



Volop *nieuwe* initiatieven in  
Vlaamse vissersvloot

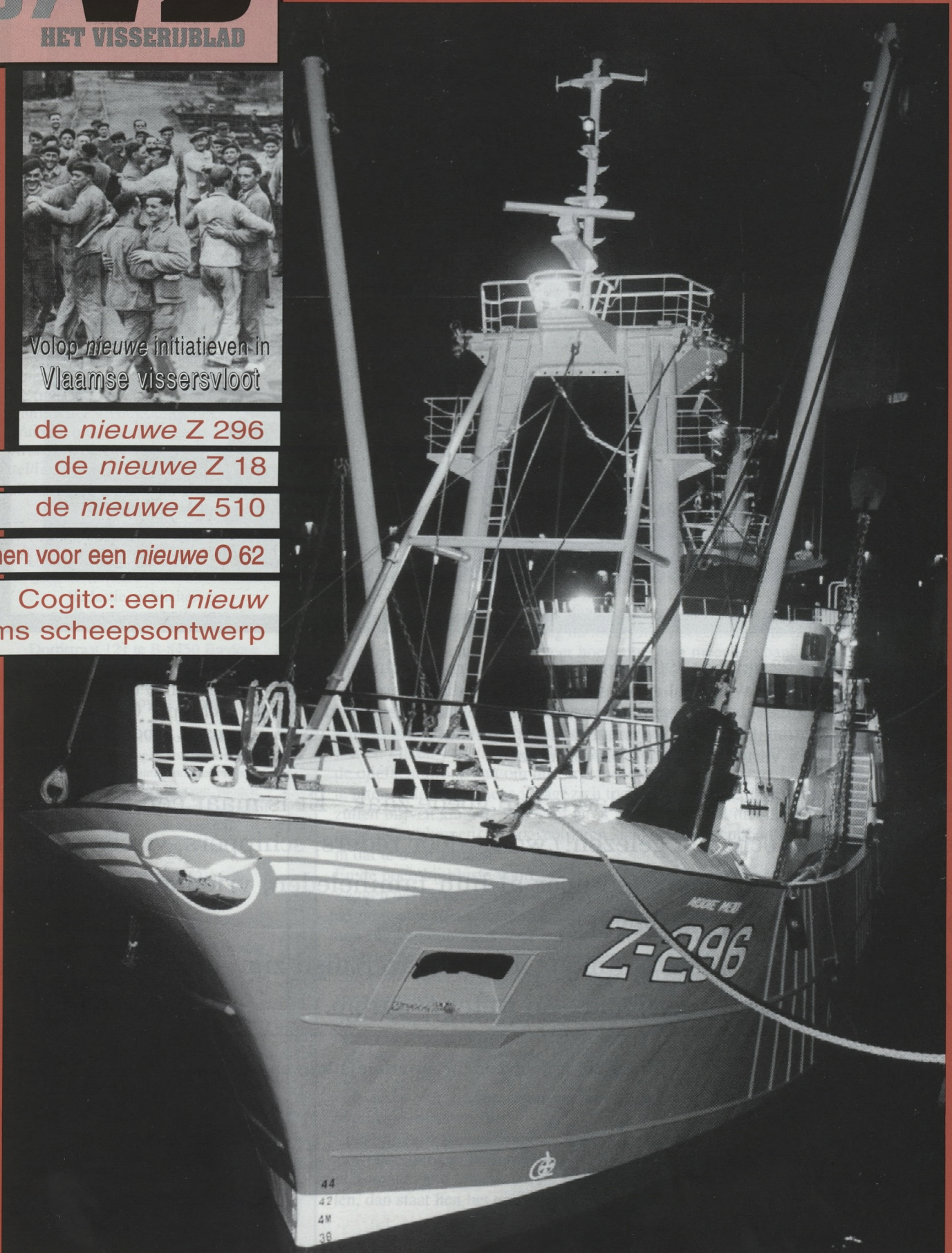
de *nieuwe* Z 296

de *nieuwe* Z 18

de *nieuwe* Z 510

plannen voor een *nieuwe* O 62

Cogito: een *nieuw*  
Vlaams scheepsontwerp





Op vrijdag 22 oktober 1965 verliet de O 188 Erna de thuishaven Oostende. Op zaterdag 6 november 1965 werd het schip vermist. Sindsdien werd nooit iets van het schip teruggevonden. Geen van de opvarende bemanningsleden kon begraven worden. Schipper Gustaaf Beyen, motorist Desire Bruyneel, stuurman André Verbanck en de matrozen Albert Pauwaert en Francois Vandekerckhove bleven op zee.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 67 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wel adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

# HVB 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 Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausning, 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:  
florvandekerckhove@hotmail.com

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!

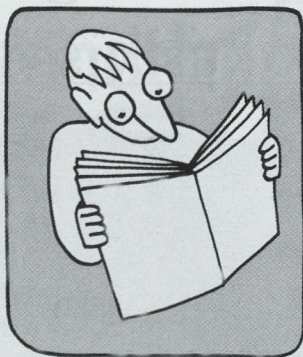
\* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bef op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

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

## Brand! Brand!! Brand!!!



HET IS ALWEER enige tijd geleden, maar vergeten zijn we het niet. De voorzitter van de Rederscentrale maakte een jaar geleden in zijn blad zo'n beetje de zelfkritiek van de sectortop toen hij zei dat men zich daar teveel bezighoudt met het achterna hollen van de problemen. Er wordt te weinig nagedacht, zo zei hij toen, over middelen om die problemen te voorkomen; er is een groot gebrek aan lange termijnvisie. Letterlijk zei hij het zo: *'De sector leeft nu in een klimaat van "we zien wel wat op ons afkomt". Brandjes blussen als ze uitbreken. Te*

*weinig initiatief om ze te voorkomen.'* Wij denken dat de man gelijk heeft.

De voorbije weken hebben we gezien hoe weer eens een brandje (zij het dat we nu meer over een *uitslaande brand* moeten spreken) geblust moest worden. De visserijsector had weer eens een hoog brandweergehalte, maar ze stond dit keer niet alleen met de bluswerken. Boeren-blussers blokkeerden toegangswegen uit protest tegen te hoge olieprijsen (èn, mooi meegenomen, tegelijk ook tegen het MAP), vrachtwagenchauffeurs-blussers legden de steden lam om er te protesteren tegen de dieselprijs (èn in één adem tegen de te hoge wegbelasting). Aan de kust morden de reders ter zeevisserij tegen de sterren op en om dat gemor kracht bij te zetten, lieten ze de wildeman van dienst zowaar een paar kisten vis op de straatkeien kwakken. Hij deed dat onder het beleefd applaus van de bijzonder boos kijkende toeschouwers.

Al dat protest was natuurlijk zeer te begrijpen, want de olieprijs swingt inderdaad de pan uit. En elders in dit blad leest u wat dat betekent voor bijvoorbeeld een reder. Te begrijpen dus, maar dan ook weer niet. Het kan de toeschouwers immers niet ontgaan zijn dat die klagers tekeer gingen tegen zaken waaraan ze lang geleden al iets hadden moeten doen.

Neem nu de truckers. Wie vandaag de dag een bedrijf leidt dat het van het transport moet hebben, mag nu toch stilaan beginnen weten dat het internationaal vrachtwagenverkeer hoe langer hoe meer aan banden gelegd zal worden; dat hij zijn aanbod moet diversifiëren en dringend moet leren (samen)werken met de binnenvaart en de spoorwegen. Om dat te weten moet je niet eens een groot marketingstrateeg zijn. Je moet alleen maar eens met je wagen op de autosnelweg tussen Kortrijk en Antwerpen rijden en kijken wat daar aan de hand is. Of neem de boeren. Zij grijpen de oliefactuur ook aan om hun ergernis over het Mest Actie Plan (MAP) te uiten. Maar een mens vraagt zich toch af hoelang ze daar nu nog over zullen blijven klagen? Hoeveel jaren weten wij nu al niet dat dit plan er moet en zal komen, en hoeveel jaren slaagt de Boerenbond er nu al niet in dat te dwarsbomen?

En de boer, hij bluste voort.

Zeggen wij nu dat deze protesten zinloos zijn? Neen. We zeggen wel dat de protesterenden moeten beseffen dat ze een brand blussen die achter hun rug gegarandeerd weer zal oplaaien, volgende maand, volgend jaar, volgend decennium... Want, wat weten we inmiddels allemaal?

- *er komt teveel mest in de grond en het MAP zal uiteindelijk ook uitgevoerd worden;*

- *er is teveel vervoer over de weg en dat transport zal hoe langer hoe meer ontmoedigd worden;*

- *de olievoorraad is beperkt, het product wordt schaarser en op termijn dus nòg duurder;*

- *de vis wordt schaarser en we mogen ons aan nog meer beperkende maatregelen verwachten;*

- *het milieu is bezoedeld en we krijgen nog strengere milieumaatregelen.* Zowel de boeren, de transporteurs als de reders doen er goed aan de kop niet in het zand te steken. Als ze niet snel andere wegen gaan bewandelen, dan staat hen het ene brandje na de andere te wachten.

Flor Vandekerckhove

# Serie nieuwe vaartuigen komt eraan

## Nieuwbouw laat ook kustvisserij niet onberoerd



IN EEN MAAND tijd zijn er maar even drie nieuwe grote boomkorvaartuigen in de vaart gebracht. Het zijn stuk voor stuk Vlaamse familiebedrijven die de Z.296 *Mooie Meid*, de Z.18 *Soetkin* en de Z.510 *Dennis* lieten bouwen. Nog eens drie gelijkaardige eenheden zijn in aanbouw. Bij De Graeve in Zeebrugge staat de Z.483 in de steigers, terwijl in Nederland de O.231 en Z.60 vorm krijgen.

