

H HET VISSERIJBLAD
67 VVB

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

het jaarlijkse midzomernummer
**ON!
VOOR!
SPEL!
BARE!**



duiding: federalisme schudt visserijstructuren door elkaar

cijfers: waarom de vissers in augustus altijd klagen

vakantie: wat doet een zeeman in de bergen

patrimonium: amandine is schot in de roos

essay: geen censuur op onze kaaien

pech: machinekamer Z 55 onder water

restaurantie: O 305 françois musin

HVB 67

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Fernand Boone, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zet-
duivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausling, Willem Lanszweert, Marc Loy, Flor Vandekerckhove (redactie), Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directie), Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

V.u.: D. Crabeels,
Slipwaykaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,

Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene
Tel. 059 / 32 61 74. Fax: 059/32 55 59
E-mail:

flor.vandekerckhove@skynet.be

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 (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto: Guido Walters

Prachtig weertje in juli!

DE SECTORTOP MAG de jongste jaren krampachtig geprobeerd hebben positieve signalen uit te zenden, het bleef voor elke waarnemer duidelijk dat het op de kaaien desondanks een hele tijd NIET de goede richting uitging. Die positieve signalen hadden dan ook meer te maken met een goedkope (want gratis) poging om het imago van de sector aan te zwengelen dan dat ze met de werkelijkheid van doen hadden. Dat was elkeen duidelijk, maar vreemd genoeg schijnen heel wat mensen te denken dat de werkelijkheid er niet zo erg toe doet.

Ons deed het almaar denken aan die andere typische kustsector: het toerisme. Daar maakt men zich regelmatig kwaad op de berichtgeving die slecht weer voorspelt. Sommigen in die sector denken dan ook hardop aan het systematisch lanceren van weersvoorspellingen die op cruciale momenten — weer of geen weer — een stralende zon aankondigen. En ja, het scheelt voor die sector wellicht een slok op de borrel wanneer je zo rond de 21ste juli zeer goed weer in het vooruitzicht stelt. Dat het dan uiteindelijk heel het weekend regent is alleen maar spijtig voor de duizenden die zich blokrijdend in de richting van de kust bewogen hebben. De voorstanders van dergelijke *peptalk* zijn dus de mening toegedaan dat de werkelijkheid er niet toe doet. Belangrijker is wat je de mensen kunt laten geloven. (Lach niet, dat is een opvatting waarvan brede lagen van de bevolking diep doordrongen zijn.)

Stel dat die propagandisten in de toerismesector het pleit winnen dan komen we in een soort twilightzone terecht. Tijdens zo'n reeks prachtig aangekondigde, doch bijzonder waterige weekends kun je de plaatselijke horeca dan in verschillende categorieën indelen. Enerzijds krijg je een groep die (terwijl het buiten water giet) binnen overtuigend beweert dat het een prachtige zomer is. Met pijpestelen moet je bij hen niet afkomen: zij trekken immers volle zalen. Daarnaast heb je een heel vreemde categorie uitbaters die helemaal geen volle zalen trekt, maar die desondanks koste wat het kost beweert dat de zomer prachtig is. Dat zijn de meelopers. Zij hopen dat de (valse) schijn van de winnaars een beetje op hen afstraalt. IJdele hoop is het, maar dat weten ze nog niet, want september is in juli nog veraf. Tenslotte zijn er dan ook in die sector zielen die het zo goed menen dat zij, zonder dat ze er zelf iets aan verdienen, en tegen beter weten in, blijven beweren dat de zon schijnt. Dat zijn de kaders van de toerismesector, de intellectuelen, de klerken. Zij zijn oprecht de merkwaardige mening toegedaan dat het hun taak is om een positieve boodschap onder de toeristen te verspreiden. Zij geloven in de kracht van het positieve denken (en ze hebben het gelijknamige boekje meestal ook wel gelezen). Vreemd is dat ze niet inzien dat ze zich zodoende op het niveau van de regendansers plaatsen (maar dan natuurlijk van een omgekeerde soort dat de regen juist wil doen ophouden). Ja, je moet dan al van een bijzonder hardnekkige soort zijn om, terwijl je daar druipnat in de gietende regen staat, erop te wijzen dat het een rotzomer is. En dat, beste lezers, was zo'n beetje de toestand waarin wij ons bevonden toen we destijds bleven herhalen dat het niet zo goed ging met de sector.

Flor Vandekerckhove



Vorige maand konden de lezers in dit blad een opiniestuk lezen over de weigering van de Rederscentrale (RC) en de Zeebrugse Visveiling (ZV) om zitting te nemen in het nieuwe Vlaamse Visserij Comité (VVC). Een zeer onverstandige beslissing, zo noemden we het. (1) Blijkt dat de betrokken organisaties dat (achteraf beschouwd) ook wel vonden, want inmiddels zijn ze op hun stappen teruggekeerd.

Federalisme schudt visserijstructuren door elkaar

Rederscentrale en ZV: terug naar Vlaams Visserij Comité

Departement Zeevisserij *beconcurrereerd* door Vlaams Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek?

DE RC-TOP HEEFT minister Dua laten weten dat de ontslagbrief die hij eerder geschreven had in de prullenmand gegooid mag worden. Als het bestuur van de redersorganisatie de koerswending goedkeurt (en dat zal het wellicht wel) dan mag het VVC zich in de toekomst verheugen op de aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de enige erkende producentenorganisatie ter zeevisserij. Ze zullen daar zitting nemen naast de kleine Vlaamse Vissersbond, die vooral de stem van een aantal dissidente reders uit de kustvisserij zal laten horen.

Om redenen die we vorige maand al uitlegden spreekt het vanzelf dat de ZV samen met de RC haar ontslag intrekt en dat ook 's lands grootste vismijn in de adviesraad zal zetelen.

WAAR DE RC eerst nog bedankt had voor een comité dat volgens haar normen niet representatief was, zal ze nu toch de aangeboden stoelen gaan bezetten. Graag

hadden we de RC-directeur om zijn visie op deze koerwijziging gevraagd, maar hij is, evenals voorzitter Schiltz, met vakantie. De secretaresse zegde ons dat ze

onze gegevens 'noch kan bevestigen, noch ontkennen'.

Op de kaaien wordt door sommigen evenwel het gerucht verspreid dat minister Vera Dua de RC-delegatie op haar blote knieën gesmeekt heeft naar de schaapsstal terug te keren. De omgeving van de minister weet desgevraagd echter helemaal niets over dergelijke knieval. Daar zegt men dat er wel een vergadering geweest is waarop een aantal zogenaamde onduidelijkheden uitgeklaard werden. Deze zouden het collectieve voorzitterschap van het VVC betreffen en de verzekering dat de adviesraad na een jaar een balans opmaakt van de werking. De RC-onderhandelaars zouden vervolgens (maar pas nadat ze de minister gewaarschuwd hadden voor een bepaalde woelmaker op de kabinetten! [2]) toegezegd hebben hun mandaten wel degelijk op te nemen. Hetgeen ons dan weer sterkt in onze overtuiging dat de RC en de ZV met hun eerder verstuurde ontslagbrief gewoon geblunderd hebben. Wellicht heeft de verwijzing naar de blote ministeriële knieën dan ook meer te maken met een verrechtvaardiging van de bocht die de RC noodgedwongen moest maken, dan met de werkelijkheid. Hoe dan ook, resultaat is dat de minister nu over een raad beschikt waarin een ongewoon brede groep afgevaardigden adviezen zullen uit-



Kredieten op maat van uw plannen

Wij geven de toekomst alle kansen

brengen.

Provinciebestuur als schoonmoeder

De lotgevallen omtrent de nieuwe samenstelling van het VVC leren ons ook dat er tegelijk met de federalisering van de staat wel degelijk ook grote veranderingen in de sectorstructuren te verwachten zijn. De komende fase van de staatsvorming (Costa) zal een stempel op de sector drukken. Ook omdat deze fase uitgevoerd wordt door regeringen die voor het eerst sinds mensenheugnis samengesteld werden zonder de partij die al even lang de regeringslakens pleegt uit te delen. Dat maakt dat mensen en groepen die het gewoon zijn met die partij samen te werken (veelal als bevoorrechte, soms zelfs als enige gesprekspartner) zich nu ontheemd voelen en koortsachtig proberen het terrein bezet te houden. Dat bleek bijvoorbeeld ook tijdens de Nationale dag van de Zeevisserij die op 25 juni in Heist georganiseerd werd. Op de academische zitting vielen vooral de referaten van de provinciegouverneur op en deze van zijn gedeputeerde Naeuyaert. Deze laatste verbaasde vriend en vijand met zijn uitval naar de Vlaamse regering. Hij zei letterlijk: *'De provincie is onaangenaam verrast over de nieuwe samenstelling van het Vlaams Visserijcomité waar de provincie als beleid uit geweerd is geworden.'* De gedeputeerde liet dan ook verstaan dat de provincie via haar provinciale visserijcommissie het enige ware visserijwoord zou blijven verspreiden. (3) Hij kon dat zeggen omdat die provinciale commissie zich wel degelijk in de aanwezigheid van de RC mocht verheugen, hetgeen toentertijd van de VVC niet gezegd kon worden. Dat is inmiddels dus veranderd. RC en ZV zullen wél in de adviesraad van de Vlaamse regering zetelen. De Provincie West-Vlaanderen daarentegen valt uit de VVC-boot. Dat kan ook niet anders, want die VVC is tenslotte een orgaan dat de stem van de sector moet vertolken en niet die van een of andere overheid. De provincie zal haar schoonmoederrol nu op een andere manier

moeten opnemen.

Wellicht ziet ze dat nu o.a. gebeuren via het *Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ)*. In zijn speech kende de provinciegouverneur dat kersverse instituut immers verschillende taken toe die tot hertoe door het (voorlopig nog steeds zeer Belgische, en in de volksmond nog altijd bekend als het Rijksstation) Departement voor Zeevisserij (DZ) van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek uitgeoefend worden. Zit daar iets achter? Wellicht wel, want in dat laatste instituut heeft de provincie géén vinger in de pap te brokken. Het VLIZ daarentegen werkt onder de vleugels van de gouverneur himself.

Het VLIZ opvrijen

Maar er is niet alleen de provincie die het VLIZ opvrijt. Onlangs lazen wij dat de RC 40.000 frank opziet als prijs voor een wetenschappelijke wedstrijd die het VLIZ uitschrijft. Dat zal men in het DZ niet graag zien gebeuren. Daar doen ze immers al vele jaren hun best om de RC ter wille te zijn. In het verleden hebben we in dit blad trouwens al kritiek ter zake geformuleerd, omdat wij de mening toegedaan waren (en nog steeds zijn) dat het niet de taak van door de gemeenschap betaalde wetenschappers is om ten aanzien van pers de Public Relations van de sectortop te verzorgen. (4) Onlangs nog, tijdens de heisa rond de PCB's in vis, konden wij ons niet van de indruk ontdoen dat het DZ weer eens de PR-rol toebedeeld kreeg... en dat ze zich bijzonder goed in die rol voelde. Indien we, wat dat laatste betreft, gelijk hebben dan zal de gift van de RC aan het VLIZ in het DZ bijzonder hard aangekomen zijn: de RC flirt met een ander, vlak nadat de DZ nog maar pas, en wel voor de zoveelste keer, haar trouw bewezen had!

Dat waarnemend departementshoofd Rudy Declerck zich echter niet gewonnen heeft mag blijken uit een parlementaire vraag die volksvertegenwoordiger Luc Goutry kort na de Nationale Dag van de Zeevisserij aan de federale minister van landbouw stelde. Deze Goutry specialiseert zich

sinds kort blijkbaar in de verdediging van de standpunten van de Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Zeevisserij (van eresenaar Manu Desutter) waarin ook het DZ een zitje heeft. Goutry is dan ook zeer te spreken over het DZ: *'het federaal Rijksstation voor Zeevisserij levert sedert vele jaren prachtig werk. Hun onderzoekingen staan op een hoog wetenschappelijk peil.'* We veronderstellen dat Desutter de pen van Goutry vastgehouden heeft, want de volksvertegenwoordiger uit Wingene heeft wellicht niet het minste benul van het wetenschappelijke peil op het DZ. Maar het wordt interessant als Goutry vervolgt: *'Verleden jaar werd door de Vlaamse regering het VLIZ opgericht. (...) Deze dienst is momenteel bevolkt met 6 mensen die in feite dezelfde taken invullen als de mensen van het Rijksstation voor Zeevisserij. Door de regionalisering van Landbouw en Visserij zal dit Rijksstation voor Zeevisserij onder de Vlaamse Gemeenschap ressorteren. Dit betekent dat we 2 diensten zullen hebben binnen hetzelfde overheidsniveau die eveneens hetzelfde werk zullen doen.'* Het zijn dus niet alleen wij die vermoeden dat de provincie momenteel alles in het werk stelt om haar snel tanende macht in de vissersgemeenschap veilig te stellen. De manier waarop ze dat doet is een beetje lachwekkend, ware het niet dat deze provinciale vaudeville op onze kosten gespeeld wordt.

Flor Vandekerckhove

(1) Vandekerckhove, F., : *'Adviesorgaan in impasse. Rederscentrale en Z.V. weigeren mandaten in Vlaams Visserijcomité'* in HVB VII / 2000, p. 28 e.v.

(2) Over de figuur van deze medewerker van staatssecretaris Pierre Chevalier (buitenlandse handel) had de Vlaamse minister van landbouw achter eerder al alles gelezen in HVB, en wel in het interview dat dit blad afnam onder de titel: *'Op zoek naar een stoorzender op regeringsniveau. Geert Deman: alles wordt anders'* in HVB IV / 2000, p. 19 e.v.

(3) Dat laatste durven wij tegen te spreken. Vooral sinds we ervaren hebben dat deze provinciale visserijcommissie gebruikt wordt om lastige waarheden aan het daglicht te onttrekken. Nooit vergeten we hoe deze adviesraad indertijd gebruikt werd om de resultaten van de vissersenquête van aalmoezenier Demaeght te verdonkeremannen, alleenlijk omdat die de sectortop niet welgevallig waren. Niemand kan het ons kwalijk nemen dat wij de adviezen van deze commissie sindsdien als propaganda beschouwen. Zie HVB VII/1997, p. 6 e.v.

(4) Vandekerckhove, F., *'Met cijfers kun je alles bewijzen'* in HVB XII / 1998, p. 6.



De Z.55 Goede Hoop, opgesleept door de Zeehond, wordt in het midden van de Oostendse havengeul gehouden door een loodsboot. (foto gw)

Eerste reis van 15-jarige scheepsjongen

Machinekamer Z.55 Goede Hoop loopt onder water

DE 15-JARIGE Steven Blansaer uit Melle, een leerling van de PMI in Heist, beseft nu ten volle dat de visserij risico's inhoudt. "We hebben alles onder controle kunnen houden", relativeert schipper-eigenaar Kurt Deman (31). De ouders van de scheepsjongen, op vakantie in Bredene, zijn wèl onder de indruk. De moeder van Steven houdt zich sterk. "Je kan op weg naar school ook met de fiets verongelukken," sust ze, terwijl ze toch niet kan verbergen dat ze enkele bange uren achter de rug heeft.

De bemanning van de Z.55 Goede Hoop is er uiteindelijk met de schrik vanaf gekomen. Ter hoogte van Harwich bij de Bank van Longsand in de Thamesmondig liep de machinekamer onder water. Een snelle interventie voorkwam erger. De Z.55 werd dan maar opgesleept naar Oostende waar de schade nu wordt hersteld.

Geen paniek

De waterschade treft vooral de elektrische bedrading. De motor, een Cummins van 1995, bleef intact maar de alternator is om zeep. De bemanning heeft vorige week de handen uit de mouwen gestoken om het onderschip te reinigen en de nodige schilderwerken uit te voeren.

De Z.55 Goede Hoop is een eurokotter (24 m., 221 kW/300 pk) van vader Hubert en zoon Kurt Deman. Dus helemaal niet van Nederlanders zoals het in een paar dagbladen te lezen stond. Het vaartuig was woensdag 19 juli vertrokken. Op donderdagochtend om 3 u. 39 stuurde schipper Kurt Deman een noodoproep naar Dover Coast Guard omdat zijn schip snel water maakte en zonder motor en stroomvoorziening stuurloos was geworden. "Alhoewel de toestand ernstig was, bleef de bemanning alles onder controle houden," luidt het relaas van de opgeluchte schipper. "Uit veiligheidsoverweging werd het reddingsvlot uitgezet, maar we hebben het gelukkig niet nodig gehad. In de machinekamer ston-



De bemanning heeft het avontuur al verwerkt. Kurt Deman, omringd door Erwin Zaman, Steven Blansaer en Erwins Dooms, toont hoe hoog het water in de machinekamer stond. (foto gw)

den we wel tot aan ons midden in het water. Uit Harwich werd gelukkig snel een zware pomp aangevoerd waardoor de toestand niet verergerde." Een uur later kon Kurt het thuisfront geruststellen dat alles onder controle was. Later op de dag liet hij zijn vaartuig naar Oostende opslepen. Het was de hoogzeesleepboot Zeehond die de Z 55 donderdagmiddag in de haven afleverde. De scheepvaartpolitie kwam aan boord om de nodige verklaringen af te nemen. De oorzaak van het ongeval ligt bij een defect aan de waterpomp.

