HET VISSERIJBLAD
HVB
66

# Honderden miljoenen investeringen in vlootvernieuwing

Zie blz. 28!

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

## NIEUWKOMERS IN NIEUWPOORT

## QUOTAHOPPERS WEGEN ZWAAR OP VLAAMSE VISSERIJ

## BLANKENBERGSE HAVENFEESTEN



66ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 5- 7 mei 1999 - 100 bef - afgiftekantoor Oostende I

**boord van de O 129 Alhandline, de laatste Vlaamse ijslandvaarder die momenteel gerestaureerd wordt.**
**o Pasen 1973)**



dverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar
n maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt
oor reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefheb-
rs (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen).
at is nu al 66 jaar het geval.
ocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk
n eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten
aarom.

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 bef**

**Colofon**

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD:
Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR:
Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters en Flor Vandekerckhove
MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, 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,- bef op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.
Steunabonnementen:
2 000,- BEF/jaar.
* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (Nl)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto — De bemanning van de N.93 Aalscholver: Schipper-reder Jan Desaever, matroos Douglas Mus en scheepsjongen Anthony Dewulf, met de peter van het schip.
(foto Guido Walters)

# Grenzeloos mondig

**HET IS INMIDDELS** voor iedereen duidelijk: we leven voortaan in een wereld waarin geen grenzen meer bestaan: reders zeggen op zoek te gaan naar buitenlandse bemanningen; scheepscasco's worden in exotische landen gemaakt; eenlingen overwegen Chinese en Australische technieken in te voeren; op Europees vlak probeert men de vissersopleidingen op elkaar af te stemmen; vis wordt via internet gekocht en vervolgens 'grenzeloos' tot bij de klant bezorgd… Voorwaar, we zijn in Mc World terechtgekomen.
Al dat internationalisme steekt dan weer schril af tegen de *parochiementaliteit* die we nog bij al te veel sectorverantwoordelijken aantreffen. Critische vissers worden ook vandaag nog steeds bedreigd door omhooggevallen heerschappen: *'Aan mij moet je nooit nog iets vragen!'* Het is een al lang bekend, maar daarom niet minder stinkend zinnetje waarmee sommigen het voetvolk nog steeds (denken te) intimideren.
Maar, erg goed lukt het toch niet meer. Hoe langer hoe meer horen we hoe matrozen, vissersvrouwen, kustvissers, schippers, ouders van varende jongens… trots voor hun mening uitkomen. Het gaat wel nog hortend en stotend: hier komt een vakbondssecretaris (m.) nog wel 'verkeerd' tussen vergaderende vissersvrouwen (v.) terecht; iemand anders 'verwart' dan weer liefdadigheid met solidariteit; ginds 'denkt' iemand dat zijn eigenbelang per definitie ook het algemeen belang is, zelf slaan we ook al eens de bal mis; en jan met de pet durft wel eens open deuren in te stampen… Met andere woorden: er is vanalles op en aan te merken op het volkje dat vandaag mondig wordt. Maar zo gaat dat met bewustwording: het is niet voorgekookt en er bestaat evenmin een recept voor. Het smaakt dan ook nooit zoals we het ons voorgesteld hadden.
Maar hoofdzaak is dat de wet van de stilte die jarenlang over de visserij geregeerd heeft, doorbroken is. Mensen laten de bonzen vandaag gewoon weten hoe ze over de zaken denken, via HVB delen ze de gemeenschap mee hoe ze denken dat de vork ècht aan de steel zit, ze slaan vrank en vrij menig tussenpersoon over om hun klachtenlijstje te formuleren.
In de sector wordt op verschillende manieren tegen die praktijken aangekeken. Sommigen zijn zodanig met zichzelf bezig dat ze de verandering niet opmerken. Er zijn er echter ook die hun ogen niet geloven. Anderen vinden de nieuwe wind verfrissend. En er zijn nog anderen die met het vingertje gaan zwaaien en sissend zeggen: *'Aan mij moet je nooit nog iets vragen!'* Ja, in deze Mc World lopen nog steeds would be peetvaders rond die de *familia* ter orde willen roepen.
Maar de nieuwe generatie laat zich blijkbaar niet meer in de hoek zetten. Zo hoort het ook. Ongevraagd kijken ze binnen in de cenakels van de macht. En buiten gaan ze luidop zeggen wat ze er gezien hebben.
Dat sommigen daar geen soep van lusten is begrijpelijk. Zij zijn het gewoon om over de zaken rustig onder elkaar te beslissen. En omdat ze daar niet slecht bij varen, willen ze dat ook blijven doen. Hun visie? De sector (en eigenlijk ook wel de natie) moet geleid worden door een klein groepje wijze mannen die het goed met ons menen. Als ze dat zo zeggen, dan lijkt het haast de logica zelve. Want, zou een arme, haveloze, onwetende en mislukte drommel als ik evenveel recht tot spreken hebben als de succesvolle, geslaagde, wijze man die het tot bovenaan de maatschappelijke ladder geschopt heeft? Het antwoord is: ja!




Flor Vandekerckhove

De Blankenbergse havenfeesten plaatsen deze badstad jaarlijks vooraan in dit blad. En dat mag, want Blankenbergenaars zijn grote vertellers. Blankenbergse vissers zijn daarenboven ook nog eens getuigen van iets dat tot de geschiedenis is gaan behoren. Die combinatie geeft telkens weer voer aan gedetailleerde notities waarbij Juul De Vocht de geschiedenis van de oude Vlaamse visserij tot in de puntjes en komma's vastlegt.

Leon Cockuyt bouwt eigenhandig Blankenbergse vloot weer op

# Visser werd modelbouwer



**Leon Cockuyt (° 17 maart 1922) mag met z'n minischeepjes wel diep in de Blankenbergse traditie graven, een èchte Blankenbergenaar is hij niet. Hij zat op de schoolbanken in Zeebrugge waar de 'meesters' Verstraete, Talloen en Wildemeersch hem leerden lezen en schrijven. Uitzonderlijk, althans voor deze reeks gesprekken met oud-vissers: Leon werd nìet in een vissersgezin geboren. Maar zijn ouders hadden er geen bezwaar tegen dat de jongen de vakanties aan boord van vissersvaartuigen doorbracht. Het heeft hem voor het leven getekend.**

Cockuyt: *'Ik deed dat graag, maar het was hard hoor voor een kind! Ze kwamen mij om 1,30 uur uit bed halen. Het schip trok het zeegat in en ik moest er koffie maken, alles opruimen enzovoort. Ik was daar dus het manusje van alles. Dat was, zo heette dat toentertijd, de beste manier om het vak te leren.'*
In 1935 vaart onze vakantievisser twee maanden met de H 10 'Mady' (Bollandmotor 90 Kp/67 kW) van reder *Prospher Vanhulle*. In 1937 gebeurt dat aan boord van de Z 71 'Irma' (Deutz 90 Hp/67 kW). Daar leert hij schipper *René — siesnut — Claeys* kennen en de mannen *Albert Claeys* en *Henri Desutter*. Het lavertje Cockuyt mag er al eens de motor starten, hij kookt de garnaal. *'Prachtig is het als je dat als knaap mag doen, maar zwaar. Je moet weten dat daar indertijd bijvoorbeeld geen waterslang aan boord was. Water werd met een benne uit zee geschept. Zwaar, maar wel boeiend hoor. Als we voor de Nederlandse kust gingen vissen waren we twee dagen in zee.*

*Als het schip dan weer naar de thuishaven voer kreeg ik het roer in handen. Mij werd een koers opgelegd en één opdracht: maak ons wakker als we aan de muur van Zeebrugge komen. Je kunt je wel voorstellen hoe trots ik was. Die mannen vertrouwden mij, een snotneus nog, voor honderd procent.'*

Die vakantiereizen smaken natuurlijk naar meer en Leon kiest in augustus 1936 resoluut voor het vissersleven. *Georges De Groote* monstert hem aan op zijn Z 53 'Hort-Raym-Gilbert' (ABC 40 Hp/30 kW). Deze Z 53 wordt verwisseld voor de H 2 'Maurice-Gabrielle' van *Alfons Ackx* en kort daarop voor de Z 20 'Hilaire-Hubert' van *Remi Rammeloo*. Nog voor WOII uitbreekt vinden we Leon verder ook nog op de H 2, de Z 53 de Z 71 en de H 40.

## Oorlog

Leon is aan boord van dat laatste schip als er beslist wordt om het oorlogsgeweld te ontvluchten. *'Chaotische dagen waren dat,'* zo herinnert Leon het zich levendig. *'Reder Leon — muntertje — Demunter organiseert de aftocht. De man wil ook graag zijn echtgenote meenemen, maar die ziet hoe daags voor het vertrek een tankertje, geraakt door een magnetische mijn, de lucht ingaat. Het vrouwtje kiest eieren voor haar geld en vertrekt met de taxi naar Boulogne. Het schip geraakt echter die haven niet in want Boulogne is op dat moment een stad in volle paniek.'* Men kiest dan maar voor Fécamp. Veertien dagen later wordt er uitgeweken naar St.-Vaast en later zelfs naar Cherbourg. In Frankrijk worden de Belgen voortdurend geconfronteerd met hatelijke reacties van Fransen die onze vissers het lauwe Belgische verweer tegen de Duitse invasie aanwrijven. In sommige havens was het de Belgen overigens verboden aan wal te gaan.

In Cherbourg wordt het vistuig van boord gehaald en wordt de H 40 ingeschakeld in de oorlogsinspanningen. De bemanning krijgt een lading brood en wijn aan boord en moet die bezorgen aan de frontsoldaten in Duinkerke. Daar kregen ze dan weer veertien soldaten aan boord die naar Dover moesten gevaren worden. De schipper gaat daarna het vistuig ophalen en wil de oorlog proberen uit te zingen in Brest, maar als hij de havengeul opzoekt komt de H 63 daar buitengevaren. *Constant van Chippers* verwittigt de collega's dat het geen zin heeft: het Duitse leger is alom aanwezig. *'Voor Brest liggen nog een twaalftal vissersvaartuigen en na overleg besluiten we allen naar Engeland te varen. In Fowey is het onthaal in elk geval vriendelijker dan in Frankrijk en we treffen er ook al heel wat Oostendse vaartuigen. Raymond — draaier — Claeys verlaat er ons schip. De rest van de bemanning (reder Leon Demunter, Albert Demunter, Leons broer Maurice Cockuyt en Leon zelf) vaart met het schip mee naar Brixham waar het een stek toegewezen krijgt.'*

Daar doet een visser waarvoor hij geboren is: vissen. In Brixham vinden we Leon achtereenvolgens aan boord van de H 52 van *Frans — ratjes — Gheselle,* op de Z 1 'Marie-Rita' van *Hector Demunter*, met *Albert Demunter* doet hij het vervolgens ook een jaar vanuit Southhampton. Terug in Brixham verdient hij de kost aan boord van een kolenboot die terug vlot gemaakt moet worden. *'Het waren gevaarlijke tijden. We moesten gaten in de machinekamer dichten want het schip was geraakt door het oorlogsgeweld. Terwijl we het schip aan het repareren waren kreeg het weer de volle lading; dat schip was nog niet hersteld en het zonk al voor de tweede keer.'*



**Cockuyt: 'Het begon met een vakantiejob aan boord van een garnaalvissersvaartuig. De zee liet me daarna nooit meer los.' (foto gw)**

## Royal Navy

Op 19 januari 1943 laat Leon Cockuyt zich aanwerven bij de *Royal Navy / Belgische Sectie*. Hij

quintiens
n.v.
Electrical Intervention Team
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT
installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en electronische
schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren
Kielbankstraat 6, 8380 Zeebrugge 'DAY AND NIGHT SERVICE' — TEL. (050) 54 41 72

De Blankenbergse havenfeesten plaatsen deze badstad jaarlijks vooraan in dit blad. En dat mag, want Blankenbergenaars zijn grote vertellers. Blankenbergse vissers zijn daarenboven ook nog eens getuigen van iets dat tot de geschiedenis is gaan behoren. Die combinatie geeft telkens weer voer aan gedetailleerde notities waarbij Juul De Vocht de geschiedenis van de oude Vlaamse visserij tot in de puntjes en komma's vastlegt.

Leon Cockuyt bouwt eigenhandig Blankenbergse vloot weer op

# Visser werd modelbouwer



**Leon Cockuyt (° 17 maart 1922) mag met z'n minischeepjes wel diep in de Blankenbergse traditie graven, een èchte Blankenbergenaar is hij niet. Hij zat op de schoolbanken in Zeebrugge waar de 'meesters' Verstraete, Talloen en Wildemeersch hem leerden lezen en schrijven. Uitzonderlijk, althans voor deze reeks gesprekken met oud-vissers: Leon werd nìet in een vissersgezin geboren. Maar zijn ouders hadden er geen bezwaar tegen dat de jongen de vakanties aan boord van vissersvaartuigen doorbracht. Het heeft hem voor het leven getekend.**

Cockuyt: *'Ik deed dat graag, maar het was hard hoor voor een kind! Ze kwamen mij om 1,30 uur uit bed halen. Het schip trok het zeegat in en ik moest er koffie maken, alles opruimen enzovoort. Ik was daar dus het manusje van alles. Dat was, zo heette dat toentertijd, de beste manier om het vak te leren.'*
In 1935 vaart onze vakantievisser twee maanden met de H 10 'Mady' (Bollandmotor 90 Kp/67 kW) van reder *Prospher Vanhulle*. In 1937 gebeurt dat aan boord van de Z 71 'Irma' (Deutz 90 Hp/67 kW). Daar leert hij schipper *René — siesnut — Claeys* kennen en de mannen *Albert Claeys* en *Henri Desutter*. Het lavertje Cockuyt mag er al eens de motor starten, hij kookt de garnaal. *'Prachtig is het als je dat als knaap mag doen, maar zwaar. Je moet weten dat daar indertijd bijvoorbeeld geen waterslang aan boord was. Water werd met een benne uit zee geschept. Zwaar, maar wel boeiend hoor. Als we voor de Nederlandse kust gingen vissen waren we twee dagen in zee.*

*Als het schip dan weer naar de thuishaven voer kreeg ik het roer in handen. Mij werd een koers opgelegd en één opdracht: maak ons wakker als we aan de muur van Zeebrugge komen. Je kunt je wel voorstellen hoe trots ik was. Die mannen vertrouwden mij, een snotneus nog, voor honderd procent.'*

Die vakantiereizen smaken natuurlijk naar meer en Leon kiest in augustus 1936 resoluut voor het vissersleven. *Georges De Groote* monstert hem aan op zijn Z 53 'Hort-Raym-Gilbert' (ABC 40 Hp/30 kW). Deze Z 53 wordt verwisseld voor de H 2 'Maurice-Gabrielle' van *Alfons Ackx* en kort daarop voor de Z 20 'Hilaire-Hubert' van *Remi Rammeloo*. Nog voor WOII uitbreekt vinden we Leon verder ook nog op de H 2, de Z 53 de Z 71 en de H 40.

## Oorlog

Leon is aan boord van dat laatste schip als er beslist wordt om het oorlogsgeweld te ontvluchten. *'Chaotische dagen waren dat,'* zo herinnert Leon het zich levendig. *'Reder Leon — muntertje — Demunter organiseert de aftocht. De man wil ook graag zijn echtgenote meenemen, maar die ziet hoe daags voor het vertrek een tankertje, geraakt door een magnetische mijn, de lucht ingaat. Het vrouwtje kiest eieren voor haar geld en vertrekt met de taxi naar Boulogne. Het schip geraakt echter die haven niet in want Boulogne is op dat moment een stad in volle paniek.'* Men kiest dan maar voor Fécamp. Veertien dagen later wordt er uitgeweken naar St.-Vaast en later zelfs naar Cherbourg. In Frankrijk worden de Belgen voortdurend geconfronteerd met hatelijke reacties van Fransen die onze vissers het lauwe Belgische verweer tegen de Duitse invasie aanwrijven. In sommige havens was het de Belgen overigens verboden aan wal te gaan.

In Cherbourg wordt het vistuig van boord gehaald en wordt de H 40 ingeschakeld in de oorlogsinspanningen. De bemanning krijgt een lading brood en wijn aan boord en moet die bezorgen aan de frontsoldaten in Duinkerke. Daar kregen ze dan weer veertien soldaten aan boord die naar Dover moesten gevaren worden. De schipper gaat daarna het vistuig ophalen en wil de oorlog proberen uit te zingen in Brest, maar als hij de havengeul opzoekt komt de H 63 daar buitengevaren. *Constant van Chippers* verwittigt de collega's dat het geen zin heeft: het Duitse leger is alom aanwezig. *'Voor Brest liggen nog een twaalftal vissersvaartuigen en na overleg besluiten we allen naar Engeland te varen. In Fowey is het onthaal in elk geval vriendelijker dan in Frankrijk en we treffen er ook al heel wat Oostendse vaartuigen. Raymond — draaier — Claeys verlaat er ons schip. De rest van de bemanning (reder Leon Demunter, Albert Demunter, Leons broer Maurice Cockuyt en Leon zelf) vaart met het schip mee naar Brixham waar het een stek toegewezen krijgt.'*



**Cockuyt: 'Het begon met een vakantiejob aan boord van een garnaalvissersvaartuig. De zee liet me daarna nooit meer los.' (foto gw)**

Daar doet een visser waarvoor hij geboren is: vissen. In Brixham vinden we Leon achtereenvolgens aan boord van de H 52 van *Frans — ratjes — Gheselle,* op de Z 1 'Marie-Rita' van *Hector Demunter*, met *Albert Demunter* doet hij het vervolgens ook een jaar vanuit Southhampton. Terug in Brixham verdient hij de kost aan boord van een kolenboot die terug vlot gemaakt moet worden. *'Het waren gevaarlijke tijden. We moesten gaten in de machinekamer dichten want het schip was geraakt door het oorlogsgeweld. Terwijl we het schip aan het repareren waren kreeg het weer de volle lading; dat schip was nog niet hersteld en het zonk al voor de tweede keer.'*

## Royal Navy

Op 19 januari 1943 laat Leon Cockuyt zich aanwerven bij de *Royal Navy / Belgische Sectie*. Hij

quintiens
n.v.
Electrical Intervention Team
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT
installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en electronische
schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren
Kielbankstraat 6, 8380 Zeebrugge 'DAY AND NIGHT SERVICE' — TEL. (050) 54 41 72

kiest voor de 'afdeling machine' en treft in de opleiding heel wat Belgische vissers aan. Voor de vuist weg herinnert hij zich de namen van *Raf Vileyn* (waarvan binnenkort ook een interview in HVB verschijnt) en *Frans Rammeloo*. Nadat de opleiding gaat het richting Plymouth. Hij schrikt zich een hoedje als hij daar op een voor het oorlogsgeweld omgebouwde visbak uit Grimsby terechtkomt. Hij is er de enige Vlaming aan boord en alhoewel hij nooit voorheen een stookketel gezien heeft wordt hij stoker benoemd. Zijn Ierse chef blijkt ook nog eens tegen te vallen en Leon vraagt en krijgt een overplaatsing. Zo komt hij vervolgens aan boord van een mijnenveger terecht. Hij volgt een cursus om het brevet van machinist te halen, komt aan boord van de controleboot 'Kernot' die de buitenhaven van liverpool in het oog moet houden. Hij is nu weer aan boord van een schip met een Belgische bemanning, waaronder heel wat vissers. De controleboot laat overigens ook al eens een netje te water. Maar de Engelsen kunnen

***'Ach, die ellendige oorlog. De matrozen mochten de drenkelingen niet redden; zij moesten onverminderd voortgaan met het uitwerpen van dieptebommen.'***

niet lachen om zoveel Belgische plantrekkerij en verbieden deze 'nevenactiviteit'.
Cockuyt: *'Ach die vreselijke oorlog. Zelf heb ik een engelbewaarder gehad, zoveel is duidelijk. Een bombardement, kogels, een schip dat verging... het gebeurde telkens ik een dag afwezig was. Ik zag elke keer alleen maar de gevolgen. En geloof me, dat is meer dan erg genoeg. Mijn broer Maurice zat op een begeleidingsschip dat konvooien van en naar Amerika beschermde. Hij vertelde me onvoorstelbare verhalen van ellende, zoals over die keer dat hij een konvooi begeleidde waarvan zeven tankers gekelderd werden. De matrozen mochten de drenkelingen niet redden; zij moesten onverminderd voortgaan met het uitwerpen van dieptebommen om de Duitse U-boten te treffen. Mijn broer heeft daar nog jaren lang nachtmerries aan overgehouden.'*

## Thuis

In september komt Navyman Leon Cockuyt naar Oostende. Hij is nog steeds in dienst want aan de oostkust van België en in Walcheren wordt nog steeds gevochten. Een familielid-verzetsman helpt hem door de militaire versperringen en Leon vindt het familiehuis leeg en verlaten. Zijn ouders vindt hij terug in Knokke.
De Navy verlaat hij op 19 januari 1946. Hij vindt rust in de armen van *Georgette Devlieghere* uit Blankenberge die het perspectief van het vissersleven maar niets vindt: te gevaarlijk, teveel uithuizig, te onzeker... Leon spreekt haar niet tegen. Schoonvader zit in een duikersploeg en Leon kan er aan het werk als machinist. Veel werk was er voor dergelijke ploegen vlak na de ☛

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.**

oorlog: de havengeulen moesten weer vrijgemaakt worden, wrakken werden uit de scheepsroutes verwijderd, alle haveninstallaties waren aan een grondige opknapbeurt toe. Als zijn schoonvader uitwijkt naar de baggerboten, kiest Leon definitief voor een leven aan de wal. In de glasfabriek werkt hij een loopbaan van zesentwintig jaar uit; een carriere die we hier in een pennestreek afhandelen, maar dat komt minder doordat ze niet interessant zou zijn, dan omdat HVB nu eenmaal een visserijblad is.