Ook in het kleine visserij zit beweging. Luc Bogaert van de O.62 *Dini* heeft concrete bouwplannen voor de vervanging van zijn kustvisserijvaartuig. En alsof het niet meer op kan kwam de vzw *Cogito* op de proppen met plannen voor een nieuw, alternatief vaartuig voor het kleine vlootsegment.

Z.296 Mooie Meid mag gezien worden

# Familie Casier rondt zesde nieuwbouw af



*De nachtelijke aankomst van de nieuwe Z.296 Mooie Meid in Oostende. (foto gw)*

DE NIEUWE Z.296 Mooie Meid mag gezien worden en daar is de Oostendse reder Roger Casier fier op. Het deed hem iets toen het nieuwe vaartuig in het holst van de nacht Oostende binnenliep. De ex-Zeebruggeling is anders niet aan zijn proefstuk toe. De Z.296 is het zevende vaartuig (waarvan zes nieuwgebouwd) van de familiale onderneming waarbij, naast de echtgenote, ook dochter Annemie en zoon Bart betrokken zijn.

IN 1962 BEGON Roger Casier voor eigen rekening met de Z.122 *Madonna*. Samen met zijn vader Boudewijn Casier en Hilaire Van Fleteren werd hij mede-eigenaar

van het houten kustvaartuig O.122 *Georges-Valere* dat ze van de Oostendse reders A. Marvellie en Louis Danneel overnamen. Eind '63 ging het vaartuig verloren toen het lek sloeg voor de Britse kust. Twee jaar later bracht Roger zijn eerste nieuwe

schip in de vaart. Het was de Z.596 *De Zwerver* (300 pk), gebouwd op de werf De Weert in Oostende. Het stalen vaartuig deed 23 jaar dienst en werd in '88 vervangen door de in het Nederlandse Groningen gebouwde en grotere Z.596 *De Zwerver*



Kredieten op maat van uw plannen

Wij geven de toekomst alle kansen



De bemanning van de Z.296 (vlnr): Christiaan Nevejant, Philippe Vlaeminck, Bernd Baert, Serge Verlaecke, Joachim Maeyaert en Marcell Johnston. (foto gw)

(1.200 pk) die het nog steeds doet. In '73 liep de eerste Z.196 *Jan van Gent* (800 pk) van stapel. Het schip kwam eveneens van De Weert en de S.V. Scap stond in voor de afwerking en het optuigen. Ook dat vaartuig is ondertussen vervangen door de huidige Z.96 *Jan van Gent*. Toen dat vaartuig in '86 in de vaart kwam was het de grootste boomkortreiler door een Belgische werf gebouwd. De eerste Z.296 *Mooie Meid* (740 pk) kwam er in '80 en heeft nu de baan geruimd voor het nieuwe

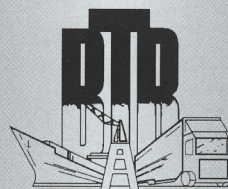
vlaggeschip van de familie Casier.

### Seaking

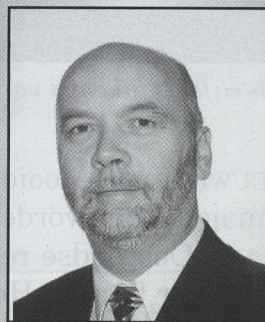
De ondertekening van het bouwcontract van de turkoois blauw gekleurde Z.296 dateert van december vorig jaar. Negen maanden later en na een drukke pen-del tussen Oostende en Gdansk mocht gepensioneerd visserijaal-moezenier Jan Corneillie het vaartuig aan de Baelskaai en voor de woning van de reder inwijden. In tegenstelling met de talrijke andere vaartuigen die hij uitge-

breid met de kwispel besprenkelde gebruikte hij deze keer een tros palmtakken en zong hij er nog een gelegenheidslied bij. Na het ceremonieel mochten de genodigden aan boord een kijkje nemen en van een rondvaart in het Visserijdok genieten. Hoe en wie er voor gezorgd heeft weten we niet, maar de Seakinghelikopter hing plots boven het schip. Reder Roger Casier, die nog nooit in een helikopter gevlogen had maar dat wel

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



Secretaris



ZEEMANSBOND

**ABVV**

OOSTENDE - VEURNE -  
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

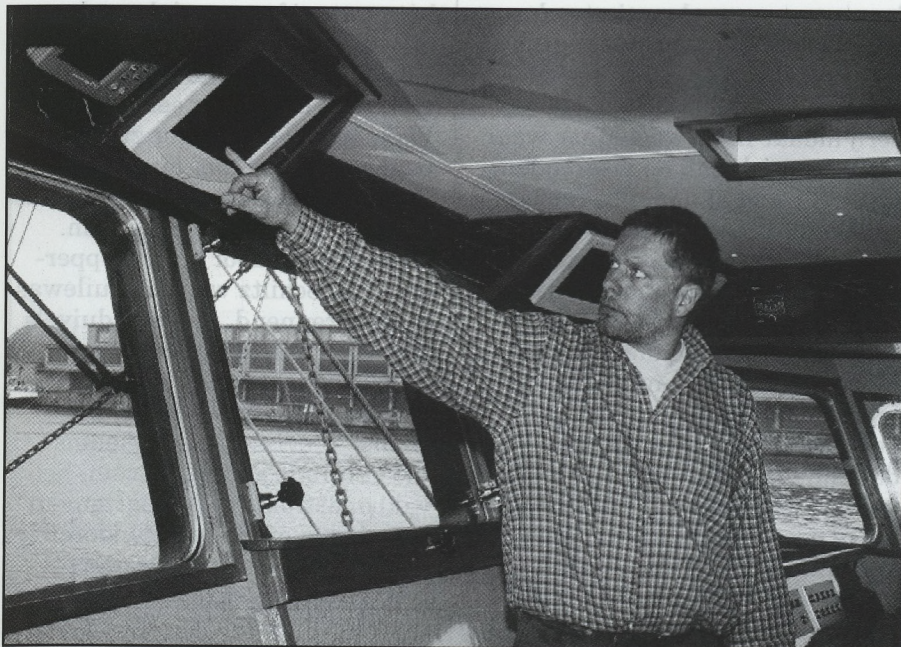
BRUGGE

HEISTSTRAAT 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53



*Schipper Marcell Jonhston beschikt op de brug over de modernste navigatie- en controle-apparatuur. (foto gw)*

eens wilde beleven werd van het achterdek geplukt en aan boord gehesen. Na een paar rondjes werd hij veilig en wel weer aan boord gezet.

### Modelschip

Vader en zoon Casier hebben veel werk en tijd gestoken in de realisatie van hun nieuw vaartuig. Ze hebben de plannen naar eigen inzicht aangepast om een optimale ruimtelijke indeling te bekomen. Ze zijn dan ook talrijke keren naar Polen gevlogen om de uitvoering op de voet te volgen. Zo werd afgeweken van de traditionele indeling van de bemanningsruimte. Door een goed doordachte indeling werd een ruimere eet- en kookruimte bekomen. Ook op de ruime brug staat de apparatuur overzichtelijk opgesteld. Radar- en navigatie-apparatuur zijn in dubbele opstelling aanwezig. Schipper Johnston beschikt over een computergestuurd controlesysteem voor de machinekamer. Ongebruikelijk in onze vloot is de trillingsarme Spaanse vijfbladschroef. Met een trawlingsysteem is het toerental van de schroef regelbaar. Een andere innovatie is een boegschroef die gekoppeld is aan de autopilot. Zoals de meeste moderne boomkortreilers lieten de Casiers ook het bekende Marelectrekkracht meet- en beveiligingssysteem plaatsen en kochten ze

ook de stabiliserende visweegschaal van het Nieuwpoortse bedrijf. In tegenstelling tot de volgende nieuwe boomkorvaartuigen die in de vaart komen, werd afgezien van de plaatsing van lieren voor de twinrigvisserij. De Z.296 wordt gevoerd door Marcell Johnston. De andere bemanningleden zijn Serge Verlaecke (stuurman), Bernd

Baert (motorist) en de matrozen Joachim Maeyaert, Philippe Vlaeminck en Christiaan Nevejant.

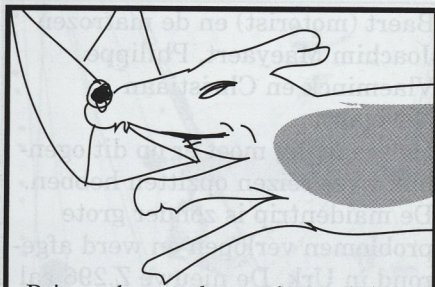
Het vaartuig moet er op dit ogenblik twee reizen opzitten hebben. De maidenrip is zonder grote problemen verlopen en werd afgerond in Urk. De nieuwe Z.296 zal echter Oostende niet links laten liggen. *“Een van de volgende vangsten wordt in Oostende afgeleverd,”* verzekert Bart Casier. (gw)

### Technische fiche

Werk: Christ Shipyard (Gdansk, Polen)  
 Afwerking A & L Hoekman (Urk Ned.)  
 Eigenaar: BVBA De Zwerver, Oostende  
 L.O.A.: 37,85 m.  
 B.O.A.: 8,50 m.  
 Holte: 4,70 m.  
 Tonnemaat: 390 bt  
 Motor: Deutz (9-cilinder), 1.300 pk  
 Hulpmotoren (2): Deutz, 450 pk  
 Schroef: 3.230 mm.  
 Keerkopeling: Reintjes  
 Vijfbladschroef: Promarine (Spanje)  
 Winch: Brusselle, acht trommels  
 Brandstoftank 120.000 liter  
 Watertank 40.000 liter



*Mede-eigenaar Bart Casier en vader Roger geven tekst en uitleg aan de aanwezige reporters. (foto gw)*



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.

