisatie die alle civiele overheidsacties in de zee- en kustgebieden en in de kusthavens coördineert. De nieuwe organisatie zal kustwacht heten. Dat is overigens ook nu al de nieuwe naam die de Maritieme Verkeersleiding Oostende zal dragen met betrekking tot GMDSS en op de telefoonnummers 059 / 70 10 00 en 059 / 70 11 00. De benaming Kustwacht wordt ook gebruikt op VHF-kanaal 9 met belangrijke meldingen aan de scheepvaart inzake o.m. redding, bebakening, oliebezoedeling en bommelding. (De benaming 'verkeersleiding Oostende wordt evenwel nog op VHF-kanaal 9 gebruikt voor lokaal verkeer, o.m. toelating in en uit, aanvraag loodsen, idem voor telefoonoproepen op 059 / 56 63 13.)

### De Bolle verhuist

Het Oostendse visserstehuis voor jongeren, De Bolle, werd onteigend voor de aanleg van de verbinding tussen het Kennedyrondpunt en het kruispunt De Bolle. De sloping van het gebouw wordt voorzien tegen 1 maart 2000. Er wordt evenwel een nieuw tehuis gebouwd. De stad Oostende gaf zijn medewerking om een nieuw terrein van 1.886m<sup>2</sup> te verwerven langs de Dr.E. Moreauxlaan, ter hoogte van het oud Militair Hospitaal. Burgemeester Jean Vandecasteele legde op 21 mei de eerste steen van de nieuwe gebouwen. Zeebrugge krijgt dan weer een nieuw zeemanstehuis. In de Ploegstraat wordt de gewezen visserij-school momenteel gerenoveerd. Beneden komt daar een café en ontspanningszaal, bovenaan voorziet men een TV- en vergaderzaal.

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

## Visserijwachtschip nog in droogdok



In juli vorig jaar kreeg de aankoop van een tweedehandsschip dat door de marine als visserijwacht kan ingezet worden het fiat van de ministerraad. Eind september vorig jaar ondertekende Minister van landsverdediging Jean-Pol Poncelet de aankoopakte voor de Zweedse kustwacht *Stern*. De kostprijs bedroeg veertig miljoen frank. Het gaat om een schip van 300 ton, 50 meter lengte, 8,5 meter breed, een diepgang van 2,6 meter dat gebouwd werd in 1980 in Karlskrona. Het vaartuig loopt 18 knopen en heeft een automatie van 3.000 zeemijl. Het tweedehandsvaartuig neemt bij de marine de plaats in van de M.476 *Merksem*,

een oude mijnenveger die ready duty-taken uitvoerde. Het Zweedse vaartuig zal onder Belgische vlag varen als A.963 *Stern*. De twintigkoppige bemanning zal onder leiding van luitenant ter Zee Serge Ots (34) uit De Haan diverse controleopdrachten uitvoeren, onder meer visserij-controles voor onze kust, reddingsactiviteiten, milieu-controles en douane- en politionele opdrachten.

Het wit-blauwe vaartuig werd intussen al in het grijs van de marinevaartuigen gestoken. Momenteel verblijft het vaartuig in het overdekte droogdok van de marine in Zeebrugge voor herstelling van de schroefaslagers. (gw)

### Opnieuw IJslandse vis via Ostend Airport

Zaterdag 8 mei landde op de Oostendse luchthaven opnieuw een vliegtuig met vis uit IJsland. De trafiek lag bijna twee jaar stil. Tien jaar geleden kwamen de eerste Icelandair-cargo's met IJslandse vis naar Oostende. De firma die het transport opzette is ondertussen uitgeweken naar Keulen.

In oktober 1989 begon de importfirma Superior Salmon Express met wekelijkse vistransporten op Oostende, overwegend kabeljauw, heilbot en zalm. De 'luchtbrug' heeft jaren goed gewerkt tot de firma zonder duidelijke redenen vanuit Brussel opereerde en uiteindelijk voor Keulen koos.