## Hobby

We nemen de draad weer op als Cockuyt met pensioen gaat. De sportvisserij krijgt een plaatsje in zijn leven en we vinden Leon weer op de kaaien, netten breiend en op zuchtende scheepsmotoren sakkerend. In Oostduinkerke leert hij ook wijlen conservator *Gaston Desnerck* kennen. In diens visserijmuseum wordt hij lid van de modelscheepsbouwersclub en het is bekend: wie de microbe van het modelbouwen te pakken krijgt, geraakt daar niet zo gauw meer vanaf. Maandelijks vergaderen die fanatici en debatteren ze over details waarvan wij niet eens het bestaan vermoeden. De rest van de maand buigen ze zich over minuscule spanten, ze lezen de meest vreemde boeken en leggen zo nu en dan de hand op lang verloren gewaande scheepsplannen. Echtgenote Georgette is meteen tot zeilmaakster gepromoveerd en als er pakweg een zeemeermin op de boeg geschilderd moet worden dan neemt dochterlief met vaste hand het penseel ter hand. De Cockuyts doen het zo goed dat ook officiële instanties beroep op hen doen als een of andere notabele een scheepje cadeau gedaan wordt. Zo heeft oud-minister Olivier een miniatuurschip van de miniwerf Cockuyt op zijn kast staan. Ook wij kunnen van die meesterwerkjes genieten. Maar daarvoor moet je eens naar het programma van de Blankenbergse havenfeesten kijken.

Interview Juul De Vocht



**Wie de microbe van het modelbouwen te pakken krijgt, geraakt daar niet zo gauw meer vanaf. Dagen aan een stuk buig je je over minuscule spanten, en zo nu en dan leg je de hand op verloren gewaande scheepsplannen. (Foto gw)**

## Blankenbergse Havenfeesten

# PROGRAMMA

### Van 13 tot 24 april

Tentoonstelling 'Blankenbergse scheepsmodellen' in het Oud Stadhuis.

### Van 8 tot en met 16 mei

Havenfoor

### Dinsdag 11 mei

**20 uur:** Voordracht over 'De Oostendse Compagnie' in de prefab. Franchommelaan. Inrichting: Heemkundige kring Dr. Van Damme.

### Donderdag 13 mei

Antiekmarkt, Opendeur Scutewerf, Opendeur Vrije Blankenbergse Zeeredders.
**14 uur:** officiële opening havenfeesten. Vertrek havenwandeling met bloemenhulde aan het monument van de overleden vissers.
**14,30 uur:** Opening tentoonstelling Zeereddingsdienst VBZR en officiële opening van de Havenfoor.
**15 uur:** Opening vaarseizoen van de Sea Scouts, de ontvangst van Neptunus (Havenkade - Barcadère).
**15,30 uur:** De standbeelden van Blankenberge. Levende evocatie van de diverse Blankenbergse standbeelden (Leopoldstraat Tennispark).

### Vrijdag 14 mei

Antiekmarkt, Visbak Vona, Opendeur Scutewerf, opendeur VBZR.
**14 uur:** Wrikkelen. Oefensessies roeiwedstrijd in de oude havenkom.
**15 uur:** etalagewedstrijd. Muzikale rondgang met jury Haven en Gebuurte.
**20 uur:** muzikale rondgang van Vissersfolkloregroepen De Bremers, De Vrije Visscherye en Ebbe & Vloed.

### Zaterdag 15 mei

Antiekmarkt, Visbak Vona, Opendeur Scutewerf, Vissersambachten Ebbe & Vloed, Opendeur VBZR.
**13 uur:** wrikkelwedstrijd. Roeiwedstrijd in de oude havenkom (organisatie Sea Scouts).
**14 uur:** Kioskconcert Barcadère. Harmonie St.-Cecilia-Neptunus.
**15 uur:** Zeemansliederen. Koninklijk zangkoor der XX.
**16 uur:** Reddingsdemonstraties door de Zeereddingsdienst VBZR. Bezoek reddingsvaartuigen Cadzand, Breskens, Zandvoort.
**17 uur:** Streetparade Sterken Dries.
**22 uur:** SPEKTAKEL VISSER STERKEN DRIES

### Zondag 16 mei

Antiekmarkt, Visbak Vona, Opendeur Scutewerf, Vissersambachten Ebbe en Vloed, Opendeur VBZR.
**6,45 uur:** Vissersbedevaart naar Meetkerke (vertrek St.-Antoniuskerk)
**11 uur:** Aperitiefconcert.
**15 uur:** GROTE VISSERSSTOET.

Wel ja, het is een traditie geworden in HVB. In mei buigen we ons over (de restanten van) de Blankenbergse visserij. In de voorbije jaargangen van dit blad kwamen dan ook al veel oud-vissers uit deze badstad aan het woord. De zoektocht naar oud-Blankenbergse vissers wordt nu stilaan moelijker. Ze worden schaars, de veteranen uit de tijd dat deze badstad nog 's lands tweede grootste vissershaven was. Maar Blankenbergenaar Gilbert Ponjaert is wat blij om voor ons nog eens in het verleden te gaan vissen.

# 'De schippers uit mijn jeugd... Ik zal die mannen nooit vergeten.'

**GILBERT PONJAERT WERD in Blankenberge geboren op 24 december 1932: bijna kerstekind. De boreling kwam terecht in een vissersfamilie waar al drie zonen en twee dochters op de monsterrol stonden. Vader *John Bul* viste eerst nog in Zeebrugge op de H. 80 'Louis-Irene', met schipper *Leon Vandierendonck (Lowietje van Kromme Maries)* als gezagvoerder. In 1940 ging vader aan boord van het Blankenbergse schip, B.36 '0.L.V. van Lourdes', van reder *Pierre Strobbe*. En kort daarna sloeg het noodlot toe. Op 8 mei liep de B.36 op een mijn. Moeder bleef alleen achter met de zorg voor de kinderen.**




**Een jongensdroom die in verulling gaat: zelf een schip uitreden! Gilbert Ponjaert poseert trots voor een replica van zijn Mayflower.(Foto gw)**

NA DE LAGERE SCHOOL in Blankenberge werd Gilbert in 1942 ingeschreven in de Ibis visserijschool te Brugge, waar het instituut tijdens de oorlogsjaren ondergebracht was. In 1943 kwam broer *Lucien* hem daar vervoegen. Gilbert herinnert zich de medeleerlingen *Julien Germonpre, Albert Verbeke* en *Leon Demunter.* In 1945 verhuist de Ibisschool weer naar Oostende en in februari 1947 sluit Gilbert de periode Ibis af. Hij heeft de leeftijd bereikt waarop vissers hun loopbaan aanvatten. En Gilbert zal het schoppen tot schipper en reder.

## Een vissersleven

De levensweg van een visser is een weg langs vele vaartuigen. Zo is dat ook bij Gilbert Ponjaert geweest. En elk van die vissersleven geeft ons een beetje meer inzicht in de totaliteit van de oude Vlaamse visserij.
Op 1 april 1947 monstert Gilbert aan op de 0.174 'Resistance' (Deutz 200 Hp/150 kW) van de gebroeders *Charles en Victor Seghers*, schipper is *Charles Delanghe* en de visgronden vinden we vooral aan de Witte Bank. Heeft Gilbert de oorlogsjaren nog in de luwte van de Ibisschool meegemaakt, dan komt, al tijdens zijn eerste reis, de nog verse realiteit gevaarlijk dichtbij: een zeemijn hangt in het net! Gilbert: *'Heel voorzichtig hebben we het oorlogstuig dan terug in zee kunnen zetten. Het voorval heb ik thuis aan moeder niet durven vertellen, want mijn visserscarriere zou al van deze eerste reis beëindigd zijn.'* En het vissen viel duidelijk heel goed mee. *'Het onthaal aan boord was goed, ze probeerden me wel zeeziek te maken door me een drankje en een sigaret aan te bieden, maar het lukte hen niet, zeeziek ben ik nooit geweest. Schipper Charles gaf ook de*

*nodige aandacht aan jonge vissers. Als hij de wacht in het stuurhuis had, nam hij me bij zich en leerde me de instrumenten te gebruiken en wijdde hij me in in de geheimen van het roerlopen. Hij was ook attent en lette er op dat de andere bemanningsleden me niet al te veel voor schut zetten.'*
Een jaar later stapt Gilbert op de 0.263, 'Lucette' (Deutzmotor 80 Hp/38kW) van *Karel Gheselle* uit Heist. Het vaartuig met het Oostendse nummer had wel Blankenberge als thuishaven. De talrijke kustbewoners die zich over de visserijgeschiedenis buigen kunnen nu hun steekkaarten bovenhalen: *Jozef Cattoor* was er de schipper, verder trof Gilbert daar *Andre Wille* (die iedereen *Jozef* noemde) en *Florimond Deheengauw*. Vissen deed de O 263 langs de kust.
In 1949 is hij scheepsjongen af en kan hij op 21 februari als matroos aanmonsteren op de 0.60 ' Piccolo' (Rustonmotor 100 Hp/75 kW) van rederes *Wed. Robert 't Jaeckx*. Blankenbergenaar *Robert Cattoor* is zijn nieuwe schipper. In mei 1950 gaat Gilbert op de kustvisser Z.41 'Pieter-Willy' (A.B.C. van 80 Hp/60 kW). Reder-schipper is Blankenbergenaar *August Van Eetvelde*. Naast Gilbert zijn aan boord ook nog *Julien Thiel* en *Pierre Popelier*. Gilbert acht schipper *Van Eetvelde* hoog.
*'Handvaardig dat August was! En hij combineerde dat met een uitzonderlijke gave om anderen aan te leren wat hij zelf ook kon. Als wij een nieuw net nodig hadden, dan maakten we dat bij hem thuis op de zolder. Ik heb daar heel veel geleerd, August zou de ideale leraar geweest zijn: kennis, geduld, handigheid.'*
Tegen het einde van 1951 wordt het de Z.507 'Jacomina' (Industriemotor 120 Hp/90kW) van *Frans Ackx (Sissen de klemmer )*; met *Albert Creyf* als schipper komt hij in de Zeebrugse visserij terecht. Weer een schipper die zijn bemanning de nodige aandacht geeft. Geen goede herinneringen heeft hij aan de Industriemotor van dat schip, de vele herstellingen deden hem trouwens uitwijken naar de Z.403 'Julienne-Henri' (Deutz 150 pK/110kW) van *Petrus De Waele (Piet Braem)*. Zijn schipper wordt nu *Walter Vandierendonck*, motorist is *Jozef Degraeve* en verder bestaat de beamnning uit *Pierre Brouwer en Raymond Dewulf. 'Het was een reuze vaartuig en ik bleef daar dan ook drie jaren aan boord zodat het 1954 wordt als ik afmonster.'*
Nu komt de Z.458 'De drie gezusters' (Deutz 100 pk/74 kW) van *Louis Dobbelaere en Leon Jonckheere (de griesden)* die er ook de schipper van is. *'Op een bepaald ogenblik was hij de jongste schipper in de visserij. Het was een fijne schipper, buitengewoon op de hoogte van de banken, de boeien, hij kende al die plekken, kon ze nauwkeurig in kaart brengen ontweek zodoende elk risico en verlangde dat ook van zijn bemanning. Bij twijfel moesten we hem onmiddellijk verwittigen. Vooral de oostkust van Engeland kende hij als zijn broekzak.'* Aan boord komt er een Bolnes van 150 pk/110kW de Deutzmotor vervangen.
Twee jaar of 1957 komt Gilbert aan boord van de B 603 'Jean-Andre' met A.B.C-motor van 200 pk/147kW) van de reders *Engelbert Goderis en Maurice Braet*. Aan boord ontmoet hij nu *Sylvain Desmedt en Leon Demeulenaere (soepe)*, vissen gebeurt voor de oostkust van Engeland. Gilbert verdient wel veel aan boord van het schip, maar omdat een en ander het vertrouwen tussen de mannen aan boord verstoort, stapt in 1958 over


**Over het bemanningstekort in de Vlaamse visserij: het nieuwste pamflet van Vandekerckhove**

* Geïnteresseerden kunnen 'Dekt de vlag de lading niet' bestellen door **vijftig** BEF (verzendingskosten inbegrepen) over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad (Vermeld : pamflet). Het wordt hun dan per kerende opgestuurd.
(Nederlandse lezers schrijven (omwille van de grotere portkosten) 4 gulden over op Nederlandse rekening rekening 64.14.29.592 van Liefkemores vzw.)

## De pers over het pamflet:

'Tien jaar al analyseert hij op scherp de Vlaamse en omringende visserijsector en weet de ontwikkelingen met rake, maar bovenal verstaanbare woorden te vertalen.'
De Zeewacht.

'Hij heeft ons overtuigd.'
Tijdingen

'Flor Vandekerckhove rekent vooral af met de kritiek dat de visserij met een imagoprobleem zou worstelen.'
Het Laatste Nieuws

'Voor iedereen die met het visserijgebeuren begaan is, is dit zestien bladzijden tellend pamflet een aanrader.'
Het Volk




HET PAMFLET GRATIS?
**Nieuwe abonnees** vallen in de prijzen: zie bladzijde 10.

naar de Z.540 'Orion' (M.A.K. 240 pK/177kW). Reder is *Camiel Beernaert*, schipper is *Constant Couwyzer (martjeko), Pol Couwyzer* is de motorist, Gilbert komt er ook Blankenbergenaar *Pierre Brouwer* tegen en hij herinnert zich *Gheselle* als de scheepsjongen van het schip.

## Schipper en reder

Zoals dat ook bij veel andere vissers het geval is, heeft de jonge Gilbert een droom: hij wil een eigen vaartuig hebben. Maar eerst moet aan die andere wens voldaan worden: het brevet van schipper halen. Hij trekt naar de Rijksvisserijschool van Heist waar de leraars *Waeghe, Lemaitre, Pintelon en Jean Pincket* hem voorbereiden op het examen. Hij slaagt en wordt, Schipper IIde klasse. In 1959 neemt hij dan schippersverantwoordelijkheid op de Z.523, 'Jean-Madeleine' (M.A.K.120 pK/80kW — bemanning: motorist *Albert De Rijcke, Hubert Houteman* en *Pierre De Brouwer*). Met de lessen van *Leon Jonckheere* goed in het hoofd, kon Gilbert goede vangsten halen aan de Engelse oostkust.
In 1961 komt er een zijsprong in de loopbaan van Gilbert. Zijn schoonvader die loods was, kan hem overhalen om bij de loodsdiensten in Zeebrugge te starten. De zijsprong is echter maar van korte duur, na acht maanden is de rekening snel gemaakt: de maandwedde van ongeveer 5.000 frank jaagt Gilbert terug naar de visserij. In 1962 wordt hij schipper aan boord van de Z.122 'Madonna' voor rekening van de reders *Vanfleteren-Casier.* Aan dat vaartuig heeft hij nu nog altijd minder goede herinneringen: teveel averijen deden hem al vlug kiezen voor een reis met de Z.435 'Madelon' van *Henri Cattoor*.
En dan is het zover, hij verwerft zijn eigen vaartuig. De droom heet Z.563 'Zee adelt' (M.A.N. 200pK/147kW). Op 26 augustus 1964 komt het schip in de vaart. Zijn vennoot bij de aanvang is *Albert Demunter*. De bemanning: motorist *Delanghe, Robert Wille en Gilbert Sekeet*. Het waren gouden jaren voor de visserij: veel aanvoer en goede prijzen in de vismijn. In 1966 zet men ook op de Z 435 de stap die het aanzien van de Vlaamse visserij zou veranderen. Op het schip worden bokken geplaatst, maar Gilbert moet ervaren dat het vaartuig daar niet voor gebouwd is en dat de stabiliteit in het gedrang komt. Wanneer hij dan ook eens een net in de schroef krijgt keert Gilbert vlug terug naar z'n oude vertrouwde bordenvisserij.
Op 31 december 1984 wordt het vaartuig verkocht aan een Nieuwpoortenaar en Gilbert koopt bij *Roger De Graeve* de B.181 (Cummings van 480 pK /353kW) die de naam 'Mayflower' krijgt. Een ideetje van Gilberts zoon *Walter* (nu schipper op de zeesleper 'Zeehond' van het loodswezen in Zeebrugge).
In september 1989 is het welletjes geweest. Gilbert wil nog wat genieten van het leven en verkoopt het vaartuig. Zijn kennis komt nog van pas bij het maken van netten voor de kreeftenputters. Maar ook daar wordt in 1992 een punt achter gezet.
De stormen hebben nu plaats gemaakt voor het rustige gekwetter van honderden vogeltjes die in z'n grote volière gekweekt worden. De visgronden moesten plaats maken voor toeristische reizen in het zuiden van Frankrijk. Gilbert kijkt dankbaar terug op z'n vissersleven: *'Ik heb geluk gehad; niet in het minst door schippers te treffen die me goed opgeleid hebben. Ik zal die mannen nooit vergeten. En als het later mijn beurt was om kennis door te geven waren scheepsjongens dan ook bij mij in goede handen. Zo zou het altijd moeten gaan.'*

Juul De Vocht

**Volgende maand:**
**HVB sprak met**
**oud-visser**
**Raf**
**Vileyn**


Plus gratis het pamflet van Vandekerckhove

**HET KOMT! HET KOMT, HET EINDE!**

**Tot het einde van dit millennium HVB thuisbezorgd voor maar *zevenhonderd* frank!**

**Loskoper! U die maandelijks naar de krantenboer trekt om er uw HVB op te halen!** Wij hebben u nodig! Doe ons een lol en neem een abonnement! Help ons zodoende het einde van dit millennium te halen! Wij geven u op onze beurt een cadeau. U ontvangt van ons helemaal gratis het nieuwste pamflet van Flor Vandekerckhove cadeau *'Dekt de vlag de lading niet'*. Zestien bladzijden prikkelende lectuur over het bemanningstekort in de visserij.
U betaalt voorlopig niets. U wacht tot u van ons een factuur toegestuurd krijgt (**700 BEF**, campagne uitsluitend voor België en uitsluitend voor NIEUWE abonnees).
Voor dat schamele bedrag krijgt u **vanaf juni tot het einde van dit millennium** HVB in uw brievenbus geplooid, plus GRATIS, het veelbesproken pamflet. Tel uit je winst!

Stuur HVB vanaf nu tot het einde van het millennium naar

naam.....

voornaam.....

(desgevallend) bedrijfsnaam.....

straat en nummer.....

postcode.....

gemeente.....

(desgevallend) BTW-nr.....

Knip deze bon uit en stuur hem naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Faxen kan ook op nr 059 / 32 55 59. Betaal nu nog niets, wacht tot u de factuur, samen mèt het pamflet, thuisbezorgd krijgt.

**Quotahoppers maakten een vuist**

# Rederscentrale moest economische band met Vlaanderen aanvechten

**HET BELGISCH STAATSBLAD van 12 februari publiceerde een Koninklijk Besluit (KB) over de 'economische band' die voortaan aantoonbaar moet bestaan tussen een vissersvaartuig dat onder Belgische vlag vaart en de Vlaamse kuststreek. Dat KB (zie HVB 5 maart 1999, p. 13 e.v.) veroorzaakte, zoals verwacht, nogal wat opschudding op de 23 Belgische vaartuigen die in Nederlandse handen zijn.**

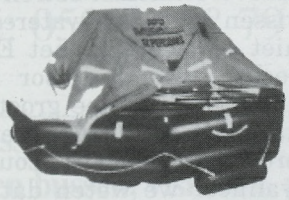
SINDS ENIGE JAREN worden merkwaardig veel buitenlandse vissersvaartuigen door Nederlandse reders opgekocht. Zij zijn daarbij vooral geïnteresseerd in de daarbijhorende visrechten. Een en ander heeft te maken met de (dure) handel die in Nederland rond de geprivatiseerde quota ontstaan is.
Voor de betrokken naties (België, Duitsland, Groot-Brittannië, Frankrijk) heeft deze aankooppolitiek van de ondernemende Nederlanders grote gevolgen. Die zogenaamde vlagschepen blijven onder de oude vlag varen, hebben recht op een deel van het visquotum van dat land, maar vertonen zich daar nog nauwelijks aan de kaaien: bemanning, herstellingswerken, aanlandingen, verkoop in de veiling... het is uiteraard allemaal zoveel mogelijk in Nederland te vinden.
Voor de vissersgemeenschappen van een aantal van die landen zijn de gevolgen nefast. Zo wordt geschat dat Nederlandse vlagschepen bijna de helft van de Britse boomkorvloot controleren: de beslissingen van enkele Nederlandse (en ook Spaanse) reders laten sommige Britse vissersgemeenschappen in puin achter.
Soortgelijke situatie doet zich ook in België voor. Hier worden een vijfentwintigtal vaartuigen gecontroleerd door Nederlandse uitbaters. Op een vloottotaal van nauwelijks 139 vaartuigen is dat merkwaardig veel. Wanneer we weten dat de Belgische vloot enkele jaren geleden nog uit tweehonderd vaartuigen bestond en nu onder de zgn. leefbaarheidsgrens gestort is, dan spreekt het vanzelf dat elk schip zijn steentje moet bijdragen willen we de Vlaamse vissersgemeenschap redden: vijfentwintig vaartuigen die al dan niet naar de vismijnen komen... het maakt wel degelijk het verschil uit. Het is dan ook in dat kader dat het betreffende KB gesitueerd moet worden.