## Selectief op garnaal vissen

Het artikel 'Selectief op garnaal vissen' in HVB IX/2000 heeft mijn aandacht getrokken. Als oud-garnaalvisser wil ik daar toch op reageren. De garnaalvisserij voor de kust en op de rivieren bestaat al zeer lang. Veertig jaar geleden barstte het langs de Vlaamse kust en op de Schelde nog van de garnalen. Wanneer zijn die vangsten begonnen teruglopen? Dat is begonnen met de komst van de grote kotters met hun krachtige motoren en door het vissen met kettingmatten en wekkers. Niet de garnaalvissers zijn de boosdoeners want die selecteren hun vangsten al met moderne spoelmachines. Men zou dus beter de wekkers en de kettingmatten verbieden, want dan slaat men twee vliegen in een klap: enerzijds heeft men minder energieverbruik en anderzijds spaart men de kleine vissen. Waarom doet men dat dan niet? Wel, men geeft liever de schuld aan de garnaalvisserij, want dit is de zwakste partij.

Een oud-garnaalvisser (naam en adres op de redactie bekend).

## Opsporing verzocht

Columnist FROID verzoekt de HVB-lezers alle nuttige tips, die kunnen leiden tot het oplossen van onderstaande verdwijning, door te faxen naar ons redactieadres.

Hij wist al heel lang hoe de visserij er in de XXIe eeuw uit zou zien. Na de gatvissers, de eurokotters en de 1200 pk'ers van 2000 pk, verwachtte hij zich aan de

bouw van een reeks ruimteschepen. Vermits algemeen aangenomen wordt dat er in het heelal leven moet zijn, staat niks de visserij aldaar in de weg. Maar waar bevinden zich dan de visgronden, vroeg hij zich al dan niet retorisch af? En als die gevonden worden, hoe moet dat dan met de economische link? Schepen moeten de helft van hun ruimtelijke vangsten op Aarde aanlanden, stelde hij beslist! Moet kunnen. Wat later, zo rond zijn vijftigste, bekloeg hij zich over het feit dat zijn vriendinnen vroeger gaarne hun rokje voor hem pleegden uit te doen, maar tegenwoordig nog enkel hun tanden, waarna ze dan nog een tijdje over de goeie ouwe tijd mijmeren.

Toen reders, functionarissen, burgemeesters, crisismamagers, redacties, aandeelhouders, directeurs, afgevaardigde beheerders, weer andere reders en tenslotte voorzitters lieten weten zich regelmatig bijzonder gequetst te voelen door het onverantwoorde woordgebruik in dit blad, nam hij grif de verdediging van onze hoofdzwelaar Flor op zich, waarbij hij niet naliet de heer Versluys omstandig te danken voor het overbrengen van ieders respectievelijke droefheid, quetsuren, tranen en andere patronale bemoeienissen. Erger werd het wanneer hij de lezers aanmaande hem geen vleesetende bloemen meer te sturen. Die kreeg hij doordat het gemiddeld niveau van de HVB-lezer geen teksten meer toeliet. Toch niet wanneer ze van dien aard waren dat er een wijl bij gepeinsd moest worden, waarna hij schalks besloot...dat hij ook maar zijn werk deed.

Zijn werk doen, dat was de draak steken met alles en iedereen. Van Bill Clinton tot koningin Paola, van Wendy van Wanten die orale seks bedreef met een maatje, tot de man die voor haar het maatje vasthield maar...onbekend wenste te blijven.

De eeuwigdurende polemiek van deze vijand, tegen alles wat edelmoedig, zuiver en onbaatzuchtig is, (waarmee hij doelde op de gemiddelde reder) moest tenslotte wijken voor de positieve bekommernis om de visserij een nog nooit gezien imago te bezorgen. Hij beweerde zijn opportunistische kar gekeerd te hebben onder

het motto: *if you can't beat them, join them*, wat hij vervolgens vrij vertaalde: als ze niet te verslaan zijn, rook dan maar een joint. Wanneer hij even later zijn campagne startte, "*kom bij de visserij. We hebben niks te verbergen!*" was het hek helemaal van de dam. Geïnspireerd door visserijopperhoofd B. Schiltz werd de vuilewasdraad kreunend, met een duivels genoeg aangespannen. De gevolgen waren niet te overzien. De Rederscentrale, de ZV, de Dienst Zeevisserij, het Vlaams Visserij InformatieCentrum, het vakbondfront, het Departement Zeevisserij en nog vele anderen (vergeef mij als ik U vergeet) stonden te trappelen om mee te helpen het imago van de sector omhoog te zwengelen, terwijl ze scandeerden: "*Vuile was? de mijne mag gezien worden!*" Opnieuw enkele maanden later, toen zijn persoonlijke deurwaarder (we hebben er elk een) hem te verstaan gaf dat niet alleen de vissers, maar ook advocaten en rechters (stel je voor zeg!) deze courant lezen, was dat meteen zijn laatste schrijfsel. Niet dat intimidatie ooit enige indruk op hem zou kunnen maken, maar toch...

Vijf maanden reeds dat we nog iets van zijn stem gehoord, of van zijn hand gelezen hebben. Nimmer hebben we hem nog ontmoet in de gangen van de redactiekantoren. Eenzaam en verlaten staat zijn toren daar te kwijnen. En nu vraag ik me af: is die leemte dan niet opgevallen aan al die mensen met een wak hart en een kwak karakter? Waar is deze Satan van de schrijvende pers, die Lucifer van de visserij, de Mephistoteles van de literatuur dan wel henen gegaan?? Want, om het in zijn eigen woorden te zeggen: wat de pornografie is voor de liefde, was zijn column voor de zeevisserij.

Laatste vuurtorenwachter. HALLO!! Laatste vuurtorenwachter! Waar ben je!?

P. Godfroid, ergens ter zee

*N.v.d.R.: De Laatste Vuurtorenwachter is vijf maanden geleden vertrokken voor een (alvast voor al degenen die hij belachelijk dacht te moeten maken) zeer deugddoende vakantie. Sommigen hopen dat hij nimmer wederkeert.*

## Redersduo Versluys-Couwyzer brengt Z.18 Soetkin in de vaart



VORIG JAAR AANGEKONDIGD als vervangingsvaartuig voor de Z.50 *Tijl* is de nieuwe boomkorteiler van het redersduo Willy Versluys en Jan Couwyzer als Z.18 *Soetkin* in de vaart gebracht. De officiële overdracht en doopplechtigheid

aan de kaai van de Zeebrugse Visveiling kreeg niet de medewerking van de weerman. En dan waren er ook nog de zwarte vlaggen als protest tegen de hoge brandstofprijzen die loodzwaar op de rendabiliteit van de visserij wegen.

DE BREDENSE REDER Willy Versluys nam de rol van vader Camiel Versluys eind jaren zeventig over. De familiale onderneming was toen, samen met de Oostendse reder Henri Pintelon, eigenaar van de de vaartuigen O.82 *Surveyor* en O.83 *Mariner* en mede-eigenaar van de O.518 *Cutty Sark* (rederij Versluys-Vermote). Zijn eerste ervaringen met scheepsnieuwbouw dateren van de bouw van de N.36 *Donia* (rederij Versluys-Desaever) op de Scheepswerven van Langerbrugge in '80-'81. Een jaar later bouwde dezelfde werf de Z.50 *Tijl* voor de rederij Versluys-Lagast. Het vaartuig staat nu te koop en zal wellicht in het buitenland belanden. De opvolger van de *Tijl* heet *Soetkin*, naar de moeder van de legendarische Damse fratsenmaker *Tijl*.

Voor de realisatie van dit nieuwbouwproject werd de andere helft van de investering ingebracht door Heistenaar Jan Couwyzer die tevens het nieuwe vaartuig voert. Jan is de zoon van Constant Couwyzer, gewezen reder van de Z.60 *Blue Angel* die in '86 ter hoogte van Brixham zonk na een aanvaring met een containerschip. Twee jaar later liep bij De Graeve in Zeebrugge



Meter mevrouw Annie Couwyzer-Demeulenaere in gesprek met peter Camiel Versluys. (foto gw)



Reder Willy Versluys en reder-schipper Jan Couwyzer met de bemanning van de Z.18 Soetkin: motorist Gino Lampaert, stuurman Jan Hanson, tweede stuurman Marino Hoste en de matrozen John Law, Jan Savels en Lorenzo Vantorre. (foto gw)

een nieuwe "Blue Angel" van de helling. Het vaartuig kwam in '96 in handen van NV Beheer Shamrock dat het enkele weken geleden naar Schotland doorsluisde. Er is namelijk ook een nieuwe Z.60 in de maak voor de Nederlandse familie De Vries. Het Poolse casco ligt al bij Van der Werff & Visser voor verdere afwerking en oplevering volgend jaar.

De 40-jarige Jan Couwyzer ontbreekt het niet aan zee-ervaring. Hij voer tien jaar op de Z.84, zeven jaar op de Z.50 en tot in mei was hij schipper op de Z.60. Zijn nieuwe bemanning voor de Z.18 *Soetkin* verenigt vissers met ervaring. Ze is samengesteld uit motorist Gino Lampaert, stuurman Jan Hanson, tweede stuurman Marino Hoste en de matrozen John Law, Jan Savels en Lorenzo Vantorre.