De vierkoppige bemanning (volgens een paar kranten allemaal Nederlanders) was het avontuur toen al te boven. Naast de schipper en de scheepsjongen waren dat Erwin Zaman uit Lombardiside en Erwin Dooms uit Oostende.

Verlengd

De Z.55 Goede Hoop is sinds 1981 in handen van 'Duimpje' Hubert Deman (60) uit Heist, oud-leerling van het KW Ibis en de Rijksvisserijschool in Heist. Het vaartuig draagt bouwjaar 1962, afgeleverd door de scheepsbouwcombinatie

Metz/Hoekman uit Urk. Voordien was het eigendom van Eliza Rosseel-Roels uit Zeebrugge. Hubert behoorde sinds 1969 tot de bemanning. Tot 1985 heeft hij het vaartuig zelf gevoerd. Zoon Kurt nam daarna het roer in handen. Twaalf jaren geleden werd de Z.55 verlengd van 21 tot 24 meter. Broer Marc Deman is reder-schipper van de Z.27 Free Bird. De derde zoon van Hubert is Geert, de drijvende kracht achter de Maritieme Ombudsdienst en momenteel kabinetsmedewerker van staatssecretaris van Buitenlandse Handel, Pierre Chevalier. (gw)

We vernamen het overlijden van mevrouw Augusta Vercouter. Zij werd geboren te Nieuwpoort op 28 november 1926 en overleed in Brugge op 11 juli 2000. Augusta Vercouter komt uit een vissersfamilie. Haar broers Marcel, Gaby en Marcel waren reders ter zeevisserij. Tot aan haar dood bleef ze, ook als echtgenote van Andre Verleene, nauw verbonden met de vissersgemeenschap. De begrafenis greep plaats op zaterdag 15 juli.

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

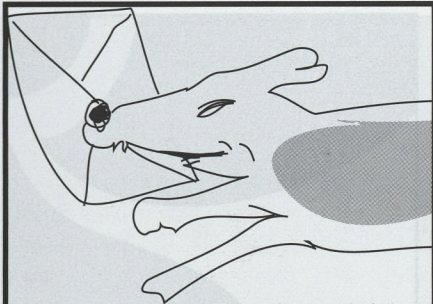
Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten



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



Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar het redactieadres: HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene.

De redactie heeft het recht brieven in te korten en te redigeren. Brieven die ons anoniem toegestuurd worden, worden niet gepubliceerd.

Ce temps pourri

Een betere ambassadeur voor de visserij dan Gilbert Viaene, patron-pêcheur te Oostende, bestaat er volgens mij momenteel niet. Met zijn dagelijkse weerpraatje op de bladzijde 'en vacances' in Le Soir, een van de meest gelezen kranten in België, vormt hij een levende reclame voor de sector. Mooie foto ook die erbij staat. Dat weerbericht is trouwens tel-

kens een pareltje: eenvoudig en doeltreffend: *'Les mouettes se sont enfuies vers les champs à l'intérieur du pays, ou elles sont à l'abri de la tempête. Cela ne présage rien de bon. Ce temps pourri nous empêche de sortir et vous privera encore quelques jours de crevettes fraîches!'*

Een parel aan de kroon van Oostende, vind ik deze 'patron-pêcheur' met zijn *prévisions météo personnelles*. Met dergelijke ambassadeur ben ik fier dat mijn vader een Oostendenaar was.

L. Loncke, Bredene.

N.v.d.R.: Ook in het dagblad Het laatste Nieuws verschijnt (zelfs al voor het tweede jaar) tijdens de zomermaanden dagelijks de weersvoorspelling van oud-schipper, reder ter kustvisserij Gibert Viaene. Ook naar aanleiding van het huwelijksfeest van het Belgische prinsenpaar Mathilde en Filip werd een weersvoorspelling van hem in dat blad afgedrukt.

Versluys neemt ontslag als voorzitter OVA

Eind juni heeft Willy Versluys ontslag genomen als voorzitter van de Oostendse coöperatieve redersvereniging Onderlinge Visafslag (OVA). De OVA organiseert de visveiling in de stedelijke Oostendse vismijn. Reder Versluys wil zich in de toekomst meer gaan toeleggen op het beheer van zijn eigen ondernemingen. Intussen blijft hij wel actief in de sector als voorzitter van de coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor visservaartuigen Hulp in Nood en als voorzitter van het toeleveringsbedrijf Vlaamse Visserijcoöperatie. Versluys is verder ook nog schepen van toerisme in de gemeente Bredene.

In de O.V.A. wordt hij opgevolgd door Marina Nollet, echtgenote van oud-schipper en reder Willy Lepeire, moeder van schipper Johan van de O154 Wilmar. In de sector is zij actief als ondervoorzitter van de Rederscentrale. Haar opdracht in de OVA zal er vooral in bestaan de rederscoöperatie het internettijdperk binnen te loodsen.



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

Welkom ! Willkommen ! Welcome ! Bienvenue !



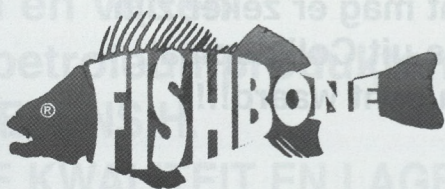
Beste Klant, Mevrouw, Mijnheer,

Wanneer u bij ons geweest bent, dan weet u dat alleen dagverse kwaliteit wordt opgediend en in de toekomst zullen we daar ook niet van afwijken. Wanneer u nog niet in de FISHBONE bent geweest, hier dan een beetje uitleg waarom FISHBONE een must is. Dank U voor het vertrouwen.



Dagverse kwaliteit... dat is onze specialiteit !!!

- Alle dagen open: non stop van 11.30 u. tot 23.30 u. en u mag natafelen zolang u wenst...
- Vrijtijdsleiding toegelaten en zelfs de brave hond mag mee...
- Een democratisch entje met een uitstekende huiswijn (485 Bef/fles) of een festijn met oesters, Canadese, Noorse of Bretoense kreeft met een uitgelezen wijntje... steeds dezelfde vriendelijke bediening...
- Een unieke panoramische lift brengt u naar de 1ste verdieping, volledige accommodatie voor mindervaliden
- Uitzicht op de oude vissershaven en jachthaven
- Parking voor de deur voor meer dan 500 wagens
- Heerlijke noordzeetong, pladijs, kabeljauw, zalm, paling, lotte en nog veel meer...
- Onze steak of entrecôte met vers in huis gebakken frietjes, of onze lamsnoot, alles dagvers en van de beste kwaliteit !!!
- Onze hoorn des overvloeds blijft de FISHBONE ROYALE.... een zeevruchtenschotel voor 2 personen met inbegrip van 1 fles champagne voor slechts 2.950 fr.



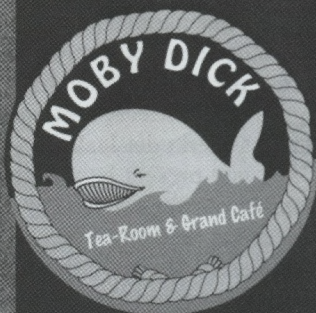
*probably the best
restaurant in the world!!!*

Alle dagen open ■ Non-stop keuken van 11.30 tot 23.30 u.

Vismijn 109-111 ■ Zeebrugge

Telefoon (050) 55 12 12 ■ fax (050) 55 12 13 ■ **Ook afhaaldienst !!!**

verdigraphics - linckes



MOBY DICK

Mosselpaleis - Zonneterras
Specialiteit Tongetjes

Non Stop van/de 11h30 tot/à 23h30

Vismijn 50, 8380 Zeebrugge
Tel. (050) 55 12 10 - Fax (050) 55 12 13



**Aktiviteitenkalender
voor vissers**

AUGUSTUS

- 11-12 "Visserijdagen" in Colijns-
plaat.
- 12-13 "Mossel feesten" op Vis-
sersplein Oostende (vanaf 12 uur)
- 12-13 "Visserij feesten" in
Breskens.
- 15 Zeewijding in Heist (11 u.)
- 19 "Mosseldag" in Yerseke
- 25-26 "Havendagen" in Zierikzee

SEPTEMBER

- 1-5 "Flora- en Visserijdagen"
in Den Oever
- 9 Mosselconcert t.v.v. Oud-
Leerlingenbond PMI-Oostende
(vanaf 11 u.)
- 14 Vissersmis in Oostduin-
kerke (Sint-Niklaaskerk, 9 u.),
gevolgd door bloemenhulde op het
erepark van het Visserijmuseum
- 14-18 "Rotterdam Maritime",
internationale vakbeurs in Rotter-
dam.
- 16 "Havendag" in Oostende
- 17 Garnaalpelwedstrijd op de
Visserskaai, Oostende (15 uur)
- 27-30 ICES-Congres in Brugge

OKTOBER

- 6 Viering 50-jarig bestaan
Rederscentrale
- 4-5 Foodtech 200 in Birming-
ham (GB)
- 22-26 Sial, internationaal voe-
dingssalon in Parijs (Fra)

NOVEMBER

- 7 2de Nationaal Visserijfo-
rum in Urk
- 14-18 Rotterdam Maritime.



Het was geen weer om een hond door te jagen toen Steve Stevaert, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, met vakantie, op donderdag 27 juli aan boord van de Crangon stapte. In de gutsende regen maakte hij een korte trip mee met het toeristisch garnaalvaartuig. Schipper Ronny Lagast en zijn maat voerden de minister tot aan de Wenduinebank (en brachten hem veilig terug aan wal). Onderweg leerden ze de Limburger de knepen voor een succesrijke garnaalvisserij. (foto gw)

**Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit,
zeker als het gaat om kwaliteit,
maar het is ook voor U nog niet telaar,
U weet de weg: naar Colijnsplaat**



**Ook voor de Handelaar euro of klein,
het assortiment mag er zeker zijn.
Garnalen en vis uit Colijnsplaat,
zijn uw klanten echt waard!!!**



**Tel 00 31 11369 5383
Fax 00 31 11369 5229**

**Gsm Nelly: (0031) 653 789 585
Gsm Erik: (0031) 622 237 432**

**Het
eerstvolgende
HVB in uw
brievenshuis
op vrijdag
1 september**

Het eerste semester in de visveilingen

Zeebrugge wint nog marktaandeel,

Nieuwpoort grootste verliezer

TIJDENS HET EERSTE semester van dit jaar heeft de Zeebrugse Visveiling nog marktaandeel gewonnen. Vorig jaar was Zeebrugge al goed voor ruim tweederden van aanvoer & besomming. De verhouding is voor de eerste zes maanden van dit jaar opgelopen tot 70 procent. Het marktaandeel van de Oostendse visafslag ligt opnieuw een stukje lager. De grootste verliezer is echter Nieuwpoort.

De het aanvoergewicht in Nieuwpoort is in twee jaar tijd bijna gehalveerd (- 48%). In het eerste halfjaar van '98 kwam er nog 404 ton vis op de veiling, dit jaar is de aanvoer gedaald tot 213 ton, waarvan amper één ton garnaal. De omzet van de Nieuwpoortse vismijn voor het eerste semester blijft dalen van 60 miljoen in '98 tot 48 miljoen in '99 en 33 miljoen dit jaar. Dat komt neer op een vermindering van 44 procent in twee jaar. (gw)

Spreiding aanvoer en besomming per haven

| AANVOER | 2000 | 1999 | 1998 |
|------------|--------|--------|--------|
| Oostende | 27,9 % | 29,1 % | 30,8 % |
| Zeebrugge | 69,6 % | 66,9 % | 64,6 % |
| Nieuwpoort | 2,5 % | 4 % | 4,5 % |

| BESOMMING | 2000 | 1999 | 1998 |
|------------|--------|------|--------|
| Oostende | 27,6 % | 28 % | 27,7 % |
| Zeebrugge | 69,7 % | 68 % | 67,9 % |
| Nieuwpoort | 2,7 % | 4 % | 4,4 % |

Spreiding belangrijkste vissoorten januari-juni 2000

| AANVOER | KAB | SCHOL | TONG |
|------------|---------|---------|---------|
| Oostende | 23,5 % | 21,6 % | 27,5 % |
| tov '99 | - 6,4 % | - 5,3 % | - 0,7 % |
| Zeebrugge | 75,2 % | 76,6 % | 68,7 % |
| tov '99 | + 7,6 % | + 8,1 % | + 2,5 % |
| Nieuwpoort | 1,2 % | 1,8 % | 3,8 % |
| tov '99 | - 1,3 % | - 2,7 % | - 1,9 % |

Besomming belangrijkste vissoorten januari-juni 2000

| | | | |
|------------|---------|---------|---------|
| Oostende | 26,4 % | 20,9 % | 27,3 % |
| tov '99 | - 4,7 % | - 5 % | - 0,4 % |
| Zeebrugge | 72,1 % | 77,5 % | 69,0 % |
| tov '99 | + 5,8 % | + 7,6 % | + 2,1 % |
| Nieuwpoort | 1,4 % | 1,6 % | 3,7 % |
| tov '99 | - 1,1 % | - 2,5 % | - 1,7 % |

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

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

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

BVBA

LEKENS H.



Kijkschip O.129 Amandine kreeg al meer dan 5.000 bezoekers over de loopplank



Gewezen schipper Marcel Pots, naast burgemeester Jean Vandecasteele, op de brug van de IJslander waarop de schipper een deel van zijn leven doorbracht. (foto gw)

HET MUSEUMSCHIP AMANDINE op de Oostendse Visserskaai is zaterdag 15 juli officieel geopend. Meteen de start van een grote toeloop. Ondanks (of dankzij?) het IJslandse onechte zomerweer kwamen in een paar weken al enkele duizenden belangstellenden een kijkje nemen. Waren de eerste commentaren over de verzonken en ommuurde opstelling (in de beste Oostendse traditie) eerder kritisch, over het inwendige van het vaartuig en de voorlopige tentoonstelling hoorden we niets dan lof.

Bij de opening dankte de Oostendse burgemeester Jean Vandecasteele coördinator André Nolf en alle VDAB-cursisten die eraan meegewerkt hebben voor het gepresteerde, en niet altijd even gemakkelijk werk.

Over belangstelling kan niet worden geklaagd. Eind juli had de Amandine al 5.000 betalende bezoekers over de scheepsvloer gekregen.

In het najaar komt in de ruimte rond het schip een interactieve

museumanimatie. Voor de uitvoering van het laatste luik van de museumsite rekent het Oostendse stadsbestuur op de goedkeuring van de toelage van 25 miljoen door de Vlaamse minister van Toerisme Renaat Landuyt. (gw)

Heiploeg en Morubel in Zwitserse handen

Het is nog nauwelijks te volgen. In augustus vorige jaar verkocht de Britse voedings- en distributeur *Albert Fisher* de Oostendse bedrijven *Morubel* en *La Couronne* aan de Nederlandse holding *Gilde*. Als aandeelhouder van *Heiploeg Shellfish International* bracht *Gilde Morubel* onder bij de Nederlandse garnaalverwerker uit Zoutkamp.

Zalmrokerij *La Couronne* bleef een zelfstandige entiteit van *Gilde*. Het kapitaal van *Heiploeg* was versnipperd onder een tiental aandeelhouders: de directeurs Nienhuis en Lenger (elk 21%), *Citycorp Venture Capitalist* (22%), *ABN-AMRO*-bank (11%), *Gilde* (8%), *NOM* (6%), *Brown Shipley* (3%) en *Rabobank* (2%).

Nog geen jaar later krijgen *Heiploeg* (en dus ook *Morubel*) een Zwitserse eigenaar. Nu verschijnt de investeringsmaat-

MSO knapt Vlaanderen XVII op voor baggeropleiding

Nu de restauratie van de O.129 Amandine achter de rug ligt wacht de VDAB-cursisten bij de Maritieme Site Oostende (MSO) een nieuwe opdracht. Dat is de steekhooperzuiger *Vlaanderen XVII* (bouwjaar 1953) weer zeewaardig maken om het te gebruiken als opleidingschip voor baggeraars. Het project is mogelijk gemaakt door de sponsoring van Baggerwerken Decloedt, dat ondermeer het baggerschip en de nodige onderdelen beschikbaar stelt. Het project mag eveneens rekenen op de steun van de Koning Boudewijnstichting en de het opleidingsfonds FEB. Financiering werd eveneens aangevraagd bij de Europese Commissie. Hierdoor zou het project kunnen rekenen op een financiële basis van circa zes miljoen frank.

De Vlaanderen XVII is een baggervaartuig van 63,50 meter en een beuninhoud van 797 kubieke meter.

Kopers leren werken met Oostendse veilklok

Oostende heeft de veilklok in gang gezet. Dezer dagen wacht de kopers een eerste kennismaking met het elektronisch systeem. Om de viskopers die nog nooit met een dergelijk systeem in aanraking zijn gekomen met de apparatuur te leren omgaan worden een aantal oefensessies gehouden.

schappij *UBS Capital*, een dochter van de *United Bank of Switzerland* op het voorplan. *UBS Capital* verwierf een aandeel van 70 procent in *Heiploeg*. De twee directeurs behouden 30 procent.