Iceland Benelux hervat de trafiek met een gecharterde Boeing 737-300. Op de terugvlucht neemt het toestel groenten en fruit mee.

### Nieuwe eurokotter

Met het vermogen van de O.206 *Krisjean-Henson* (219 kW) en de helft van het vermogen van de Z.56 *Orka* (de andere helft ging naar de nieuwe Z.198 van *Jan Korf*) wordt bij Maaskant Shipyards in Stellendam een nieuwe Belgische eurokotter gebouwd voor de Nederlandse reder Piet de Ridder, eigenaar van de VLI.6 *Maria* (38 m., 2.000 pk, bj. 1986). Het casco van Poolse makelij staat al klaar in Stellendam. De Zeebrugse garnaalvisser Z.56, in 1994 betrokken bij een drugszaak, gaat naar de pleziervaart.

### Z.201 Linqueda verkocht

De Eurokotter Z.201 *Linqueda* van de BVBA Verleene (Jan en Jurie Korf uit Urk) uit Knokke-Heist is verkocht aan de NV Artinion (Jean-Pierre Goossens) uit Blankenberge. De Blankenbergse reder was tot voor kort eigenaar van de O.206 *Krisjean-Henson*.

De Z.201 zonk in juli 1997 na een aanvaring met een Nederlandse kotter en werd na lichterling volledig hersteld door de toenmalige eigenaar, Rederij Noordpas NV (Jan Korf).

KORT ✕ De Z.279 *Ramblers* lag voor onderhoud bij Padmos in Bruinisse. Op het vaartuig wordt ook een nieuwe vangstverwerker geplaatst door Wisse Kramer uit Colijnsplaat. ✕ Eveneens bij Padmos kreeg de Z.122 een nieuwe schroefas en een Van Voorden-schroef. ✕ De Z.98 liep bij Maaskant binnen voor herstelling van de schade, opgelopen bij een aanvaring. De herstelling gaat gepaard met de vernieuwing van het visruim en de plaatsing van een nieuwe winch. ✕ Aan boord van de Z.98 *Op hoop van zegen* brak brand uit tijdens laswerkzaamheden. het isolatiemateriaal van het visruim vatte vuur. het vaartuig lag in Stellendam voor herstelling van aanvaringsschade. Ook op het dek van de Z.91 *Noordhinder* ontstond brand in de netten tijdens laswerken. De bemanning van het schip dat zich in Lauwersoog bevond, kon de vuurhaard blussen.

## Activiteitenkalender

### voor vissers

#### JUNI

- 4 Maatjeshappening in de Vismijn Oostende
- 11-13 Gastronomisch Visweekend in Westende
- 20 Zeewijding in Koksijde, Zeedijk (15 uur)
- 27 Zeewijding in De Panne, zeedijk ter hoogte van De Witte Berg (11 uur)

#### JULI

- 4 Zeewijding in Blankenberge (10 uur)
- 8-11 Polfish '99, 5de Internationale vakbeurs voor visserijproducten en visverwerking in Gdansk (Pol)
- 11 Vissershulde in Zeebrugge, oude vismijn (11 uur)
- 14-16 Food Hygiene Europe '99 in Amsterdam (Ned.)
- 19 Visserijdag in Egmond aan Zee (Ned.)
- 22-24 Visserijdagen in Bruinisse (Ned.)

#### AUGUSTUS

- 7 Nationale dag van de Nederlandse visserij in Katwijk
- 7-8 Visserijdagen in Breskens (Ned.)
- 7-10 Aquaculture Europe '99 in Trondheim (Noorwegen)
- 11-14 Aqua Nor 99 in Trondheim (Noorwegen)
- 13-14 Visserijdagen in Colijnsplaat (Nederland)

# De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

ANKOOR! ANKOOR!  
SALOPAAAR ANKOOR!