## Particuliere belangen

Zoals ze dat ook met Franse en Britse gelijkaardige initiatieven willen doen, zo ook willen de Nederlandse eigenaars van Belgische vlagschepen een stok tussen de nieuwwettelijke wielen steken. Ze gingen dan ook bij hun belangenvereniging aankloppen om het betreffende KB aan te vechten.
Probleem: deze vereniging is de Belgische Rederscentrale (RC), waarbij al deze vlagschepen aangesloten zijn. Tot vandaag hebben de eigenaars van Nederlandse vlagschepen immers (nog) geen aparte Belgische producentenorganisatie opgericht. De dreiging dat ze dat evenwel toch doen hangt echter wel als een zwaard van Damocles boven de RC. Het gaat hier immers om vele honderduizenden franken die de de vlagschepen jaarlijks in de RC-kas binnenbrengen. Een beslissing om hun eigen boontjes te gaan doppen zou dan ook catastrofale gevolgen hebben voor de RC die zijn jaarlijkse inkomsten de jongste jaren al fors zag afkalven.
Voorzitter Bart Schiltz zag zich dan ook in een moeilijke situatie geplaatst toen de Nederlandse eigenaars op 20 maart in Zeebrugge met hem kwamen praten over de manier waarop ze de uitvoering van het KB konden belemmeren. Drieëntwintig uitbaters van Belgische vissersvaartuigen uit Breskens, Vlissingen, Colijnsplaat, Tholen, Stellendam, Den Oever en Urk wonden er geen doekjes om:

**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.**

het KB moest voor de rechtbank aangevochten worden en de RC moest de kosten dragen die met dit juridisch gevecht gepaard gaan. Schiltz stemde daar ook in toe. Volgens het Nederlandse blad Visserijnieuws gebeurde dat met de geciteerde zin: *'De Rederscentrale is niet zo arm. We gaan betalen zolang we kunnen.'* (Lees: zolang de Nederlandse reders trouw hun bijdragen aan de RC betalen.)

### De kool en de geit

Merkwaardig was ook de aanwezigheid van de directeur van Europa's grootste visveiling op die redersvergadering. De man is geen reder, maar niemand die zich daar aan stoorde; hij mocht daar zelfs uitgebreid het woord nemen. Omdat de Belgische visveilingen door het KB een deel van 'zijn' besomming naar zich toe kunnen halen, kwam de man er zijn onderneming verdedigen. De aanwezige reders waren het met hem eens dat die Belgische visveilingen dermate ondermaats presteren dat ze nauwelijks in staat zijn de regelmatige aanwezigheid van vlagschepen te verwerken. Weer volgens *Visserijnieuws* was Schiltz het daarmee eens. Het blad citeert hem woordelijk: *'In Nederland word je de helft rapper bediend.'*
Dat schoot uiteraard in het verkeerde keelgat van de ZV-directie, waarmee Bart Schiltz nauwe betrekkingen onderhoudt. Het Informatieblad van de RC haastte zich dan ook om een en ander recht te zetten. Het blad maakt duidelijk dat de RC alles in het werk stelt om de kool en de geit te sparen. Visserijnieuws werd voorzichtig *'nogal tendentieus'* genoemd: *'Wie het artikel las zou de indruk kunnen krijgen dat er heel wat schort aan de service en de organisatie bij onze veilingen. Dat is, zacht uitgedrukt, sterk overdreven.'* De Belgische prijsvorming en de verleende diensten worden als goed omschreven; de frustratie van Nederlandse reders komt gewoon voort uit een verschil in tradities tussen de Vlaamse en de Nederlandse visserij.
En wat gebeurt er verder met de geplande juridische stappen tegen het KB? Een volgend nummer van Visserijnieuws geeft ons het antwoord. Advokaat Vanquathem van de RC heeft *'de Raad van Bestuur aangemaand om niet bij de Raad van State te gaan procederen tegen de Wet op de economische band. Een Koninklijk Besluit zoals minister Pinxten dat voor omgevlagde kotters met betrekking tot de economische link heeft uitgevaardigd, is volgens de geraadpleegde raadslieden onaanvechtbaar.'* Het is ons niet bekend of de betrokken Nederlandse reders het met die stelling eens zijn. (fv)

## Vragen zijn er om gesteld te worden

De Rederscentrale (RC) is een zwaargewicht in de visserij. Wat daar gebeurt bepaalt in belangrijke mate de toekomst van de Vlaamse vissersgemeenschap. Het gewicht van de Nederlandse quotahoppers in de RC brengt dan ook een interessant probleem aan het licht. En je moet geen 'Vlaamsgezinde' zijn om daar toch enige vragen bij te stellen.
Bijna moest de RC procederen tegen een maatregel die de bescherming van die Vlaamse vissersgemeenschap op het oog had.
1. Weegt het bestaan van die gemeenschap dan lichter dan de jaarlijkse inkomsten die de quotahoppers in het RC-laatje binnenbrengen?
2. Hoe sterk weegt de aanwezigheid van de quotahoppers op het debat over het toekennen van individuele quota en het vormen van Vlaamse Biesheuvelgroepen?
3. Een advokatenkantoor toonde enige tijd geleden aan dat Vlaamse kustvissers wel degelijk garen kunnen spinnen bij een procedure die uitvist of de Beneluxovereenkomst betreffende het vissen in de kustwateren al dan niet primeert op het Europees recht. (Zie hiervoor HVB III 1999, p. 33.) Hoe groot was de kans dat de RC die interessante procedure aangevat zou hebben wanneer we weten dat de RC-ledenbijdragen van de Vlaamse kustvissers in het niets vervallen bij deze van de Nederlandse quotahoppers?
(Zie ook p. 30 in dit HVB.)

## De citaten



***'Het is lang niet meer vanzelfsprekend dat jongens van reders naar onze school komen. Daarnaast is het zo dat als er vroeger tien leerlingen van school gingen, er tien gingen vissen. Nu is het zo dat de helft doorleert.'***
***Leraars van de visserijschool van Stellendam***
*(Visserijnieuws, 12 juni 1998)*

***'Laat deze boodschap, gericht aan de in kabinetten geïnfiltreerde groene doordrijvers dan voor eens en altijd duidelijkheid scheppen: voor onze kust is er geen plaats voor natuurreservaten.'***
*(Infoblad Rederscentrale, april 1999)*

***'Rusteloosheid is ontevredenheid en ontevredenheid is de eerste voorwaarde voor vooruitgang. Toon me een volledig tevreden man en ik zal u een mislukking tonen.'***
*Thomas Alva Edison.*

***(Over de bescherming van de baai van Heist) 'Een verdwaasde scholekster moet er even zijn neergestreken (of was het een zwarte zee-eend). Dit wereldschokkend gebeuren was niet ontsnapt aan het waakzame oog van een "bird watcher", waarschijnlijk een individu met een vervangingsinkomen en bijgevolg zeer veel vrije tijd.'***
*(Informatieblad Rederscentrale, april 1999)*

***'Om een juridische procedure [tegen de wet die voortaan een economische band eist tussen elk Belgisch visservaartuig en het thuisland] moet de Raad van Bestuur van de Rederscentrale groen licht geven voor een krediet van 15.000 gulden. Volgens Schiltz is dat geen probleem: "De Rederscentrale is niet zo arm. We gaan betalen zo lang we kunnen".'***
*Visserijnieuws, 26 maart 1999.*

***'Van de jongste maatregel, het nieuwe KB dat de economische band met de lidstaat regelt, kan op zijn minst gezegd worden dat deze niet helemaal past bij de Europese gedachte. Ook het Nederlandse vakblad "Visserij Nieuws" wijdde een, nogal tendentieus, artikel aan het thema van deze vergadering'***
*(Informatieblad Rederscentrale, april 1999)*

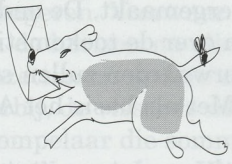
***'Schiltz beaamde dat er nogal wat schort aan het toezicht in de afslagen. Hij noemde het een specifiek Belgisch probleem dat niet alle viskopers uitblinken in betrouwbaarheid. (...) Schilz beloofde de Nederlandse reders "deftig te gaan aankaarten" dat het servicepeil in al haar facetten beter moet worden.'***
*Visserijnieuws, 26 maart 1999*

***'We leven in een scoringsmaatschappij, de drift naar scoren heeft iedereen in zijn greep (...) En wie niet presteert, gaat eruit.'***
*Jan Wauters in Humo, 15 september 1998.*



# 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 briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren en ook in te korten



## Bemanningstekort? Eigen schuld!

Naar aanleiding van het nijpende bemanningstekort in de visserij wil ik enkele bedenkingen op papier zetten. Sommige reders en schippers beweren dat de jongeren niet meer willen werken. Die heren zouden toch eerst eens in hun eigen zakken moeten kijken en zich afvragen of zij de jonge mensen wel voldoende kansen geven. Zelf heb ik een bedrijf buiten de visserij, maar ik werk evengoed (zelfs uitsluitend) met jonge arbeiders. Over hen heb ik heus geen klagen, maar... ik geef ze dan ook ruim de tijd om de stiel te leren. Hoe verloopt dat aanleren in de visserij? Mijn zoon gaat al vier jaar naar de visserijschool. Die jongen is, dat weet ik, een goede arbeider, maar hij krijgt de kans niet om dat in de visserij te bewijzen. Hoe dat komt? Onze familie komt uit het binnenland en heeft geen banden met de sector (wij zijn 'aangespoelden' zoals men dat hier noemt). En ja, dat speelt hem wel degelijk parten! Zelfs een vakantiejob is voor die jongen moeilijk te vinden, want is hij immers geen... 'landrat'?
Verleden jaar werd hij eindelijk, na veel zoeken, vragen en bellen aangemonsterd voor drie zeereizen van acht dagen. U kunt denken hoe gelukkig hij was om eindelijk eens te kunnen varen en de stiel te leren. Wel, toen het schip na de eerste reis thuiskwam ging ik met de schipper spreken en ik hoorde dat de man tevreden was (dus ik ook). Wel, diezelfde schipper heeft de jongen nog heel de nacht op het schip laten werken, hem zelfs de brug nog laten dweilen, en toen dat erop zat, zei de man zomaar: *'De volgende reis moet je niet meer meekomen'*. Zomaar! Zonder uitleg! Kunt u zich inbeelden hoe die jongen zich daarna voelde? Als dat de manier is waarop het kader in de visserij met 'het volk' omgaat, dan mag het toch niemand verwonderen dat velen ervandoor gaan! En dan maar klagen dat er te weinig vissers zijn!
Moeten we dan nog ver naar andere redenen gaan zoeken? Neen toch. De grote boosdoenders zijn ☛

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!*

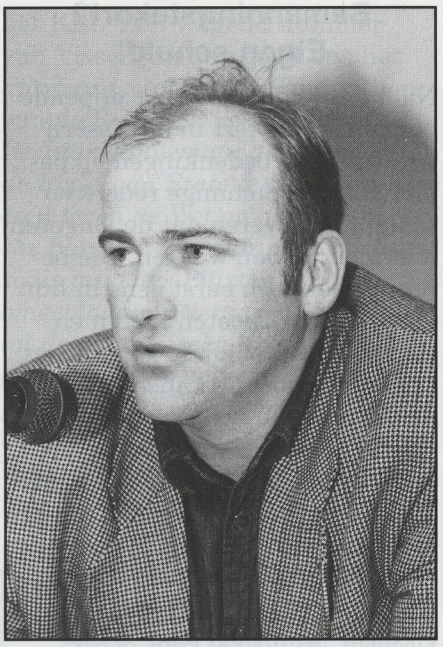
de reders / schippers zelf. Mochten die meer aan de toekomst van de visserij denken en minder aan hun eigen korte-termijngewin dan zouden de jonge gasten niet zo vlug aan land gaan werken en zouden er zeker meer nieuwe krachten bijkomen. Want, waar moeten de jonge mensen uiteindelijk het beroep leren? Toch niet op de schoolbanken, want dat is haast allemaal theorie; het is dan toch logisch dat je niet teveel eisen kunt stellen aan iemand die pas van school komt. De jongeren moeten gewoon meer kansen krijgen op de vissersvaartuigen. Een beetje meer geduld met die jonge mensen zou op lange termijn ongetwijfeld zéér rendabel zijn.

R. Uzeel, Lombardsijde

## Het kruis van Claes

Wat mij verheugt aan het artikel over het bemanningstekort in HVB is de reactie van een visser. En ook de gedachte van de man dat ik als vakbondsman niet praat met vissers. Ik geef toe dat niet iedereen met mij WIL praten, doch dit is inherent aan een vakbondsman. U kent het, dat kruis. Ik praat misschien minder, doch luister des te meer. Of zoals we het aangeleerd zijn: zien, oordelen en handelen.

Ter verdediging, in bijlage het verslag van het vierdaags ACV-congres in De Haan, omtrent basissyndikalisme. Geen slogans, doch doen. Veel leesgenot. Hiermee is dan rechtgezet dat wij niet congresseren. Uit uw tussenlijnen voel ik een zeker ongeloof als het over een bemanningstekort gaat en de mogelijke oplossingen. Uw opmerking over een VLAAMS bemanningstekort is schromelijk onderschat. Binnen het Europees Comité voor de Sociale Dialoog in de visserij is er een voorstel tot oprichting van een Europees initiatief (REFOPE) teneinde



**Claes: ' De onderhandelingen over de toekomstige arbeidsvoorwaarden zullen starten in mei. Met als basis het ACV-voorstel. '**

het bemanningsprobleem in West-Europa aan te pakken. De doelstelling ligt hier voornamelijk in de harmonisatie van beroepsopleidingsprogramma's. Het is een voorstel van 'Federation Syndicale de Transport' enerzijds en Europêche/Cogeca anderzijds.

Het ACV-voorstel is tevens onvolledig voorgesteld. U heeft nagelaten de eerste punten uit onze lijst te publiceren, namelijk het herstel van de bruto-besomming als basis van alle berekeningen en de vastlegging van minimumpercentages voor de bemanningsleden. Tevens vertrekt U in Uw benadering vanuit de verkeerde invalshoek. Uw uitgelokte reactie van Schipper Godfroid, op wiens fax ik geen enkele reactie heb gekregen, is in feite naast de kwestie. De tekst die U heeft gekregen heeft was een eerste versie, enkel gericht op het aantrekken van nieuwe bemanningen. Het stelsel dat schipper Godfroid uitlegt, en hij bevestigt dat zelf, jaagt de mensen uit de visserij weg.

Nadat de eerste versie werd verspreid onder de visserij en via de artikels in Visie reacties loskwamen van de varende vissers met de opmerking dat het tijd werd om een aantal verzuchtingen van de huidige vissers op te nemen, ging ik weer aan het werk. Daarop is een aangepaste tekst gemaakt, die op 7 april aan de Rederscentrale werd overgemaakt. De onderhandelingen over de toekomstige arbeidsvoorwaarden zullen starten in mei. Met als basis het ACV-voorstel.

Het wordt een interessant debat met de bedoeling de loons- en arbeidsvoorwaarden bij CAO te bekrachtigen. Bedoeling is ook dat we de achterdeur sluiten. Een van de voorgestelde zaken hiervoor is de bewijslast van de reder voor de berekening van het roef. In drink-


**Zorgt u voor de vis?**

**Wij voor uw gezondheid!**

WLZ

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

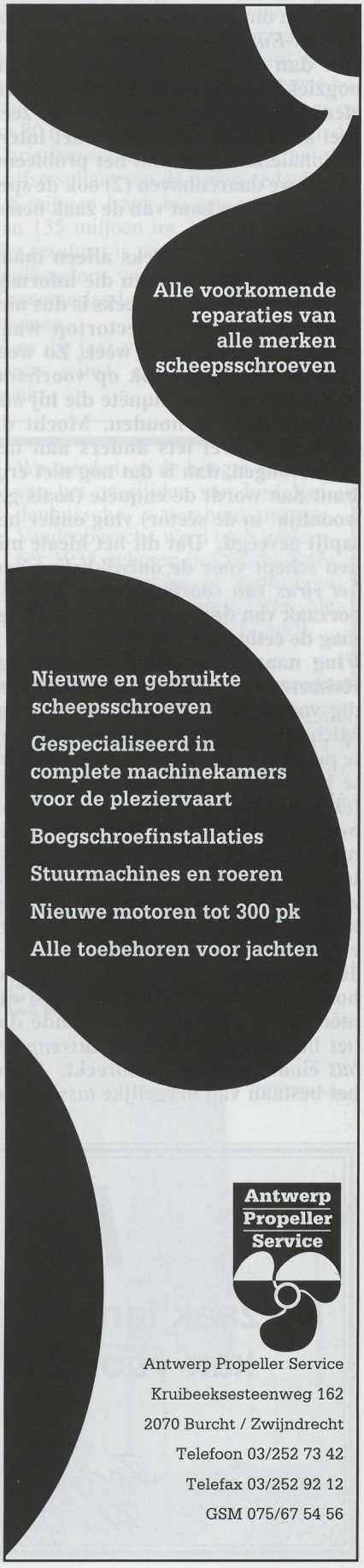
**Knokke**
Gemeenteplein 35/37

geldhistories kan ik mij niet mengen. Dit zal altijd een mistig verhaal blijven.
De hamvraag in heel het debat is: wil de werkgever de job aantrekkelijker maken. Misschien kan U een volgende editie van HVB wijden aan een enquête bij de jongeren van ongeveer 14 jaar aan de Vlaamse kust en hen de vraag stellen hoe ze willen werken in de visserij: 30 dagen ononderbroken van huis en 10 recuperatieverlof ofwel 10 dagen varen, 60 u thuis in de thuishaven met daarenboven afspraken met de werkgever over vrije week-ends. Ik ken het antwoord.
Dat we de sector hierbij niet hoeven te wurgen staat als een paal boven water, doch ook daarvoor zijn er mogelijkheden. Kortom, het ACV-voorstel is evenwichtig. Dit is de mening van vele zeevissers, reders (niet allemaal) en vissersvrouwen. En naar ik meen, ook van de jongeren. Voorwaar wat licht aan de horizon na alle verhalen in gazetten en andere media.
Ik blijf erbij, de visser is niet langer de dompelaar die sommigen van hem willen maken. Hij is een man met beroepsfierheid en hij wil daarvoor gerespecteerd worden en niet worden nagestaard of in de krant worden beschuldigd van allerlei inbreuken die in bepaalde gevallen enkel hun bestaan danken aan de vergetelheid hun instituut op te heffen.
PS: Op 9 april erkende het Nationaal Paritair Comité voor de Zeevisserij nog slechts 597 vissers, Nederlanders inbegrepen. Dit is een terugloop met zeker 15% op 5 jaar tijd. Ik vraag mij af hoeveel controleurs er zijn.