## Veiligheid

Tussen de buien door kreeg het ceremonieel op de dek van de Z.18 zijn beloop. Aalmoezenier Demeught zegende het schip in. Mevrouw Annie Demeulenaere, moeder van schipper Jan, en Camiel Versluys, vader van reder Willy, fungeerden als meter en peter. Bedrijfsleider Cor Visser dankte de reders voor het vertrouwen en inzonderheid Jan Couwyzer voor de goede samenwerking op de werf. Voor de Nederlandse werf was het de grootste opdracht die tot nog toe werd uitgevoerd. Na het wisselen van de werfvlag door het vaandel van de rederij zat de plechtigheid erop. Juist op tijd, want even later kwam de regen met bakken naar beneden.

De Z.18 is een polyvalent vaartuig, voorzien van beunkoeling, dat zowel de boomkor- als de twinrigvisserij kan beoefenen. De twinrigwinch is computergestuurd en voorzien van de nodige beveiligin-

gen. Aan de veiligheid is overigens veel aandacht besteed. Er is voor eerst de elektronische bewaking van alle functies in de machiniekamer. Maar ook voor de bemanning zijn alle veiligheidsvoorzieningen zoals voorgeschreven in het Verdrag van Torremolinos (beveiliging van vissersvaartuigen) voorhanden: een reddingsboot, overlevingspakken, brandpakken en twee vlotten voor acht personen.

Twee dagen na de doop, maandag 18 september, is de nieuwe Z.18 enkele dagen op zee geweest en keerde dan even terug naar de thuishaven om een en ander bij te stellen. Daarna ging het richting Noordzee. Eind september wordt de eerste vangst verkocht in Den Helder en moet het schip even terug naar de werf voor enige aanpassingen. *"Vermoedelijk gaat de volgende reis richting Denemarken. Mogelijks wordt daar verkocht of gaat de vangst per koelwagen*

naar Zeebrugge. Dat is een beslissing die de schipper neemt," zegt mede-eigenaar Willy Versluys, opgelucht omdat de maidentrip zonder zware problemen verliep. (gw)

### Technische fiche

Eigenaar: Rederij Versluys-Couwyzer, Bredene

Casco: Christ Shipyard (Gdansk, Polen)  
 Afwerking: Van der Werff & Visser (Irnsrum, Ned.)  
 L.O.A.: 37,80 m.  
 B.O.A.: 8,50 m.  
 Holte: 4,70 m.  
 Motor: ABC, 8-cilinder, 1.200 pk  
 Hulpmotoren (2): Caterpillar, 420 pk  
 Keerkoppeling: Reintjes  
 Schroef: Van Voorden, 3.200 mm  
 Straalbuis: Hodi

Boegschroef: Van Voorden  
 Vislier: Brusselle  
 Twinrigwinch: Brusselle  
 Tonnemaat: 385 bt

### Fortuin aan brandstof

De nieuwe Z.296 en Z.18 hebben een brandstoftank met een capaciteit van 120.000 liter. Gevuld aan een stookolieprijs van 15 frank kost dat 1.800.000 frank.

Begin dit jaar zou dat 1,2 miljoen frank geweest zijn. En nog een jaar eerder, toen de reders de bouwovereenkomst tekenden zouden ze voor een volle tank 650.000 frank betaald hebben.

De Z.18 kan een derde aan brandstof besparen door met de tweelingnetten (twinrig) te vissen. Maar dat is den weer niet altijd en overal mogelijk



Foto hiernaast. Willy Versluys wenst zijn vennoot Jan Couwyzer geluk en een goede vaart met het nieuwe vaartuig. (foto gw)

- \* 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

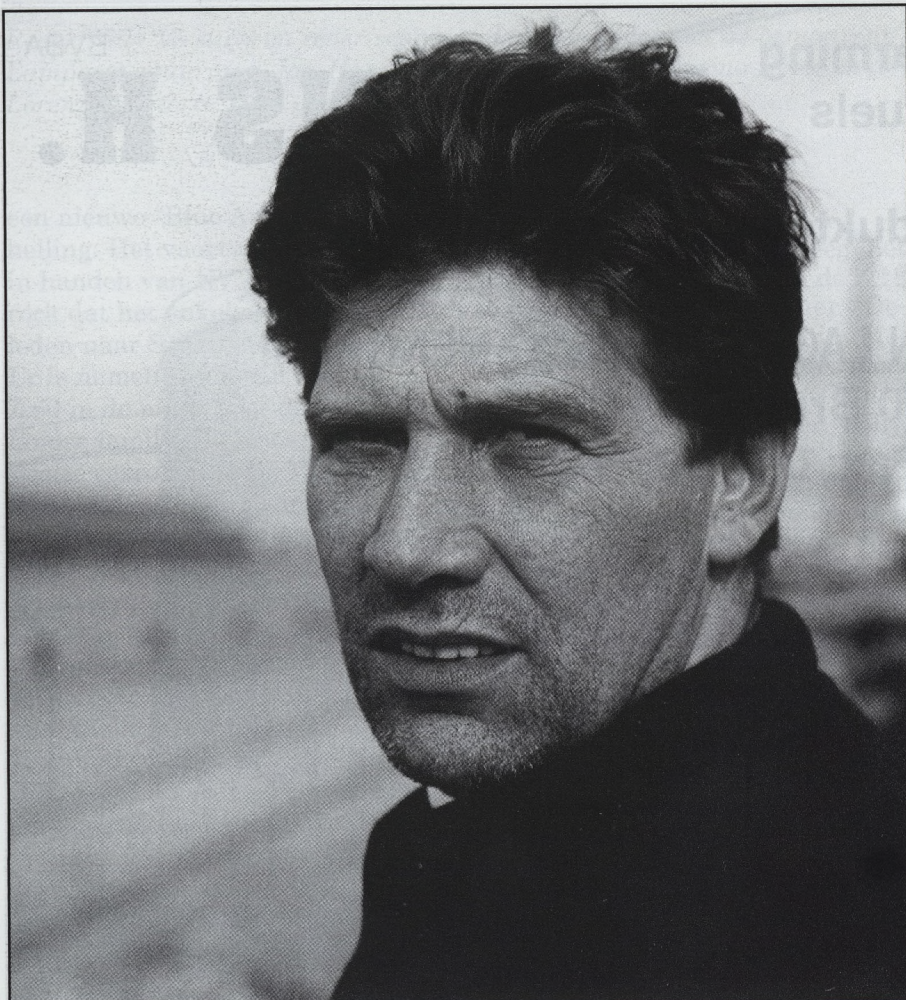
BVBA  
**LEKENS H.**



Wachten op fiat van FIVA

## Kustreder Luc Bogaert en Renaud Diesel bouwen nieuw vaartuig

WANNEER HEEFT EEN 'echt Oostendse' reder voor het laatst een nieuw kustvaartuig in de vaart gebracht? Het is even nadenken. Rudy Barbaix kocht in '87 de amper vier maanden oude Z.82 *Nautilus* van Van Dirk Claeys en Danny Gevaert ter vervanging van de O.211 *Christophe*. Tweedehands kan men het vaartuig nauwelijks noemen, maar de Oostendse reder was toch niet de initiatiefnemer voor de nieuwbouw. Gaan we verder in de tijd terug dan komen uit op het kleine garnaalkottertje (14 m., 150 pk) O.64 *Black-Jack* dat dertien jaar geleden in de vaart kwam. Opdrachtgever was mevrouw Josefine Smessaert die vond dat de oude (bouwjaar 1942) O.260 *Black-Jack* aan vervanging toe was. De doop van het vaartuig in het Oostendse Montgomerydok dateert van 15 maart 1987.

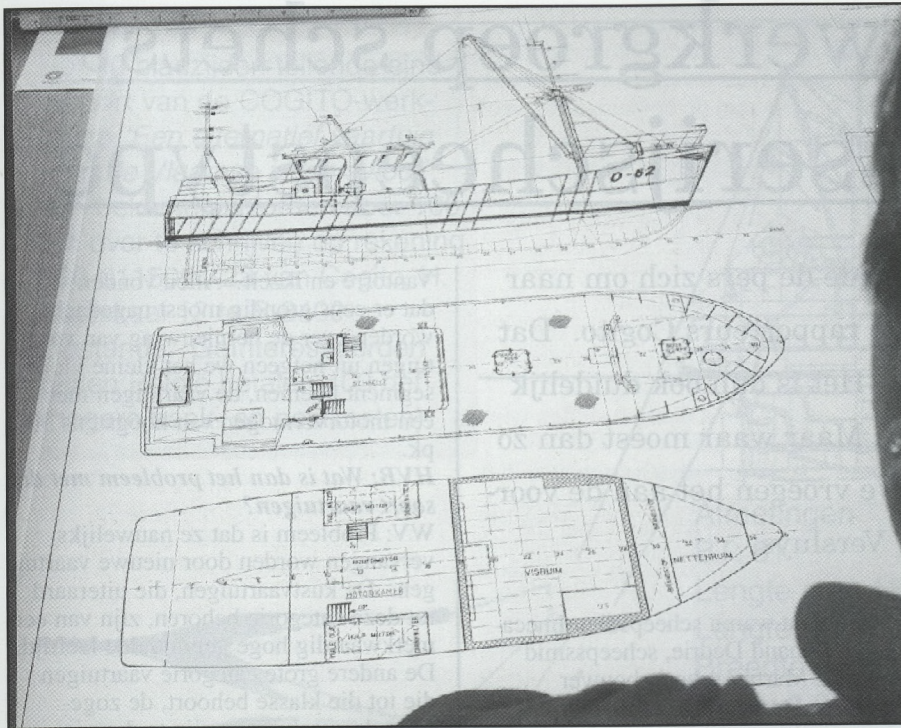


LUC BOGAERT (39), een telg van de vijfde generatie van een vissersfamilie, liep vroeger al met nieuwbouwplannen in het hoofd. *"Ik schrok toen terug voor het hoge risico. Toch wilde ik voor mijn veertigste verjaardag nog een nieuw vaartuig bouwen in de overtuiging dat het er anders nooit meer zou van komt."*

Luc Bogaert kwam als 15 jarige in de visserij. De oud-leerling van de Oostendse stedelijke John Bauwensschool liep in het spoor van zijn vader Lucien die met het garnaalschip O.401 *Zeezwaluw* naar zee trok. Luc deed zijn eerste visserservaring op aan boord van de O.100 *Emilie* van Constant Wynsberghe. Hij werkte er zeven jaar op en nog een drie jaar op de O.599 *Zeevogel* tot in '85 over zijn eigen O.62 *Seabird Ii* kon beschikken.