Het is alsof zijn moeder met razernij bevangen is. Beangstigend. Dolf zit roerloos op zijn kamer en hoort de vreemde klanken beneden in de keuken. ANKOOR! Haar stem heeft hem gestoord bij de lectuur van het stapeltje mystieke werken van onder andere Johanna van het Kruis die Flotte hem vandaag mee naar boven gegeven heeft. ANKOOR! ANKOOR! Zijn moeders stem! Maar ze klinkt lager dan gewoonlijk. Gebiologeerd luistert hij naar de woorden die zij schor schreeuwt en die hij niet begrijpt: PRAN MWA... PRAN MWA VIETE AVIK TON... OH!

Dat pastoor Flotte en Johanna aan het vrijen zijn, dat kan zijn jong verstand wel degelijk bevatten. Hij mag traag zijn, maar hij is niet achterlijk. Want, hoelang is het ook alweer geleden dat Pierre Flotte en Johanna verslaafd geraakt zijn aan de wellust die hen ook vandaag weer in de keuken wild tekeer doet gaan? Het kleine werkmanshuisje kon dat voor Dolf onmogelijk al die tijd verborgen houden. Hij mocht dan wel stevast naar zijn kamer gestuurd worden, altijd was er ook wel een glimp, een deur die op een kier kwam te staan en waarachter hij bloot vlees zag; een licht dat gedooft werd terwijl hij nog de trap opging, rokken die wild omhoog gerukt werden; of minder nog, toen hij zich omdraaide om de keukendeur achter zich dicht te trekken, een wazige blik in d'ogen van Johanna, een te snelle handbeweging van Flotte, diens stem die ook al opeens veranderde en merkwaardig hoog ging klinken... Al die tekens die de lust verraden en die nu voor altijd in het geheugen van de jonge man gegrift staan.

Dolf kan zich dan ook een en ander voorstellen bij het geluid van tafelpoten die daar in korte snokken over de keukenvloer schuren, bij het wilde geschuif van stoelen; de doffe, korte bons van een lijf dat tegen de deur aanbotsst...

Maar nu?! — ANKOOR! — dat zijn moeder nu blijkbaar ook echt, letterlijk, een ander mens wordt, iemand die luid in een andere taal tekeer gaat... een vrouw die hem even vreemd is als de taal die zij gebruikt en die dingen zegt, waarvan hij nooit vermoed heeft dat ze die in haar had, die niemand haar zou toegegeven hebben... iemand die uit zichzelf treedt, die in talen spreekt, zoals sommige heiligen waarover hij zoveel gelezen heeft dat destijds deden... dat zijn moeder iemand uit een boekje zou kunnen zijn... daarbij blijven zijn

X

gedachten wild rondtollen. Een ritus is het dus, dat vrijen, een eredienst waarbij de heilige Johanna middels woorden die van god zelve komen de duivel uit Pierre

Flotte drijft.

Zo vlug als de razernij beneden begonnen was, zo vlug houdt ze nu ook weer op. Merkwaardig is dat, zo heeft Dolf in al die jaren geleerd, hoe wellust, op zijn hoogtepunt, ineens in sereniteit omvalt. De stilte die daar dan in de keuken op volgt is voor Dolf al even vreemd als de razernij die eraan vooraf gegaan is. Geen woord meer wordt daar dan gezegd over hetgeen er pas gebeurd is; iets dat blijkbaar toch heel erg was; Flotte stelt moeder geen enkele vraag over de vreemde woorden die ze gezegd heeft. Hij, die toch pastoor is en over die dingen alles weet, maakt geen toespeling op die verborgen kant van moeder Johanna. Het is alsof het bewustzijn van de man een tijd uitgeschakeld werd. (Zou het kunnen zijn dat vrijen het verstand uitschakelt, vraagt Dolf zich af, dat je achteraf niet meer weet wat er gebeurd is?) Zo stil dat het daar dan beneden is. Gewijd, zo denkt Dolf, heet die stilte. Ook dat is een begrip dat hij uit de heiligenlevens haalt die hij nu al jaren mee naar boven krijgt.