Michel Claes

## Antwoord op Claesbrief

**Claes is vakbondssecretaris van de Christelijke Vervoerarbeiders (waaronder de vissers ressorteren). Hij is dan ook iemand met tal van verantwoordelijkheden in de sector.**
**Blij dat hij ons eens spontaan een brief schrijft waarin hij ons o.a. zijn mening over *'de gazetten en andere media'* meedeelt. Wat blijkt? Claes is er zoals de rest van de sectortop van overtuigd dat de visserij met een imagoprobleem zit en dat *'de gazetten en andere media'* daar schuld in dragen. Soit. Zijn brief verdient hoe dan ook een serieus wederwoord, ook al omdat Claes HVB kennelijk iets wil aanwrijven. Iets, maar wat?**
**Eerst nog dit: hoe diep we in z'n briefomslag ook keken, een congresverslag hebben we daar niet in gevonden. Uiteraard geloven we Michel ook wel op zijn woord als hij ons zegt dat het in zijn brief aangehaalde congres over *'basissyndicalisme'* ging. Dat lijkt ons overigens een goed idee te zijn, maar we hopen dan wel dat Michel beter naar zijn basis kan luisteren dan hij kan lezen.**
**In HVB schreven we vorige maand een stuk over de standpunten van de twee vakbonden inzake het bemanningsprobleem in de visserij. Het ABVV-standpunt (Ivan Victor) haalden we uit een congres van die bond, dat op 26 februari doorging. Het ACV-standpunt (Michel Claes) visten we uit een artikel in het blad *Visie* dat dezelfde datum droeg. Wat schreven we dus als introotje? *'In tegenstelling tot Victor had Claes die dag vrij, want de Christelijke Vervoerarbeiders en Diamantbewerkers (CVD) is een onderdeeltje van het ACV, de laat ons zeggen, concurrent van het ABVV. Met andere woorden, die houden samen geen congressen.'* Als Claes daar leest dat het ACV zèlf geen congressen houdt, dan heeft hij een probleem.**
**Hoe moeten we dat probleem omschrijven? Het lijkt een soort oogziekte te zijn waarbij mensen NIET LEZEN WAT ER STAAT. Omdat we het ook al bij veel andere HVB-critici uit hogere sectorregionen opgemerkt hebben, zou het wel eens om een *topepidemie* kunnen gaan. Terwijl wij, gewone lezers, teksten met ons vingertje volgen om vooral de draad niet kwijt te geraken, lezen deze zieken iets dat zij blijkbaar *'tussenlijnen'* noemen. Claes: *'In uw tussenlijnen voel ik een zeker ongeloof als het over het bemanningsprobleem gaat en de mogelijke oplossingen'*.**
**Nu moet je weten dat HVB de jongste maanden vier (!) lange stukken over het probleem gepubliceerd heeft. Wijst dat er dan niet op dat we geloven dat er een probleem is? Volgens de *'tussenlijnen'* van Claes dus niet. We hebben daarenboven ook nog een eigen voorstel geformuleerd. Wijst dat er niet op dat we in een oplossing geloven? Ten slotte publiceerden we zelfs een zestien (!) bladzijden tellend pamflet over de hele zaak. Al bij al genoeg tekst, zo dachten we, opdat lezers zich niet ook nog eens met *'tussenlijnen'* moeten bezighouden.**
**Claes heeft nog meer critiek: *'Uw opmerking over een VLAAMS bemanningstekort is schromelijk onderschat'*. Pardon? Alleen wie de edele kunst van de *'tussenlijnen'* machtig is kan op dit verwijt antwoorden. Pleegden we een 'onderschatte opmerking'? Kan iemand ons uitleggen wat dat dan is? Of hebben we het VLAAMS bemanningstekort onderschat? Neen toch: wie de *echte lijnen* van onze reeks gelezen heeft, weet dat we naast de internationale oorzaken ook de specifiek Vlaamse kant van het probleem uitvoerig besproken hebben. Of moeten we in de Claesbrief (wellicht in**

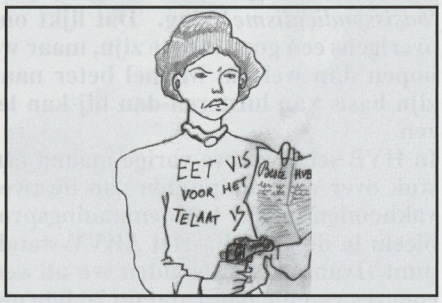
*'tussenlijnen'*) lezen dat we het Vlaamse karakter van het probleem OVERSCHATTEN? Wel ja, het zou kunnen zijn dat Claes tussenlijnsgewijze *'onderschatten'* schrijft terwijl hij *'overschatten'* denkt, want onmiddellijk na die zin volgt in 's mans brief een plan om het *'bemanningsprobleem in West-Europa aan te pakken.'*

Hoe dan ook: nadat Michel van zijn oogziekte genezen is zal hij kunnen zien dat onze artikelenreeks (1) zeer veel aandacht besteedt aan het internationale karakter van het probleem, en dat we daarenboven (2) ook de specifiek Vlaamse kant van de zaak benadrukken.

Uiteraard is zo'n reeks alleen maar interessant voor mensen die informatie op prijs stellen. De reeks is dus niet geschreven voor de sectortop waar men werkelijk àlles al weet. Zo weet Claes bijvoorbeeld ook op voorhand de uitslag van een enquête die hij ons wèl aanraadt te houden. Mocht de uitslag evenwel iets anders aan het licht brengen, dan is dat nog niet erg, want dan wordt de enquête (zoals gewoonlijk in de sector) vlug onder het tapijt geveegd. Dat dit het ideale milieu schept voor de ontwikkeling van *het virus van vooringenomenheid* (de oorzaak van deze sectoriële oogziekte) mag de eetlust niet drukken.

Vlug naar de volgende opmerking. Hebben we het ACV-voorstel onvolledig voorgesteld? Was het dan nodig, Michel, om heel het Visieartikel over te pennen... nadat we van uw kantoor te horen hadden gekregen dat u die tekst aan het herwerken was? Enne, heeft men daar niet beloofd ons die nieuwe versie door te sturen, zodat we tenminste volledig hadden *kùnnen* zijn? Die tekst hebben we evenmin gekregen hoor. Misschien zit die wel ergens in een *tussenpostbus* .

Je zult lang moeten zoeken, beste vakbondsman, om iemand te vinden die méér hoopt dan ondergetekende dat het basissyndicalisme die *tussenpostbus* eindelijk eens openbreekt. Want het bestaan van dergelijke *tussenpostbussen* lijkt me ook wel te *'danken aan de vergetelheid hun instituut op te heffen'*, zoals u dat in uw brief in een soort *tussenvlaams* formuleert. Niet dat ik goed weet wat het betekent, maar als ik mijn steentje kan bijdragen om eens een instituut op te heffen, zal ik dat zeker niet laten. (fv)




## Aanvallen!

De Vlaamse visserij beleeft bange dagen, en de toekomst biedt weinig mooie pespectieven. Reeds jaren lang kopen Nederlandse reders Vlaamse schepen op. De komst van Spaanse schepen in het Kanaal en op de Noordzee dreigt de toch al niet grote visquota die door de Europese Unie zijn opgelegd voor de neuzen van de Vlaamse vissers weg te kapen. Bovendien worden nu al vele Spaanse schepen door Nederlandse reders opgekocht.

Onze visserij staat dan ook de komende jaren voor een grote uitdaging. Binnen het kader van de Europese wetgeving en reglementeringen zijn de mogelijkheden om de overweldigende concurrentie van de Nederlands-Spaanse vloot tegen te gaan, hoe dan ook zeer beperkt. Het Belgische ministerie van landbouw beperkt zich tot een zeer defensieve strategie en handelt weinig vooruitziend. Een recent Koninklijk Besluit inzake economische binding, dat per 1 juli in werking treedt, is er vooral op gericht het Nederlandse quotahopping tegen te gaan.

Op korte en middellange termijn kan dit voorstel de Nederlandse concurrenten wel ontraden of hun het werken bemoeilijken, maar de maatregel doet op zich niets om de positie van de Belgische vissers zelf te versterken.

De vraag dringt zich op of niet naar middelen moet gezocht worden om met een meer offensieve en toekomstgerichte strategie de concurrentie te lijf te gaan. Zo zouden fiscale stimuli niet alleen moeten gericht zijn op het helpen van de bestaande vloot, ook kan er worden gedacht aan het bestrijden van de Nederlands-Spaanse concurrentie met zijn eigen wapens. Waarom zouden, mits de nodige steun, dynamische Vlaamse reders hun gading niet kunnen zoeken bij de Spaanse vloot en net als de Nederlanders Spaanse schepen opkopen? De dreigende komst van de Spaanse schepen lijkt het uitgelezen moment voor een bezinning en een mentaliteitswijziging, zeker bij de politieke actoren en verantwoordelijken. In plaats van altijd maar te denken in termen van het tegengaan van de achteruitgang — iets wat sinds decennia eigen is aan de hele Europese landbouw- en visserijconstructie, zou het goed zijn het voorbeeld van onze noorderburen te volgen en na te denken in termen van het keren van het tij. Daarvoor is een groots opgezet rondetafeloverleg tussen alle belanghebbenden bij de visserij meer dan nodig.

Prof. R. Lesaffer, Brugge


**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, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene*

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

## Pieters gaat door op overnamepad

De Brugse vismultinational Pieters Visbedrijf heeft opnieuw twee visverwerkende bedrijven in Frankrijk naar zich toe getrokken. Anderhalf jaar na de overname (90 %) van de groep door het Scandinavische participatiefonds Industri Kapital volgen de acquisities elkaar in snel tempo op.

De nieuwe aanwinst is de familieholding SIX SA, eigenaar van Appéti Marine in Duinkerke. Het in 1990 opgestartte bedrijf van Jean-Jacques Six nam vorig jaar Rolmer in Challans (Vendée) over. Beide Franse bedrijven zijn nu opgenomen in de Groep Pieters. Ze zijn gespecialiseerd in de productie van zogenaamde convenience of gebruiksklare visproducten.

Appéti Marine staat voor een productie van 1.700 ton ter waarde van 510 miljoen frank en telt honderd werknemers. Rolmer realiseerde 412 miljoen frank (productie 1.700 ton) met zeventig mensen (cijfers 1997). Appéti Marine vervaardigt panklare diepgevroren bereidingen op basis van zalm, kabeljauw en ander vissoorten. Rolmer, actief in de zelfde niche, verwerkt vooral zalm tot paupietten, crepinetten, carpaccio's, roti's en zelfs worsten.

De overname van de aandelen van beide vennootschappen betekent een versterking van de marktpositie en het distributienet van Pieters.

In Frankrijk bezit Pieters ook nog Les Mareyeurs Boulonnais (omzet 400 miljoen frank, 35 werknemers). Het in '96 verworven Ecocéan, eveneens in Boulogne, werd eind vorig jaar gesloten. Begin dit jaar nam Pieters het Zwitserse verkoop- en distributiebedrijf Alimer (omzet 310 miljoen frank) over.

Wisco Ltd, de Schotse dochteronderneming van de Groep Pieters heeft ook de Schotse zalmkwekerij Black Isle Salmon in Avoch (nabij Inverness) overgenomen. De kwekerij heeft een jaarlijkse marktrijpe productie van 1.500 ton zalm die in de volgende jaren opgedreven wordt tot 3.000 ton. Door de overname neemt de zalmproductie van Wisco (5.000 ton afkomstig van het Hebridenneiland Lewis & Harris) aanzienlijk toe.

De Groep Pieters haalde in '98 een omzet van 5,2 miljard frank met 585 werknemers. (gw)

**Pieters in cijfers**

| | 1996 | 1997 | 1998 |
|---|---|---|---|
| Omzet | 3.568 | 4.421 | 5.200 |
| Personeel | 407 | 573 | 585 |
| Brutowinst | 190 | 236 | 295 |

## Christiaens duwt Kennemerland in de rode cijfers

De Nederlandse visverwerker en -handelaar Kennemerland heeft vorig jaar een verlies geleden van 29 miljoen frank. Vorig jaar was er nog een winst van 40 miljoen. Het verlies is veroorzaakt door de eenmalige kosten die gepaard gingen met de liquidatie van het Zeebrugse bedrijf Christiaens. Die kosten liepen op tot 80 miljoen frank. Naast de kosten die Christiaens veroorzaakte lag het bedrijfsresultaat van de groep gedaald met 3.6 miljoen frank bij een omzetstijging van 135 miljoen tot 2,25 miljard frank. Het resultaat is van die aard dat de aandeelhouders van het beursgenoteerde Kennemerland op geen dividend moeten rekenen.

Voor dit jaar verwacht de directie opnieuw winst, geschat op 45 miljoen frank.

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van José Vandenbussche, watershout op rust. Vandenbussche werd op 5 september 1935 geboren in Oostduinkere en overleed thuis in Zeebrugge onverwacht op 12 april 1999. De uitvaart greep plaats op 17 april.



### Sectoranalyse 1997 brengt goed nieuws

# Rederijen renderen beter

**Uit de sectoranalyse 1997 blijkt dat de bedrijfsresultaten van de visserijrederijen beter zijn dan in 1996. Die verbetering is nagenoeg uitsluitend toe te schrijven aan de hogere besommingen. De gemiddelde besomming van de grote boomkorvaartuien bedroeg bijna 50 miljoen frank, een uitzonderlijk hoog cijfer. Minder goed vergaat het nog steeds de categorie van de eurokotters. Zij blijven het moeilijk hebben met de winstgevendheid.**

De Dienst voor Zeevisserij maakt sinds 1981 een jaarlijkse analyse van de exploitatiekosten en bedrijfsresultaten van de rederijen (1). Dat gebeurt op basis van boekhoudkundige gegevens die vrijwillig ter beschikking gesteld worden door de ondernemingen. De laatst beschikbare gegevens behandelen het jaar 1997. Het onderzoek levert een beknopt overzicht van de bedrijfsresultaten van de Belgische zeevisserijvloot. De steekproef omvat voldoende gegevens van zes vlootsegmenten (60 % van de 149 actieve vaartuigen) om representatief te zijn: 41 kustvaartuigen (39 % van de actieve vaartuigen); 28 eurokotters (75 %); 9 boomkorvaartuigen tot 300 pk (78 %); 10 boomkorvaartuigen 301-899 pk (30 %); 49 boomkorvaartuigen van 900 pk en meer (78 %); 12 plankenvissers, inclusief kreefteputters (33 %).

## Kostenfactor

De voornaamste kostenfactoren zijn de lonen en de brandstofkosten. Per categorie vertonen ze sterke verschillen. Beide posten maken samen 54 tot 63 procent van de totale kosten uit. Andere kosten zijn: verzekering, onderhoud, herstellingen enz. De analyse levert als gemiddelde loon- en brandstofkosten per categorie volgende cijfers op:

| Categorie | Loon % | Brandstof % |
|---|---|---|
| Kustvisserij (0-300 pk) | 40 | 14 |
| Eurokotters (0-300 pk) | 42 | 16 |
| Boomkor. (0-300 pk) * | 42 | 16 |
| Boomkor. (301-899) | 44 | 19 |
| Boomkor. (+ 899 pk) | 41 | 22 |
| Plankenvissers | 43 | 17 |

* (uitg. kustvissers en eurokotters)

Bekijken we de kosten ten opzichte van de gemiddelde besomming per categorie dan zie we dat 39 tot 50 procent van de besomming naar loon- en brandstofkosten gaat.

| Categorie | Loon % | Brandst. % |
|---|---|---|
| Kustvisserij (0-300 pk) | 29 | 10 |
| Eurokotters (0-300 pk) | 32 | 12 |
| Boomkor. (0-300 pk)* | 36 | 14 |
| Boomkor. (301-899) | 33 | 14 |
| Boomkor. (+ 899 pk) | 31 | 17 |
| Plankenvissers | 31 | 12 |

*(uitg. kustvissers en eurokotters)

## Zeedagen

De gemiddelde besomming per zeedag ligt voor de verschillende categorieën vaartuigen om voor de hand liggende redenen ver uit elkaar. Het is bekend dat onze vaartuigen veel zeedagen maken. De kleinste eenheden zijn echter sterk afhankelijk van de weersomstandigheden. Wat die categorie betreft kunnen de zeedagen van jaar tot jaar sterk verschillen. Dat is minder het geval voor de grotere vaartuigen.
Het aantal zeedagen per categorie:

| | 1996 | 1997 |
|---|---|---|
| Kustvisserij (0-300 pk) | 143 | 157 |
| Eurokotters (0-300 pk) | 195 | 207 |
| Boomkor. (0-300 pk)* | 204 | 201 |
| Boomkor. (301-899) | 231 | 220 |
| Boomkor. (+ 899 pk) | 265 | 266 |
| Planken. | 222 | 249 |

*(uitg. kustvissers en eurokotters)

- Bij de kustvissers daalde de gemiddelde besomming per zeedag van 39.308 frank tot 35.164 frank. Door een verho-

O.V.A.
CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende
*Voor Uw visveiling... te Oostende*
*Voor Uw koeltransporten... naar Oostende*
*Voor Uw loonberekening en sociale wetten*
*Voor Uw boekhouding op maat*
*Een coöperatieve aangepast aan Uw noden*
Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!
Centrale — Eliane
Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46
Facturering Steve 059 / 33.90.91.
Ziekte en arbeidsongevallen Patrick 059 / 33.90.92
Afslag Etienne 059 / 33.90.93
Koeltransporten Johan 059 / 33.90.94.
Loonadministratie Fabienne 059 / 33.90.92
Boekhouding Karine 059 / 33.90.96
Directeur — Marc BRUYER
059 / 33.90.99 — Email: OVA@skynet.be
De coöperatieve van de reders, met meer dan 40 jaar ervaring!

ging van het aantal zeedagen kon de jaarbesomming gehandhaafd blijven op 5,5 miljoen (5,6 in '96).
- De eurokotters zagen hun gemiddelde besomming per zeedag toenemen van 81.843 frank tot 92.101 frank (+12 %). Ze maakten bovendien ook meer zeedagen dan het jaar voordien waardoor de gemiddelde besomming opklimt van 15,9 tot 19 miljoen frank. Dit cijfer is het beste van de voorbije jaren.
- De boomkorvaartuigen tot 300 pk, die zowat dezelfde visserij bedrijven als de eurokotters, zagen hun besomming per zeedag dalen van 59.235 tot 56.062 frank bij een nauwelijk gewijzigd aantal zeedagen.
- De middenslagbokkers kenden eveneens een hogere besomming per zeedag (van 126.189 frank tot 131.878 frank). Omdat ze minder zeedagen maakten lag de besomming iets lager dan het jaar voordien.
- De grote boomkorvaartuigen (+ 899 pk) maakten meer zeedagen dan de vaartuigen uit de andere categorieën. Per zeedag realiseerden ze met 186.461 frank een flink resultaat. Dat bleef niet zonder gevolgen voor de gemiddelde jaarbesomming voor deze categorie die op 49,5 miljoen uitkomt.
- Ook bij de plankenvissers zat de besomming per zeedag in de lift. Het resultaat (van 61.448 tot 90.861) is enigszins vertekend omdat vier vaartuigen minder bij de berekening betrokken waren. Het waren precies vaartuigen die minder goed presteerden die het lieten afweten.

## Winsten

Over het algemeen gesproken waren de resultaten niet slecht. Slechts twee van de zes groepen komen niet aan een kengetal van winstgevendheid boven de vijf. Het zijn de eurokotters en de boomkorvaartuigen tot 300 pk.
Het kengetal van winstgevendheid is een rentabiliteitsratio, uitgedrukt in procent. De ratio wordt bekomen door de netto-winst te vermenigvuldigen met 100 en vervolgens te delen door de omzet. Volgens de Commissie van de Europese Gemeenschap, die de ratio hanteerde bij de beoordeling van nieuwbouwdossiers, moet het kengetal van winstgevendheid boven de 5 procent liggen. De analysten vonden voor de zes categorieën volgende kengetallen:

| | 1997 | 1996 |
|---|---|---|
| Kustvissers | 13,8 | 3,1 |
| Eurokotters | 1,7 | - 9,2 |
| Boomkor. 0-300 pk | 4,4 | 8,8 |
| Boomkor. 301-899 pk | 17,6 | 12,3 |
| Boomkor. + 899 pk | 5,9 | 0,8 |
| Plankenvissers | 9,9 | 6,0 |

De vergelijking van de kengetallen toont aan dat het rendement in alle groepen, behalve de boomkorvaartuigen van 0-300 pk verbeterd is. Op basis van de gemiddelden is geen enkele categorie nog deficitair: exploitaties die na aftrek van alle vaste en procentuele kosten van de besomming een negatief saldo boeken. In de voorbije jaren leverde de analyse vaak de conclusie op dat er wel een exploitatie-overschot was, dat echter niet volstond om het geïnvesteerde kapitaal af te schrijven. Winstgevende vaartuigen zijn deze waarbij na verrekening van de afschrijvingen nog winst (voor belastingen) overblijft. Dat was in 1997 voor alle categorieën het geval. In 1996 was dat nog niet zo voor de eurokotters en de boomkorvaartuigen van meer dan 899 pk. Gaan we terug naar het boekjaar 1992 dan vinden we slechts één groep van vaartuigen die een netto-winst voor belasting realiseerde, nl. deze van de grote boomkorvaartuigen.. Maar die categorie kreeg het in de jaren 94-96 toch ook moeilijk.

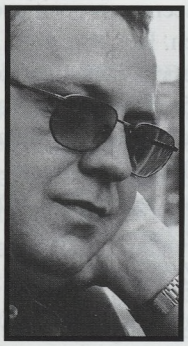
## Besluit

De analyse laat er geen twijfel over bestaan dat de rendabiliteit van de vloot er in 1997 op vooruitging. Het is quasi zeker dat hetzelfde onderzoek met de gegevens van 1998 eveneens een positieve conclusie zal opleveren. Het bevestigt de visie van prof. Jacques Viaene dat de prijsstijgingen van '95 en '96 slechts een geringe invloed hebben op de financiële toestand van de Belgische rederijen. *"In elk geval zijn er meerdere jaren van goede prijsvorming noodzakelijk om opnieuw een gezonde financiële situatie te verkrijgen,"* was de stelling die de professor op het Congres van de Rederscentrale (oktober 1998) naar voor bracht. Het is dus noodzakelijk dat de trend van goede prijzen en lage (brandstof)kosten zich doorzet. Zoals de zaken er nu voorstaan gaat het echter de verkeerde kant uit. De brandstofprijs trekt aan (zie in dit blad op p. 27) en de visprijzen zijn dalend. Blijft het bij twee goede jaren? (gw)

(1) "Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1997", Ministerie van Middenstand en Landbouw, Bestuur voor het Landbouwbeleid - Dienst Zeevisserij. Gepubliceerd begin april 1999.