De plannen kregen de voorbije maanden concrete vorm. Vrijdag 15 september ondertekenden Luc Bogaert en echtgenote Christa de bouwovereenkomst met de firma Renaud Diesel onder de opschortende voorwaarde dat de voorziene FIVA(1)-steun en overheidswaarborg er komt. Die goedkeuring is nog de enige schakel die ontbreekt. Voor de rest is de financiering volledig rond. De bouw van het vaartuig is begroot op zowat 30 miljoen frank. De subsidiëring kan maximaal 40 procent bedragen als aan een aantal voorwaarden voldaan is. *"Het FIVA is er gekomen om ondermeer steun te verlenen aan de kustvisserij. Wij kijken dan ook met ongeduld uit naar de beslissing van het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap dat het dossier moet goedkeuren"*, zegt de enthousiaste kustreder die zijn zestien jaar oud vaartuig wil

*Reder Luc Bogaert: kwade blikken omdat de FIVA-steun nog niet toegezegd werd? (foto gw)*



De plannen voor de nieuwe O.62 zijn al volledig uitgetekend. (foto gw)

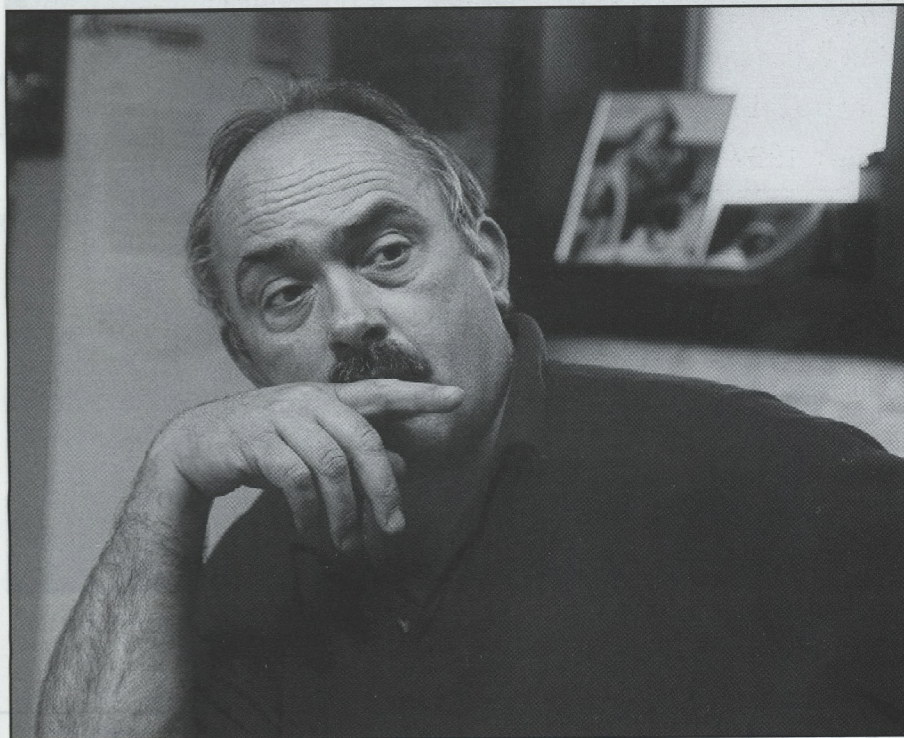
vervangen. "Twee jaar geleden heb ik dat al geprobeerd door een tweedehands vaartuig uit Nederland in te voeren. Ik kreeg toen geen toelating omdat het vaartuig 24 centimeter te lang was."

De firma Renaud Diesel van de Oostendse Baelskaai wordt de hoofdaannemer van het vaartuig dat getekend en berekend werd door het Technisch Bureau Gommers. Het casco wordt in België of Nederland gebouwd. "We zoeken zoveel mogelijk op de Belgische markt naar leveranciers. Ook voor de bouw van het casco. Het staat ondermeer reeds vast dat de electriciteit wordt gelegd door Stefaan Deceuninck. De firma Lowyck zal instaan voor het Timmerwerk, smederij St. Martin voor de metaalconstructie, Marc Holvoet levert de centrale verwarming," benadrukt Renaud Dedrie die zelf instaat voor het draaien van de schroefas en andere com-

ponenten.

Het vaartuig krijgt een Scania V8-motor van 300 pk aan boord, een keerkoppeling Twin Disc en een zestrommelvislier van Luyt. Van Voorden levert de 1.600 mm-schroef met een Hodi-straalbuis. De hulpmotoren zijn van Valmet en de alternatoren komen van Leroy-Somer. "We willen zo snel mogelijk starten. Streefdoel is de kiellegging in februari. Negen maanden later moet het nieuwe kustvaartuig klaar zijn," is de overtuiging van Renaud Dedrie.

(1) FIVA: het investeringsfonds Financierings-Instrument voor de Visserij en Aquicultuur is opgericht om steun te verlenen voor de bouw en modernisering van vaartuigen en voor aankoop van tweedehandsvaartuigen,



Renaud Dedrie, hoofdaannemer voor het nieuw kustvaartuig, wil met de bouw zo vlug mogelijk starten. (foto gw)

Oostendenaars die niet van gisteren zijn,  
lezen vandaag  
**TIJDINGEN**  
(weekblad, te koop in de krantenkiosk)

### N.57 opgesleept

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.57 Terry werd dinsdag 19 september door problemen met de keerkoppeling stuurloos. Het vaartuig bevond zich op dat ogenblik in het Kanaal ter hoogte van Boulogne. De

N.57 kreeg assistentie van de 'Brandaris' van de bergingsmaatschappij Ship Support uit Nieuwpoort. Uiteindelijk nam de 'Brandaris' de N.57 op sleeptouw naar Oostende om de nodige herstellingen uit te voeren.

# Vlaamse werkgroep schetst nieuw visserijscheepstype

OP VRIJDAG 28 september verzamelde de pers zich om naar tekst en uitleg te luisteren van de rapporteurs Cogito. Dat is de latijnse term voor 'Ik denk'. Het is dan ook duidelijk dat Cogito een zgn. 'denktank' is. Maar waar moest dan zo nodig over nagedacht worden? We vroegen het aan de voorzitter, reder ter zeevisserij Willy Versluys.

## HVB: Hoe is het initiatief gegroeid?

WV: Iets meer dan een jaar geleden staken een aantal ondernemers uit de vissersgemeenschap de koppen bij

elkaar. Dat waren scheepsdieselmecanici Renaud Dedrie, scheepssmid Jules St. Martin, scheepsbouwer Matthieu De Vestele, reder André



Reder Willy Versluys, initiatiefnemer van het Cogitoproject geeft tekst en uitleg op de persconferentie. (foto gw)

Vantorre en ikzelf. Allen vonden we dat er eens grondig moest nagedacht worden over de hernieuwing van vaartuigen uit hetgeen we het kleine vlootsegment noemen, de vaartuigen met een motorvermogen van hoogstens 300 pk.

## HVB: Wat is dan het probleem met dat soort vaartuigen?

WV: Probleem is dat ze nauwelijks vervangen worden door nieuwe vaartuigen. De kustvaartuigen, die uiteraard tot deze categorie behoren, zijn van een merkwaardig hoge gemiddelde leeftijd. De andere grote categorie vaartuigen die tot die klasse behoort, de zogenaamde eurokotters, zijn te duur in bouw prijs en in uitbating om nog aantrekkelijk te zijn. Dus wilden we onderzoeken of er voor die noodzakelijke vernieuwing geen nieuwe wegen bewandeld kunnen worden.

## HVB: Welke wegen kunnen dat wel zijn?

WV: Ik zal een idee geven van de moeilijkheden die ondernemers mogen verwachten als ze een vaartuig uit dat kleine vlootsegment willen uitreden. Om te beginnen moet je je al een hoop nauwelijks te beantwoorden vragen stellen over de toekomst. Wat zal er in de toekomst met de kustvisserij gebeuren? Komen er ja dan geen natuurparken in zee? Hoeveel plaats zal het windmolenpark innemen? Komen er andere, eventueel zelfs strengere vangstbeperkingen vlak voor de Belgische kust? Je bouwt een vaartuig toch in de hoop dat het vele jaren productief zal zijn. Zal het in de toekomst aan boomkorvaartuigen nog toegelaten zijn om binnen de 12-mijlszone te opereren enzovoort? Kun je dan vandaag nog een vaartuig uitreden dat zich uit-

## SKB - Life Saving Equipment nv

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



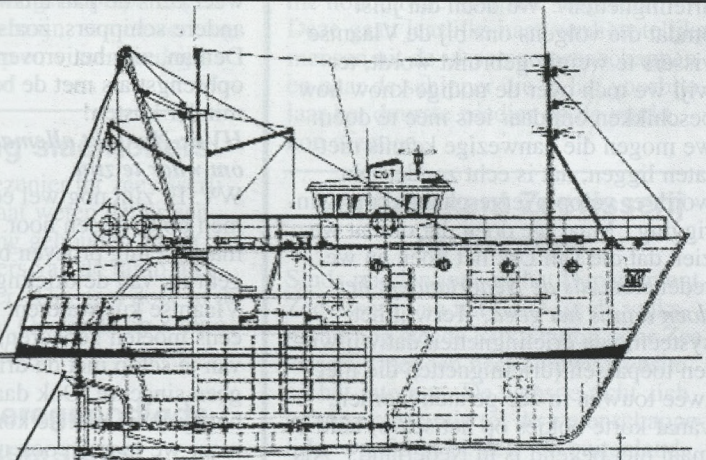
Afdeling Kust  
H. Baelskaai 8A  
B-8450 Oostende  
Tel.: 059/ 32 28 25  
Fax: 059/ 33 01 48

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Het 90 bladzijden tellende eindrapport van de COGITO-werkgroep 'Een alternatief vaartuig voor de Vlaamse vissersvloot' kan bekomen worden door 100 bef over te schrijven op rekening 380-0115091-23 van Cogito, H. Baelskaai 12 te B-8400 Oostende. Geïnteresseerden buiten België betalen 400 bef (hogere bank- en postkosten).