Waterstanden Noordzee op historische hoogte

De waterstanden in de Noordzee waren de afgelopen jaren hoger dan ooit. Op verschillende plaatsen langs de kust sneuvelen de voorbije jaren de bestaande recordstanden. Volgens het Nederlandse Rijksinstituut voor Kust en Zee ligt deze evolutie in de lijn van de voorspellingen. Het meetstation in Delfzijl tekende in 1998 de meest spectaculaire stijging van bijna 14 centimeter boven het Normaal Amsterdams Peil (NAP) op.

Nieuwe Z.18 en Z.296 zullen volgende maand al vissen

Volgende maand komen twee nieuwe boomkorvaartuigen in bedrijf. Het gaat om de Z.18 Soetkin en de Z.296 Mooie Meid. De Poolse casco's werden allebei op een Nederlandse werf afgewerkt en opgetuigd. Momenteel liggen de vaartuigen in Harlingen voor het zandstralen en schilderen. Binnen een paar weken zijn de twee 38 m.-treilers (385 bt) bedrijfsklaar. De officiële overdracht en doop van de Z.296 *Mooie Meid* voor de rederij De Zwerver uit Oostende gebeurt begin september bij Machinefabriek A. & L. Hoekman in Urk. De Z.296 (37,85 m., 1.300 pk.) wordt aangedreven door een Deutz-motor.

De doop van de Z.18 Soetkin van rederij Versluys-Couwzyer, bij Scheepswerf Van der Werff & Visser in Irnsum afgewerkt, zal half september in Zeebrugge gebeuren. De Z.18 is de eerste van een reeks van drie zusterschepen. De casco's van de O.231 en Z.60 worden deze maand in Friesland verwacht. De oplevering van de O.231 St.-Carolus is voor eind dit jaar. De Z.60 Blue Angel zal in het voorjaar van 2001 bedrijfsklaar zijn. De drie rederijen hebben gekozen voor de plaatsing van vis- en twingriglieren, geleverd door Brusselle uit Nieuwpoort. (gw)

Brandstofprijs stijgt in juli tot 12 frank

De stookolie voor vissersvaartuigen heeft in juli een prijs van bijna 12 frank per liter gehaald. In augustus trad een lichte daling op. Twaalf frank is nog geen record. De hoogste gemiddelde maandprijs bedroeg 15,61 fr in maart 1985.

De prijsevolutie van de voorbije maanden verliep als volgt:

| | |
|--------|------------|
| JAN 99 | 5,40 fr/l |
| JUN 99 | 6,58 fr/l |
| JAN 00 | 10,06 fr/l |
| FEB 00 | 10,32 fr/l |
| MAA 00 | 10,84 fr/l |
| APR 00 | 10,41 fr/l |
| MEI 00 | 11,22 fr/l |
| JUN 00 | 11,19 fr/l |
| JUL 00 | 11,74 fr/l |
| AUG 00 | 10,75 fr/l |



Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.736 Lucky kapseide bij het opwinden van de kuil in mei 1992 en zonk voor Walcheren. Bij het ongeval verloor motorist Francis Logez het leven. Matroos Paul Andries zat urenlang gevangen in een luchtbel binnen het gekantelde vaartuig. De N.736 werd geborgen door de hijsbok Norma en op de Zeebrugse kuisbank gezet. De verzekeringsmaatschappij heeft het totaal verloren casco van de hand gedaan. Het ligt momenteel in het Nederlandse Stellendam waar de huidige eigenaar het ombouwt tot plezierjacht. (foto gw)



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.

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

**EEN VOORSPRONG IN
KWALITEIT EN TECHNIEK**

VAN VOORDEN-PROMAC

Telefoon 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

Van schepen, van mensen en van de zee

'Vick, morgenavond weer binnen, ik zie je dan wel'. Nog even de glimlach om haar mond en de zeune van de scharter reder van het kustvissersvaartuig 'Mama Mia', zwiert de tas over zijn schouder en begeeft zich aan boord. 'Een stuk of zes van de west' verwelkomt hem z'n scheepsmaat die de motor al gestart heeft. Ver varen ze niet: noordwestuit een mijl of twaalf, even binnen de limieten. 'Er liggen nog een paar wrakken' oppert de schipper, 'maar ze zijn afgedregd en gaan ons weinig kwaad doen, 't is propere grond, in godsename'. Ze zetten de korre weg twee mijl oostelijk van de midden vaarwaterboei. Het dagvissertje waarmee het drietal aan de kost moet komen ligt aan de korre. Tien bakjes bloktongen en slips en een gelijk aantal grote platen staan aan dek als ze de laatste trek doen en de boel vastslaat. De bakboordverschansing trekt onderwater en het vaartuig loopt uit koers. Dan ligt het stil. Het is wonderig met toenemende zwel.

'Als 't vistouw niet meteen op de galg wordt gewonden gaat het schip ondersteboven', schreeuwt de schipper. De smaak van de eeuwigheid! Het drietal slaagt er niet in het vistuig aan boord te krijgen. Op kanaal negen worden de kustdiensten verwtitigd en de schipper besluit zo vlug mogelijk de haven te naderen met het gewicht op sleep over de zeebodem. Even dreigt de schuit te kapseizen en wordt de reddingsdienst opgeroepen. Als het vaartuig uiteindelijk tegen de kaai ligt blijkt dat een boeisteun werd opgevist waaraan stukken ketting en korren vastzitten, meer dan tien ton.

'In 't politiereglement staat dat niets op de zeebodem mag achtergelaten worden', stelt de verzekeraar' en

bovendien moet de waterschout alle gevaren zowel boven als onderwater kenbaar maken, en die steen is een gevaar voor de visserij. Natuurlijk als de boeienlegger een steen verliest en van lotenhulle gebaart dan is er géén bericht en zijn wij 't schaap. En zelfs als de boeienlegger daarvan melding maakt aan de wal weet ik nog zo zeker niet dat de steen zal teruggevonden worden, al hebben de zeediensten een modern peilschip met de nieuwste zoek-instrumenten!

'In ieder geval', verzucht de schipper, 'we waren bijna naar de diepen, hoe hebben wij die boel tot in de haven kunnen slepen?'

'Terugvinden', grijnst de reder, 'ze hebben al laten weten dat de steen niet van de staat is en dat ze er zich verder niks van aantrekken...!'

'Ok, maar van waar komt ze dan?'

'Ze beweren dat het de boeisteun is van een Franse, Engelse of Hollandse boei. Maar hoe zou een boei uit die waters tot hier geraken, over de banken, tegen stromen en winden, door zachte en diepe gronden?'

De ervaring die hem een paar dagen geleden fataal had kunnen zijn bevestigt de schipper in zijn overtuiging dat boeien van de buurlanden nooit vanzelf tot zijn vangstgebied zouden kunnen drijven. Voortgestuwd door waarheidsliefde loopt hij rood aan als hem verweten wordt misschien zelf de boei te hebben meegesleept vanuit de Britse wateren.

'In 's hemelsnaam', gromt hij, 'we blijven nooit langer dan vierentwintig uur op zee, in de Franse wateren mogen we niet vissen, die zijn voorbehouden aan het eigen volk...! En wie gaat er nu garnaal vissen buiten de Vlaamse kust?' Wervelend deint zijn ziel rond. 'In ieder geval is de staat niet aansprakelijk', benadrukt de advocaat van 't maritiem,

naar hier gedreven of gesleept, die steen is opgevist geweest buiten de territoriale wateren die volgens de wet van 1981, nog altijd tot drie mijlen buiten de kust strekken.'

Dan richt de expert zich op, 'Waar is de overheid mee bezig, beste mensen, sedert 1987 is de territoriale grens vastgelegd op 12 mijl, en zij weet het dus niet! Dit schip zat dus wel in de territoriale wateren.' De overheid heeft geleerd het niet te weten en daar zit niks nobels in, dacht de verzekeraar somber, waar is tegenwoordig de kracht van op redelijkheid gebaseerde argumentatie. 'Er is geen dienstige vaststelling opgesteld', leest de expert verder op de nota van zeevezen. Onbegrijpend zet hij nog even de zaken op een rijtje: 'Mama Mia' heeft de diensten per radio melding gegeven van de gebeurtenis, het zeeverslag werd neergelegd, de hele zee wist dat schipbreuk dreigde. Wie moest dan een dienstige vaststelling maken? Staat nog gewest storen zich aan een trawlertje dat in een nacht bevolkt door schimmen dreigt onder te gaan. Plichtsgetrouwe rakkers, nuttige staatsburgers, papierschijters die door ommekeer der regels hun vissers ontmoedigen, besluit hij, ze werken teveel naar de letter en te weinig naar de geest. Maar ook zij zullen aan het recht niet ontkomen:

Ghy al die swemd in 's werelds
Stromen

't Groot visnet kunt ghy niet ont-
koomen

Gelijk een Visnet aan de Strand,
Soo, secht de Wijsheid, sal 't ook wee-
sen,

Wanneer des grooten Vissers hand,
Den Vangst der Mensen uit sal leesen,
Het goede in het hemels Vat,
En 't quaade in een leelyk Gat.

Lin

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Verkommerde IJslander O.305 François Musin uit de vergetelheid gehaald



Alex Quienen (rechts) en Philippe Perneel dromen er allebei van om een oud vaartuig tot varend monument te restaureren.

De O.305 François Musin (61 bt, 400 pk, gebouwd in 1948 bij Béliard in opdracht van NV Motorvisserij) lag al vele jaren te verkommeren. De kleine IJslander maakt al sinds 1972 geen deel meer uit van de vloot. Het vaartuig ligt al jaren in het tweede visserijdok van Oostende. Het is een van de vissersvaartuigen die na de oorlogsjaren bij Béliard-Crighton in de Oostendse achterhaven werden gebouwd en een schildersnaam meekregen. Het vaartuig stond nu, na jaren van verval, drie weken op de Oostendse slipway en ligt nu in Brugge voor een grondige opknapbeurt.

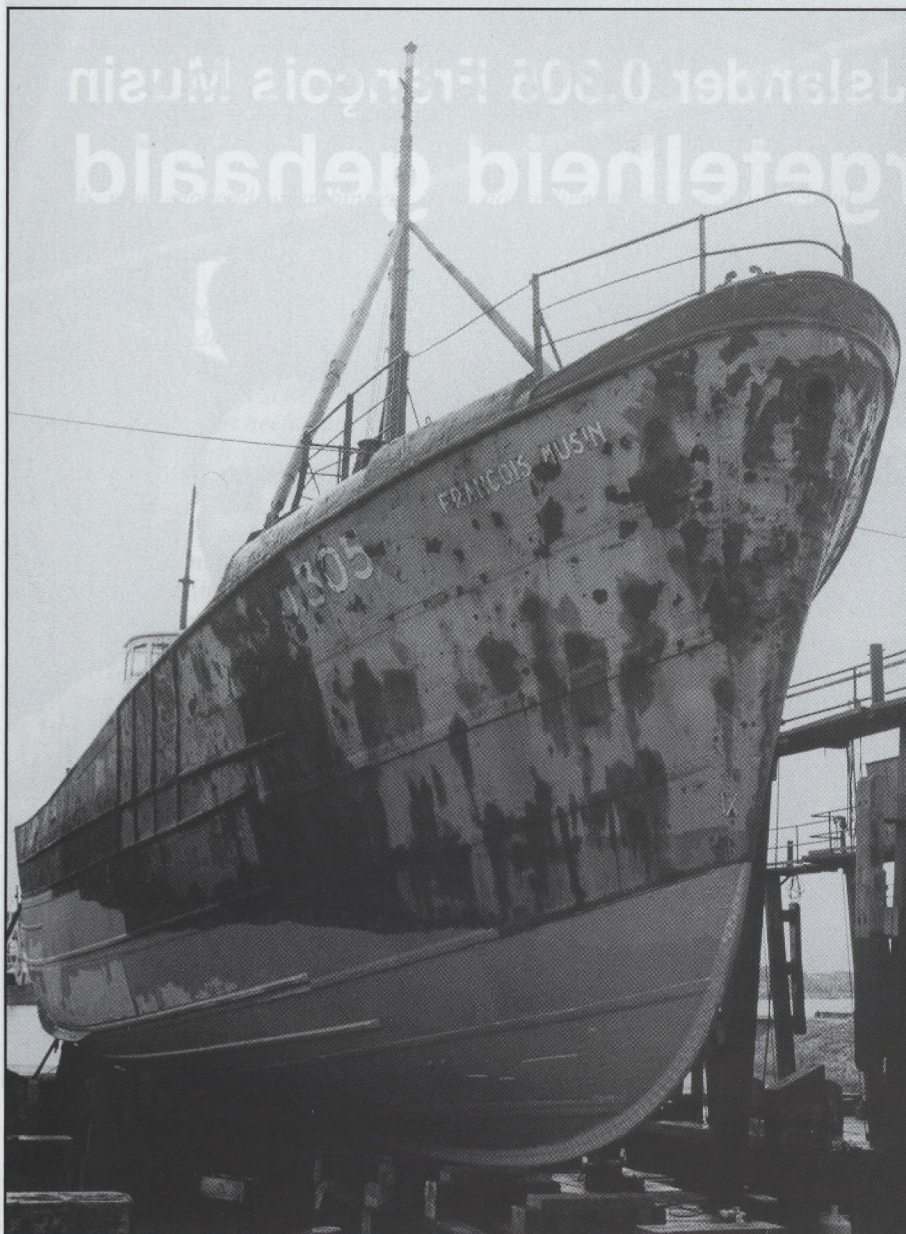
DE OOSTENDSE SCHEEPSWERF Béliard werkte destijds volop mee aan de wederopbouw van de vloot. Er werden middenslagtreilers gebouwd van 35 meter (155 bt) met motoren van 300 tot 400 pk, o.a. de O.304 Laermans en de O.305 François Musin, voor de rederij Motorvisserij NV van "Crop's" (Lucien Decrop). De Belgische staat liet de O.301 James Ensor, O.302 Frans Courtens en O.303 Artan bouwen die ook door de rederij Motorvisserij werden gebruikt. In die jaren waagden trei-

lers van 400 pk zich aan de IJslandvisserij, enkele jaren later zelfs gevolgd door 300 pk-ers. Zo ook dus de O.305 François Musin, een vaartuig dat in 1957 in handen kwam van de NV Rederij Boels. Deze belangrijke rederij exploiteerde toen zes vaartuigen, waaronder de O.124 H. Familie en de O.202 Pelagus die in 1970 tijdens de visserij rond IJsland verging. De O.305 kende verschillende eigenaars na het faillissement in 1969 van de rederij Boels. Eind 1989 ondernam de toenmalige

eigenaar, een Spaanse Brusselaar, al eens een poging om het vaartuig weer zeewaardig te maken. Hij wilde het inzetten voor sardientransport tussen Spanje en



Alex Quienen die momenteel hard bezig is het vuile werk op te knappen.



Marokko. Zijn plan mislukte.

Grote namen

Verschillende schippers voerden de O.305. Ten tijde van de Motorvisserij waren dat ondermeer Edouard Beauprez, Karel Bonduelle en Julien Engelbrecht. Voor eigenaar Boels voeren Marcel Pots nog het schip, Fredderick Vanderwal, Raphaël Buysse, Julien Ruga, Roland Brys, Emiel Pattyn en Arthur Verbiest als schipper. Over de O 305 is een en ander te vertellen. Zo was het vaartuig in oktober 1949 bij een aanvaring betrokken waarbij de Schotse treiler Prospect Ahead zonk. De tienkoppige bemanning werd gered. Een van de schippers van de O 305, Eduard Beauprez (47) werd op 28 november 1950 over boord geslagen op de Fladen en werd niet teruggevonden. Het was stuurman Oscar Coopman die het vaartuig terug naar Oostende bracht. In 1957 werd eveneens op tragische wijze een bemanningslid verloren. Toen was het matroos Maurice Lievens uit Bredene die vermist was.

Het verhaal van Liliane Saudemont op de O 305 is genoegzaam bekend. In 1955 kwam lichtmatroos "Leon" Saudemont aan boord van de O.305. Schipper Frederik Vanderwal (Free Wolle) ontdekte de 'fraude' pas toen het schip al een half uur in zee was. Onmiddellijk stelde Free Wolle zich in contact met de rederij die hem bevel gaf onmiddellijk weer naar de haven te varen en er Liliane (alias Leon) weer aan wal te zetten. Meer over die geschiedenis vindt u in



Minister Jaak Gabriels en Geert Deman maken werk van een nieuw visserijbeleid.

**DE VERNIEUWING WERKT OOK
IN DE VISSERIJ**



DEMAN voor WEST-VLAANDEREN

HVB II/1999, p. 4 e.v.