BBL
Vooruitdenken is klaar zijn om te betalen in Euro
Wij geven de toekomst alle kansen

# TUSSEN SCHIP & KAAI



Vissers die zich schuldig maken aan beroepsfouten of die inbreuken plegen op de visserijwetgeving, lopen nogal wat kans dat ze daarvoor op het matje geroepen worden. Dat kan gebeuren door de *'Onderzoeksraad voor de Zeevaart'*, die oordeelt of Belgische vaartuigen voorbeeldig een vaarwater kruisen, voldoende bemand worden, veilig navigeren, niet polueren, noem maar op. Deze raad kan een zeevarende vermanen, schorsen, in het ergere geval zelfs doorverwijzen naar de correctionele rechtbank. Daarnaast is er ook nog de *visserijdienst* die zich specifiek bezighoudt met de controle op het naleven van de wetgeving ter bescherming van de visstapel. Daarbij worden vooral de schippers in de gaten gehouden. De schipper vult immers het logboek in en ondertekent het.

Het grote gemeenschappelijke raakpunt in de *point of view* van beide grote instellingen is even voorhistorisch als kernachtig: *de schipper is verantwoordelijk voor zijn schip, bemanning en lading*. Dit bij wet bekrachtigde cliché is nochtans voor discussie vatbaar.

Valt de motor van je schip uit tussen gevaarlijke zandbanken, nadat de reder die noodzakelijke herstelling *'vergat'* uit te voeren: *'Schipper, dan moest je maar niet uitvaren hé!'* Komt een bemanningslid aan boord met illegale producten (in casu drugs, smokkelwaar...): *'Schipper met je alziend oog, zorg toch even dat je bemanning zich gedraagt, wil je?'* Stond je psychologisch onder druk omdat de reder je *jent* over de mooie tongvangst van een collega? En heb je daarvoor 48 uur in een Britse nor gelogeerd: *'Schipper, nu ga je toch te ver. Drààg je verantwoordelijkheid!'* Realiseerde je vaartuig méér vaartdagen dan vorig jaar toegelaten was: *'Schipper pas op uw tellen! Ondanks dat de reder jou verplichtte om binnen de 24 uur na aankomst weer zee te kiezen, zal jij voor het blok komen te staan.'* (Rond al deze feiten zijn recent een aantal drama's gebeurd waar we volgende maand uitgebreid aandacht aan besteden)

Zijn je logboeken correct en bijtijds ingevuld? Voldoet je vangst aan de voorschriften? Is je schip technisch in orde? Ben je *'responsible'* als er storm opsteekt? Voldoet je bemanning aan de normen van de zeevaartinspectie? Krijgen die jongens voldoende rust? Is je vistuig dan ook nog tiptop? Vangt je concurrent zes tongen per sleep méér dan jij? Heb je je inspanningsrapporten doorgefaxed? ben je op de hoogte van de courantste vangstbeperkingen? (De Rederscentrale stuurt het informatieblad niet op jouw thuisadres en bespaart daardoor 15 bef x 139 schippers = 2085 frank.) De reders ontvangen het blad natuurlijk wél, maar die 'vergeten' dan om het aan boord van je schip te leggen. *'Och'*, zeggen ze dan, *'er stond toch niets belangrijks in. 't Was weer àl reclame'*. Terwijl dat kleine artikeltje achter de reclame een regeltje verborg, een minuscuul aanpassinkje van de wet, dat in alle stilte én democratisch bedisseld werd... maar waarvoor jij verantwoordelijk bent. De schipper wordt immers verondersteld van de recentste wetgeving op de hoogte te zijn. Daarover discuteert men niet.

Dikke blabla, als je 't mij vraagt. De kapitein van de Oost-Indiëvaarder in 't jaar stilletjes, die 30 maanden onder zeil was zonder zijn oversten te spreken, die was verantwoordelijk. Maar die was *schipper naast God. Ende voor God moest hy rekeninghe doen.* Maar geen telefoons, faxen en satcoms die de orders op de campagne spuiden.

In vele gevallen wordt de schipper ijskoud veroordeeld voor feiten die hij pleegde in opdracht van de reder. Als je een degelijk en recent gebouwd schip in handen hebt, dan pas je wel op om de planning van de baas te dwarsbomen. Je riskeert je vaart niet voor een overtredinkje links of rechts. Bij de mogelijke consequenties sta je niet stil. Dat het akkefietje op je strafblad komt, en dat je nooit meer een blanco bewijs van goed gedrag en zeden kunt voorleggen, dat neem je er gelaten bij. Als de reder dan je boete betaalt, dan valt het allemaal wel mee. Spijtig genoeg is dat niet steeds het geval.

Onlangs kreeg een schipper een correctionele boete van 300 000 frank ingepeperd voor een vaartdagenoverschrijding. De man in kwestie had nochtans alleen maar zijn werk gedaan: het door de baas met zachte dwang opgelegde schema opgevolgd. Toen de rekening aan de reder (die de betrokken schipper intussen ontslagen had) werd voorgeschoteld, weigerde die botweg om tussen te komen. Ook deze schipper heeft intussen - zijn wonden likkend - de visserij verlaten. En de reder? Die loopt in zijn Knokse tuin en krabt zijn kalende kop. *Tsju toch*, zegt hij fronsend, *het wordt hoog tijd dat we een oplossing vinden voor dat schrijnende bemanningstekort!*

Philippe Godfroid

***Het bestraffen van schippers, dat is schieten op de pianist***

NIEUWPOORT

# Eerste verkoop N 93 Aalschover

**Op de omslag van dit HVB zag u ze al, zittend achter de eerste vangst die ze te koop aanboden. De jonge mannen van de N 93 *Aalschover*: schipper-reder Jan Desaever, matroos Douglas Mus, scheepsjongen Anthony Dewulf, vaderlijk gesteund door de 'peter' van het schip.**

De Z.93 Aalscholver van reedster Alice Verbouw uit Heist werd onlangs verkocht aan de Nieuwpoortse schipper Jan Desaever en reder-handelaar Jack Verdeyen (o.m. eigenaar van de Vishandel *Tracy* op de Kaai) en vernummerd tot N.93.

Naar goede Nieuwpoortse traditie ging de eerste verkoop voor rekening van de nieuwe eigenaars gepaard met de toekenning van het peterschap. Het was Jody Werbrouck van de vishandel "De Zeemeermin" uit Roeselare die met het hoogste bod op een partij van 6 kilogram griet voor de prijs van 2.093 frank per kilogram het peterschap bemachtigde.
De N.93 is een eurokotter die in 1985-86 gebouwd werd op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp en afgewerkt door de firma Valcke Frères in Oostende voor rekening van Jozef Vantorre (†) en echtgenote Alice Verbouw. (gw)

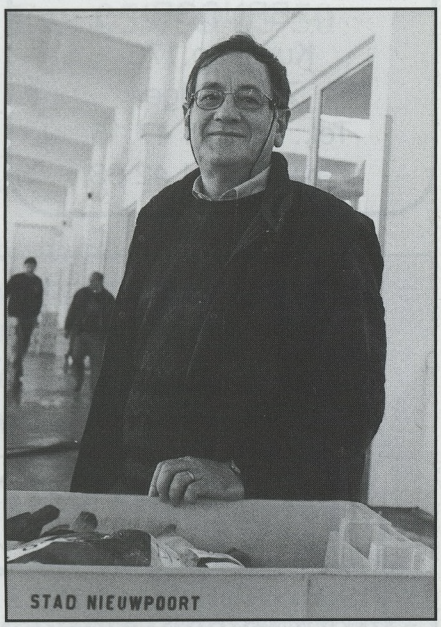


**Jan Desaever (30) is een telg van de vijfde generatie van een vissersgeslacht. Hij is de zoon van Gilbert Desaever, ex-reder van de N.590 Horizon waarop Jan twaalf jaar voer. Ook Gilberts vader Jan was een visser, zijn grootvader August was IJslandvaarder en zijn overgrootvader was eveneens visser. Op de foto Jan en Gilbert samen met de Nieuwpoortse burgemeester Crabbe. (foto gw)**

**Het eerstvolgende HVB in uw brievenbus op vrijdag 4 juni**

## Marcel Madou opvolger van Gerard Hovaere

Vismijndirecteur Gerard Hovaere gaat eind september met pensioen. Zijn opvolger, Marcel Madou, werkt zich nu al in. Madou is bureauchef op het stadhuis waar hij aan het hoofd staat van de cel KMO, Landbouw, Visserij en personeelszaken. Als nieuwe manager van de vismijn zal de stadsambtenaar wellicht meer in de kijker lopen.
De eerste opdracht voor Marcel Madou is de invoering van het elektronisch veilen, simultaan met Oostende, in de Nieuwpoortse vismijn. Beide visafslagen hebben gekozen voor de veilklok van de firma Schelfhout. De verkoop zal in een apart zaaltje gebeuren dat momenteel wordt ingericht. De geplande startdatum was voorzien voor 1 juli, maa het staat nu al vast dat die datum niet gehaald wordt. Het elektronisch veilen zal wellicht pas eind augustus-begin september starten.
Per 1 oktober gaat vismijndirecteur Gerard Hovaere (°Rumbeke 4 september 1934) met pensioen na een loopbaan van 43 jaar. Hij kwam in dienst van de stad in augustus 1956 als hulpboekhouder in de vismijn waar Jef Verbanck toen de scepter zwaaide. Toen Jef Verbanck (nu 84) in 1976 op rust ging volgde Gerard Hovaere, intussen volwaardig boekhouder, hem op. (gw)




**Marcel Madou wordt het nieuwe gezicht van de Nieuwpoortse vismijn. (Foto gw)**

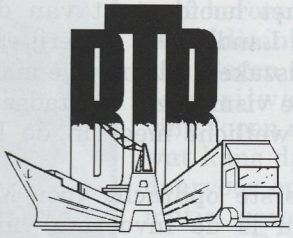
# Eerste verkoop van N.88 Nova Cura

Voor de tweede keer in evenveel weken was er een eerste verkoop in de Nieuwpoortse vismijn. Op woensdag 28 april verkochten de vissers van de N.88 *Nova Cura*, voor het eerst hun vangst. De nieuwe reders, brandstofhandelaar Maurice Lambrecht en Katty Cauwenbergh van de BVBA Nova Cura, namen de honeurs waar.
De N.88 is de vernummerde N.720 *Andre-Jeanine* van de redersfamilies André Vercoutter en Maurice Coussaert. De oude N.88 (104 kW, bouwjaar 1961) werd twee jaar geleden aangekocht door Maurice Lambrecht en Katy Cauwenbergh en is nu geschrapt. De nieuwe N.88 dateert van 1963 en heeft een vermogen van 219 kW).
Het eerste lot, een tarbot van 7 kilogram werd samen met het peterschap toegewezen aan de Nieuwpoortse vishandelaar Jens Rau (Vishandel Jens op de Kaai) voor de prijs van 2.497 frank per kilogram.
De bemanning van de N.88 Nova Cura is samengesteld uit schipper Alain Kiecken (echtgenoot van Katty Cauwenbergh), motorist Peter Neudt en matroos Sadic Smagghe.

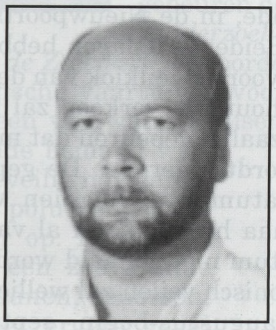


**Op de foto de peter van het vaartuig samen met de reders, de bemanning, burgemester Roland Crabbe en schepen André Dezaeyer. (foto gw)**

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

CRETEL
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

## Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

### JANUARI-MAART 1999

**Adresverandering:**
¤ Z.63 THALASSA, eig. BVBA Moby Dick, De Vrièrestraat 2, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 12 januari 1999;
¤ Z.162 VAN DIJCK, eig. NV Bunkers Dobbaere, Hortensialaan 76A, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 16 maart 1999.

**Nieuwe motor:**
¤ O.62 DINI, eig. Luc Bogaert, Stroombanklaan 50, Oostende. Motor: Scania, bj 1999, 221 kW. Zeebrief: 27 januari 1999;
¤ O.229 LIBERTY, eig. BVBA Lasat-Corveleyn, Fruithoflaan 124/14, 2600 Antwerpen. Motor: Mitsubishi, bj 1999, 218 kW. Zeebrief: 11 maart 1999;
¤ O.190 RENILDE, eig. Lucien Desmit, Langestraat 108, Oostende. Motor: Misubishi, bjaar 1999, 221 kW. Zeebrief: 31 maart 1999;

**Verandering van eigenaar:**
¤ Z.568 VENUS, eig. Patrick Calebout en Carina Bauters, Pol Dhondtstraat 54, 8380 Lissewege-Brugge. Zeebrief: 11 februari 1999;
¤ Z.196 ZEEDUIVEL, eig. NV Shannah, Onderwijsstraat 110, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 16 februari 1999.
¤ O.705 MORNING STAR, eig. BVBA De Goldbreker, Doggerstraat 20, 8380 Zeebrugge. Aangifte hypotheekbewaarder: 10 februari 1999;
¤ O.705 MORNING STAR, eig. NV Rederij Shannah, Onderwijsstraat 110, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 16 februari 1999;
¤ Z.186 SHANNON, eig. BVBA Rederij De Parel, Sakramentenstraat 81, 8300 Knokke-Heist. Zeebrief: 12 maart 1999.
¤ N.720 ANDRE-JEANINE, eig. BVBA Caroline, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Stopzetting van exploitatie. Aangifte hypotheekbewaarder: 15 maart 1999.
¤ Ex-O.427 MARJON, eig. BVBA Rederij Brandon Star. Aangifte hypotheekbewaarder: 4 januari 1999.
¤ Ex-O.427 MARJON, eig. VOF Zeevisserijbedrijf JC Bout, 4691 EL Tholen (Ned.). Aangifte hypotheekbewaarder: 22 januari 1999.

**Geschrapt:**
¤ Ex-O.20 GOEWIND, eig. BVBA Goewind, H. Baelskaai 27, Oostende. Aangifte hypotheekbewaarder: 26 maart 1999.

**Geschrapt en nieuwe eigenaar:**
¤ Ex-N.88 NOVA CURA, eig. BVBA BVBA Caroline, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Aangifte hypotheekbewaarder: 26 maart 1999.
¤ Ex-O.782 NANCY, eig. NV Rederij Lumar, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan.Aangifte hypotheekbewaarder: 30 maart 1999.
¤ Ex-N.402 DE NORMA, eig. BVBA Christoph, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge.
¤ Ex-N.402 DE NORMA, eig. NV Valta, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan. Aangifte hypotheekbewaarder: 30 maart 1999.
¤ Ex-N.141 DON BOSCO, eig. Rederij Depaepe, Sacramentenstraat 81, 8300 Knokke-Heist. Aangifte hypotheekbewaarder: 4 februari 1999.
¤ Ex-N.141 DON BOSCO, eig. BVBA Rederij De Parel, Sacramentenstraat 81, 8300 Knokke-Heist. Aangifte hypotheekbewaarder: 18 februari 1999.
¤ Ex-N.141 DON BOSCO, eig. Carine Lycke, Langestraat 85, 8370 Blankenberge. Aangifte hypotheekbewaarder: 1 maart 1999.
¤ Ex-O.575 BOREAS, eig. BVBA De Toekomst, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Aangifte hypotheekbewaarder: 10 februari 1999.
¤ Ex-O.575 BOREAS, eig. Het Anker - F.J. Poepjes & Zn, Expansie 54-56, GA Marknesse (Ned.). Aangifte hypotheekbewaarder: 9 maart 1999.
¤ Ex-Z.462 ZEEPAREL, eig. NV Shannon, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Aangifte hypotheekbewaarder: 19 februari 1999.
¤ Ex-Z.462 ZEEPAREL, eig. NV Scheepswerven De Graeve, Zeegeulstraat 1, 8380 Zeebrugge. Aangifte hypotheekbewaarder: 3 maart 1999.
¤ Ex-Z.580 POSEIDON, eig. Canute Limited, 165 High Street, Barnet (UK). Aangifte hypotheekbewaarder: 5 maart 1999.

**Geschrapte lettertekens en nummers:**
¤ N.720 ANDRE-JEANINE;
¤ N.402 DE NORMA;
¤ O.782 NANCY;
¤ O.20 GOEWIND;
¤ O.575 BOREAS;
¤ N.141 DON BOSCO;
¤ Z.462 ZEEPAREL;
¤ Z.580 POSEIDON.

**Wijziging naam, nummer, roepnaam, tonnemaat, motor en eigenaar:**
¤ N.720 ANDRE-JEANINE wordt N.88 NOVA CURA, eig. BVBA Nova Cura, Astridlaan 19, 8620 Nieuwpoort. Roepnaam: OPDJ, Bt.: 63, Nt.: 14, motor: Cummins, bouwjaar 1992, 218 kW. Zeebrief: 31 maart 1999.

**Registratie vaartuig in opbouw:**
¤ Bouwnummer C 104 (Z.462 Zeeparel). Aanvrager: NV Shannon, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Bouwplaats: NV Scheepswerven De Greave, Zeebrugge. Aangifte hypotheekbewaarder: 5 maart 1999.

**N.V. Vislossersbond G. Van Waes**
**Concessiehouder lossen, wegen, sorteren en verhuur viskisten**
**Vismijn 2 - 8400 Oostende**
**Tel: 059/32 34 91 - Fax 059/33 05 50**

40

**Gedelegeerd bestuurder:**
**Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan**
**Tel.: 059/ 23 68 46 -GSM 075 / 44 67 88 - GSM 075 / 55 22 58**
**Ploegbazen-sorteerders:**
**Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene.**
**Tel.: 059/ 32 49 00 — GSM 075/ 34 18 18**
**Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan**
**Tel.: 059/ 23 88 48 — GSM 075/ 83 19 75**

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

## Overzicht eerst kwartaal (jan.-maart) 1995-99

**Aanvoergewicht (in ton)**

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|
| Schol | 1.556 | 1.606 | 980 | 1.059 | 1.246 |
| Tong | 1.023 | 1.306 | 1.499 | 944 | 902 |
| Kabeljauw | 668 | 997 | 684 | 877 | 716 |
| Andere | 1.648 | 1.881 | 1.923 | 1.978 | 1.920 |
| Tot. dem. | 4.895 | 5.790 | 5.086 | 4.858 | 4.784 |
| Pel. vis | 11 | 3 | 5 | 3 | 2 |
| Sch. & W. | 361 | 265 | 202 | 342 | 288 |
| **Totaal** | **5.267** | **6.057** | **5.293** | **5.203** | **5.074** |

**Besommingen ( in miljoen frank)**

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|
| Schol | 79 | 79 | 61 | 60 | 96 |
| Tong | 255 | 314 | 509 | 417 | 316 |
| Kabeljauw | 38 | 50 | 44 | 62 | 59 |
| Andere | 142 | 155 | 177 | 194 | 174 |
| Tot. dem. | 515 | 598 | 790 | 733 | 645 |
| Pel. vis | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sch. & W. | 32 | 20 | 17 | 33 | 31 |
| **Totaal** | **547** | **618** | **807** | **767** | **676** |

**Gemiddelde prijzen**

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|
| Schol | 51 | 49 | 62 | 56 | 77 |
| Tong | 250 | 241 | 339 | 442 | 350 |
| Kabeljauw | 58 | 50 | 64 | 71 | 83 |
| Andere | 86 | 82 | 92 | 98 | 91 |
| Tot. dem | 105 | 103 | 155 | 151 | 135 |
| Pel. vis | 12 | 27 | 11 | 22 | 40 |
| Sch. & W. | 88 | 77 | 83 | 96 | 107 |
| **Totaal** | **104** | **102** | **153** | **147** | **133** |

## Aandeel tongbesomming gedaald tot 47 procent

Het aandeel van de tongopbrengsten ten opzichte van de totale besomming is na de opstoot van de voorbije jaren teruggevallen. Tijdens het eerste kwartaal in '97 was de tongaanvoer goed voor 63 procent van de totale besomming in de drie vismijnen. Vorig jaar was dat al gedaald tot 54 procent en dit jaar staat tong nog voor 47 procent van de opbrengsten. Ook de verhouding van de tongaanvoer tegenover het totale aanvoergewicht nam af tot minder dan 18 procent. Twee jaar geleden was in het eerste kwartaal 28 procent van de aangevoerde vis tong. (gw)

**Besomming tong januari-maart:**

| Jaar | miljoen fr. | % |
|---|---|---|
| 1999 | 316 | 46,8 |
| 1998 | 417 | 54,4 |
| 1997 | 509 | 63,0 |
| 1996 | 314 | 50,8 |
| 1995 | 255 | 46,7 |
| 1994 | 275 | 46,3 |
| 1993 | 287 | 49,3 |
| 1992 | 308 | 45,6 |
| 1991 | 248 | 35,2 |
| 1990 | 324 | 40,0 |

**Aanvoergewicht tong januari-maart:**

| Jaar | ton | % |
|---|---|---|
| 1999 | 902 | 17,8 |
| 1998 | 944 | 18,1 |
| 1997 | 1.499 | 28,3 |
| 1996 | 1.306 | 21,6 |
| 1995 | 1.023 | 19,4 |
| 1994 | 1.218 | 20,4 |
| 1993 | 1.018 | 17,2 |
| 1992 | 1.184 | 17,0 |
| 1991 | 1.138 | 14,0 |
| 1990 | 1.261 | 14,1 |

# Aanvoer en besomming per haven eerste kwartaal '99

In het totaal is zowel de besomming als de aanvoer in de Vlaamse vismijnen tijdens het eerste kwartaal achteruit gegaan. Het enige positieve cijfer werd in Zeebrugge geboekt. Daar is de aanvoer licht toegenomen. Maar in Oostende werd 262 ton minder vis aangeland (- 16 %).
Voor wat betreft de besomming gaan àlle Vlaamse vismijnen erop achteruit. De procentuele omzetdaling is het grootst in Oostende (- 40 miljoen) en Nieuwpoort (- 5 miljoen).