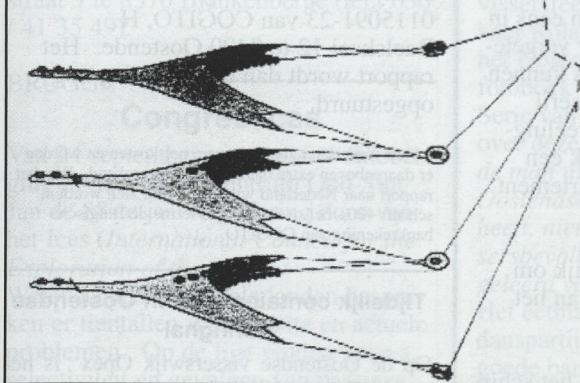


#### Afmetingen

BT: 61  
 Lengte o.a.: 18,70 m.  
 Lengte l.l.: 15,00 m.  
 Breedte o.sp. 6,00 m.  
 Holte: 3,30 m.  
 Diepgang v.: 2,20 m.  
 Diepgang m.: 2,50 m.  
 Diepgang a.: 2,80 m.

#### Inhouden

BT: 61  
 Visruim: 24 m<sup>3</sup>.  
 Brandstof: 8 m<sup>3</sup>.  
 Water: 2m<sup>3</sup>.  
 Smeerolie: 1 m<sup>3</sup>.  
 Hydr. Olie: 1m<sup>3</sup>.  
 Marpol: 1 m<sup>3</sup>.



*Drielingnetten die d.m.v. twee vislijnen vanaf korte bokjes in het water gelaten worden, dat zou wel eens het Vlaamse antwoord op de visserijproblemen kunnen worden: geen bodemschade, even grote vangst als met de boomkor, 40% dieselbesparing.*

sluitend tot de kustvisserij moet beperken? En zo zijn er een hele reeks vragen die je naar best vermogen moet zien in te vullen.

**HVB: Moet je dan een kustvissersvaartuig maken dat, indien nodig, ook groot en sterk genoeg is om aan de kustwateren te ontsnappen?**

WV: Je moet in elk geval goed beseffen wat je wilt. Ons oog was niet in eerste instantie op een kustvissersvaartuig gericht, maar op een vaartuig van het kleine vlootsegment en dat is niet hetzelfde. Daar behoren ook vaartuigen bij die verder in zee opereren. Maar om op je vraag te antwoorden: wie bijvoorbeeld meer dan 50 miljoen investeert in de bouw van een nieuw vaartuig (bijvoorbeeld in een zgn. eurokoter) moet er uiteraard voor zorgen dat hij niet uitsluitend aan de kust gebonden is, de toekomst van de kust is te onzeker voor zo'n grote investering. Wie daarentegen echt alleen maar voor de kust wil vissen, moet zich vandaag op een mini-schip gaan richten. En dat is ook perfect mogelijk met het ontwerp dat uit onze studie naar voren gekomen is. Op het schip dat wij voorstellen is bijvoorbeeld accommodatie voor vier man, maar je kunt zo'n schip ook maken voor twee bemanningsleden

en dan wordt het al een stuk kleiner. Je kunt het schip ook groter maken en er dan voor zorgen dat je meer mazout kunt bunkeren om langer in zee te blijven. We hebben ons dus niet blind-gestaard op een enkele mogelijkheid, maar op een andere manier van vissen en vervolgens hebben we gekeken hoe een schip dat op die manier gaat vissen er moet uitzien.

**HVB: Waarom mocht het geen boomkorvaartuig worden?**

WV: We wilden iets nieuws ontwerpen. Daarenboven staan de boomkorvaartuigen nogal onder vuur. Je hebt een kritiek uit de milieuhoek die stelt dat de kettingen, de slees, de kettingmatten, kortom de visboel van de boomkorren teveel schade aanrichten aan de zeebodembodem. Het is een schade die door veel wetenschapslui gerelativeerd wordt, maar die kritiek maakt toch dat de toekomst van de boomkorvisserij onzeker is. Daarenboven is het een feit dat de boomkorvisserij de scheepsmotoren erg op de proef stelt, waardoor deze erg vlug slijten. Ook zijn boomkorvaartuigen grote dieselvreters... Met de jongste petroleumcrisis in het achterhoofd, kunnen we niet anders dan toegeven dat het tijd wordt dat we uitkijken naar alternatieven.

**HVB: En heb je zo'n alternatief gevonden?**

WV: Dat hebben we zeker. We hebben een schip ontworpen dat wel degelijk voor de boomkorvisserij gebruikt kan worden, alhoewel dat de bedoeling niet is. Het is een hektrawljertje, maar dan wel een van een speciaal type. De netten worden niet achteraan (vanaf het hek) in zee gelaten, maar een stuk voor de schroeven en wel vanaf korte bokjes, niet langer dan 1,5 meter. Het is een systeem dat in nauw overleg met enkele ervaren schippers uitgetekend werd, speciaal om er een bepaald type van drielingnettenvisserij mee te gaan beoefenen.

**HVB: Drielingnetten? En waarom geen tweelingnetten (twinrigging) zoals je hoe langer hoe meer ziet gebeuren?**

WV: Het schip dat wij ontworpen hebben kan méér dan alleen maar drielingnetten te water laten. Twinrigging is perfect mogelijk met het Cogitovaartuig, ook het lanceren van een enkel semi-pelagisch visnet (een zgn. gullennet) behoort tot de standaarduitrusting. Dat is ook logisch: wie drie netten in zee kan laten, kan er ook twee of één in zee laten. Waarom leggen wij dan zo de nadruk op die

drielingnetten? We doen dat juist omdat die volgens ons bij de Vlaamse vissers te weinig gebruikt wordt, terwijl we toch over de nodige know how beschikken om daar iets mee te doen: we mogen die aanwezige kennis niet laten liggen, dat is echt zonde. Nu wordt er volop overgeschakeld op twinrigging. Maar we doen dat omdat we zien dat die van Urk het doen en we redeneren: *als de Nederlanders het doen dan is het goed*. Terwijl het systeem van drielingnetten dat wij willen toepassen (drielingnetten die met twee touwen in zee gelaten worden, vanaf korte bokjes op het schip) helemaal niet bekend is in Nederland. Als ze daar met drielingnetten vissen dan doen ze dat met een systeem van vier visborden en vier vislijnen die vanaf het dek vertrekken. Ons systeem heeft maar twee visborden nodig en vertrekt met maar twee lijnen vanaf het schip. Daardoor wordt de visboel al een stuk goedkoper en ook de lier van het schip zal een stuk kleiner (en dus goedkoper) mogen zijn.

**HVB: Waarom doen ze dat dan niet in Nederland?**

WV: Ze hebben daar de know how niet voor. Maar wij wel. We hebben in de stuurgroep van Cogito twee schippers opgenomen (Noël Dugardein en Eric Lagast) die terzake een grote ervaring opgebouwd hebben. Het vissysteem en het schip dat we ontworpen hebben zijn trouwens vooral op hun advies gebaseerd. We zetten dus geen stap in het onbekende.

**HVB: Waarom werd er niet geopteerd voor het zgn. quadrigging ofte vierlingnettenvisserij?**

WV: We hebben dat overwogen, want er zijn inderdaad indicaties die erop wijzen dat van alle multirigsystemen de vierlingnettenvisserij het productiefst is. Het systeem functioneert overigens ook al bij de Nederlandse vissers. Deze zomer waren al zo'n vijftien Nederlandse vaartuigen met de vierlingnetjes op kreeft aan het jagen in de zgn. Kreeftenput. Origineel zouden we dus al niet geweest zijn mochten we voor het vierlingnettenstelsel geopteerd hebben. Maar er is een andere reden waarom we voor de drielingnetten gekozen hebben. Quadrigging is (wegens de complexiteit van de visboel) erg gevaarlijk in de woelige Noordzee.

We hebben daar dus de kaart van de veiligheid getrokken. Overigens is de drielingnettenvisserij op zichzelf wel degelijk ook heel interessant. We hebben cijfers die destijds op de N 525 opgetekend werden. Tijdens de boomkorvisserij verbruikte het schip 1100 liter mazout per 24 uur. Met de drielingnettenvisserij lag het verbruik op 600 liter. Je moet maar eens uitrekenen wat dat opbrengt als de olieprijsen

weer eens de pan uitswingen. Ook andere schippers, zoals Hubrecht Deman, zijn het erover eens: evenveel opbrengst als met de bokken, maar veel minder kosten!