Maar dat is dus allemaal geschiedenis. Nu wordt het schip gerestaureerd door Alex Quienen. "Het is eigenlijk een jeugdroom van mij om ooit eens een groot vaartuig te renoveren," verklaapt de Bruggeling. Eerder kocht hij al het sportvissersvaartuig Anna II (ex-O.237 van rederij Vieren), maar de toestand van het schip viel zo zwaar tegen dat hij het weer van de hand deed. Toen informeerde hij naar de mogelijkheid om de O.305 te verwerven, een vissersvaartuig dat hij reeds als 12-jarige kende. "Het is er eindelijk van gekomen. Met eigen middelen. Hoe de renovatie verder verloopt weet ik nog niet. Nu heb ik de handen vol aan het opkuisen van het onderschip."

Alex Quienen heeft de toestand van de romp al laten inspecteren door de zeevaartinspectie. Op hun aanwijzingen zijn al enkele wandplaten vervangen. Dat onderschip kreeg ook reeds een grondlaag en een beurt met alumiumverf en anti-fouling. "Nu kunnen we het vaartuig verplaatsen. De verderde afwerking zal gebeuren aan het kanaal in Brugge."

Varende monument

Vast staat dat de romp behouden blijft. Maar of het uiteindelijk opnieuw een vissersvaartuig of een schoener wordt, daar is de eigenaar nog niet uit. "Ik zoek verschillende formules uit. Het zal allemaal zoveel geld kosten dat ik het wellicht alleen niet aankan. Ik zoek sponsors en kijk ook uit naar subsidiëring. Het decreet op de varende monumenten voor historische schepen van minstens 35 jaar oud kan een oplossing bieden. Mogelijks komt er een vzw met een sociaal, cultureel of toeristisch doel", verduidelijkt Alex zijn plannen. "Een tijdslimiet kan ik er niet opkleven", voegt hij er nog aan toe. Dat begrijpen we.

Tekst en foto's Guido Walters

Restauratieproject voor O.192 Lydie-Madeleine



foto gw

IN SAMENWERKING MET de VDAB heeft de vzw Archonaut een project opgestart voor de restauratie van houten vaartuigen. De Brugse vzw heeft al enkele kleine bootjes verworven waarmee de cursisten, laaggeschoolde werklozen en enkele vreemdelingen ("sans-papiers") eenvoudige restauratietechnieken kunnen aanleren. Coördinator van het project Philippe Perneel (foto), lector aan de sociale hogeschool in Gent, heeft ook de ontakelde O.192 Lydie-Madeleine aan de haak kunnen slaan. Het houten kustvaartuig lag al vele maanden aan de kant voor het atelier van Alain Verduyn aan het kanaal Oostende-Brugge. Het casco is reeds naar Brugge verslept waar het zal omgebouwd worden tot een tweemastschoener. Het dossier is al ingediend bij de commissie die de subsidiëring van de "Varende Monumenten" moet goedkeuren. Philippe Perneel wil het project rond hebben in 2005. De restauratie gebeurt aan de Pathoekeweg aan de vroegere gebouwen van Eurocolor. Die loca-

tie werd aangekocht door de vzw Eucora (Europees Centrum voor opleiding en restauratie) dat cursisten opleidt in restauratietechnieken voor gebouwen.

De O.192 Lydie-Madeleine is in 1957 gebouwd als laatste vaartuig van de Oostendse scheepswerf Jules Denye. Alle info over het vaartuig vndt u in HVB VI/1989, p. 19 (gw)

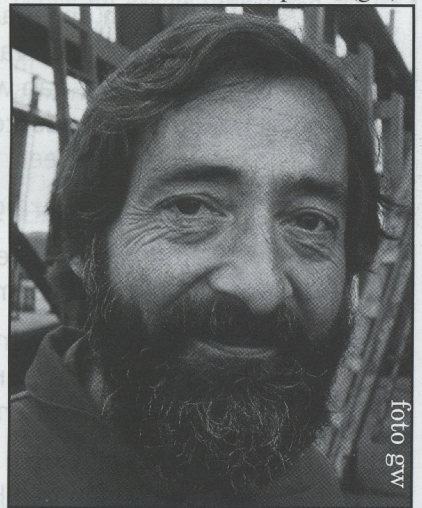


foto gw

Het verlies van de O.304 Laermans

De O.305 François Musin wordt doorgaans in een adem genoemd met de O.304 Laermans. Beide vaartuigen werden in 1948 met een maand verschil te water gelaten.

De O.304 Laermans was op 18 oktober 1949 voor de haringvisserij vertrokken naar de Doggersbank. Enkele dagen

later was er geen nieuws meer van het Oostendse vaartuig dat tien bemanningsleden aan boord had. Aangenomen werd dat het vaartuig op 22 oktober zink en geen enkele opvarende de schipbreuk overleefde. De slachtoffers waren schipper Georges Verburgh (39), stuurman Frans Vanhoucke (28), motorist Gerard Vandenbergen

(24), tweede motorist Lucien Morlion (27), matroos Robert Deburggraeve (25), matroos Walter Debruyne (21), matroos Arthur Hubrechtsen (24), matroos Victor Eylandt (23), lichtmatroos Roger Duyck (17), scheepsjongen Camiel Verburgh (16).



**DE EUROPESE
COMMISSIE**

werft voor haar visserij-inspectiedienst (m/v)

Visserij-inspecteurs

**aan die als tijdelijk functionaris (van rang B) toezicht
zullen moeten houden op de correcte uitvoering van
de communautaire visserijwetgeving in de lidstaten.**

Belangrijkste vereisten:

- onderdaan zijn van een van de lidstaten van de Europese Unie;
- grondige kennis van een van de officiële talen van de Unie en voldoende kennis van een tweede officiële taal; kennis van het Engels of het Frans is wenselijk;
- in het bezit zijn van een getuigschrift of diploma van hoger secundair onderwijs;
- een erkende cursus op het gebied van mariene biologie, visserij, bouw van vissersvaartuigen of andere studies inzake mariene aangelegenheden hebben voltooid;
- grondige kennis van de visserijwetgeving van de Gemeenschap;
- na het behalen van het vereiste diploma ten minste 3 jaar praktische ervaring hebben opgedaan in een beroep dat verband houdt met de visserij of de visserij-inspectie. Ervaring op een van de volgende gebieden is vereist: visserij-inspectie op zee of aan wal (rechtstreeks of administratief), visserij-administratie, visserij, visserij-onderzoek, door een getuigschrift gestaafde ervaring op het gebied van visserijbeheer.

Verder is ervaring op specifieke gebieden een pluspunt.

Aan de geselecteerde kandidaten wordt een contract aangeboden van ten hoogste drie jaar dat eenmaal kan worden verlengd voor een periode van maximaal één jaar.

De Europese Commissie voert een beleid van gelijke kansen voor vrouwen en mannen en ziet er nauwlettend op toe dat iedere vorm van discriminatie op grond van ras, geloof en handicap wordt vermeden.

Belangstellenden die meer informatie wensen, worden verzocht de gedetailleerde beschrijving van het gezochte profiel (**de enige authentieke beschrijving**) en het sollicitatieformulier aan te vragen bij de Europese Commissie op het volgende adres: DG VISSERIJ/1 (J-99, kamer 5/7), Ref. selectie 39T/FISH/2000, Wetstraat 200, 1049 Brussel, of via het internet op het adres <http://europa.eu.int/comm/dg14/dg14.html>.

Het sollicitatieformulier en de bewijsstukken moeten uiterlijk op **15 oktober 2000** (datum poststempel geldt als bewijs) naar het bovenvermelde adres worden gestuurd.

Personen die niet beantwoorden aan de gestelde voorwaarden en de gevraagde beroepskwalificaties, worden verzocht niet te solliciteren.

<http://europa.eu.int>



TUSSEN SCHIP & KAAI



2000 Ierse ponden. Dat is het bedrag, dat op de afrekening stond die Dermot F. Conway van het Ierse advocatenbureau

'Conway Kelleher

Tobin' presenteerde. De rechtszaak die hij pleitte was dan ook behoorlijk ingewikkeld: een halve dag voorbereiding, 12 minuten 40 seconden om zijn conclusies te schrijven, en dan een rechtsgeding dat

exact 7 en een halve minuut duerde. Ja, beste lezer: zeven en een halve minuut. Meer had de middeleeuwse justitie in het druilerige Ierland niet nodig om te rechtvaardigen dat opnieuw een Belgisch vissersvaartuig gedurende twee dagen van de visgrond weggehouden werd. Dat een Vlaamse schipper en zijn bemanning gebroodroofd en zonder enige kans op verhaal, als uitschot gebrandmerkt, de Ierse intolerantie moesten ondergaan. Op het gevaar af, in herhaling te vallen, het verhaal:

Schipper N. geloofde zijn ogen niet. Uit de grauwe mist dook plots een bootje tevoorschijn. Grimmig sprongen twee onheilspellende figuren, -veiligheid leek ondergeschikt aan hun belangen -, zonder waarschuwing over de verschansing van de vissersboot, het dek op. Nors beenden ze de trap op naar de brug. Stuurs negeerden ze de uitgestoken hand van de verraste schipper, en eisten de scheepspapieren en het EG vangstlogboek. Verbouwereerd deed N. wat hem toegebluft werd. Ondertussen kwam de vissersbemanning nieuwsgierig naar de stuurhut, om te zien wat daar wel allemaal aan de hand was. Ze zagen dadelijk de bezorgdheid in de ogen van hun

schipper. Het verwonderde hen dus niet toen die voorspelde: "dit loopt slecht af!" De twee visserij-inspecteurs, want dat waren ze, hadden duidelijk kwade bedoelingen. Na de vangstgegevens uit het logboek genoteerd te hebben, wilden ze onverwijld naar het visruim. Gewillig ging de schipper hen voor. De vangst stond netjes zeevast opgestapeld, om de goede stabiliteit van het vaartuig te verzekeren. Dat viel al dadelijk in slechte aarde bij de controleurs, die er de vissers boos op wezen dat de vissoorten afzonderlijk dienen gestapeld te worden.

Op welke EG-verordening ze zich daarvoor baseerden bleef onduidelijk. Maar dat was nog maar het begin. Ze kozen een staal van twee kistjes tong uit de vangst om het gewicht vast te stellen, maakten een kleine berekening en concludeerden voorbarig dat de schipper van die soort 50% te weinig in het logboek genoteerd had. Om die vaststelling kracht bij te zetten herhaalden ze de proef voor rog en zeeduivel. "Respectievelijk 36 en 30% fout", zeiden de Ieren vergenoegd. (De tolerantiemarge voor de in het logboek genoteerde gewichten bedraagt 20% boven of onder de werkelijk aan boord gehouden vangst.) Meer hadden de Navy-jongens niet nodig. Het gevreesde kaartje met de bekende tekst "you have the right to..." kwam ongenadig boven en schipper N. had prijs. Hij kreeg de opdracht om ogenblikkelijk de netten aan dek te nemen en het visserijwachtschip, de 'LE DEIRDRE' te volgen. Toen N. opperde om eerst de reder en de Rederscentrale te raadplegen over wat hem te doen stond, werd dat prompt verboden.

Terwijl een grote haven op 30 zeemijl bereikbaar was, wilde de commandant van de 'DEIRDRE' een gat op 60 mijl afstand aandoen, wat nog meer tijdverlies veroorzaakte.

Na aankomst om drie uur 's morgens sprong een bewapend team aan boord en nam de scheepspapieren en de identiteitsbewijzen van de gehele bemanning in beslag. "Om te voorkomen dat jullie zouden vluchten", klonk het droog. Toen deze formaliteiten afgewerkt waren begon een nieuw onderzoek. De Navy-bulldog van dienst liet daarbij geen kans

onbenut om de schipper te intimideren: "je schip behoort nu toe aan Ierland; je zal voor het hooggerechts-hof verschijnen; we gaan met jou eens een voorbeeld stellen..."

Een tegenexpertise, later op de dag uitgevoerd door het Ierse ministerie van visserij, toonde nochtans aan dat het logboek voor tong 16%, en voor schol en rog 10% fout zat. Dat is perfect binnen de tolerantiemarge van 20%. Om geen gezichtsverlies te lijden sprokkelden de Navymannen dan maar wat kleine aanklachten bijeen. Zo werd vastgesteld dat de vangst voor tong, schol en rog in netto (gestript) gewicht geregistreerd stond, terwijl de Ieren eisen dat het bruto (levend) gewicht vermeld wordt. Nochtans wordt rog niet gestript, waardoor het gewicht onveranderd blijft. Toch kreeg de reder een boete van 450 Ierse pond aangesmeerd. "Jullie zijn er goed vanaf gekomen", zei advocaat Conway zelfingenomen. Daarbij vergat hij wel de twee dagen verlies voor schipper, reder en bemanning in rekening te brengen. Over het demoraliserend effect voor N. en zijn crew werd al helemaal niet gerept.

"De geneugten van het moderne schippersleven", zegt men meesmuilend.

Dit incident, samen met zijn talloze precedentes (O.124, Z.59, Z.53, O.51, O.14... who's next?) wordt nu hopelijk eens echt onder ogen van de Europese Commissie gebracht. De protectionistische interpretaties die door de controleurs van vreemde lidstaten aan de EG-verordeningen betreffende visserijbescherming gegeven wordt, trekt - op visserijgebied - de waarde van een Europese Gemeenschap in twijfel. En het zijn steeds dezelfde die de zure lepel mogen likken.

Gemeenschap? Op zee is het alvast een illusie!

Froid

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

APRIL-JUNI 2000

- Zeebrieven afgeleverd in het tweede kwartaal 2000:

B.518 DRAKKAR, eig.: NV Drakkar, Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. wijziging motorvermogen in 1999

O.51 STORMVOGEL, eig.: BVBA Rederij Versluys-Decuypere, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. wijziging motorvermogen in 2000

Z.185 EMERALD STAR, eig.: NV Rederij Shamrock, Weibroekstraat 13, 8310 Knokke-Heist. wijziging motorvermogen in 1999

- Geschrapd en nieuwe eigenaar

Z.123 ELDORADO, eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende, geschrapd: 16 juni 2000. nieuwe eig.: Vervaat Office Maritime (Veroffma), Bosjesweg 87, NL 4541 AN Sluiskil (22 juni 2000)

N.782 DE NORMA, eig.: NV Valta, De Haan, nieuwe eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende, geschrapd: 18 april 2000, nieuwe eigenaar: BV De Rousant, Nittersweg 8, NL 9885 TC Lauwerzijl-Zoutkamp (12 mei 2000)

Z.455 DIKKOP, eig.: BVBA Rederij Jacomina, H. Baelskaai 14, Oostende, nieuwe eig.: BV De Rousant, Nittersweg 8, NL 9885 TC Lauwerzijl-Zoutkamp, geschrapd: 12 mei 2000

- Nieuwe vaartuigen

Z.402 NOOITGEDACHT, eig.: BVBA Rederij Verleene, Zeedijk 112-125 A7, 8301 Knokke-Heist roepnaam: OPQB, L.O.A. 23,00 m., B.O.A. 6,26 m., bt. 96, nt. 28, staal, motor Caterpillar (bj. 2000), 221 kW - 300 pk, werf: Van de Werff & Visser, Irnsum (NL). Zeebrief: 23 mei 2000

B.462 VIDAR, eig.: NV Shannon, Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege, roepnaam: OPSJ, L.O.A. 37,81 m., B.O.A. 8,56 m., bt. 385, nt. 115, staal, motor MaK (bj. 2000), 957 kW - 1.300 pk, werf: De Graeve, Zeebrugge Zeebrief: 19 juni 2000

- Nieuwe motor

Z.200 WAGRAM, eig.: BVBA Rederij Brandon Star, Westkapellestraat 86 A2, 8301 Knokke-Heist

motor: ABC (bj. 2000), 750 kW - 1.020 pk. Zeebrief: 3 mei 2000

Z.85 MORGENSTER, eig.: BVBA Morgenster, A. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge, motor: Mitsubishi (bj. 2000), 221 kW - 300 pk. Zeebrief: 16 juni 2000

- Wijziging motorvermogen

Z.186 SHANNON, eig.: BVBA Rederij De Parel, Sakramentstraat 81, 8300 Knokke-Heist, nieuw vermogen: 957 kW - 1.300 pk. Zeebrief: 9 mei 2000

Z.571 CUSTOS DEUS, eig.: Rederij Rudo, Boomgaardenstraat 25, 8300 Knokke-Heist, nieuw vermogen: 906 kW - 1.232 pk. Zeebrief: 14 juni 2000

- Wijziging tonnemaat en L.O.A.