Als om alles weer ongedaan te maken worden de stoelen — al te voorzichtig — weer op hun plaats gezet. Gedempte stemmen van de twee geliefden. De keuken is dan, voor Dolf daarboven, al lang niet meer wat ze gewoonlijk is, een plaats waar visgeurtjes hangen, maar een heiligdom waarin formules gepreveld worden; het keukentje in de armoewijk als tempel van een eredienst, van een esoterisch ritueel dat hem tegelijk aantrekt en afstoot. Ook nu weer. Ze fluisteren zodat Dolf in zijn kamer boven absoluut niet meer kan horen wat er gezegd wordt. Hij maakt zich los van de deur waartegen hij zijn oor gedrukt hield. Hij gaat op bed liggen en slaat het Hadewijkboek open dat vandaag aan zijn, inmiddels toch wel zeer uitgebreide, bibliotheek toegevoegd werd en begint een stuk te lezen waarin de mystica het heeft over treckinghe, dat eischen van binnen, begerte, orewoet en ongeduricheit.

In de keuken hebben moeder Johanna en Flotte het nu over de dingen des levens. Op gedempte toon voeren ze een gesprek dat niets meer te maken heeft met de begeerte die ze daarnet nog gevierd hebben.

— 'Ik weet nog altijd niet of ik het hem moet zeggen.' (Stilte) 'Dat Machteld zijn zuster is.' (Stilte)

— 'Halfzuster', zegt Flotte. Alsof het de feiten minder hard zou maken. (Stilte)

— 'Arme Dolf. De jongen... Het is een vloek. Wie noemt er zijn kind nu ook Adolf? Ik mocht dat nooit toegestaan hebben. Ik ben veel te braaf. Altijd geweest. Adolf? Robbe vond dat geestig. Dat zijn kind Adolf zou heten.'

Pastoor Flotte kent het, het verschijnsel wel waarbij mensen in hun nood zaken verbinden die niets met elkaar te maken hebben. Dat Johanna's zoon Adolf heet kan haar gedrag van negen maanden voor diens geboorte niet verklaren, noch goedpraten, zo denkt hij er na enige aarzeling nog bij.

— 'Zeg aan Dolfje maar niets,' antwoordt Flotte, 'het is allemaal al erg genoeg en God heeft je je zonden al lang vergeven. We kunnen alleen nog maar bidden en hopen dat het goed afloopt met het kind.'

— 'Maar ik wil wel dat hij uit de visserij wegblijft. Wie weet wat hij daar aan boord allemaal zal meemaken? Wie weet wat ze hem daar leren? Ik wil niet dat hij zoals zijn vader wordt... zoals zijn vaders.' (Stilte)

Vaders! Meervoud. Zoals zijn vaders had ze gezegd. En het is waar, zo denkt Flotte, hoe verschillend de broers Robbe en Willem ook zijn, geen van beide kan een voorbeeld voor de jonge Dolf genoemd worden. Robbe al helemaal niet, maar zijn broer Willem evenmin. Zoals die vegeeteert gelijk een beest dat werkt, eet, slaapt en weer werkt; een man die er niet meer toe komt te spreken. Johanna's biecht mocht Flotte duidelijk gemaakt hebben wat daarvan de oorzaak was. Het zwijgen van Willem kon geïd worden als een oorverdovend bekennen van schuld aan de dood van zijn echtgenote, als boetedoening zelfs, als het terugtrekken van de boeteling uit de wereld, een innerlijke bedevaart... Maar desalniettemin. Het is allemaal niet van dien aard dat het stichtend is en dat het bijgevolg de jonge Dolf zou leiden op een recht levenspad. En die visserij van Robbe en Willem, daar zit al helemaal geen toekomst in.

— 'Spijtig dat hij niet studeert', zo fluistert Flotte in de keuken waar het stilaan begint te duisteren, waardoor de twee nòg stiller gaan spreken.

— 'Neen,' antwoordt Johanna, 'het is juist goed dat hij niet leert, dat ze hem maar zo lang mogelijk op die school houden, want aan het einde van die studies staat Robbe daar toch op Dolf te wachten, met zijn scheepje van niets. Dat God e klootzak toch eens in de zee kon houden?! Het is juist goed dat hij

niets leert.'