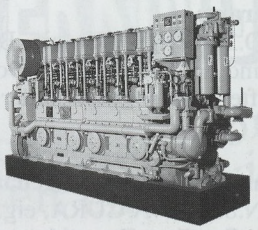
| Haven | Aanvoer ton | +/-% |
|---|---|---|
| Zeebrugge | 3.535 | + 4,2 |
| Oostende | 1.357 | - 16,2 |
| Nieuwpoort | 182 | -4,8 |
| **TOTAAL** | **5.074** | **- 2,5** |

| Haven | Besomming miljoen fr. | % |
|---|---|---|
| Zeebrugge | 479 | - 8,9 |
| Oostende | 174 | - 18,5 |
| Nieuwpoort | 22 | - 17,7 |
| **TOTAAL** | **676** | **- 11,8** |

**Scheepsdiesel Service**

**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**

SDS n.v.



**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**

# BOEKBESPREKINGEN

## Wilde vaart

Bij De Alk verscheen het zoveelste boek van de maritieme publicist Arne Zuidhoek. *'Vrachtschepen van de Wilde Vaart'* zetde bekende reeks *'Onze mooiste koopvaardijschepen'* van de uitgeverij voort. In dit nieuwste boek staan de 'anomieme zwoegers' centraal; niet minder mooi en zeker niet minder interessant. Zij waren in beheer van rederijen van de 'Wilde Vaart' (trampvaart), een vorm van scheepsexploitatie waar de kustvaarders en tankers in groten getale aan deelnamen. De complete vlootlijsten van N.V. Halcyon Lijn en Invotra zijn in het boek opgenomen, alsmede een lange rij van éénschipsrederijen.
Op het bekende groot formaat (A4) harde kaft, een omvang van 160 pagina's komen in 'Vrachtschepen van de Wilde Vaart' niet alleen de schepen aan bod, maar ook de schepelingen en hun avonturen.

**Het boek (ISBN 90 6013 078 2) werd bovendien uitvoerig geïllustreerd met 250 foto's. Kostprijs, 55 Nederlandse gulden. In België worden de publicaties van De Alk verdeeld door Uitgeverij Agora in Aalst, Tel 053/78.87.00**

## Crisis van het staal

Groot-Brittannië verloor sinds de jaren 1960 een belangrijk deel van haar basisindustriën. Regionale economiën, belangrijke productiecentra en bekende bedrijven werden hiervan het slachtoffer. Onder hen de staalindustrie en de scheepsbouw. *'Steel, Ships and Men'* door Kenneth Warren is één van de eerste studies die de groei, de crisis en de ondergang van één van de belangrijkste bedrijven uit die sectoren heeft vastgelegd.

Cammell Laird startte in 1824 als ketelmakerij. Dertien jaar later begon de staalproductie in Sheffield. De groei van de activiteiten van de groep was duizelingwekkend. Al vlug werd Cammell Laird bekend als een van de enige bedrijven die volledig in eigen beheer een oorlogschip kon bouwen ; van de productie van het gepantserd staal tot en met de complete bewapening. Maar Cammell Laird raakte ook bekend voor de bouw van handelsschepen. De moeilijke tijden begonnen in de jaren vijftig. In 1980 ging wat overbleef van de staalgieterij over kop, en in 1993 liep de laatste van de bijna 1.400 gebouwde schepen in Birkenhead van stapel.

**'Steel, Ships and Men', is een uitgave van de Liverpool University Press en kost £ 14.95 plus £3 P1P. Bestellen kan bij Marston Book Services, PO Box 269, Abingdon, Oxfordshire OX14 4YN, fax 0044/1235 465555, email: direct. order @marston. co.uk. Het boek telt 313 pagina's (ISBN 0-85323-922-3).**

## Puffers

*'The Light in the Glens, The Rise and Fall of the Puffer Trade'* door Ian Paterson vertelt de geschiedenis van een scheepstype, een kleine door stoomkracht voortbewogen coaster (vandaar de naam 'Puffer'), dat bija honderdvijftig jaar een vitale rol speelde in de kustvaart van West-Schotland.
Het werd een fascinerend verhaal van bij het ontstaan in de jaren 1850 tot de plotse en controversiële ondergang in 1993. Het boek, rijkelijk geïllustreerd, vertelt hoe een door paarden getrokken kanaalschip evolueerde tot een niet weg te denken transportmiddel dat jarenlang alle bevoorrading verzorgde van de leefgemeenschappen in de Schotse 'Highlands' en op de Schotse Eilanden.

**'The Light in the Glens' werd uitgegeven bij House of Lochar, Colonsay, Argyll PA 61 7YR, meteen ook het adres waar men dit prachtig boekje kan bestellen. De uitgave telt 128 pagina's en kost £16.99 exclusief verzendingskosten. Voor wie van hieruit bestellen wil kan het ISBN-nummer van pas komen 1-899863-14-1**

## Foto's

*'One Man's River, The Clyde in Pictures 1920-1980'* werd samengesteld door Len Paterson en uitgegeven door House of Lochar. Het boek toont zestig jaar maritieme geschiedenis van de Clyderegio in Schotland. De auteur baseerde zich hiertoe uitsluitend op het fotografisch werk van Dan Mc Donald, een inwoner van Glasgow die de geschiedenis van zijn haven op een ongeëvenaarde manier op de gevoelige plaat vastlegde. Dankzij de inhoudelijke bijdrage van Len Paterson werd het boek meer dan alleen maar een kijkboek.

**'One Man's River' (ISBN 1-899863-49-4) telt 143 pagina's, kost £24.99 (exclusief verzendingskosten) en kan worden besteld bij de lokale boekhandel of bij de uitgeverij, House of Lochar, Colonsay, Argyll PA 61 7 YR.**

## Recht

In een wereld waar milieu-aandach steeds meer op het voorplan treedt, wordt de kapitein steeds vaker geconfronteerd met officiële instanties. Mede hierdoor moet hij zich bewust zijn van de verplichtigen ten opzichte van de scheepseigenaar, de managers, huurders, verschepers, vlaggenstaten, havenautoriteiten, kuststaten en bemanningen. Slechts met een actuele kennis van scheepsrecht en -bedrijfsvoering zal hij op de talrijke vragen kunnen antwoorden. Precies deze antwoorden zal hij vinden in 'The Shipmaster's Business Companion' door Malcolm Maclachlan, een publicatie van The Nautical Institute in Londen.

**Het boek (ISBN 1-870077-45-8) telt 490 bladzijden, uitgegeven als hardback, is ongetwijfeld het allerbeste referentiewerk momenteel beschikbaar. Het kost £50 plus £8 P&P, heel zeker waar voor zijn geld. Bestellen kan bij The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE1 7LQ, Tel. 0044/171 928 1351,Fax 0044/171 401 2817,email: sec @nautinst. org.**

Boekbesprekingen: Frank Neyts

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

**Verheye Joël n.v.**

**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**



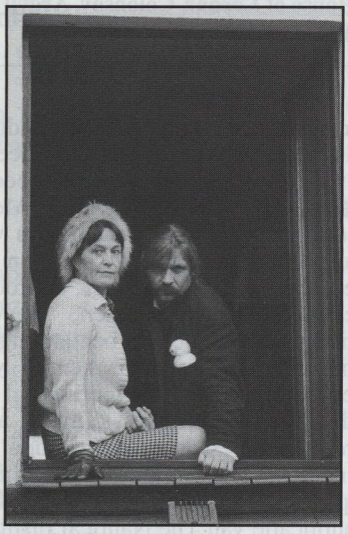

weekblad
TIJDINGEN
Oostendenaar
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar

# DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

voor mensen met een wak hart en een kwak karachter


















De Laatste Vuurtorenwachter nodigt u uit op de tentoonstelling van het kunstenaarscollectief

## PIAS

(Paint It Again Sam).

In het kunstcentrum De Peperbusse stelt PIAS schilderijen, tekeningen, beelden, en foto's tentoon.

<u>Opbrengst ten voordele van Het Visserijblad.</u>

De tentoonstelling opent op vrijdag 14 mei om 20 uur, (met een speech gegeven door een echte boerin) en is dan te bezichtigen tot 6 juni 1999.

Met medewerking van Wallis Simpson, Eva Babitz, Patti Scialfa, Yoko Ono, Simone de Beauvoir, Silvy Vartan, Marilyn Monroe, Ilona Cicciolina, Jane Birkin en al hun mannen.

De Peperusse is gelegen in de Prins Boudewijnstraat 7 te Oostende (naast St.-Petrus & Pauluskerk). Open op do en vr van 15 tot 18 uur, op za en zon van 10,30 tot 12 en van 15 tot 18 uur.

# GRATIS zoekers in Het Visserijblad

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

Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, of als ze vinden dat deze service van HVB meteen een door hen verworven recht is om ten eeuwige dage hun ding gratis aan te prijzen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren.

Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. (Of fax op 059 / 32 55 59.) Vergeet je naam + adres niet te vermelden.

Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....

(Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd. Alleen wat in het rooster staat; verschijnt in de advertentie)

REDERIJEN

# Brandstofprijs stijgt

De speciale gasolieprijs voor visservaartuigen schommelt van maand tot maand op het ritme van de internationale markt en de dollarkoers. Die schommelingen zijn het ene jaar al heftiger dan het andere. Daarom hebben we de laagtste en de hoogste marktprijs (zonder kortingen of ristourno's) opgenomen in de tabel. In de laatste kolom staat het procentuele verschil tussen de laagste en de hoogste gemiddelde maandprijs. Tussenin de gemiddelde prijs op jaarbasis.

Vorig jaar daalde de brandstofprijs iedere maand. In december bedroeg de officiële prijs amper 5,32 frank. De voorbije maanden is de dalende trend gekeerd en moet opnieuw meer betaald worden voor de gasoil. Onder druk van internationale factoren lijkt de brandstofprijs af te stevenen richting 7 frank. (gw)

| | Laagste | Hoogste | Jaar | H/L |
|---|---|---|---|---|
| 1981 | 9.75 (jan) | 11.98 (dec) | 10.77 | 22,9 % |
| 1982 | 11.56 (maa) | 14.64 (okt) | 12.84 | 26,6 % |
| 1983 | 11.67 (mei) | 13.25 (dec) | 12.54 | 13,5 % |
| 1984 | 12.76 (aug) | 14.08 (okt) | 13.39 | 10,3 % |
| 1985 | 12.66 (dec) | 15.61 (maa) | 13.97 | 23,3 % |
| 1986 | 6.04 (okt) | 11.58 (jan) | 7.72 | 91,7 % |
| 1987 | 6.39 (dec) | 7.07 (jul) | 6.73 | 10,6 % |
| 1988 | 5.65 (nov) | 6.26 (jan) | 6.01 | 10,8 % |
| 1989 | 6.34 (feb) | 8.37 (dec) | 7.06 | 32,0 % |
| 1990 | 6.04 (jun) | 9.99 (okt) | 7.59 | 65,4 % |
| 1991 | 6.75 (dec) | 9.15 (jan) | 7.76 | 35,6 % |
| 1992 | 6.51 (maa) | 7.08 (jun) | 6.75 | 8,8 % |
| 1993 | 6.88 (jan) | 7.64 (nov) | 7.18 | 11,0 % |
| 1994 | 6.46 (dec) | 6.91 (mei) | 6.72 | 7,0 % |
| 1995 | 6.08 (jul) | 6.62 (dec) | 6.29 | 8,9 % |
| 1996 | 6.77 (jan) | 8.94 (okt) | 7.58 | 32,1 % |
| 1997 | 7.30 (mei) | 8.73 (jan) | 7.82 | 19,6 % |
| 1998 | 5.32 (dec) | 7.24 (jan) | 6.31 | 13,6 % |
| 1999 | - | 6.77(dagprijs 27.04.99) | | |


**Te Koop:**
sportvissersboot lengte: 10,5 meter, breedte: 3,30 meter, diep: 1,20 meter. Motor van 60 pk. Met alle mogelijke bijbehoorten.
Tel.: 050 / 51 58 80.

**Te Koop:**
VHF + antenne: 10.000 frank.
GSM Nokia, 8 watt, op 12 volt: 10.000 frank.
CQR Anker, 37 kg.: 15.000 frank.
Inlichtingen: 075 / 35 84 74.

**TE KOOP**
**Koelcel: twe jaar oud.**
**Inlichtingen: Hand in Hand, Vismijn 71 te Oostende.**
**Tel.: 059 32 11 01 of 0495 242 044.**

**TE KOOP**
**1ste klas scheepsverven aan lage prijs. Rode menie, anti-roestverf, lood- en zinkverf, U.S.Navy, epoxyteer.**
**050 / 314 554.**

**GRATIS**
**Oude Visserijbladen te krijgen.**
**Van 1987 tot en met 1998.**
**Jaargangen HVB '91, 92, 93, 95 en 96 compleet.**
**Info op tel. 052 / 21 13 52**
**Fax 052 / 20 20 91.**

**ZOEKT TE KOOP:**
**TWEEDEHANDS VHF MET ANTENNE**
**voor een sportvissersbootje.**
**Maximaal 10.000 frank.**
**Tel: 050 / 59 81 04.**

# Honderden miljoenen investeringen gepland in nieuwbouw en verbouwingen

**DE VISSERIJSECTOR LIJKT in de komende jaren bereid om zowat één miljard te investeren in nieuwe vissersvaartuigen, verbouwingen en overnames. Dat is duidelijk het resultaat van een paar goede jaren met stevige visprijzen, lage brandstofkosten, goedkope rente én de mogelijkheden die het FIVA biedt.**

HET WAS VORIG jaar al merkbaar dat er een nieuwbouwgolf op gang kwam. Enkele maanden geleden geleden (1) las u in deze kolommen dat er nogal was nieuwbouwplannen gesmeed werden. Dat schreven we toen naar aanleiding van de doop van de B.518 *Drakkar,* meteen het eerste vaartuig van een reeks die fors kan uitlopen. Intussen is ook de Z.198 *Kees Korf* al in de vaart. In de komende weken volgen de Z.526 *Vaya Con Dios* en de Z.576 *Mare Nostrum*.

De ander nieuwbouwprojecten zijn de bouw van de Z.462 *Zeeparel* voor de NV *Shannon* (reders Crevits uit Lissewege) bij De Graeve in Zeebrugge.

Het orderboek van de Zeebrugse scheepsbouwer bevat nog twee opdrachten waardoor de werkzaamheden in de komende twee jaar verzekerd zijn. Tenslotte werd ook een nieuwe Z.284 *Nirwana* voor de rederij Fox (André Paeye) aangekondigd ter vervanging van de Z.284 *Vicky* (bouwjaar 1982). Maar daar houdt het niet bij op.

## FIVA-dossiers

De oprichting van het *Financieringsinstrument voor de Vlaamse Visserij- en Aquicultuur (FIVA)* blijkt na een uitgebreide voorlichtingscampagne zeer aan te slaan. Niet minder dan veertig bedrijven hebben samen mar liefst 48 investeringsdossiers ingediend. Het gaat om een totaal aan investeringen ten belope van 700 miljoen frank. Daartussen zitten belangrijke nieuwbouwprojecten; stuk voor stuk grote boomkorvaartuigen waarvan de kostprijs op 130 tot 150 miljoen frank mag geraamd worden. Een aantal dossiers heeft betrekking op ingrijpende aanpassingen van oudere vaartuigen. Ook hier gaat het telkens over werken van tientallen miljoen. Er zitten ook twaalf dossiers tussen voor overname van vissersvaartuigen. Indien alle dossiers een positief advies krijgen zal de globale investering gemakkelijk oplopen tot één miljard frank.

Vorig jaar werden al zeven Fiva-dossiers betoelaagd. De voorziene 150 miljoen rentesubsidies en kapitaalpremies zijn al toegekend. Daarnaast heeft de Vlaamse overheid ook voor 206 miljoen frank waarborgen verleend. Het ziet er naar uit dat er op de begroting van volgende jaren heel wat geld zal nodig zijn om de vernieuwingsdrang te kunnen volgen.

## Drie zusterschepen

Drie rederijen hebben na rijp overleg de handen in elkaar geslagen om drie gelijkaardige 38 meter-vaartuigen te bouwen. Het gaat om de reders **Willy Versluys** en **Jan Couwyzer** die een dossier ingediend hebben voor de bouw van een nieuw boomkorvaartuig ter vervanging van de Z.5O *Tijl* (35 m., 883 kW, bouwjaar 1982) voor de BVBA Rederij Versluys-Couwyzer.

Rederij De Viertorre van **Johan Hennaert** wil de O.231 *St. Carolus* (34,60 m., 721 kW, bouwjaar 1981) ver-

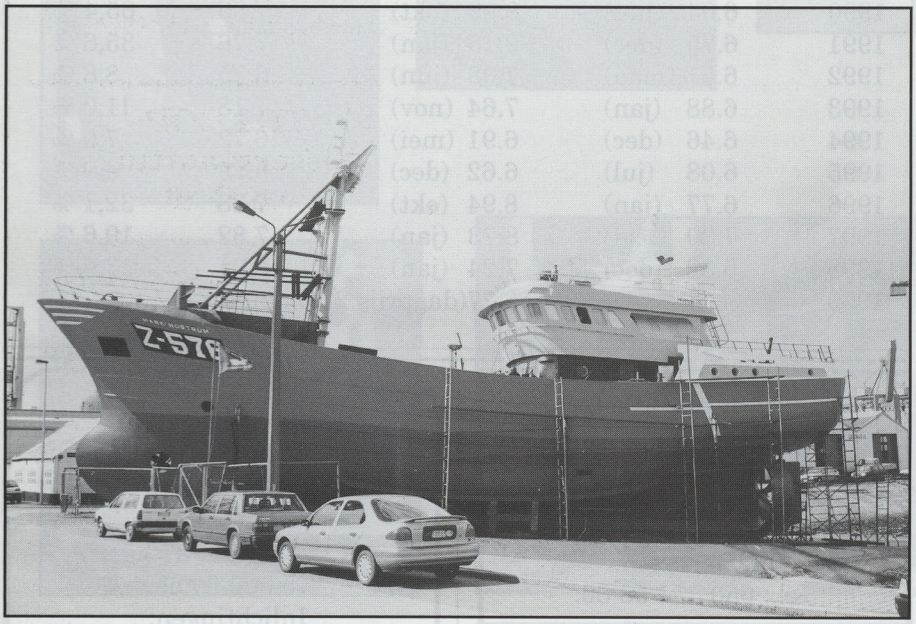



**Foto links: De werken aan de nieuwe Z.576 Mare Nostrum zijn reeds dermate opgeschoten dat het vaartuig volgende week al te water kan. (foto gw)**

SMEDERIJ

Jules St. Martin

*Alle herstellingswerken aan visserijvaartuigen*

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

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

nieuwen. De derde partij is NV **Beheer Shamrock**, eigenaar van de Z.60 *Blue Angel* (36,25 m., 882 kW, bouwjaar 1988).
De drie dossier zijn in die mate rond dat dat reeds vaststaat dat de casco's uit Polen komen en dat de Friese werf *Van der Werff en Visser* uit Irnsum voor de afwerking instaat.
Indien de afhandeling van het Fiva-subsidiëringsdossier naar wens verloopt zal de kiellegging voor de nieuwe Z.50 *Tijl* nog dit jaar plaatsvinden. De oplevering van de treiler zou dan in de zomer van het jaar 2000 kunnen gebeuren. Vervolgens zou de Z.60 aan de beurt komen als laatste de nieuwe O.231.
De drie zusterschepen zullen alvast voorzien zijn van een winch die voldoende kabel aankan om op grotere diepte te vissen dan nu het geval is. Ook zullen alle voorzieningen aanwezig zijn om nadien nog een nettenrol op het achterschip te plaatsen.
Een ander nieuwbouwprojecht is dat van de redersfamilie **Utterwulghe** uit Heist. De BVBA Zeemansblik, eigenaar van de Z.510 *Albrecht Rodenbacht* (34,90 m., 883 kW, bouwjaar 1989) gaat de tien jaar oude bokker eveneens vervangen door een schip van 38 meter. Het vaartuig zal gebouwd worden op de Scheepswerf *Reimerswaal* in Hansweert. (gw)

(*) HVB 7 Augustus 1998 *"Tegen eind volgend jaar vijf nieuwe grote boomkorvaartuigen in bedrijf"* en HVB 6 november 1998 *"Zes nieuwe vaartuigen in de steigers"*.