Z.35 ORA ET LABORA, eig.: NV

rederij Jacobus, Zeegeulstraat 1, 8380 Zeebrugge. L.O.A.: 38,22 m. (voordien 37,79 m.); bt. 384, nt. 115. Zeebrief: 24 mei 2000

- Wijziging eigenaar

N.64 MOOIE MEID, eig.: BVBA Rederij De Mooie Meid, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan. Zeebrief: 11 juli 2000

- Exploitant

Z.41 TORNADO, eig.: NV Shannon, Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege en BVBA Zearend, Felix Timmermansstraat 32, 8301 Knokke-Heist, exploitant: BVBA Rederij Tornado, Knokkestraat 284, 8301 Knokke-Heist. Zeebrief: 23 mei 2000

SCHELDEVISSERSVLOOT

- Nieuw geregistreerd vaartuig

A.17 SNIP, eig.: NV Visserij Stern, Kazerneplein 12, 2040 Lillo-Antwerpen, roepnaam: OPAQ, L.O.A. 10 m., B.O.A. 2,98 m., bt. 8, nt. 2, bouwjaar 1977, staal, motor Daf, 88,3 kW - 120 pk. Aangifte: 12 april 2000

- Terug in de vaart en nieuwe eigenaar

BOU.25 NOORDWIJK (voorheen A.17 SNIP), eig.: BVBA De Verre Visserij, Schoolstraat 51, 2820 Bonheiden, roepnaam: OPAY, thuishaven: Boekhoute. Aangifte: 22 mei 2000

- Geschrapd

- A.17 SNIP, eig.: NV Visserij Stern, Kazerneplein 12, 2040 Lillo-Antwerpen, geschrapd: 27 maart 2000

Scheepsherstelling

Afwerking nieuwbouw

Metaalkonstruktie

Draai-, frees- en schaaferk

Verhuur telescopische kranen

tot 80 ton, gieklenge tot 70 meter

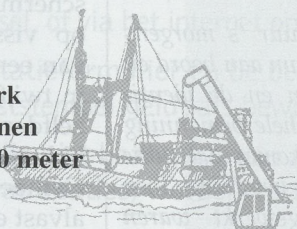
Bureel - werkplaatsen:

Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge

Werfkaai 9-11 (vissershaven)

Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37

24 u / 24 u **GSM 0477-41.20.93**



Verheye Joël

n.v.



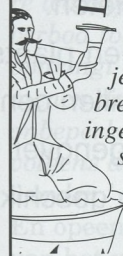
(Advertentie)

Familieuitstap, personeelsfeestje,
relatiegeschenk, verjaardagscadeau,
toeristische trip...

MET de VLAAMSE VISSERS
aan boord van de CRANGON
de Noordzee op



De citaten



'Nieuwe Z 402 voldoet aan Belgische economische link (...) De firmanten Richard Ras en Maarten Hartevelt staan namelijk ingeschreven in de bevolkingsregisters van respectievelijk Zeebrugge en Knokke-Heist. "Comform de wet woon je daar waar je de meeste nachten doorbrengt en daar moet je dus ook ingeschreven zijn", somt de IJsselmuider jurist op. "Mijn compagnons brengen de meeste nachten door aan boord van een in Zeebrugge gevestigde en een van daaruit bestuurde onderneming." Visserijnieuws, 2 juni 2000.

De Rederscentrale vroeg sedert het aantreden van de nieuwe Vlaamse regering verscheidene keren om audiëntie, maar kreeg die niet. De minister heeft er de voorkeur aan gegeven om zich te laten adviseren door "andere", volgens haar wellicht betere, echtere vertegenwoordigers.

Bart Schiltz in het Informatieblad van de Rederscentrale, juni 2000.

'Elke directeur zou een man in zijn omgeving moeten hebben die hard "flauwe kul" roept telkens als de directeur zichzelf au sérieux gaat nemen.'

Robert Townsend.

De Oostendse haven moet op korte termijn helemaal uitgerust zijn met het neusje van de zalm op het gebied van de IT-snelweg, met name de vlasvezelkabel. De E-port vormt een onderdeel van onze strategie om geloofwaardigheid op te bouwen. Het ligt trouwens in onze bedoeling ons netwerk te verbinden met de FLV-campus in Ieper. Misschien worden we dan helemaal au sérieux genomen?'

Oostendse havenmanager Paul Gerard in Ondernemers in West-Vlaanderen, maart 2000.

'We are all amateurs, life is too short for us to be anything else.'

Charles Chaplin in Lime Light.

'De Urkers verwijten de Rederscentrale een rol te spelen in de economische link, want door de strafkorting lijkt het erop dat hun leden nu de beschikking over meer tong gaan krijgen.'

Visserijnieuws, 2 juni 2000.

Wie redelijk is past zichzelf aan de wereld aan: wie onredelijk is blijft proberen de wereld aan zichzelf aan te passen. Daardoor komt het dat alle vooruitgang van onredelijke mensen afhangt.'

G.B. Shaw

Wellicht zullen een aantal lezers enige moeite hebben met onderstaand stuk. Het gaat immers niet over vismethodes, schepen, veteranen ter zeevisserij of quotaperikelen. De vraag luidt dan: is HVB wel de goeie plaats om dit te publiceren? Het is immers een essay dat mediteert over persvrijheid, vrije meningsuiting, het recht om kritiek te leveren... en het recht om die kritiek in een zelfgekozen vorm te gieten.

Geven we zo'n stuk een plaats in dit blad? Ja, want HVB krijgt wel degelijk af te rekenen met mensen die het blad willen censureren. Om ons het zwijgen op te leggen zetten zij de geldkraan wijd open. En daartegenover kunnen wij alleen maar **het vrije woord** plaatsen. Dus ja, HVB is wel degelijk de geschikte plaats om dit artikel te publiceren.

Geen censuur op onze kaaien!

IN EEN VAN DE vorige edities van HVB werd een welbepaald stuk *niet* opgenomen. Dat was niet omdat we (zoals dat zoveel keer gebeurt) met plaatsgebrek te kampen hadden, evenmin was het omdat we (zoals dat veel minder gebeurt) ontevreden waren over de vorm en/of inhoud van het artikel. Maar waarom gebeurde het dan wèl?

HET STAAT GESCHREVEN in de universele verklaring van de rechten van de mens. Artikel 19: *'Een ieder heeft recht op vrijheid van meningsuiting'*. Hetzelfde staat ook in de Belgische grondwet. Artikel 25: *'De drukpers is vrij; de censuur kan nooit worden ingevoerd.'*

Mocht u aan deze woorden enig geloof hechten, dan moet u vandaag uw mening herzien, want de redactie van HVB heeft voor het eerst in dertien jaar moeten toegeven aan censuur.

Het is niet de Staat die ons verbod opgelegd heeft een bepaald stuk te publiceren. Het is een zakenman, een onvoorwaardelijk voorstander van de vrijheid (althans van ondernemen), die ons bij monde van zijn advocaat heeft laten weten dat een welbepaald stuk NIET in HVB geplaatst mag worden, of... (We besparen u het bedrag dat dan van ons geëist zou worden, maar neem van ons aan dat we er niet over beschikken en

dat we het evenmin kunnen bijeenprokkelen.) Het is met droefheid dat we u dat meedelen, want dit blad heeft een reputatie hoog te houden en wel deze: wij komen vrank en vrij uit voor onze mening, wij noemen een kat een kat en wij gaan de controverse niet uit de weg. U hebt bijgevolg het recht te weten wat ons bezielt om deze reputatie (waarvoor we bij de enen veracht worden en gewaardeerd bij de anderen) op de helling te zetten. Het antwoord is even simpel als het schrikbarend is: de bewuste cen-



Een boek van de Vlaamse schrijver Herman Brusselmans werd door de rechtbank verboden omdat hij een gslaagde spectaculaire stijl gebruikte om de vaandeldragers van deze spektakelmaatschappij op hun eigen terrein aan te vallen.

sor is een man die tekent voor vele tientallen, zelfs honderden miljoenen. Wijzelf daarentegen, wij zijn al blij als we onze drukker kunnen betalen.

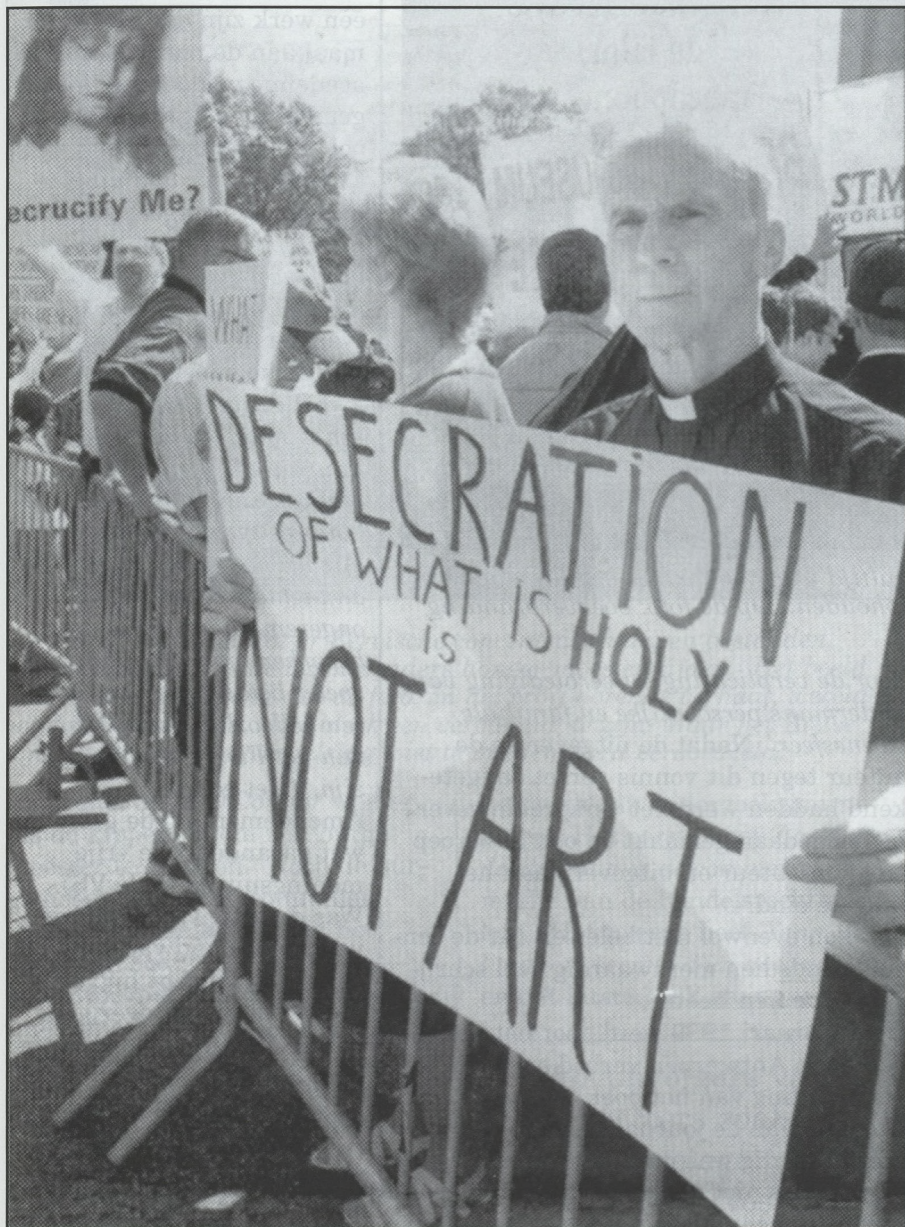
Wat kunnen we daartegen doen? Mochten we de bejaardenclub van de cynici vervoegd hebben dan zouden we kunnen proberen een politicus te vinden die bereid is de grondwet aan te passen aan de werkelijkheid. Veel moet er niet aan veranderd worden. Het artikel 25 wordt dan gewoon: *'De drukpers is vrij; de censuur kan nooit worden ingevoerd, behalve door wie daarvoor het geld heeft.'*

Oprukkende censuur

CENSUUR. HET LEEK wel een woord uit een ver verleden te zijn. We dachten daarbij aan oorlogskranten waarin witte plekken de lezers erop wezen dat de bezettende overheid te elfder ure een artikel uit het lood gelicht had. Of we koppelden het woord aan verafgelegen staatsvormen die we als *'regimes'* plegen te omschrijven, en waar teksten op de weegschaal van de ene, enige ware partij gewikt en gewogen worden. Wat daar te licht bevonden wordt (of te zwaar) wordt gecensureerd en daarmee naar de kleine lettertjes van de ondergrondse pers verwezen. Maar de werkelijkheid ziet er weeral eens anders uit. Nu weten we het wel zeker: censuur bestaat. Ook hier. Ook nu. Soms kwam ons nog wel eens een binnenlandse poging tot censuur ter ore. Maar dat ging dan stee-

vast over een mislukte poging. Zo viel op 4 juli 1994 een verdict in het kort geding tegen het boek

'Secten in België'. Cosmeticaproductent Weleda eiste een verspreidingsverbod van de Franstalige



De vrijheid van uitdrukking vindt altijd wel tegenstanders op haar weg. Er zijn altijd wel mensen te vinden die zich door het vrije woord gekwetst voelen. Op de foto: een protestbetoging tegen een kunsttentoonstelling in New York... in 1999!

versie en vroeg de Nederlandstalige vertaling van bepaalde passages te verbieden. De rechter weigerde. Het vonnis: *'De grondwetgever heeft de persvrijheid zeer belangrijk geacht en met bijzondere waarborgen omringd, zodat het verbod tot censuur zich dan ook opdringt aan de rechter (...)* Wij menen dat het gevraagde verbod, onbeperkt of tijdelijk, niet ('nooit' volgens de grondwet) kan opgelegd worden.'

En opeens, in het laatste jaren van het voorgaande millennium, was het woord er weer: censuur! In Vlaanderen!

Het wordt erg

HET BEGON WAAR het altijd begint: in de marge. In 1995 was er nogal wat te doen rond *Hèt Blad*, het krantje van de Belgische Cannabis Consumenten Bond. *Gazet van Antwerpen* suggereerde de regering om de persen waarop *Hèt Blad* gedrukt werd in beslag te laten nemen; het *Vlaams Blok* had eerder al parlementaire vragen gesteld in verband met een publicatieverbod. Begin januari trokken de stoottroepen van *Voorpost* naar enkele supermarkten om *Hèt Blad* uit de rekken te halen en te verscheuren. Met andere woorden: uiterst rechts deed haar typische werk: ze maakte de weg vrij! Vervolgens gebeurde het: in een drietal gemeenten werd *Hèt Blad* op bevel van de burgemeesters door politie en Rijkswacht uit de krantenwinkels gehaald.

De uitgevers van het krantje organiseerden toen een petitie tegen deze gang van zaken, onder de welsprekende titel: *'Vandaag Hèt*

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende



Censuur kent vele gezichten. We weten altijd waar het proces begint, maar we weten nooit wanneer ze er zullen mee ophouden. Op de foto: boekverbranding in Berlijn, mei 1933.

Blad, morgen de rest van de boom?'. Overdreven was dat niet, want vandaag weten we dat ze het vraagteken achterwege mochten gelaten hebben.

Het moet rond diezelfde tijd geweest zijn dat de Waalse letterkundige *Pierre Mertens* zijn nieuwe boek *'Une paix royale'* in de rekken liet leggen. Waarschijnlijk omdat zij van mening was dat het boek de troon ontblootte, trok de Belgische prinses *Lilian (Baels)*, weduwe van koning *Leopold III*, en telg uit het grote Oostendse redersgeslacht *Baels* naar de rechter. En ze haalde daar haar slag thuis. De passage waarin de auteur haar vrijelijk laat kletsen over het huwelijk van haar stiefzoon *Boudewijn* met *Fabiola* moest worden geschrapt. Censuur!

Op 27 oktober 1998 legde de rechter in Gent aan de uitgeverij *Houtekiet* en *Regina Louf* verbod op om het boek *'Zwijgen is voor ouders - de getuigenis van XI'* te verspreiden. Binnen de 24 uur moesten op bevel van de rechter alle exemplaren van het gewraakte boek uit de handel worden genomen. Hoe kan dat? Zegt de Belgische grondwet niet: *'De drukpers is vrij; de censuur kan nooit worden ingevoerd.'* De Gentse rechter was van mening dat de vrijheid van meningsuiting niet onbeperkt is *'maar begrensd wordt*

door de verplichting tot eerbiediging van andermans persoonlijke en familiale levenssfeer.' Nadat de uitgever en de auteur tegen dit vonnis verzet aangetekend hadden werd het verspreidingsverbod ongedaan gemaakt en ook in beroep trokken auteur en uitgeverij aan het langste eind.

Dat kon evenwel niet beletten dat de censuur sindsdien merkwaardig veel schrijvers getroffen heeft.

Op 8 februari 1999 werd door het hof van beroep in Antwerpen verbod opgelegd tot verspreiding van het boek *'De zaak Marc Dutroux'* van de journalist *Hans Knoop*. Merkwaardig was dat het daarbij volgens de rechters niet om *'misbruik van de vrijheid van meningsuiting'* ging. De auteur werd alleen maar verweten dat hij geheime informatie uit het gerechtsdossier van Dutroux gebruikt had.

Wie Dutroux zegt, denkt Belgische ziekte. Maar de censuur die vandaag de kop opsteekt is geen Belgische rariteit. Ook elders in de zogenaamde vrije wereld wordt vandaag orde op zaken gezet.