Flotte negeert dat laatste en in de avondschemering kijkt hij vertederd naar zijn minnares die er alles voor zou doen om haar jongen thuis te houden. Moet Dolf binnenkort immers niet de rol gaan vervullen van de volwassen zoon die zijn moeder beschermt tegen de aftakelende, maar daarom niet minder gewelddadige echtgenoot? Ijdele hoop van een moeder is dat, zo weet Flotte. Dolf is bijna achttien, komt hoe dan ook aan het einde van zijn schoolplicht en de jongen is het duidelijk moe, dat onderwijs. Wacht op de eerste de beste mogelijkheid om ermee te knippen. Daarom alleen al, zo weet Flotte, zal hij toegeven aan Robbes eis om mee in zee te gaan. Neen, thuis kan ze die jongen nooit houden. Maar uit de visserij... als er vlug geageerd wordt... nog voor Dolf achttien zou worden... dat is wellicht wel mogelijk.

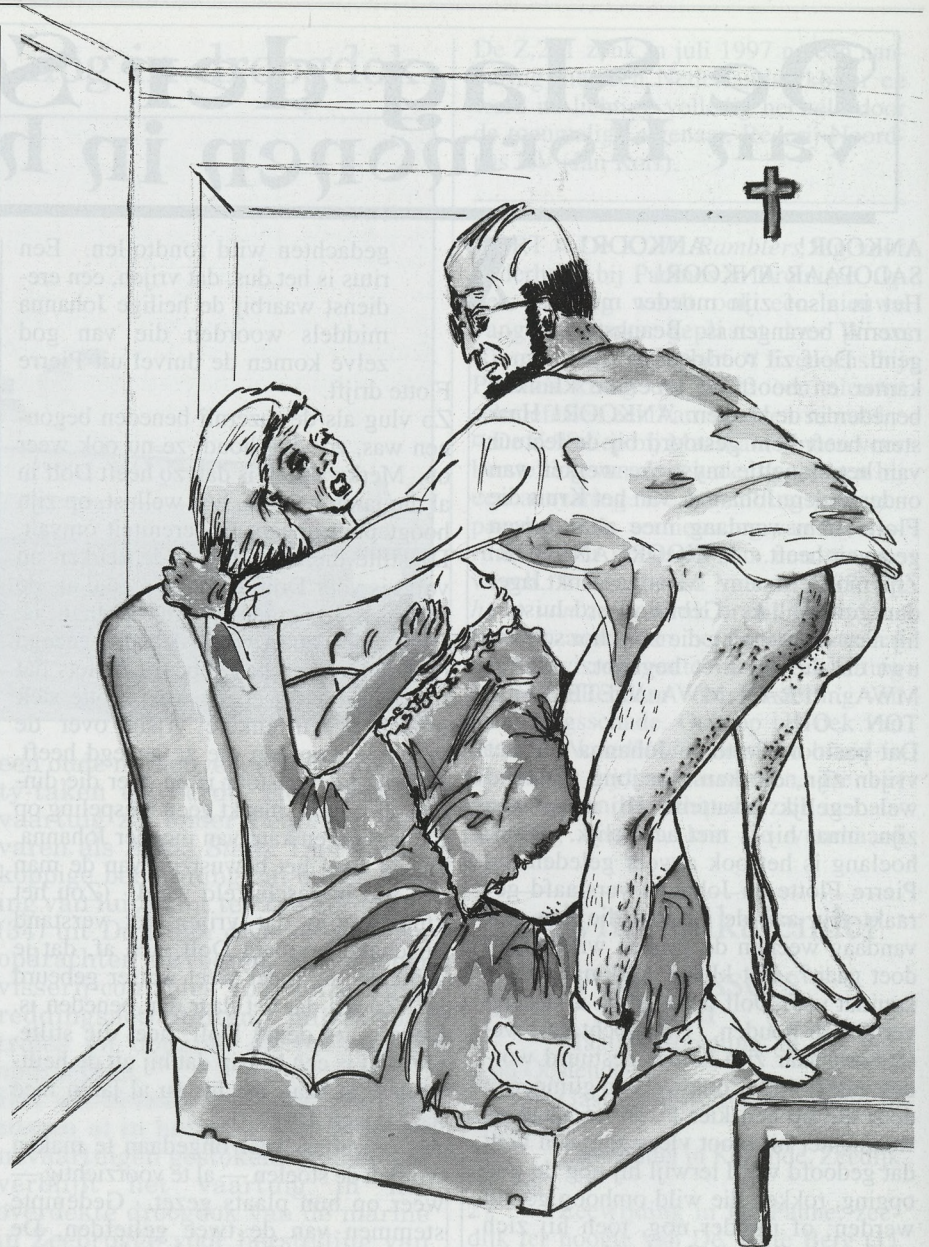
Flotte legt zijn arm beschermend om Johanna en fluistert dicht tegen haar oor: *'Lieve, laten we de problemen een voor een oplossen. We moeten iets aan jouw situatie doen, dat kan niet blijven duren, maar eerst moeten we aan de jongen denken.'* Johanna geeft zich over. Eindelijk is er iemand die haar zegt een oplossing te hebben voor een van haar problemen. Voor het eerst in achttien jaar heeft ze het gevoel dat ze niet meer alleen staat in een leven dat veel te zwaar weegt voor een vrouw.