**HVB: Het lijkt allemaal bijna te mooi om waar te zijn.**

WV: Er zijn nog wel een aantal problemen op te lossen hoor. Er zijn nog maar weinig proeven bekend met het gebruik van de drielingnetten in Vlaamse kustwateren. Dat zou dus eens moeten gebeuren, want het keren van je schip met de drielingnetten is geen sinecure. Ook daarom stellen wij het systeem met de korte bokjes voor, maar we moeten ook nog nagaan welke praktische problemen zich stellen bij het vieren van de vislijnen vanaf die korte bokjes. Ideaal zou zijn dat de verschillende multirigsystemen eens in de kust uitgetest en met elkaar vergeleken worden. Het zou wel eens kunnen zijn dat je voor de garnalenvisserij beter gebruik maakt van de tweelingnetten. Hier ligt waarschijnlijk een taak weggelegd voor het Departement voor Zeevisserij.

**HVB: Nog problemen?**

WV: Het is voor ons onmogelijk om hier en nu de juiste kostprijs van het schip te geven.

**HVB: Wegens te duur?**

WV: Integendeel. We kunnen het schip goedkoper maken dan je zou denken. We zijn immers tot de conclusie gekomen dat de kostprijs van een vaartuig niet in de eerste plaats een technische kwestie is. Wat wil ik daarmee zeggen? Hoe we ook met de ruimte van het schip woekeren, je kunt niet onder bepaalde standaardwaarden gaan. Je kunt wel dure zaken als dekrondte en zaling uitschakelen, maar je kunt niet met minderwaardige materialen gaan werken. Als je een schip uitreedt waarop vier bemanningsleden werken dan moeten die mensen over de nodige accommodatie beschikken enzovoort. En dan kom je automatisch in een categorie van grote en dure investeringen. Maar we kunnen wel degelijk iets doen aan de kostprijs van de vissersvaartuigen. Is het vaartuig dat wij voorstellen betaalbaar? Het antwoord ligt op het terrein van de marketing. Willen de Vlaamse visserijscheepswerven in de toekomst nog blijven bouwen, dan moeten ze iets aan de marketing doen. In plaats van de klanten af te wachten, moet een moderne scheepswerf het initiatief nemen om met zijn ontwerp de straat op te trekken. Vandaag heeft het nauwelijks nog zin om één exemplaar van een scheepsonwerp uit te voeren: dat zal wel altijd veel te duur zijn. Dat gaat dus alleen maar als je een prototype zou bouwen dat gesponsord wordt door de overheid en het bedrijfsleven. Maar daarna begint het echte werk. Een marketinggerichte scheepswerf is

er een die een aantal orders voor de bouw van hetzelfde type schip verzamelt en juist daardoor in staat is om de kostprijs te drukken. Hoe meer schepen er van een bepaald model gebouwd kunnen worden, hoe minder de prijs per eenheid uiteindelijk is.

**HVB: Wordt al dat denkwerk nu in de brandkast opgesloten?**

WV: Dat is uitdrukkelijk niet de bedoeling. De initiatiefnemers hebben iets willen doen dat heel de vissersgemeenschap ten goede komt. Dat betekent dat het eindrapport van de werkgroep, waarin ook de werkplannen van het schip opgenomen zijn, voor elkeen beschikbaar is. Wie een exemplaar wil, kan die vragen door alleen maar de verzendkosten (100 befl\*) over te schrijven op rekeningnummer 380-0115091-23 van COGITO, H. Baelskaai 12 te 8400 Oostende. Het rapport wordt dan dezelfde dag nog opgestuurd.

\* Voor Nederland zijn er hogere portkosten en worden er daarenboven extra bankkosten aangerekend. Wie het rapport naar Nederland wil opgestuurd zien worden, schrijft 400,- befl over op hogervermelde Belgische bankrekening van COGITO.

**Tijdelijk containerpark in Oostendse Haringhal**

Op de Oostendse visserswijk Opex is het nog wachten op de aanleg van het permanente containerpark op de plaats van de oude werf Panesi, hoek Nieuwe Werfkaai en Ankerstraat. Voor de inplanting is tot op heden nog geen stedelijke bouwkundige vergunning verleend. Omdat de inwoners van de Vuurtorenwijk vragende partij zijn heeft het stadsbestuur een tijdelijk afvalopvang ingericht in de Haringhal. Enkel particulieren kunnen er terecht.

In de Haringhal werd ook een berg strooizout opgeslagen. De vroegere opslagplaats Hangar 5 aan het Houtdok is gesloopt. Vis-handelaars uit de omgeving betreuren dat er geen container voor hun restverpakkingen, vooral koelboxen in piepschuim, voorzien is.

**Stolt Sea Farm koopt Oostendse zalmrokerij La Couronne**

De Nederlandse durfkapitaalgroep Gilde Investment Management kocht vorig jaar de Oostendse bedrijven Morubel en La Couronne over van de Britse voedings- en distributiemultinationale Albert Fisher en bracht ze onder bij garnaalverwerker Heiploeg Shellfish International BV uit Zoutkamp. Drie maanden geleden heeft UBS Capital, een onderdeel van de United Bank of Switzerland AG, een meerderheidsparticipatie (70%) genomen in Heiploeg. La Couronne is vorige maand doorverkocht aan Stolt Sea Farm Holdings plc uit Noorwegen, een van de belangrijkste wereldspelers op de aquacultuurmarkt. La Couronne produceert jaarlijks 600 ton gerookte zalm, goed voor een tewerkstelling van 70 personeelsleden en een omzet van ruim 300 miljoen frank.

BLANKENBERGE

**Tentoonstelling**

De vissersfolklore groep Ebbe & Vloed richt ook dit jaar weer de Blankenbergse week van de zeevisserij in. Dit evenement grijpt plaats van 1 tot 11 november. Daarbij hoort een tentoonstelling. Daarin wil men dit jaar grote aandacht schenken aan het vergaan van vissersschepen en het omkomen van vissers op zee in de loop der tijden. Hiervoor zoeken de organisatoren bidprentjes die tijdens uitvaartmissen voor verdronkenen en op zee omgekomen vissers werden uitgereikt. Ebbe & Vloed doet een beroep op de lezers van dit blad om dergelijk materiaal op te sturen. Contacteer daarvoor voorzitter Felix Vanden Broecke, Kemmelbergstraat 9 te 8370 Blankenberge (tel.: 050 / 41 35 49).

BRUGGE

**Congres Ices**

Van 24 september tot en met 4 oktober ging in het congrescentrum Oud-Sint Jan de 88ste jaarvergadering door van het Ices (*International Council for the Exploration of the Sea*). Wetenschapslui uit vele landen bespraken er tientallen interessante en actuele problemen. Op de lijst vinden we o.a. selectiviteit en gevolgen van passieve vismethoden; externe invloeden bij vis-

serijcampagnes; vangstvoorspellingen op middellange termijn; samenwerking tussen wetenschap en visserijbedrijf...

OOSTENDE

**Herdenking slachtoffers**

Nationaal aalmoezenier ter zeevisserij Dirk Demaeght laat weten dat er een herdenkingsviering gehouden wordt voor de slachtoffers van de ramp met de N 52 Seahunter. Die gaat door in de Capucijnenkerk te Oostende op 8 oktober in de mis om 9 uur.

**Desnerck eregenodigde op vissersfeest**

Op 21 oktober om 20 uur gaat in Oostende het inmiddels al traditionele vissersfeest door. Eregenodigde is dit keer Roland Desnerck, auteur van o.a. het *Oostendse woordenboek* en van het fotoboek *De Oostendse visserij*. Eddy Serie van het organiserende comite zegt over deze man: *'We nodigen hiermee de man uit die de geschiedenis van de Oostendse visserij gepopulariseerd heeft, niet in het minst onder de vissersbevolking zelf. We hebben veel geleerd van Desnerck.'*

Het eetmaal wordt gevolgd door een danspartij die door Jean-Marie Bolle in goede banen geleid wordt. Maar om 21 uur worden weer eens de 'Waakza-

me hondenwachtprizen' uitgereikt. Deze gaan jaarlijks naar verdienstelijke mensen uit de vissersgemeenschappen en naar de schipper die in het voorbije jaar het duurste zeedier op de markt kon afzetten.

**Departement Zeevisserij op internet**

Sinds midden juni zit het Departement Zeevisserij van het CLO (in de volksmond nog steeds Rijksstation voor Zeevisserij) met een heel nieuwe website op het internet. De website richt zich in eerste instantie tot de wetenschappelijke wereld in binnen- en buitenland (vandaar dat gekozen werd voor een Engelstalige versie), en bevat informatie over de opdracht en het profiel van het Departement, de diverse onderzoeksdomeinen, de stafmedewerkers, de publicaties van het departement (met korte inhoud)... De website wordt ook gebruikt om informatie te verspreiden over 'hete hangijzers', zoals bijvoorbeeld de PCB's in vis en visproducten. Geïnteresseerden kunnen de website bezoeken op adres [www.dvz.yucom.be](http://www.dvz.yucom.be).

**Viering 50 jaar Rederscentrale**

Op vrijdag 6 oktober viert de Rederscentrale het 50-jarige bestaan van de beroepsvereniging. De Coöperatieve Rederscentrale werd op 9 juli 1950 opgericht. Op het moment dat dit blad ter perse gaat (2 oktober) werden we nog niet op de hoogte gesteld van de plaats en van het programma van de viering.

**Verlenging Z.90 Oosthinder zit erop**

De Nederlandse Scheepswerf Reimerswaal uit Hansweert verlengde vorig jaar de Z.91 Noordhinder en heeft nu ook dezelfde verbouwing verricht aan de Z.90 Oosthinder. Beide vaartuigen zijn eigendom van de gebroeder Rappé uit Heist. De zusterschepen zijn met drie meter verlengd, kregen een nieuw stuurhuis in aluminium en een acht-trommelige Luyt-lier. De oude motor werd vervangen door een nieuwe ABC. De keerlopping (Reintjes) en -koker zijn eveneens vervangen.