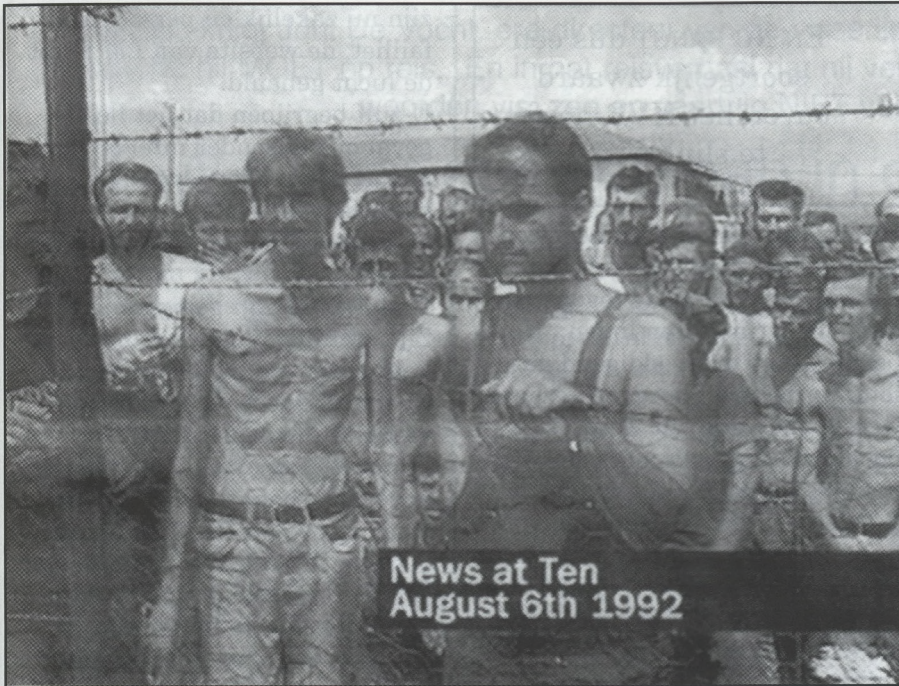
Het wordt erger

ZO WAS ER aan de overkant van de plas het dreigement van burgemeester *Rudolph Giuliani* van New York. Het *Brooklyn Museum of Art* organiseerde de tentoonstelling *Sensation*, waarin zich werken bevonden die de burgemeester niet graag zag. Vooral *The Holy Virgin Mary*, het schilderij van *Chris Ofili* viel bij de burgervader niet in de smaak. Op het schilderij zijn *'pornografische afbeeldingen'* aangebracht en verder is *Ofili*

erop te keer gegaan met oli-fantenmest. Het zal best een werk zijn dat niet helemaal aan de normen van de academie voldoet en de burgemeester mag uiteraard ook iets over zijn voorkeuren kwijt: *'Ik ga er van uit dat wat ik zelf kan geen kunst is. Drek op iets gooien, dat kan ik me wel voorstellen hoe dat moet. Dat is geen kunst.'*

Waarna hij ermee dreigde de stedelijke subsidie van een kwart miljard frank te schrappen. Geen censuur? *Laurance Tribe*, hoogleraar rechten aan de *Harvard University* zegt daarover: *'Als we het principe zouden aannemen dat de regering ongeremd de melodie mag beperken omdat ze de fluitspeler betaalt, dan zou dat een behoorlijke uitholling van het First Amendment zijn.'* (Het eerste

Amendement op de grondwet garandeert de vrije meningsuiting in de VS). Was de actie van de burgervader een daad van censuur? Zelf meent hij van niet. Dat meent overigens ook de Vlaamse conservatieve columnist *Gerard Bodifée*, die wekelijks in *Knack* zijn verkrampste, maar leukgebrachte wereldvisie mag verkondigen: *'De makers van de tentoonstelling verwijten de overheid dat zij censuur oplegt. In werkelijkheid verbiedt de overheid niets maar voelt zij zich, in naam van de bevolking die zij vertegenwoordigt, gegriefd en wil zij voor deze tentoonstelling niet betalen. Iedereen behoudt de vrijheid uit te stallen wat hij wil, desnoods al de afval van het slachthuis, maar niet in een door de stad gesubsidieerde instelling. Dat is duidelijk genoeg, maar het belet de inrichters niet om te verkondigen dat de kunst aan banden wordt gelegd.'* Aldus deze columnist, die daarin het episcopaat aan zijn zijde weet, want de New Yorkse



De foto die 'bewees' dat er Servische concentratiekampen bestonden, waarin uitgemergelde tegenstanders honger moesten lijden. Het beeld was zo overweldigend dat de foto, en het erbij horende verhaal, wereldwijd verkocht werd. Het bleek een vervalsing te zijn. Maar het Britse tijdschrift dat deze vervalsing wist te melden werd veroordeeld!

kardinaal John O'Connor was er als de kippen bij om zijn burgemeester te steunen. Noch de burgemeester, noch de columnist, noch de kardinaal vonden het blijkbaar nodig om eens na te gaan waarom kunstenaar Ofili oli-fantenmest gebruikte. Hadden ze dat gedaan dan hadden ze ongetwijfeld iets bijgeleerd. Maar neen: mest is vies en daarmee uit.

Waarom we nooit mogen toegeven

HET WORDT NÒG erger. Op 28 april 1998 werden in Frankrijk twee boeken verboden. Beide waren

het werk van onderzoeksjournalisten. Het eerste heet *'La Mafia des tribunaux de commerce'* (de maffia van de handelsrechtbanken). Het tweede heet *'Yann Piat, l'histoire secrète d'un assassinat'* en dat laatste boek gaat over de

Als opvolgers van spotters zoals Uilenspiegel en Reinaert de Vos vandaag nog een kans maken, dan zal het wellicht op deze kaaien zijn.

verborgen geschiedenis achter de moord op een ex-Front National afgevaardigde. De vonnissen werden door de Franse uitgevers als *'buiten alle verhouding'* omschreven. De rechters legden immers dwangsommen op van respectievelijk 600.000 en 60.000 Belgische frank per exemplaar (!) waarin de gewraakte passages nog zouden worden aangetroffen. (Ja, schippers, het zijn niet alleen maar jullie die met al te zware boetes bedacht worden!) Pikant detail: beide vonnissen werden onmiddellijk uitvoerbaar verklaard, zodat de uitgevers geen kans kregen hun boeken tijdig uit de handel te nemen. Dezelfde dag nog gingen deurwaarders op stap en namen elk exemplaar dat ze in de boekhandels vonden in beslag.

In hetzelfde Frankrijk van de *liberté, égalité et fraternité* vloog Matthieu Lindon, redacteur van het literair supplement van het dagblad *Libération*, eind oktober 1999 tegen de lamp. Samen met zijn uitgever werd hij veroordeeld tot het betalen van een boete van 90 000 Belgische frank, naast een flinke som smartegeld. Dat moet kunnen, want iemand die zich in een boek aangevallen voelt, moet zijn gram voor de rechtbank kunnen halen. Tegelijk besliste de rechter echter ook dat Lindons roman *'Le proces de Jean-Marie Le Pen'* uit de handel moet worden genomen. Censuur! De aanklacht was uiteraard ingediend door *Le Pen* zelf die aanstoot nam aan vier passages in het boek. In een van die fragmenten wordt hij wegens zijn opruiende taal de geestelijke pleger van een moord genoemd. Andere passages heb-

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

ben het over de racistische opmerkingen die Le Pen zich in de media permitteert.

Meer dan honderd Franse auteurs protesteerden openlijk tegen de uitspraak. Provocerend drukten ze de verboden passages nog eens integraal af en zegden daarover: *'Romans hebben (...) het recht om de werkelijkheid op te roepen waarbinnen ze tot stand komen'*.

Het is dat recht dat verleden jaar ook aan de Vlaamse auteur *Brusselmans* ontzegd werd. Net zoals de Britse *Ofili* niet gegund wordt om met olifantenmest de werkelijkheid op te roepen, net zomin als *Lindon* in zijn roman de fascistische werkelijkheid à la *Le Pen* mag oproepen, net zomin mag *Brusselmans* dat met de werkelijkheid van de spektakelmaatschappij nog doen. Op klacht van het bedrijf *Ann Demeulemeester* werd het boek *'uitgeverij Guggenheimer'* uit de handel weggeceensureerd. Schadelijk voor de merknaam!

Waarom we wel moeten toegeven

BEWEREN WE HIER nu dat de wereld in twee kampen verdeeld is? Waarbij we ons dan zouden moeten voorstellen dat je langs de ene kant van de scheidslijn de schrijvers en journalisten hebt en langs de andere kant de censoren? Ware het maar zo simpel! Maar zo eenvoudig is het natuurlijk nooit. Enkele jaren geleden maakte een persfoto grote ophef. Daarop zagen we een aantal Bosnische moslims achter prikkeldraad staan. Het beeld was schrijnend.

'EN NU HANGT dus een soortgelijk zwaard boven het HVB-hoofd te slingeren.'

Het *'bewees'* dat er Servische concentratiekampen bestonden, waarin uitgemergelde tegenstanders honger moesten lijden. Het beeld was zo overweldigend dat de foto, en het erbij horende verhaal, wereldwijd verkocht werd. Het beeld bevestigde immers de hardnekkige geruchten als zouden de Serviërs er vernietigings- en verkrachtungskampen op na houden. De Britse *Daily Mirror* plaatste er een kop boven: *'Het plaatje dat de wereld beschaamt'*.

Enkele jaren later toonde een andere journalist evenwel aan dat het een vervalsing betrof. De Bosnische mannen op de foto zaten *niet* in een concentratiekamp, maar waren naar een reportersploeg toegelopen die zich voor de gelegenheid achter een prikkeldraad geplaatst had. Die prikkeldraad omheinde trouwens geen concentratiekamp, maar een opslagplaatsje. De uitgemergelde Bosniër zag er ook al zo uit vóór de oorlog in ex-Yougoslavië begon! *Thomas Deichmann* die de vervalsing ontdekte verkocht zijn artikel o.a. aan het Britse blad *LM*. Dat blad werd door de grote televisieketen *ITN* echter voor de rechtbank gesleept wegens smaad. Na een langdurige en voor *LM* onbetaalbare procedure werden het blad, zijn hoofdredacteur en zijn eigenaar veroordeeld tot een boete plus een schadevergoeding van zo'n veertig miljoen frank. Ze

zijn nu zakelijk en persoonlijk failliet, de website van *LM* is uit de lucht gehaald.

U zult begrijpen dat het hele geval ons bijzonder interesseert, omdat het ons iets zegt over de situatie waarin HVB zou komen als onze eigen censor voet bij stuk houdt.

Had *Deichmann* gelogen? Neen! Zijn stelling aangaande het prikkeldraad werd in de rechtszaal weerom bewezen. Een filmband van *ITN* die meer uitsluitel had kunnen geven, bleek spoorloos en onverklaarbaar uit het *ITN*-archief verdwenen te zijn. De getuigen van *ITN* bleken allemaal aan een merkwaardige vorm van geheugenverlies te lijden. De *BBC* gaf na afloop volgende eigenaardige commentaar: *'De rechter zei dat LM de feiten correct had weergegeven, maar dat dit niet terzake deed.'*

EN NU HANGT dus een soortgelijk zwaard boven het HVB-hoofd te slingeren. In december 1999 kon ik in een vrije tribune (in het Informatieblad van de Rederscentrale) nog schrijven: *'Neen, in vergelijking met de geplogendheden in "l'Europe profonde" is het hier, op de visserijkaaien, bijna een vrije republiek. Als opvolgers van spotters zoals Uilenspiegel en Reinaert de Vos vandaag nog een kans maken, dan zal het wellicht op deze kaaien zijn.'* Vandaag moet ik wellicht mijn mening herzien.

Flor Vandekerckhove

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende - Bruggelaan 12, Bredene

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

Jaarlijks krijgt Juul De Vocht, ere-directeur van de visserijschool van Heist van ons een opdracht: hij MOET op reis. En in het reisverhaal dat hij vervolgens meebrengt mogen de woorden vis, zee en vaartuig NIET voorkomen.

Wat doet een zeeman in de bergen?

IN EEN TOERISTISCH televisie-programma kregen we een eerste keer het Eisackdal in het Italiaanse Zuid-Tirol te zien; een dal waar wij al jaren achteloos doorheen reden en waarvan wij nooit vermoed hadden dat het zo'n leuke plek zou zijn.

Dit jaar duwden we er op de rem en liepen langs bij Horst Unterfrauner die in het toerismebureau zijn geestdrift over de streek van 'Gitschberg' niet onder stoelen of banken stak. Mühlbach (Rio di Pusteria) en Meransen (Maranza) werden dit jaar onze uitvalsplekken voor bergwandelingen en culturele uitstappen.

In dat vakantieland geraak je doorheen Duitsland en Oostenrijk via de Brennergrens- overgang. Een goeie raad: spaar jezelf eens het tolgeld uit, neem de gratis originele Brennerovergang en bezorg jezelf al een voorproefje van het natuurschoon dat je te wachten staat. Als je vervolgens de afrit Bruneck (Brunico) niet mist dan ben je goed op weg naar de bestemming, waarvoor wij je het bergdorp Meransen (1.414 meter

hoog) aanraden. Vanuit het dorp kijk je op een prachtig dal en op wel honderd bergtoppen, al dan niet bedekt met sneeuw. In hotel Holzerhof kregen we vele tips van uitbater Reinard Hofer, een jonge man die tegelijk toerismedirecteur van het dorp is. Hij leerde ons dat er veel

aandacht besteed wordt aan familievakanties. En verder kun je ruim kiezen tussen moeilijke en gewone bergwandelingen. Dat er spectaculaire tochten bij zijn mag blijken uit de lift die je tot op 2.000 meter kan brengen. Van daaruit kun je zelf verder naar de top van de Gitschberg wandelen, goed

voor 2.512 meter hoog en nog beter voor een panoramische blik op ongeveer vijfhonderd bergtoppen.

Wie voor al dat natuurschoon niet valt kan bezoeken brengen aan steden zoals Meran (Merano); Bozen (Bolzano) en Brixen (Bressanone). Bovendien kun je een ritje maken dat langs verschillende winddorpen loopt. We raden je aan om in Tramin te stoppen en daar te genieten van een fles

Gewürztraminerwijn met een stukje kaas en tirolerbrood.

Juul De Vocht



Meer info bij Horst Unterfrauner, Katharina- I anz Strasse 66, I - 39037 Mühlbach. Tel.: 00 39 0472 888 061. Of bij Reinard Hofer, Parkhotel, Holzerhof, Meransen 10, I - 39037 Mühlbach. Tel.: 00 39 0472 51 01 00.

De Laatste Vuurtorenwachter

Afwezig wegens jaarlijkse vakantie

Ierse vissers voeren actie

Ierse tonijnvissers hebben in het weekend van 15 en 16 juli jl. de havens van Cork en Castleberry geblokkeerd. Ze waren boos omdat een collega door de Ierse Navy opgeleid was. Ze zeggen dat die een echte hetze voert tegen vissersschepen, ongeacht de nationaliteit en dat pikken ze niet. De militairen, die bevoegd zijn voor de visserijcontrole op zee, hebben in de eerste helft van 2000 een slordige 100 schepen opgeleid en de schipper voor de rechter gebracht, dikwijls voor banale feiten.

Terwijl hun collega in het Navydok te Cork aan de ketting lag, ging een delegatie protesteren bij de minister van visserij. Pas toen die zich bereid verklaarde het probleem te onderzoeken beloofden de boze vissers de blokkade op te heffen. Dat geschiedde zondagavond. Recent werd ook de Z.186 opgebracht naar Rosslare, een haven in het zuidoosten van Ierland (lees daarover Tussen schip en kaai, op blz. 19). (pg)

Arneel de visser in De Zeewacht

Vanaf september verschijnt in het weekblad De Zeewacht, in wekelijkse afleveringen, een historische roman van de hand van oud-schipper-reder Eddy Serie. In deze roman verhaalt de oud-HVB-medewerker de belevenissen van een vissersfamilie ten tijde van het Beleg van Oostende (1601-1604). Eddie Serie zegt deze roman geschreven te hebben naar aanleiding van de vierhonderdste ver-

jaardag (2001) van deze historische periode.

De titel, Arneel de visser, verwijst naar de belevenissen van het hoofdpersonage die naarstig en met succes de kustvisserij bedreef. Het Beleg van Oostende kwam echter roet in het eten gooien. Maar Arneel trachtte er het beste van te maken, terwijl de protestantse troepen zich in de stad gevestigd hadden en de katholieke Spanjaarden diezelfde stad zodanig belegerden dat het niet mooi meer was.



VOOR EEN EFFICIENTE 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.