JOOREN
SCHEEPSSCHROEVEN B.V.
Sinds 1959 uw vertrouwde adres voor reparaties en leveringen van scheepsschroeven
* Slijtplaten leverbaar
* Reparatie op afspraak mogelijk (terwijl u wacht)
* Levering van nieuwe en gebruikte scheepsschroeven
* Eigen vervoersdienst aanwezig
Papendrechtsestraat 2a, Dordrecht
Tel.:078-6133831 Fax.:078-6311795
Vanuit België:
Tel 0031-78.6133831, fax 0031-78.6311795

## Stapelloop Z.576 in Zeebrugge

De tewaterlating van nieuwe Z.576 *Mare Nostrum* die op de Scheepswerf Degraeve in Zeebrugge wordt gebouwd in voorzien op zaterdag 15 mei om 13 uur. Het vaartuig wordt gebouwd voor rekening van de BVBA Mare Nostrum (Benoit Beernaert) uit Knokke-Heist.

## Rederij Noordhinder verlengt Z.90 en Z.91

Rederij De Noordhinder BVBA van de familie Rappé uit Knokke-Heist investeert in de vernieuwing van haar twee zusterschepen. Deze zomer komt de Z.91 *Noordhinder* aan de beurt en begin volgend jaar volgt de Z.90 *Oosthinder*. Beide vaartuigen worden met 2,5 meter verlengd en krijgen een nieuw stuurhuis in aluminium. De ABC-motoren worden eveneens vervangen door nieuwe motoren evenals de schroefassen, schroeven, keerkoppelingen en de vislieren. De werken worden uitgevoerd op de Scheepswerf Reimerswaal in het Nederlandse Hansweert.
Beide vissersvaartuigen werden bij Degraeve in Zeebrugge gebouwd. De Z.90 *Oosthinder* kwam in september 1983 in de vaart en in maart 1985 volgde de Z.91 *Noordhinder*.

## Kort

¤ De eigenaars Z.92 *Lundy Gannet* en de Z.185 *Emerald Star* laten allebei een nieuwe Wärtsila-hoofdmotor plaatsen. De werken worden uitgevoerd door de firma Renaud Diesel van de Oostendse Baelskaai.
¤ De Z.98 *Op Hoop van Zegen* kreeg bij Maaskant in Stellendam een nieuwe winch. Tijdens de opligperiode werden ook het visruim en de visstortkleppen vernieuwd.
¤ Ook de eigenaars van de O.33 *Marbi* (1976) en Z.27 *Free Bird* (1974) hebben verbouwingsplannen.

## Z.19 Sonja verkocht

De Z.19 *Sonja* van Heistse reder André Vantorre (67) is verkocht aan de jonge Heistste schipper Peter Thysebaert. De Z.19 (515 kW) is een vaartuig gebouwd in 1973. Het wordt al jaren gevoerd door Emmanuel Vantorre, broer van André. André Vantorre blijft reder van de Z.39 *Zuiderzee*.

## Z.596 in aanvaring met Noorse tanker

De grote boomkortreiler Z.596 *De Zwerver* van de Oostendse reder Roger Casier is op woensdag 7 april in aanvaring gekomen met met de Noorse tanker *Bona Fortuna*. De aanvaring gebeurde voor de Belgische kust toen de Z.596 van Breskens naar Oostende stoomde. Bij de aanvaring liep de Z.576 schade op aan de steven, brug, gieken en mast. De herstelling gebeurt op de Urker Scheepwerf Metz.

## Z.76 aangevaren door Britse destroyer

In de haven van Liverpool kwam het Zeebrugse visersvaartuig Z.76 *Zeejager* van Alfons Lammens en Robert Savels in aanvaring met de destroyer HMS *Cardiff* van de Britse marine. Het vaartuig lag aan de kaai en liep door de aanvaring deuken op aan bak- en stuurboord. Er was geen schade onder de waterlijn, waardoor het schip de visserij niet moet stopzetten. De Z.76 komt weldra naar Zeebrugge waar de herstelling en het uitbuilen zal uitgevoerd worden.

## Warrelnetten van O.369 tweemaal gestolen

De op zee uitgezette warrelnetten van de O.369 *Attila* werden de voorbije weken tweemaal gestolen. De 600 meter lange netten waren uitgezet voor Mariakerke. De gebroeders Marnix en Alain Verleene hebben klacht ingediend bij de Zeevaartpolitie. Er zat voor beide vissers niet anders op dan nieuwe netten te kopen. Dat kostte hun telkens 150.000 frank.

**TE KOOP**
**Vissersvaartuig ex- O 20.**
**Prijs overeen te komen. Te bezichtigen op de H? Baelskaai.**
**Meer info op nummer 059 / 33 04 59.**

## Vismijn Vlissingen niet in handen van reders

De plannen van de Gemeente Vlissingen om het plaatselijke vismijnbedrijf te gelde te maken stuiten op tegenstand. Onderhandelingen met reders uit Vlissingen en Arnemuiden zijn echter afgesprongen op de vraagprijs. Ze vinden een prijs van 5,6 miljoen gulden (100 miljoen frank) te hoog. De wethouder heeft echter nog niet alle hoop op een privatisering opgegeven. Hij rekent op particuliere investeerders. De reders lieten hierop al onmiddellijk een waarschuwing volgen. *"Iedereen kan het visafslagbedrijf kopen, maar je moet er wel rekening mee houden dat de vissers niet te koop zijn"*, was de reactie van de woordvoerder van de aanvoerders.
De omzet van de Visafslag van Vlissingen bedroeg vorig jaar 64,7 miljoen gulden (650 miljoen frank).

## Nederlandse visserijorganisaties vechten maatregel bescherming Vlaamse kustvisserij aan

**Twee Nederlandse visserijorganisaties willen minister van Landbouw (en visserij) Pinxten dagvaarden omdat de Belgische regering zonder overleg een tijdelijke maatregel verlengde.**

Minister Pinxten heeft het KB van 26 mei 1998, dat de tongvisserij in de Belgische driemijlszone verbiedt voor vaartuigen van meer dan 70 brutoton, verlengd tot 31 mei 2000. Het KB was van toepassing tot 31 maart van dit jaar. Volgens een mededeling van het ministerie kadert de verlenging in een onderzoek waaruit blijkt dat de Belgische kustzone een belangrijk gebied is voor éénjarige tong.
De driemijlszone blijft voorbehouden voor de echte kustvissers. Zij protesteerden in maart vorig jaar tegen de aanwezigheid van de talrijke grotere (Nederlandse) vaartuigen. Het protest leidde toen zelfs tot een blokkade van de Oostendse haven. Minister Pinxten vaardigde toen een tijdelijk vangstverbod uit voor de driemijlszone. Vaartuigen van meer dan 70 bt mochten er wel nog op kabeljauw en garnaal jagen, maar geen tong meer vangen.
De Belgische zeevisserijvloot telt nog een dertigtal vaartuigen van minder dan 70 bt. Het grootste gedeelte, een twintigtal vaart vanuit Oostende.
Uit Nederlandse hoek kwam reactie op het besluit van Pinxten. De *Nederlandse Vissersbond* en de *Federatie van Visserijverenigingen* leggen zich niet neer bij de verlenging van het tijdelijk vangstverbod in de Vlaamse kustzone. Nu de maatregel verlengd wordt beroepen ze zich opnieuw op het Beneluxverdrag dat Nederlandse vaartuigen van meer dat 70 bt toelaat in de kuststrook. Ze vinden dat een tijdelijke maatregel tijdig moet blijven en gaan de maatregel nu juridisch aanvechten. (gw)

# ZV tekent voor samenwerking met Stellendam, Scheveningen en Colijnsplaat




**Glunderende gezichten na de ondertekening van de intentieverklaring door de heer Lokerse, directeur van het Vismijnbedrijf Colijnsplaat, de heer Venema, algemeen directeur Visafslag Stellendam, mevrouw Marie-Jeanne Becaus van Pefa en en G. de Wild van Fishauction Scheveningen. (foto gw)**

Tijdens de European Seafood Exhibition op de Heizel in Brussel ondertekenden vertegenwoordigers van de Nederlandse visafslagen Goederede-Stellendam, Scheveningen en Colijnsplaat een *letter of intent* met Pan European Fish Auctions (Pefa.com), het intranetsysteem van de ZV.
Eerder werden door die laatste al dergelijke samenwerkingsovereenkomsten getekend met Milford Haven en Troon. De operationele aansluiting op het ZV-netwerk zal operationeel worden op 1 januari 2000. Het Pefa-netwerk laat de binnen- en buitenlandse kopers toe op alle aangesloten veilingen te kopen. Om toegang te krijgen tot het netwerk moeten de thuiskopers zich de aangepaste software aanschaffen en over een bankwaarborg beschikken. De aankopen worden verpakt en op transport gezet door de visafslag waar de goederen werden gekocht. (gw)

We vernamen het overlijden van Martha Cools, weduwe van Georges Pintelon. De overleden Martha Cools is de moeder van oud-reder Henri Pintelon, ex-voorzitter van de Rederscentrale.

## FAILLIET

¤ QUALITY MUSSELS BVBA, Werfstraat 65, 8000 Brugge (en pakhuis 109-110, Vismijn, Oostende), groothandel in visserijproducten. Failliet verklaard op 15 april 1999.

## Activiteitenkalender voor vissers

**MEI**

| | |
|---|---|
| **8** | *Havendag* Oostende |
| **21-24** | *Week van de Landbouw en de Visserij* in Nieuwpoort |
| **22** | Dag van de Oostduinkerkse Paardenvissers |
| **24** | Vissershulde in Nieuwpoort |
| **24** | Vlaggetjesdag in Zoutkamp (Nederland) |

**JUNI**

| | |
|---|---|
| **4** | Maatjeshappening, Vismijn Oostende |
| **11-13** | Gastronomisch Visweekend in Westende |

# België staat alleen met verzet tegen aanmoedigen van leveringscontracten

**Op 30 maart 1999 heeft de *Europese Raad van Visserijministers* in Brussel vergaderd. Over de besprekingen verspreidde het kabinet van minister van Landbouw Karel Pinxten een mededeling, waaraan wij enige verduidelijkingen toevoegden.**

"De beoogde doelstellingen, namelijk het streven naar een grotere transparantie, kan ik ten volle onderschrijven. Daarenboven zal het vaststellen van een Europese lijst van zware inbreuken zeker bijdragen tot het gelijkheidsprincipe", stelde minister Pinxten tijdens het debat over de Controleverordening (nvdr: dat voortvloeit uit het Raadsbesluit van december 1998). Deze Controleverordening voorziet in een lange lijst van gedragingen die een ernstige inbreuk vormen op de voorschriften van het gemeenschappelijk visserijbeleid en die van toepassing zijn in alle EU-lidstaten. De volgende overtredingen zijn ondermeer opgenomen:

- obstructie van nationale en Europese inspecteurs;
- vervalsing of vernietiging van bewijsstukken;
- vissen zonder visvergunning;
- onjuiste gegevens inbrengen in het logboek;
- visserij op een soort waarvoor een vangstverbod is ingesteld.

Ook werd voorgesteld dat de lidstaten de Commissie onmiddellijk informeren over elk geval van in de lijst opgenomen overtredingen. De ontvangen informatie zou door de Commissie ter beschikking gesteld worden aan de lidstaten, het Europees Parlement en het Raadgevend Comité.

De verordening zal verder uitgewerkt worden zodat de ministers op 10 juni de knoop kunnen doorhakken.

## Belgisch verzet

De ministers hebben verder gedebatteerd over de marktordening "Visserijproducten". Deze marktordening voorziet onder andere in het stimuleren van een verantwoordelijk beheer van de visbestanden, het vergroten van de productkennis en de marktdoorzichtigheid bij de consument, het afstemmen van het aanbod op de vraag via prognosetechnieken, het aanmoedigen van leveringscontracten ter bevordering van de marktstabiliteit. Alle lidstaten, behalve België, verwelkomden het voorstel.

Minister Pinxten blijft gekant tegen het stimuleren van de verkoop via leveringscontracten. "Waarom zouden we de klok 30 jaar terugdraaien als we over goedwerkende vismijnen beschikken die ideaal zijn voor een transparante markt, waar aanbod en vraag elkaar kruisen? Het stimuleren van parallelle leveringscircuits zal geenszins de transparantie in de hand werken en het gevaar is reëel dat hierdoor de goede werking van de vismijnen ernstig ondergraven zal worden", stelde minister Pinxten.

Hij pleitte evenzeer voor het onverkort behoud van het huidige interventiemechanisme. "Dit mechanisme met zijn ingebouwde degressiviteit en medeverantwoordelijkheid van de producentenorganisaties, vormt de hoeksteen van het gemeenschappelijk visserijbeleid. Het legt een bodem in de markt en heeft aldus een onschatbare opvangfunctie", benadrukt Pinxten.

De Nederlandse staatssecretaris van Landbouw, Faber, stond positief tegenover het voorstel tot herziening van de gemeenschappelijke marktordening. In tegenstelling tot de stelling van Pinxten voor het behoud van het bestaande interventiesysteem was er steun van meerder lidstaten voor verdere liberalisering van de markt.

## Structuurbeleid

Het belangrijkste agendapunt van deze Europese Visserijraad vormde "het toekomstig structuurbeleid van de visserijsector". De ministers hebben hierover een oriënterend debat gevoerd. Voor ons land is vooral het mechanisme voor het beheer van de ontwikkeling van de vloot van fundamenteel belang. Minister Pinxten steunt ten volle het commissievoorstel dat de MOP (meerjarig oriëntatieprogramma) dient gerespecteerd te worden om van overheidssteun te kunnen genieten. De voorgestelde reductie van 30 procent in de kW en bruto-tonnage op individueel vaartuigniveau, ook wanneer de lidstaat het MOP respecteert, kan hij in geen geval aanvaarden. "België voldoet aan zijn MOP-verplichtingen en heeft de nodige vlootafbouw gerealiseerd om de capaciteitsdoelstellingen te bereiken. Reductie op vaartuigenniveau zou er bovendien toe leiden dat België onder de grens van het verworven minimum vitalis zou komen te liggen en zou de vernieuwing van de vloot quasi volledig afremmen en de dynamiek uit de sector halen", benadrukt Karel Pinxten.

De Nederlandse staatssecretaris Faber is ronduit tegen een aantal vlootgerichte maatregelen, ondermeer de hogere steunpercentages voor ondernemingen uit doelstelling-1-gebieden. Hij verzette zich ook als enige tegen de maatregel dat lidstaten die niet voldoen aan de MOP-doelstellingen geen Europese of nationale steun mogen verlenen voor modernisering en nieuwbouw, zelfs als dit zou leiden tot een kleinere vlootomvang.

Meerder lidstaten wijzen het voorstel af dat sancties wil opleggen aan lidstaten die niet aan hun MOP voldoen. Het verzet komt uiteraard van lidstaten die die hun vlootcapaciteit nog niet in overeenstemming brachten met Mop-doelstellingen. (gw)

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

## Tentoonstelling 'De mens en de zee'

De Vriendenkring Noordzee-Aquarium Oostende organizeerde opnieuw een tentoonstelling in het kader van "De week van de Amateurkunsten" in de bovenzaal van het Bestuursgebouw van de Oostendse vismijn. Dit jaar stuurden 43 deelnemers 80 werken van uiteenlopende aard en niveau in. Een jury beoordeelde de schilderijen, tekeningen, foto's en montages. Tijdens de openingsreceptie werd de keuze bekendgemaakt. De jury vond de schilderijen van Roger Vandenberghe een eerste prijs waard. Tweede werd Valère Prinzie (foto's) en Liliane Vandebroucke aquarellen haalden de derde prijs. Eddy Eneman, gewezen gids in de Oostendse vismijn, eindigde met zijn brandingzichten op de vierde plaats. Daarna volgden Roland Buysse, Luc Blomme, Ghislain Depoorter, Joris Debruyne, Monica Mangin en René Devriendt. De tentoonstelling die tijdens het 1 mei-weekeinde toegankelijk was lokte enkele honderden belangstellenden die op hun beurt een "Prijs van het publiek" mochten aanwijzen. De bekendmaking van deze laureaat gebeurt tijdens de "Oostendse Havendag" op 8 mei. (gw)



**Op de foto rechts boven: de vier laureaten voor het werk van Roger Vandenberghe. (foto gw)**

## Open havendag in Oostende

Het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende en de Oostendse Havengemeenschap nodigen alle belangstellenden uit op de *"Open Havendag"* op zaterdag 8 mei. Pendelbussen met een frequentie van drie minuten zullen de bezoekers van bedrijf naar bedrijf brengen. De feesttent op de parking van de Vergunningenstraat aan De Bolle fungeert als begin- en eindpunt van het parkoers. De te bezoeken bedrijven en instellingen zijn: Ostend Cargo Handling Services, Hanson De Vreese & D'Hoore, Noordzeehelikopters, Nieuwpoortse Handelsmaatschappij, Ter Polder, Jan De Nul, Waterwegen Kust, Hoverspeed, E-port Communication Center, Vismijn, Maritieme Site Oostende, Werkhuizen Decloedt & Zoon en de Marine. Op diverse plaatsen zijn infostanden opgezet en worden demonstraties gegeven.


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 beloond wil zien**

**Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat**

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

## Het raadsel van het olielamp Heyst N.5

Sincfala-conservator Rudy Vanhalewyn kon onlangs op een veiling in Utrecht een oude olielamp op de kop tikken. Hij was getipt dat de lamp het opschrift *Simon GH -Heyst N.5* droeg. Vandaar de interesse van het Heistse heemkundig museum Sincfala om het stuk voor de collectie te verwerven.
Het betrof daar in Utrecht helemaal geen veiling van scheepsantiek, eerder een verkoop van brocante. Daardoor waren er nauwelijks *shiplovers* op de afspraak. Een tegenbieder haakte na wat weerwerk af waardoor de Heistse conservator de koperen lamp tegen een redelijke prijs (6.000 fr.) in zijn bezit kreeg.
Daarmee had hij nog geen verklaring voor de tekst op het bovenstuk. Navraag bracht duidelijkheid. Simon zou staan voor een koperslagerij uit Oostende. De genaamde Simon zou gevestigd geweest zijn aan het huidige Vissersplein, gelegen tegenover het Noodzeeaquarium. Vroeger werd daar een markt voor kleinvee en in de volksmond werd het pleintje de Zwienemarkt genoemd. Waarvoor *Heyst* staat is niet helemaal duidelijk. Was de bestemming een vaartuig uit Heist of was Heyst de naam van het vaartuig? Tenslotte werd ook een verklaring gevonden van de N.5. Alle scheepslichten werden na de eerste wereldoorlog aangeduid met een nummer voor toplicht, stuurboordlicht, bakboordlicht, heklicht. N.5 was de ankerlantaarn. (Nog steeds moeten ten anker liggende vaartuigen tussen zonsondergang en -opgang een wit licht voeren dat rondom zichtbaar is.)
Wie meer weet over dit onderwerp mag altijd contact opnemen met het museum, tel. 050-63.08.72. (gw)

¤ Het heemkundig Museum Sincfala is dagelijk toegankelijk van 10 tot 12 en van 14 tot 17 uur.



**Sincfala-medewerkster Siviak Becky toont de raadselachtige scheepslamp. (foto gw)**

# Ontroerende Vissershulde in Oostende



**Traditioneel vond op Paasmaandag de jaarlijkse Vissershulde plaats aan het Nationaal Monument der Zeelieden in Oostende. Talrijke instanties en verenigingen lieten bloemen neerleggen ter nagedachtenis van de slachtoffers op zee. In de toespraken werd verwezen naar het dramatisch ongeval met N.52 Seahunter en de opvang van de nabestaanden. Bestendig Gedeputeerde Gerard Naeyaert kondigde aan dat hij werk zal maken van een crisiscel die onmiddellijk in werking moet treden bij een rampzalige gebeurtenis om de familieleden op aangepaste wijze te begeleiden. (foto gw)**

## Dirk Florizoone weg bij Visserijinfocentrum

Enkele weken geleden heeft Dirk Florizoone zijn functie als coördinator van het Vlaamse Visserij Informatiecentrum(VVI) in Nieuwpoort neergelegd. Zijn werkzaamheden werden ondertussen al overgenomen door Miet Verhamme, voordien verantwoordelijk voor de Pesca-projecten. De jonge jurist Florizoone was de visserijsector destijds binnengekomen als stafmedewerker van de Rederscentrale. Toen in Nieuwpoort het VVI opgericht werd, maakte hij meteen de overstap. Hij was daar o.m. verantwoordelijk voor de publicatie van het tijdschrift van het VVI.