— *'Hoe bedoel je dat?'* vraagt ze, en haar stem wordt bijna onhoorbaar.

— *'Ik kan eens langslopen in het slachthuis'*, antwoordt Flotte, *'Ik ken daar wel enkele mensen. En ik ken Jan goed, de opperslachter. Een goed christen. Veel relaties heeft hij ook. Misschien mag Dolf wel in het slachthuis gaan werken.'*

— *'Och Pierre,'* zegt Johanna opgewekt, *'wil je dat doen voor mij, voor hem? Hou hem asjeblijft van dat schip weg.'*

En tegelijk haal ik hem gelijk uit het huis van Willem weg, zo denkt Flotte nog, uit het huis waar Johanna en Dolf telkens naartoe vluchten als Robbe weer eens de armenwijk in wankelt, en weg van bij Machteld. Met Johanna heeft hij daar nooit over gesproken, over dat probleem, ook omdat een moeder niet graag toegeeft dat haar



11/98

— **'ANKOOR! ANKOOR! SALOPAAR ANKOOR! PRAN MWA... PRAN MWA VIETE AVIK TON... OH!'**

jongen een man wordt, iemand met de begeerten en de blikken van een man. Maar sinds Johanna's biecht heeft de gedachte hem niet meer losgelaten. Een mens mag het niet gedroomd hebben dat die twee, Dolf en Machteld, een relatie met elkaar zouden beginnen. De mogelijkheden die dat zou opleveren zijn gewoon niet te overzien.

— *'Johanna, mijn liefste, ik beloof je dat ik zal kijken wat ik kan doen.'* Flotte kijkt tegelijk onbeschaamd naar het kruis van Johanna. De duisternis die inmiddels gevallen is kan niet verhullen dat er een waas over zijn ogen ligt. Johanna is vertederd door de belofte van Flotte en door de mogelijkheden die achter die belofte schuilgaan. Het is dan

ook met overgave dat ze meegaat in het spel dat zich vandaag voor de tweede keer aandient.

— *'Ankoor,'* zegt ze, terwijl haar stem aanzwelt en enige tonen lager gaat klinken, *'AnkoOR, PRAN MWA!'* Ze aait haar lief en duwt zijn hoofd in de richting van haar buik en roept nu luid en ongeremd: **'ANKOOR! ANKOOR!'**

De woorden stijgen tot boven de keuken, tot in het kamertje waar Dolf inmiddels in een diepe slaap gevallen is. Naast hem in bed ligt een dik boek, open op de bladzijde van het hoofdstukje, 'romances', waarin de Nederlandse vertaling van de mystieke werken van Johannes van het Kruis gebundeld werden.