Waarom de vissers in juni en in augustus altijd klagen

Juni laagste aanvoer maand

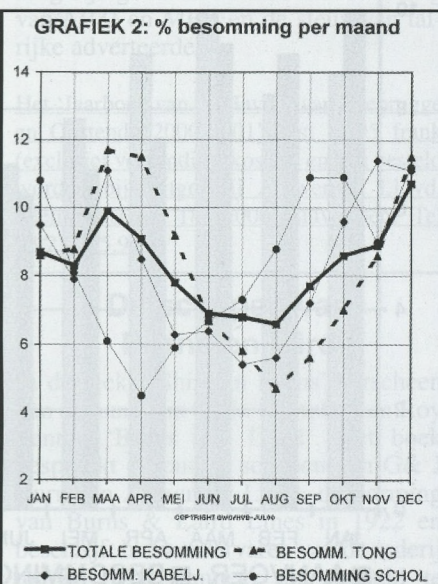
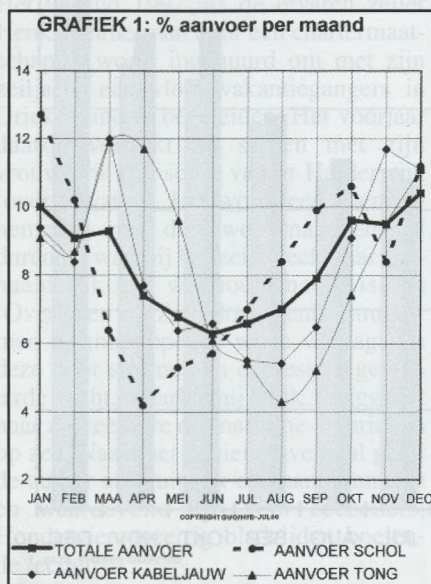
NIET ALLE MAANDEN zijn gelijk.

Ook niet in de visaanvoer.

Onderzoek naar de maandelijkse aanvoer van de voorbije vijftien jaar leert ons dat juni onbetwistbaar de maand van de laagste visaanvoer is in onze vismijnen. De laagste besomming wordt dan weer geboekt in augustus.

SCHOL IS DE VISSOORT die de grootste invloed heeft op het totale aanvoergewicht. Ze gevolgd door de aanvoer van kabeljauw en tong. Deze drie soorten vertegenwoordigden de voorbije jaren tussen de 50 en de 65 procent van de totale aanvoer.

In grafiek 1 hebben we dit als volgt samengevat. De volle lijn toont de gemiddelde aanvoer van



de voorbije 15 jaar per maand. We zien dat de aanvoer het hoogst ligt in de periode van oktober tot maart. Die zes maanden leveren

gemiddeld 58 procent van de aanvoer op. In het halfjaar van april tot september wordt de overige 42 procent van de jaaraanvoer ver-

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

- * Lage vaste mijnkosten;
- * Hoge opbrengst voor Uw GEHELE vangst door kopers voor zowel de Belgische versmarkt als de Nederlandse vers- en fileermarkt;
- * Zeer hoge servicegraad
- * Vervoer vanuit elke aanvoerhaven;
- * Dagelijkse visverkoop;
- * Groot lokaal handelarenbestand, zowel groot- als kleinhandel.



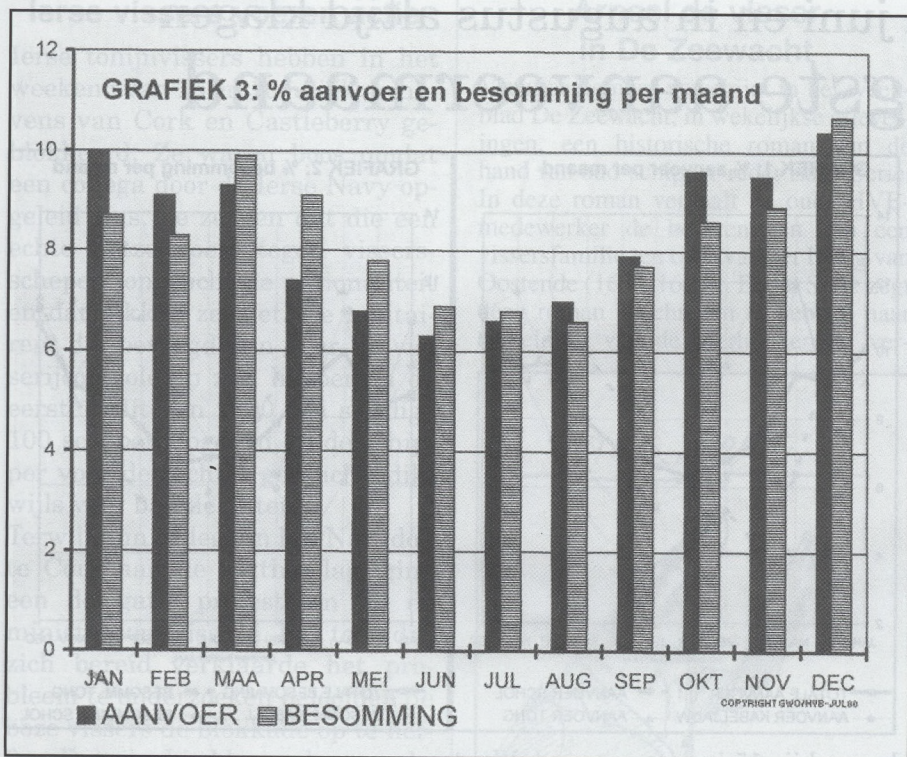
Probeer het eens en u zult versteld staan van Uw meeropbrengst

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAL 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

F. Lokerse privé tel (+31) 113 371 383 of (+31) 651 314 190



werkt.

Seizoenen

De meeste vissoorten worden het hele jaar door aangevoerd. Toch zijn er seizoenverschillen. Zo wordt er meer schol aangeland in de koudere maanden dan in de lente en de zomer. Zowat 63 pro-

cent van de schol is afkomstig van de visserij van september tot februari. In de andere maanden ligt de scholaanvoer beduidend lager. Die evolutie is duidelijk op de grafiek af te lezen. De zware stippellijn laat zien dat de scholaanvoer op zijn hoogst is in januari om vervolgens snel af te nemen. Die daling valt samen met de paaitijd (januari-maart). Op het laagtepunt in april is de gemiddelde maandaanvoer van schol tot een derde herleid. Daarna laat schol zich opnieuw beter vangen. De fijne lijntjes tonen het aanvoer- verloop van kabeljauw en tong. Die aanvoer verloopt volgens hetzelfde patroon als bij schol, maar met een verschuiving van een paar maanden.

Besomming

De Vlaamse visafslagen boeken de laagste maandbesomming in augustus. Niet toevallig valt dit samen met de laagste maandbesomming voor tong. Dat is begrijpelijk omdat de impact van de tongopbrengsten binnen de totale omzet sterk doorweegt. Die invloed is nog sterker dan deze van de scholaanvoer op de totale aanvoer. Vorig jaar leverde tong 43 procent van de totale besomming op, het jaar voordien zelfs 47 procent. Het aandeel van de scholverkoop (16 % in '99, 12 % in '98) en

kabeljauwomzet (resp. 8 % en 10 %) ligt stukken lager. De seizoen- schommelingen van alle andere aangevoerde vissoorten hebben slechts een beperkte invloed. Grafiek 2 toont de evolutie van de gemiddelde besomming per maand (volle lijn). De beste besommingen liggen in de maand maart en december. In de maanden juni, juli en augustus draaien de vismijnen op minder omzet. Dat zijn ook de maanden dat de tongaanlandingen het minst opbrengen. De dikke stippellijn maakt dit duidelijk.

De gemiddelde maandelijkse besomming van kabeljauw en schol (fijne lijntjes) verloopt parallel met de tongbesomming.

In grafiek 3 hebben we gemiddelde maandelijkse aanvoer en besomming op basis van de gegevens van de voorbije 15 jaar in beeld gebracht. Daarin zien we dat januari en december de enige maanden zijn waarin meer dan tien procent van de jaaraanvoer wordt gehaald. Maart en december leveren de hoogste besomming op: (gw)

GEMEENTELIJKE VISVEILING NIEUWPOORT

- gelegen aan open tijhaven
- gelegen op 5 minuten van exit 3/E40

- dagelijkse aanvoer van dagverse vis en garnaal
- van maandag t.e.m. zaterdag
- faxmelding aanvoer
- thuiskoopsysteem

visinfolijn: 058 233364
 veilmeeester: 058 224970
 directie 058 224971
 fax: 058 236720



quintiens

n.v.

Electrical Intervention Team

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

BOEK BESPREKINGEN

FRANK NEYTS

PC aan boord

Heel veel zeilers maken elke dag gebruik van computers, zowel thuis als op het werk. PC's maken het leven gemakkelijker en productiever, en bovendien dienen ze ook voor vermaak. Hetzelfde geldt op zee: steeds meer zeilers ontdekken hoe nuttig het is om een PC aan boord te hebben, zeker met de huidige goedkope modellen en betaalbare maritieme software. Maar waar beginnen? Er is zoveel op de markt dat een keuze maken niet altijd even gemakkelijk blijkt te zijn. Het boek 'PC aan boord' geeft inzicht hoe je een computer aan boord kunt gebruiken om het plezier in het zeilen te vergroten. Het geeft nauwkeurige informatie en verlicht de navigatieberekeningen aanzienlijk. 'PC aan boord' geeft richtlijnen voor de keuze van een PC en adviseert tevens inzake de keuze voor allerlei software: getijdeberekeningen, routeplanning, kaartplotten, prestatieanalyse, training, weerinformatie, communicatie en internet. Te oordelen aan deze onderwerpen zal het duidelijk zijn dat het boek ook buiten de zeilvaart nuttig kan zijn. Een echte aanrader!

'PC aan boord (ISBN 90-6013-119-3) een uitgave van Uitgeverij De Alk BV uit het Nederlandse Alkmaar, kost 49,90 gulden en is verkrijgbaar in de boekhandel en watersportzaak. In ons land worden de publicaties van De Alk verspreid door Uitgeverij Agora uit Aals. Tel 053/78.87.00

Pikheet

'Pikheet', voor de walslurp een onbekend fenomeen, maar voor wie langer dan een etmaal dienst deed aan boord van een Nederlands koopvaardij-schip een begrip. De bikhamer en de verfkwas worden neergelegd, de stuurman op de brug gaat even verzitten en ook de machinist neemt, zittende op z'n bankje dankbaar zijn bakkie in ontvangst. De rest zoekt in de kou de warmte van de accommodatie of in de tropen een schaduwrrijk plekje aan boord. Het moment voor een sterk verhaal, vandaar. Een verhalenboekje van Aad Schol. Eén brok herkenning voor alle zeelui uit de hoogtijdagen van de zestiger en zeventiger jaren. Een aantal uren spannende uren lectuur! Pure ontspanning.

'Pikheet. Scheepspraat met een glimlach' (ISBN 90-6013-108-8), een uitgave van Uitgeverij De Alk uit het Nederlandse Alkmaar, kost 29,90 gulden en is verkrijgbaar in de boekhandel. In ons land worden de publi-

caties van De Alk verspreid door Uitgeverij Agora uit Aalst. Tel 053/78.87.00

Overleven op zee

Het is eind 1997 als de ervaren zeiler Henk Timmerman door een chartermaatschappij wordt ingehuurd om met zijn zeiljacht een vloot vakantiegangers in Griekenland te begeleiden. Het voorjaar daarop vertrekt hij samen met zijn vrouw om zijn schip vanuit Harderwijk 'over te varen'. Het wordt een adembenemende reis die twee maanden zal duren en waarbij het zeilersechtpaar herhaaldelijk de wanhoop nabij is. In 'Overleven op Zee' doet Henk Timmerman op meeslepende wijze verslag van deze door stormen en depressies geteisterde tocht, waarbij hij vaak teruggrijpt naar zijn eerdere dramatische ervaringen op zee. Naast het boeiende verhaal geeft de auteur als sluitstuk een aantal nuttige en waardevolle tips voor zeezeilers. Hondervierenveertig bladzijden boeiende lectuur!

'Overleven op Zee' (ISBN 90-245-0584-9) is een uitgave van Bosch&Keuning, in ons land verspreid door Tirion Uitgevers, Capucienlaan 49 9300 Aalst. Tel: 053/70.20.71 Fax 053/70.70.53 e-mail tirion@ping.be

Jaarboek Haven Zeebrugge en Oostende 2000-2001

Eind juni verscheen de 14de editie van het 'jaarboek Haven Zeebrugge en Oostende 2000-2001' In zijn handige boekvorm is dit een nuttig instrument voor iedereen die van ver of dichtbij iets met de havens van Zeebrugge en Oostende te maken heeft. Het is een onmisbaar hulpmiddel om, in het kaderwerk van dienstverlenende bedrijven in de haven, zijn weg te vinden.

Een waaier van informatie, zoals de alfabetische lijst van de privé-bedrijven met het personenregister, fax- en telefoonnummers, BTW-nummers en andere efficiënte inlichtingen, vindt de gebruiker erin terug. Ook de statistieken en de nieuwe en bestaande lijndiensten van en

naar Zeebrugge en Oostende vormen een belangrijk onderdeel van dit jaarboek. De realisatie van deze nieuwe uitgave van de Antwerpse Lloyd werd mogelijk gemaakt door de medewerking van APZI en MBZ en de steun van talrijke adverteerders.

Het 'Jaarboek van de Havens van Zeebrugge en Oostende 2000-2001' kost 1.895 frank (exclusief verzendingskosten) en kan besteld worden bij Uitgeverij Antwerpse Lloyd, Vleminckstraat 18, 2000 Antwerpen. Tel 03/234.25.93

De schepen van Burns en Laird

In de reeks 'Ships in Focus' verscheen van de hand van Colin Campbell en Roy Fenton 'Burns and Laird'. Het boek bespreekt de oudste schepen van G&J Burns en Alexander Laird, de vorming van Burns & Laird Lines in 1922 en beschrijft het werdervaren van de rederij tot in 1970 wanneer die ophield te bestaan. Het boek is een waardevolle bijdrage tot de geschiedenis van een belangrijke rederij, te meer omdat het verhaal van Burns & Laird eerder nooit volledig werd neergepend. Bovendien moet beklemtoond dat het boek foto's bevat van alle schepen welke ooit onder deze rederij hebben gevaren, van de zeldzame opnames van de eerste schepen uit 1863 tot de allerlaatste vaartuigen die Burns & Laird in de vaart nam.

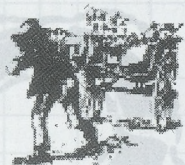
Het boek (ISBN 1-901703-07-X) telt 96 pagina's meer dan 200 (vaak prachtige) foto's en kost £ 14.50 (plus ve£3 verzendingskosten). Het is een uitgave van Ships in Focus Publications. Bestellen kan bij de uitgeverij op volgend adres: 18 Franklands, Longton, Preston PR4 5PD.UK.

De strijd op Zee in 1940-45

'De strijd op Zee in 1940-45, verteld door de Royal Navy Section Belge' is de debuutuitgave van Johnny Geldhof. Het boek bespreekt het verloop van de Tweede Wereldoorlog en de wedervaren

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

van onze landgenoten die onder de vlag van de 'Royal Navy Section Belge' de strijd op zee tegen de vijand aangingen. Het boek is een bundeling van waardevolle getuigenissen.

Een handvol Belgen speelde in de Tweede Oorlog een belangrijke rol, een inzet die een plaats verdient in de geschiedschrijving. Precies dat is wat Johnny Geldhof met zijn boek heeft bereikt. Hij werkte ruim drie jaar aan het verzamelen en ordenen van alle gegevens, uren besteedde hij aan interviews met de laatste getuigen van de heroïsche inzet van onze landgenoten. Ontkennen dat de Royal Navy Section Belge de kern zou zijn waaruit onze huidige Belgische Marine voortkwam, zou de waarheid onrecht aandoen. Door de uitgebreide tekst (het boek telt 256 pagina's en de talrijke, dikwijls nooit eerder gepubliceerde foto's vormt 'De Strijd op Zee 1940-45' een waardevolle bijdrage aan de registratie van een hoofdstuk uit onze nationale geschiedenis.

Het boek (ISBN 90-71868-33-8) kost 995 frank (plus 150 frank verzendingskosten) en is verkrijgbaar bij de auteur Johnny Geldhof, Sqtationsstraat 130 Oostrozebeke. Bestellen kan door storting van het verschuldigde bedrag op 285-0505278-34

Scheepsbouwers van Hull

De streek rond de Humber in Noord-Engeland is jarenlang een belangrijk centrum van de visserij geweest. Vanuit Grimsby en Hull opereerde een belangrijke vloot vissersvaartuigen die voor hun tijd zeer modern waren. Die schepen vond je niet alleen op de Noordzee terug, maar ze waren actief tot Newfoundland an South Georgia. Het zal dan ook niemand verwonderen dat in diezelfde streek tot een belangrijk centrum van scheepsbouw gegroeid was, met - hoe kan het anders - een accent op het bouwen van vissersvaartuigen.

Een van de allerbekendste namen was Cook, Welton & Gemmell met werven in Hull en Beverley. Tussen 1883 en 1963 werden daar niet minder dan 1.317

schepen gebouwd.

Het bedrijf ging van start in Hull en de werf in Beverley werd in 1901 opgestart. In 1902 werden er 40 schepen afgeleverd, 20 daarvan werden gebouwd in Hull, een gelijk aantal in Beverley dat steeds meer aan belang won. In 1904 werd alle scheepsbouw daar trouwens geconcentreerd. De Beverleywerf stond steeds aan de spits als het op renovatie aankwam. Ze speelde een belangrijke rol in de ontwikkeling van de deepsee trawler.