## Eerste verkoop N.782 in Nieuwpoort

Bij het ter perse gaan vernemen we dat er op maandag 3 mei opnieuw een eerste verkoop is in de Nieuwpoortse vismijn. Deze keer is het de rederij Lumar (Jacques Verdeyen) die de tot N.782 vernummerde N.402 van de NV Valta (Jacques Verdeyen) opnieuw in de vaart brengt.

## Strenge controles in de Golf van Biscaje

De Belgische vaartuigen die vanaf 1 juni deelnemen aan de tongcampagne in de Golf van Biscaje mogen zich aan strenge controles verwachten. Dat liet het Frans Ministerie van Landbouw alvast weten aan de diensten van minister Pinxten. De Rederscentrale bracht de Europese Commissie op de hoogte van het intimiderend schrijven. Tevens wordt gevraagd toezicht te houden op discriminerende acties van de Franse controlediensten. De controleverordening zegt duidelijk dat er geen discriminatie mag zijn bij de sectoren en vaartuigen die geïnspecteerd worden. Het toezicht daarop valt onder de verantwoordelijkheid van de betrokken lidstaat.

# De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

## IX

ZO DRUK ALS het 's morgens is, zo kalm is het er 's avonds. De meeste kroegen in de straat zijn dan gesloten. Hetgeen de vervallen buurt rest aan neonlichtreklames is gedoofd. Zo is het elke avond en zo is het er ook nu. Alleen in 't Slot van Wijnendaele brandt nog een lampje. In het halfduister zie je binnen in het café een enkele figuur aan een tafel zitten.

In de Slachthuisstraat legt de duisternis nu een vergoelijkende laag over de activiteiten van de mensen. 's Avonds komt de wijk op adem na een overhitte dag van winstbejag. Zelfs het ritme van de nachtploeg in het slachthuis ligt lager dan dat van de morgen of van de middag. Er rijden geen vrachtwagens op en af het plein dat nu schoongespoten wordt door immigranten die de nacht nog donkerder maken dan ze al is. Binnen dempen de slachters hun stemmen. Kan het zijn dat de beesten 's nachts sereen sterven? In elk geval lijkt elk geloei wel uitgestorven en laten de koeien zich in 't donker gewillig naar de slachtbank leiden. Ook zij laten zich bedriegen door de nachtelijke waas die zich verraderlijk over de activiteiten van hun beulen legt.

Pas als het begint te dagen zal het verkeer in de Slachthuisstraat weer op gang komen. En daarmee ook het leven in de lange sliert kroegen, de culturele pendant van deze slachthuiseconomie. Het is pas als de duisternis opzijschuift voor het daglicht dat de drukte zich op gang trekt. Dan komen de eerste vrachtwagenchauffeurs er hun koffie drinken (intussen brengen ze hun documenten in overeenstemming met de feiten), daarna komen de eerste slachters van de ochtend met bevende hand hun allereerste pils bestellen. En stilaan, met het schuim op bieren, begint ook het leven weer te bruisen.

Maar 's nachts is het cliënteel dat de Slachthuisstraat tot het centrum van de wereld maakt, afwezig. De forenzen slapen, de arbeiders klussen, de vissers zijn op zee, de tipgevers tikken hun rapporten uit. Boven, op de derde verdieping van 't Slot van Wijnendaele, wisselt het meisje, moe maar tevreden, de lakens na een dag van hard labeur.

De wijk rond het slachthuis ligt aan de rand van de stad waarvan ze door een brug gescheiden is. Ze werd lang geleden al door de gemeenschap afgestoten. Eertijds, toen er nog geld was voor zo'n dingen, had een progressief stadsbestuur in een allerlaatste poging geprobeerd de wijk in de stad te integreren. De bouwvallige, leegstaande panden werden zwaar belast, de hoeren werden samengedreven in enkele straten die gedoogzone genoemd werden, de illegalen die er hokten werden op een vliegtuig gezet, hun verzet werd in kussens gesmoord. Bouwheren kregen forse premies toegesmeten...

Het mocht allemaal niet baten. De slachthuiseconomie bleef de wijk beheersen. En aan het slachthuis zelf durfde niemand te raken, ook de progressieve jongens van het stadsbestuur niet. De wijk bleef dus eigen wetten volgen, eigen leiders voortbrengen, eigen zeden behouden. En daarin was geen plaats voor renovatie, restauratie en andere details. Het plan werd uitgesteld en vervolgens weggeborgen, De politiepatrouilles die het gedoogbeleid moesten controleren verminderden in frequentie. Nadat een rijkswachtofficier er in het niets verdween (voor het laatst werd hij gezien in de onmiddellijke buurt van het slachthuis) hield de patrouillering zelfs gewoon op. Nu bewaakt een rijkswachtwagen gewoon de brug die naar de stad leidt. De politiecontrole in de wijk wordt nu beperkt tot het bijhouden van dossiers die door een legertje tipgevers nodeloos aangedikt worden. (Waardeloos, zo zijn de inlichtingen die deze tewerkgestelde werklozen vlijtig verzamelen terwijl ze vier uur aan dezelfde cola nippen in de Slachthuisstraat, waar ze aan tapkasten hun gemeenschapsdienst verrichten.) De eigendomsakten van de gronden die de speculanten destijds voor een prikje hadden kunnen kopen werden uiteindelijk, zonder dat iemand er acht op gaf, doorgeschoven naar schimmige postbusvennootschappen. Sindsdien hebben de huisbazen, het stadsbestuur en de projectontwikkelaars de wijk uit hun plannen en hun herinnering geschrapt.

Het is eraan te zien. Je moet hard zoeken om er een lantaarnpaal te vinden die zijn werk nog doet, in portieken stapelt het zwerfvuil zich op, in uitbundig lekkende dakgoten tieren vele mossoorten. Een enkele burger die op dat uur nog door de Slachthuisstraat fietst schakelt over in een hogere versnelling om zich naar de brug te haasten die hem in de beschaafde wereld brengt.

— *'Wel Robbe, moet je niet op zee...'* zegt de waard van 't Slot tot de ene mens die daar nog zit. Hij verbreekt heel even de code die zegt dat je je met andermans zaken niet moeit. Maar de duisternis maakt de wereld ook voor hem een beetje minder hard. Toch maakt hij zijn zin niet af, de waard weet tegelijk dat je niet teveel moet toegeven aan zo'n sfeertjes.

— *'Neeje,'* antwoordt Robbe, meer roepend dan sprekend, zoals steeds, maar wel goedlachs, *'er is teveel wind vandaag.'*

De wereld weet niet beter of Robbe en Willem zijn met hun scheepje op zee. De waarheid is anders. Willem zit aan boord van het schip, in de haven, rookt er zwijgend zijn sigaretten en wacht tot Robbe terugkomt. Die zit in 't Slot.

Elf uur. Aan de ene kant staan de stoelen op de tafels. Robbe kijkt niet naar de waard als hij hem zegt: *'En scheur nu maar je kloten.'*

Niemand spreekt Robbe tegen als hij je vraagt hem met rust te laten en ook de waard doet dat niet. Doet meteen wat van hem verlangd wordt. Hij trekt de draperieën dicht (en ziet tegelijk dat het helemaal niet waait), sluit de deur van het café. In het halfduister tapt hij nog een pils, geeft die aan Robbe, zegt dat het eentje van het huis is. *'Jaja,'* zegt Robbe. De radio wordt afgezet. Via de zijdeur waarop 'cour' staat en die zowel naar de trap als naar de WC's op de benedenverdieping leidt, gaat de man naar de gang en ontsluit de voordeur naast de gelagzaal. Voor de nachtelijke bezoekers waarop Robbe wacht. Daarna trekt de waard zich terug in het keukentje achter zijn toog. Robbe hoort kort daarna de harde klanken van een televisietoestel die de stilte in het café in stukken slaan.

Hij moet niet lang wachten. In de gang gaat de voordeur open. Hij hoort de hem bekende stem van Jan: *'Ga jij maar eerst. Intussen regel ik het hier beneden wel.'* Voetstappen op de trap. De zijdeur van het café gaat open en daar staat Jan, de slachtersbaas. Hij gaat achter de tapkast staan, roept *'yo'* in de richting van de keuken en schenkt drie glazen whisky uit die hij meeneemt naar de tafel waaraan Robbe zit. Robbe drinkt zijn pils uit.

— *'Bon, hoe gaat het ermee?'* vraagt Jan.

— *'Waar is De Coninck?!'* De wedervraag mag dan als een bevel klinken uit Robbes mond, ze maakt geen indruk op Jan, die de schipper kent, zijn taaltje, zijn branie, maar ook zijn zwakheden.

— *'Moei je niet,'* zegt hij, *'hoe gaat het met Dolf? Koerst hij nog? Ik heb hem nog niet gezien.'*

— *'Och, hij is er al lang mee gestopt. Die jonge gasten willen niet meer trainen. Denken dat het vanzelf komt. Neen, het is al gedaan met de wielrennerij.'*

— *'Spijtig. Hij moest eens bij mij langsgelopen zijn. Ik had hem kunnen helpen, er zijn heel goeie dingen te koop vandaag de dag, en ik kan heel goedkoop leveren'*, zegt Jan, *'ik had dat graag gedaan, want het is altijd prettig om een jonge beginneling op de goeie weg te zetten.'*

— *'Ik weet het,'* antwoordt Jan, *'Ik heb het hem gezegd. Hij moet het nu maar weten. Gezondheid.'* Robbe en Jan drinken de whisky in een teug leeg. Het derde glas is voor De Coninck. De verga-☛




dering begint alvast zonder hem.
Boven op de derde verdieping schrikt het meisje als er op haar deur geklopt wordt. Drie keer kort. Zo laat verwacht ze geen klanten meer. En de lakens zijn ververst.
— *''t Is gesloten,'* roept ze naar de deur. *'Ik ben toe. Kom morgen maar terug.'*
De bezoeker blijft aandringen. Drie korte kordate tikken die haar leren dat het geen beschonken slachter is die aan de andere kant staat. De waard? Ze opent de deur en ziet de verzorgde grijzende man staan die ze al veel keer opgemerkt heeft als hij beneden, op het plein, uit zijn in zijn indrukwekkende Rolls stapt. Duur maatkostuum. Een man uit de beschaafde wereld valt altijd op tussen het brute plebs dat het slachthuisplein beheerst. De ooglap die hij draagt zegt haar dat het geen burgermannetje is dat hier voor haar staat. Ze meent een zachte, onbepaalde, maar aangename geur op te vangen, het geheim van de parfumeurs die 's mans aftershave ontworpen hebben. *''t Is gesloten,'* zo zegt ze weer.
— *'Mag ik even?'* antwoordt de man, die haar zacht, maar vastberaden wegduwt en binnen in haar kamer komt. Hij doet de deur achter zich dicht en zegt: *'Ik heb in elk geval die trappen niet voor niets gedaan. We moeten eens praten. En ik moet op adem komen, want ik ben al een oude man.'*
Hij gaat voor het raam staan en kijkt naar beneden, naar het natgespoten plein dat daar, van hieruit gezien, als een schietschijf ligt te blinken in het halfduister van een schaarse lantaarn. *'Mevrouw,'* zegt hij, *'wellicht kent U me wel,'* en hij wijst naar het plein, *'Ik heb Uw kleine handeltje vanaf het begin al gevolgd en ik heb gezien dat het U voor de wind gaat. Waarvoor U ik trouwens feliciteer. Wees U er maar zeker van, ik herken een intelligente vrouw als ik er een zie.'* Het meisje gaat op het bed zitten, op de matras waaronder haar rooie schriftje ligt dat zij nu met haar lichaam beschermt. De man straalt superioriteit uit. Hij is duidelijk van een ander niveau dan de boerenjongens die het gros van haar cliënteel uitmaken. Hij behoort niet tot háár soort volk en ze weet niet hoe ze hem moet aanpakken. Ze beseft dat het in die omstandigheden geen zin heeft om zich te verzetten tegen hetgeen komen gaat. *'U zult wel weten, mevrouw, dat hetgeen u hier doet, niet volledig in overeenstemming met de wet is,'* zo vervolgt de man, *'maar'*, zo haast hij zich eraan toe te voegen, *'U moet wat dat betreft geen schrik hebben. U bent veilig bij ons.'* Hij blijft in de nacht kijken en met de handen op de rug gevouwen gaat hij onverstoorbaar verder. *'Maar Uw lucratieve bezigheid is natuurlijk wel volledig afhankelijk van het welzijn van het slachthuis. Dat begrijpt U wel, zo hoop ik. Als het met het slachthuis goed gaat, dan breidt de tewerkstelling zich uit en hoe meer mannen, heu... hoe meer vreugd, zal ik maar zeggen.'* De jonge vrouw weet niet wat ze ervan moet denken. Is dat de directeur die met haar kennis komt maken? De tewerkstelling die zich uitbreidt? Is dat de manier waarop de grote burgerij het voorspel speelt wanneer ze zich onder de hoeren begeeft? Wat bedoelt hij eigenlijk wanneer hij zegt dat ze veilig bij hen is? Komt die mens een percentje vragen? Vindt hij dat hij recht heeft op een gratis beurt?
— *'Ik ben eigenlijk al gesloten,'* zo zegt ze nog eens, ook al om te kijken waar de man heen wilt. Hij doet alsof hij het niet gehoord heeft.
— *'U moet het zo zien, mevrouw: Uw onderneming is helemaal afhankelijk van het slachthuis en het is dus ook maar logisch dat U een bijdrage levert tot zijn ontwikkeling.'* In het hoofd van het meisje verdringt de ene gedachte de andere: moet ik dan een advertentie in het boekje van de personeelsclub plaatsen? Verwacht het slachthuis dat ik met kerstdag in de kantine uit een reuzentaart spring?
Hij draait zich om en kijkt haar recht in de ogen. Ze begrijpt dat het nu menens

wordt en ook dat hij niet het soort mens is dat drie hoog komt om er een tombolaprijs los te peuteren.
— *'Ik wil dat U ons zegt wat al Uw klanten U vertellen.'* Het klinkt als een eis. De man spreekt de beleefde taal van de grote burgerij die geen tegenspraak duldt. *'Begrijp me niet verkeerd, mevrouw,'* vervolgt hij, *'Ik ben niet geïnteresseerd in de seksuele kant van de zaak. Ik wil dat U ons meldt wat er over het Slachthuis gezegd wordt. En wie dat zegt. Begrijpt U? En ik wil dat dit een deel van Uw werk wordt. Regelmatig dus. Iedereen die hier komt zegt wel iets over het slachthuis. Of niet?'* De jonge vrouw begrijpt de man volkomen. Hij verlangt dat ze een mata hari van de vleessector wordt.
— *'Neen,'* zegt ze, zonder dat ze erover moet nadenken, *'dat kan ik echt niet doen. De mensen vertellen mij dingen in vertrouwen. Jij zou toch ook niet graag hebbend dat ik op straat ga gooien wat je mij toevertrouwt. Als ze weten dat ik klik, verlies ik een voor een mijn klanten.'*
De Coninck begrijpt meteen dat haar weigering niets met moraal te maken heeft, maar alles met de rekening die de zakenvrouw maakt.
— *'Ach, mevrouw,'* antwoordt de man die er opeens heel moe uitziet, getekend door de jaren, en door de wetenschap dat er ook op het gebied van de ethiek geen maagden meer bestaan: *'U hebt echt geen keuze. U zult doen wat U gevraagd wordt of U zult een einde moeten maken aan Uw onwettelijk handelen. Maar ik begrijp wel, mevrouw, dat U het geld goed kunt gebruiken — geld hebben we nu eenmaal allemaal nodig — en ik heb evenmin gezegd dat u het gratis zult moeten doen.'* Uit zijn portefeuille haalt hij een stapel briefjes, een bedrag waarvoor zij een hele dag moet werken. *'Wij zijn zakenmensen onder elkaar en voor iets hoort iets. Laat mij U alvast een voorschot geven.'* Hij legt de stapel op het nachtkastje en maakt aanstalten om weg te gaan: *'En denk eraan, mevrouw, U hebt echt geen keuze. De wet staat langs mijn kant.'*
Naast het bed ligt het stapeltje bankbiljetten te blinken in de schemering van de schaarsverlichte kamer. Ze durft het niet te weigeren, evenmin durft ze het te aanvaarden. *'Ik wens U nog een goeie avond,'* zegt hij terwijl hij in de deuropening staat, *'het was bijzonder aangenaam om met U kennis te maken.'* Hij groet haar en verdwijnt in de traphal die naar het café leidt.

Als hij beneden in 't Slot komt is de vergadering daar al afgelopen.
— *'Zo,'* zegt Jan, *'hier alles is in orde. Robbe heeft gedaan wat hem gevraagd was. Ik denk dat we van zijn diensten nog gebruik zullen maken. En hoe is 't met jou verlopen?'*
— *'Uw beurt nu,'* zegt De Coninck, terwijl hij aanschuift. *'Ik zie dat U aan mij gedacht hebt,'* zegt hij nog en hij drinkt de whisky uit die de twee mannen hebben laten staan. Jan staat recht en gaat naar de deur waarop volgens de gewoonte van de jaren vijftig 'cour' geschreven staat.
— *'En als er nog iets is, dan moet je het mij maar zeggen,'* roept hij ten afscheid naar Robbe. In de gang neemt Jan de trap die naar de kamer van de vrouw leidt.
— *'Het is allemaal goed verlopen hoor!'* zegt Robbe op z'n eigen typische luidruchtige manier tot De Coninck, die vlak naast hem zit. De oogjes van de schipper tintelen. Hij is blij als een klein kind dat hij bij de grote mannen mag aanschuiven, en zijn gedrag is er ook naar: jongensachtig. *'Ik draai daar mijn hand niet voor om! Ik heb wel een omweg moeten...'* De Coninck steekt een hand op om de schipper te doen zwijgen.
— *'Mijnheer, ik wil daar niets over horen'*, zegt hij, *'we moeten allemaal ons deel van het werk doen.'* Tegelijk haalt hij uit zijn binnenzak een omslag, *'Hier, alstublieft, en tel het maar als U thuis bent.*
Zonder ook maar de minste moeite te doen de waard van hun vertrek te verwittigen, verlaten beide mannen het café. Op straat kijken ze spontaan naar boven, naar de kamer op de derde verdieping waar nog steeds een lampje brandt. De Coninck weet dat Jan daar nu doorslaggevende argumenten aan het gebruiken is, want de hoer moet er in elk geval van overtuigd worden dat ze mee moèt werken. Er hangt teveel van af. Robbe daarentegen weet van niets. Hij vraagt zich af wie de jonge vrouw mag zijn die al die mannen in haar greep heeft. Hij voelt het dik pak geld dat hij nu op zak heeft en besluit dat hij eerstdaags zelf eens bij de hoer langs zal lopen.

In de kamer ligt het meisje op het bed. Jan heeft haar zojuist verkracht. Op het nachtkastje ligt het pak geld nog steeds onaangeroerd. In het deurgat zegt de slachtersbaas nog: *'Oh ja. Het zal dus ik zijn die de inlichtingen telkens kom opvragen. Je doet er dus goed aan om dan ook echt inlichtingen te hebben, want als er niets te vertellen valt heb ik ruim de tijd om een spelletje met je te spelen. Een mens moet zijn tijd met iets vullen.'* Voor hij het meisje verslagen achterlaat, zegt hij nog: *'En noem me maar Jan, iedereen doet dat.'*
De jonge vrouw blijft achter. De kwetsuur is nog te vers om nu al te beseffen hoe belangrijk de ervaring is die ze zojuist opgedaan heeft. Haar ziel heeft vandaag een flinke bluts gekregen. Voor het eerst in haar jonge hoerencarrière heeft ze mannen ontmoet die ze nìet in d'r macht heeft. Die mannen hebben er rechtgezet wat scheef aan het groeien was. De les is dat het tòch de mannen zijn die de touwtjes in handen hebben, ook de touwtjes in d'r kamer op de derde verdieping boven 't Slot.
Haar jonge-meisjesdromen was ze al kwijt, nu is ze ook de illusies van het leven van de volwassene aan het verliezen. Werk en straf zullen voortaan synoniemen voor haar zijn. Het zaad van de verbittering is in haar uitgestrooid. Haar leven neemt een nieuwe wending. Ze ligt op bed en kijkt door het raam de nacht in. Ze prevelt: *'Tal van honden blaften ijselijk, alsof ook zij de noodkreet hadden verstaan. Het blaffen van de honden mengde zich met het gebrom van klokken en het geroffel van de trommen. Het scheen alsof een algemene razernij de burgers had bevangen.'*

(*De slag der sporen van hormonen in het vlees* is een feuilleton dat maandelijks in HVB vervolgd wordt.
© Tekst Flor Vandekerckhove — tekeningen Annie Vanhee)

N.V. SCHEEPSWERF
I.D.P.
Vismijnlaan 5,
8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 18 64
Fax: 059 / 32 08 13
BTW 405.281.044
R.A. 05.00.92.405.281.044
Nieuwbouw - Herstellingen
Aluminium en roestvrij staal constructies
Eigen scheepslift tot 1000 ton
ERKENNING KLASSE 5