De werf moest in 1963 de deuren sluiten nadat de Britse regering ook de bouw van schepen op buitenlandse werven ging subsidiëren.

Het boek Cook, Welton & Gemmell, Shipbuilders of Hull and Beverley 1883-1963' noteert de geschiedenis van de werf, samen met een gedetailleerd overzicht van alle schepen, die er ooit gebouwd werden. Het boek bevat bovendien een groot aantal prachtig gepubliceerde foto's van statige (stoom)trawlers.

'Cook, Welton & Gemmell 1883-1963' (ISBN 1-902709-02-0) werd uitgegeven door Hutton Press, 130 Canada Drive, Cherry Burton, Beverley, East Yorkshire, HU17 7SB, UK. Het kost £16.95.

De Union-Castle line

Exact honderd jaar geleden sloegen Union Line en Castle Line de handen in elkaar om verder als de Union-Castle Line te opereren. De nieuwe rederij groeide uit tot een van de bekendste Britse rederijen ooit. Het boek Union Castle-Line - A Fleet History van de hand van Peter Newall bespreekt in zeven hoofdstukken de volledige vloot van deze rederij. Zo komen de mailboten, cargo's, reefereschepen, sleepboten en hulpschepen alle aan bod. Het boek omvat een uitvoerige index en werd rijkelijk geïllustreerd.

Union-Castle Line - A Fleet History werd uitgegeven door Carmania Press, Unit 202 Station House, 49 Greenwich High Road,

London SE10 8JL, UK. Wie het boek aankoopt moet ervoor £32 neertellen.

Handelsschepen van weleer

De handelsschepen die zes decennia geleden de wereldzeeën bevoeren zagen er helemaal anders uit dan deze van vandaag. Het grootste deel ervan waren general cargo-schepen, tankers en passagiersschepen. Er was toentertijd geen enkel containerschip, rorovaartuig of offshore schip.

Het contrast stopt overigens niet bij het noemen van scheepstypes. De meeste vroegere schepen werden met stoom voortbewogen en waren veel kleiner dan hun moderne soortgenoten, met uitzondering dan van de accommodatie voor de bemanningen.

The world's Merchant Fleets 1939, een publicatie van Chatman Publishing en samengesteld door Roger Jordan, geeft, opgedeeld per land, een overzicht van alle rederijen met de samenstelling van hun vloot in 1939. Vele van die schepen gingen in WOII verloren, maar een merkwaardig aantal ging toch door een 'gewone oorzaak' ten onder en niet door het oorlogsgeweld. Je vindt het allemaal terug in het boek en de index vergemakkelijkt nog het opzoekingswerk. Door de volledigheid en de overzichtelijkheid is het een van de beste boeken over handelsschepen uit de voorbije jaren.

The World's Merchant Fleets 1939 kost £40 en kan besteld worden bij Chatman Publishing, 61 Frith Street, London, UK.

Zeemacht in de ruimte

De marine is de belangrijkste gebruiker van militaire technologie in de ruimte. In Seapower and Space, From the Dawn of the Missile Age to Net-Centric Warfare geeft Norman Friedman, een internationaal bekend historicus en militair specialist, voor het eerst een volledig overzicht van de ontwikkeling van de ruimtevaarttechnologie, met de impact ervan op oorlogs- en handelsvloeten, zowel wat navigatie, communicatie, fotografie, elektronische herkenning als 'over-the-horizon' raketten betreft.

De recente Golfoorlog en de oorlog in Kosovo zijn slechts twee voorbeelden van hoe vergaand de invloed van de informatietechnologie op de oorlogsvoering voortgeschreden is. Een sciencefictionverhaal dat werkelijkheid geworden is! Lezers zullen door het boek beter begrijpen in welke richting de NAVO-landen in de komende jaren hun technologische keuzes zullen richten.

Het boek Seapower and Space (ISBN 1-86176-004-3), 384 pagina's dik, van auteur Norman Friedman werd uitgegeven door Chatham Publishing en kost £25. Bestellen kan op het adres van de uitgever: 61 Frith Street, London W1V 5TA, UK.



COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kottier tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap. Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane

Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04

De Slag der Sporen van Hormonen in het Vlees

De Slag... is een feuilleton dat maandelijks in HVB vervolgd wordt. © Flor Vandekerckhove, tekeningen Annie Vanhee

XXII

WELLICHT IS DIT niet de meest geschikte plaats om het te zeggen, maar ik doe het toch maar hier. Enige tijd geleden heb ik samen met de bekende Belgische filmmaker Jan Bucquoy een contract ondertekend. Daardoor heeft deze uit Roeselare afkomstige regisseur de filmrechten verworven over het feuilleton dat u nu leest; een vervolgverhaal dat nu al tweeëntwintig maanden lang in HVB gepubliceerd wordt (en dat na vandaag nog twee afleveringen te gaan heeft). Het kan evenwel lang duren vooraleer de prent uiteindelijk de zalen haalt, want momenteel werkt Bucquoy nog steeds volop aan het vierde deel van *La vie sexuelle des Belges*. Sommige lezers zullen deze filmmaker ongetwijfeld kennen van zijn provocerende televisieoptredens. Wellicht hebben enkelen zelfs een van de films uit zijn inmiddels berucht geworden cyclus *La vie sexuelle des Belges* gezien. Voor de kustbewoners was vooral het derde deel ervan — *Camping Cosmos* — een beklijvend document. Onvergetelijk daarin is het optreden van de inmiddels overleden extreem rondborstige actrice Lolo Ferrari. Ongetwijfeld zal zij de filmgeschiedenis ingaan met de beelden waarin ze, als ware het de ideale vakantieliteratuur, het filosofische meesterwerk *La société de spectacle* leest. Nu en dan lacht ze in de film hartelijk om de revolutionaire wijsheden die de ook al veel te jong gestorven auteur Guy Debord daarin aan de mensheid meegeeft. Om maar te zeggen dat de regisseur erin geslaagd is een heel eigen-

zinnig portret af te leveren van de toeristen die jaarlijks de kust opzoeken.

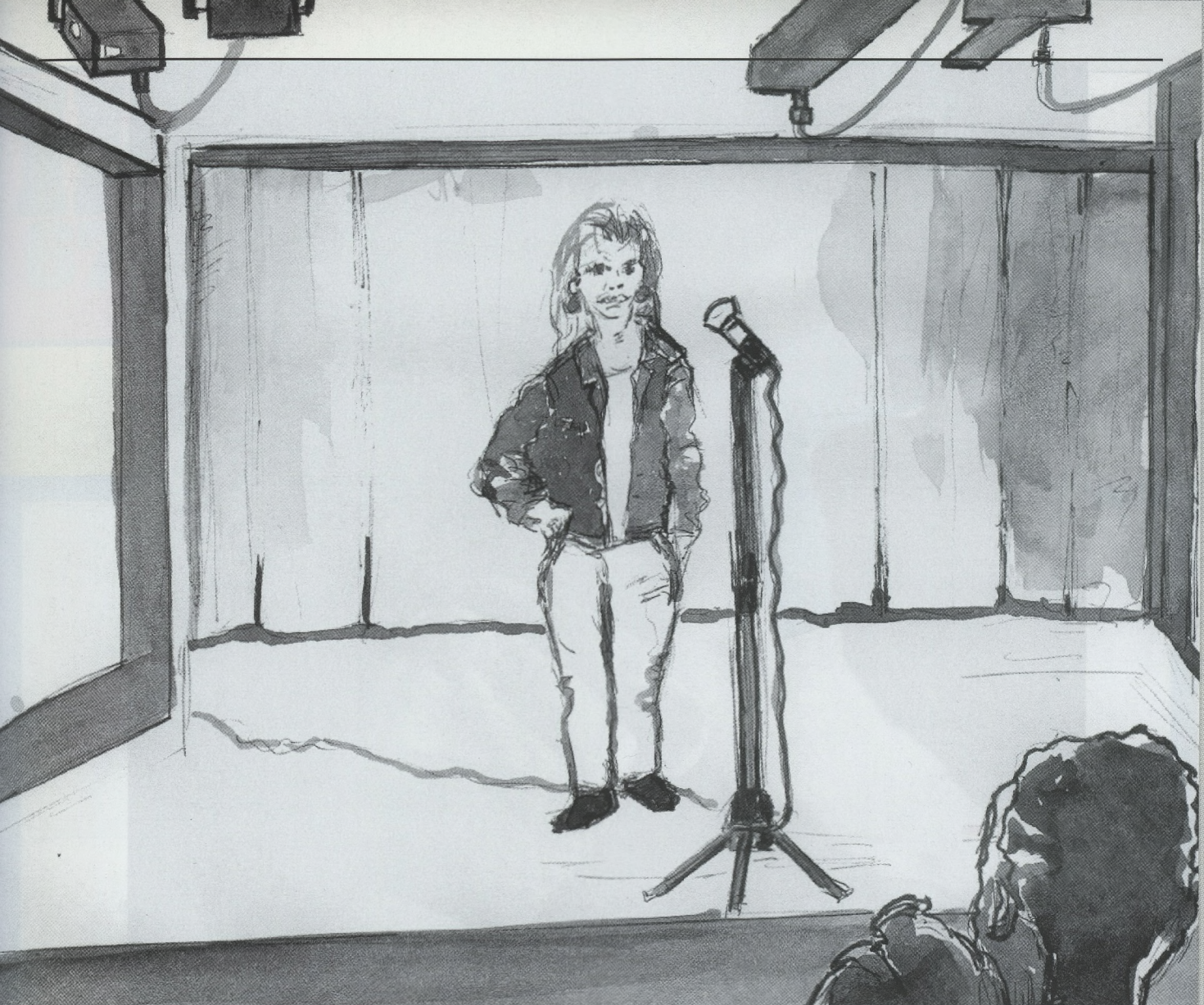
Soortgelijk boeiend portret van Vlaanderen zal ongetwijfeld ook *De slag der sporen van hormonen in het vlees* opleveren. Daarom wellicht dat Bucquoy de verfilming als het vijfde deel van hogervermelde cyclus op het festival van Cannes wil presenteren. Daar waar *Camping Cosmos* echter vooral de sfeer van de vrijetijdsbesteding ademt, zal de plot van *De slag der sporen...* zich in meer productieve sectoren afspeelen. Vooral typisch Vlaamse economische zwaartepunten zoals de vetmesterij, de horeca, de witwasserij, de vlees- en de sexindustrie zullen in de film benadrukt worden. Het spreekt vanzelf dat ook de visserijsector enig gewicht in de schaal zal werpen.

Voor een auteur als ik is het natuurlijk een grote eer dat een van zijn werken verfilmd kan worden. Het contract is dan ook niet meer of minder dan een mijlpaal in mijn literaire carrière. Dat betekent dan weer niet dat ik het nu 'gemaakt' zou hebben of dat ik binnenkort tot de Vereniging van Vlaamse Letterkundigen zou mogen toetreden. De productie wordt immers in de beste Bucquoytraditie een non-budgetfilm en het is nog maar de vraag of hij uiteindelijk de zalen zal halen. Het maken van een film kost immers vele miljoenen en deze zijn er dus niet. Overigens stipuleert het contract dat ikzelf (en wel gratis) het scenario moet schrijven en tot mijn eigen schand en schande moet ik bekennen dat ik daar inmiddels nog niet mee gestart ben.

Een en ander belet niet dat Jan Bucquoy inmiddels al begonnen is met een zoektocht naar geschikte acteurs voor de verfilming van het feuilleton. Deze zoektocht begon afgelopen week toen welhaast

twintig jonge meisjes op auditie kwamen om de rol van Machteld in de wacht te slepen. Omdat het scenario van de film nog niet klaar is (ben ik er nog niet aan begonnen, zoals ik al zei), en we evenmin enig idee betreffende de te spreken teksten hebben, liet Jan Bucquoy elk van de jonge meisjes een stuk uit het boek *De leeuw van Vlaanderen* van Hendrik Conscience voorlezen. Ik vond het een goed idee, ook omdat *De slag der sporen...* uiteindelijk mijn eigen XXIste eeuwse poging is om de krachttoer van Conscience te herhalen en mijn volk op mijn beurt te leren lezen. Voor de rest zal wie wèl kan lezen al opgemerkt hebben dat de helden uit *De Leeuw van Vlaanderen* en de antihelden uit het feuilleton praktisch dezelfde namen dragen. Maar hoe gelijkend die namen ook zijn, mijn Vlamingen gelijken helemaal niet op deze van Conscience. Volgens mij beantwoorden ze meer aan de realiteit, maar het is uiteindelijk aan de lezers om daarover te oordelen.

Hoe dan ook, dat voorlezen viel nog niet weinig tegen. Het heeft lang geduurd vooraleer ik het wilde geloven, maar nu kan ik niet anders meer: de jeugd kan niet meer lezen. Er loopt wel degelijk vanalles scheef in het onderwijs. Nog nooit zijn jonge mensen zo lang schoolplichtig geweest als nu en nog nooit heeft de jeugd er zo weinig van gebakken. Het gestotter dat ik die middag gehoord heb valt haast niet te beschrijven. Op een enkeling na moesten alle meisjes de tekst met het vingertje volgen. En de meesten slaagden er achteraf niet in een samenvatting te geven van wat ze enkele sekunder daarvoor gelezen hadden. Meer dan de helft had trouwens nog nooit van het boek gehoord dat hen daar door Bucquoy in handen gestopt werd. Iemand dacht dat ik *De leeuw van*



Vlaanderen geschreven had, een ander was ervan overtuigd dat het een werk van filmmaker Hugo Claus was.

Eén meisje sprong op een wonderlijke manier uit de band. Toen Bucquoy haar de bladzijde aangegeven had die ze moest lezen, wierp ze er een blik op en sloeg onmiddellijk daarna het boek weer toe. Vastberaden ging ze op het podium staan en ze debiteerde de tekst op een manier die de indruk gaf dat ze dagelijks niets anders deed. Haar stem galmde door het zaaltje waarin Bucquoy en ikzelf ons al de hele middag geërgerd hadden: *'Wie zou de eer toekomen de eerste steek te geven?, was de eerste gedachte, die hen met ongeduld vervulde.'* We werden beiden prompt wakkergeschud uit de halfslaap waarin we, na het aanhoren van zoveel gewauwel, geraakt waren. *'Deze eer was uitermate groot onder de ridders. Als dit hun in een belangrijke slag te*

beurt viel, beroemden ze er zich hun ganse leven op, als een bewijs van onbetwistbare dapperheid.'

Het meisje ging in eenzelfde vaart door. Bucquoy en ikzelf gingen op het topje van onze stoel zitten. Hij, omdat hij wist dat daar in dat trieste zaaltje van deze havenstad een nieuwe ster ontdekt werd; ik omdat ik het meisje dacht te herkennen. *'Daarom hielden zij allen hun paard gereed en de speer geveld om op het eerste bevel, op het minste teken van de veldheer voorwaarts te springen.'*

En het hield maar niet op. Bucquoy scheen voor het eerst in zijn leven sprakeloos te zijn. Daar waar de anderen nauwelijks een alinea hadden moeten lezen, ging het meisje door en door, bladzijden lang, uit het hoofd, zonder ook maar een keer te haperen. Ik keek naar het formulier dat het meisje had moeten invullen: Van Bethune M. stond er. Bij het vakje beroep had ze iets driftig

doorstreept en daarachter had ze geschreven: zonder. *'Al deze voorbereidselen hadden de tijd doen voorbijsnellen: het was zeven uur toen de Franse ruiters zich op twee slingerworpen van de vijand bevonden.'* Wij waren beiden ontwapend, Bucquoy en ik, we gaven ons over aan deze Vlaamse schone uit de kuststreek, die ons meenam doorheen bijna heel het epos van Hendrik Conscience. *'Nu bleef geen enkele vijand meer op het slagveld te bevechten maar in alle richtingen zag men vluchtelingen zich voortspoeden om het gevaar te ontkomen.'* Het was inmiddels duister geworden in het lokaal, de late avondzon wierp een zacht licht op het meisje toen ze zei: *'Dat duurde zo de ganse dag tot er geen enkele Fransman of fransgezinde meer te vinden was. Moet ik nog verder gaan?'*

(Vervolgt)



Power to control your service

Power, control en service zijn de drie kernwoorden voor ABB Marine & Turbochargers. Zij geven exact weer wat wij willen leveren voor uw schip: de ultieme krachtbron, verfijnde controle en vergaande service. Samen maken zij ons tot wat we nu zijn. Het adres

voor alles wat uw schip nodig heeft, dag in dag uit. Want daar was het toch om te doen, úw dienstverlening aan uw klanten? Daarin ligt de toegevoegde waarde van ABB Marine & Turbochargers. Power to control your service.

ABB Marine & Turbochargers

Nederland: Marten Meesweg 5, 3068 AV Rotterdam. Tel.: +31 10 4078 888. Fax: +31 10 4078 444.
België: Noorderlaan 81, 2030 Antwerpen. Tel.: +32 3544 3233. Fax: +32 3544 3239.