**CREVITS**

**import - export  
allerlei kettingen en kettingmatten  
ankers  
herbruikbare materialen  
visserijbenodigdheden  
rubber bollen en rubber ringen**

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege.

Tel.: 050/ 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge.

Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende.

Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

Redactie: Guido Walters

## Het gebeurde

50

## Jaar geleden



**HERSTELLEN**  
VAN  
**SCHEEPSMOTOREN**  
**DIEDRIE LOUIS**  
Werkplaats : Victorialaan  
H.R.O. 11078 — Tel. 73554  
P.C.R. 4958.41  
Privaat :  
Aartshertoginnestraat, 45  
**OOSTENDE**  
(269)

VOOR HERSTELLING VAN  
SCHEEPSMOTOREN  
EN  
SMIDSWERK  
WENDT U TOT  
**GROMBEZ-FOCKENIER**  
WERFKAAL 43  
ZEEBRUGGE TEL. 84109  
(287)

Onder de titel 'Kan er nog iets gedaan worden voor de sprotvisserij' verscheen onderstaand artikel in 'Het Nieuw Visscherijblad' van 20 oktober 1950.

*'De gezondmaking van het bedrijf is vooral een vraagstuk van de productie. Wanneer de bron welke het ganse bedrijf in stand houdt, uitdroogt, moet geheel het bedrijf verdwijnen en verdwijnt meteen de ganse nationale nijverheid welke het bestaan verzekert van tienduizenden werklieden en duizenden middenstanders.*

*De rederijen nemen het grootste risico van geheel het bedrijf. Zij maken grote kosten om hun vaartuigen uit te reden teneinde de bevoorrading van het land te verzekeren. Tegenover dit risico hebben zij geen enkele garantie. Zij zijn verplicht hun waar af te zetten aan de prijzen die de handel wil geven. Deze prijzen zijn afhankelijk van de hoeveelheden welke aangevoerd worden, van de speculatieve geest van sommige handelaars. Vooral bij grote en onregelmatige aanvoer, zoals dit bij bepaalde seizoenvissersrijen (sprot, haring) voorkomt, trachten de handelaars zo laag mogelijk te kopen zonder hierbij de regelmatige belangen der reders in te zien.*

*Dergelijke feiten werden herhaaldelijk vastgesteld en bewezen. De handel is steeds geneigd haar winstmarge te verhogen. Dit is niet in de vissersrij alleen, het geval, maar is een gewoon ziekteverschijnsel, als men het zo mag noemen.*

*Als enig redmiddel hiertegenover kunnen de reders onderling een stelsel van minimumprijzen vastleggen, onder dewelke ze hun waar niet verkopen en deze meteen van de markt laten verdwijnen zonder ze in concurrentie te brengen van de waar welke door de handel aan prijzen boven het vastgestelde minimum, gekocht werd. Dergelijke proeven werden reeds gedaan door het V.B.Z., telkens met goed gevolg. Tijdens de zomer 1948 werd aldus besloten geen vis meer te verkopen aan prijzen welke 1 fr. per Kgr. niet zouden bereiken.*

*Vorig jaar, tijdens het sprotseizoen, werd op zeker ogenblik eenparig door de Oostendse kustvissers besloten geen sprot te verkopen onder 1 fr. het Kgr. Deze maatregel, hoe primitief ook, leverde onmiddellijk resultaten op: na aanvankelijk de sprot te hebben laten opvangen door de reders, zagen de kopers uiteindelijk in dat de reders vastbesloten waren, en stegen de prijzen tot 1,40 fr. per Kgr., zelfs de sprot welke aanvankelijk moest opgevangen worden bij gebrek aan kopers, vond, terug op de markt gebracht, gretig afname aan prijzen*

*'De handel is steeds geneigd haar winstmarge te verhogen. Dit is niet in de vissersrij alleen het geval, maar is een gewoon ziekteverschijnsel, als men het zo mag noemen.'*

# De opvar

Velen hebben nog nooit sprot in onze vismijnen gezien, want de soort wordt hier niet meer aangevoerd. Het was ooit anders. Afnemers waren de talrijke sprotrokerijen en conservenfabrieken in onze contreien.

Om onze vissers te beschermen bestond er sinds 1947 een regeling dat er voor 15 november geen vreemde sprot mocht ingevoerd worden. Toch verstrekte de Dienst voor Contingenten en Vergunningen soms vroeger vergunningen tot groot ongenoegen van *Het Verbond der Kustvissers*.

Meer dan over sprot gaat deze 50 jaar oude bijdrage over de vraag naar een goede opvangregeling, een systeem dat nog steeds in gebruik is en geen enkele reder graag afgeschafte zou zien. Aan de tegengestelde belangen van de aanvoerder (wil de hoogste opbrengst) en aankoper (die zich tegen de laagste prijs wil bevoorraden) is nog niets veranderd. Een halve eeuw gelden werden de reders ook al geconfronteerd met hoge brandstofprijzen. Om maar te zeggen dat l'histoire se repète.

Het grote verschil met vandaag is dat de coöperatieve die de reders destijds opgericht hadden massaal diesel opsloeg als de olieprijsen laag waren, waardoor de sector destijds de oliecrisis de loef afstak. (gw)

*schommelend van 1,20 fr. tot 1,40 fr. per Kgr. Deze maatregel kon enkel gedurende een paar dagen vol gehouden worden, wegens gebrek aan voldoende organisatie en financiële garanties. Wanneer de kopers gesteld worden*

*voor het psychologisch feit dat ze geen vis meer kunnen kopen aan prijzen die in verhouding staan tot de verkoopwaarde van het product en de productie-waarde, zullen*

*ze vanzelf hogere prijzen betalen om hun handel te kunnen in stand houden.*

**Principes van Opvangregeling**  
*Zoals hierboven aangeduid is het beste middel om aan de reders minimumprijzen te waarborgen en tevens een lonende opbrengst, het in voege brengen van een goed geregelde opvangregeling. De opvangregeling verzekert aan de ene zijde aan de reder een minimum-*

# geregeling

prijs voor zijn waar, terwijl ze aan de andere kant overtollige hoeveelheden automatisch van de markt doet verdwijnen en de markt aldus gezond gemaakt wordt. In principe moet alle opgevangen waar vernietigd worden en mag ze niet in concurrentie komen met de waar welke op de vrije markt verkocht werd, wil de opvangregeling stand houden. Dit brengt bijgevolg mede dat bepaalde hoeveelheden van sommige vaartuigen zullen verkocht worden aan prijzen welke merklijk lager zijn dan de opvangprijzen. Deze reders stellen aldus een offer in het belang der gemeenschap. Het is dan ook van belang, ten einde de continuïteit van de opvangregeling te verzekeren, dat deze offers gedragen worden door de gemeenschap en dat de reders welke onder dergelijke offers te lijden hebben, hiervoor gecompenseerd worden. Het principe van de solidariteit moet bijgevolg bij elke goed georganiseerde opvangregeling geëerbiedigd worden. Dit principe sluit verschillende werkwijzen in zich. Daar is eerst en vooral het stelsel van een gemeenschappelijke prijs ('t zij per dag, 't zij per seizoen) in een gemeenschappelijke kas gestort, waarvan alle deelnemers een even groot bedrag in verhouding tot hun aanvoer. Dit stelsel betekent echter een ommekeer in de bestaande opvatting van het redersbedrijf: waar elk reder een zekere kans op een goede of minder goede markt wil lopen.

Daarom betekent het stelsel van de compensatieregeling een betere oplossing. Dit stelsel laat toe aan alle reders een betere prijs te maken dan de gestelde opvangprijzen. teneinde evenwel de reders welke hun waar hebben moeten laten opvangen, te kunnen compenseren, wordt een % afgehouden op de meerwaarde van het product bekomen op de vrije markt. Dit percent wordt in een gemeenschappelijke kas gestort en aan de reders uitbetaald in verhouding tot hun tussenkomst in opgevangen vis. Dit percent wordt eveneens aangewend om de onkosten van de opvangregeling te dragen. Het spreekt vanzelf dat in dit laatste stelsel, willen alle reders een renderende prijs bekomen, de gestelde minimumprijzen hoger moet liggen dan de werkelijke kostprijzen. De totale uitslag van het seizoen moet immers de gedane kosten vergoeden, hierbij moet rekening gehouden worden dat een zekere hoeveelheid vis zal opgevangen worden welke niet aan de minimumprijzen zal vergoed worden, zodat de minimumprijzen boven de kostprijzen moet liggen. Hierbij moet nochtans opgemerkt, dat - tengevolge van de zware lasten welke op onze visserij drukken: hoge lonen, sociale lasten, mazoutprijzen welke ver boven de prijzen van de internationale

markt liggen - deze minimumprijzen de prijzen aan verbruiker zouden beïnvloeden en onze nijverheid beletten te concurreren met de invoer.

## Staatstussenkomst

Aldus heeft de staatstussenkomst bij dergelijke opvangregeling een groot belang:

1. ze is een steun bij het zedelijk wapen dat de reders opgesteld hebben om hun belangen tegenover de handel te verdedigen;
2. ze dient als prikkel voor het bedrijf om gemeenschappelijk over te gaan tot ernstige saneringsmaatregelen;
3. ze kan tevens het bedrijf aanzetten de kwaliteit te verbeteren van de aangevoerde vis en maatregelen te nemen om op bepaalde ogenblikken overproductie welke de opvangregeling overhoop werpt, te vermijden.
4. ze verdedigt meteen de belangen van de verbruikers: door de tussenkomst van de staat, hoe symbolisch deze ook moge zijn, wordt belet dat de minimumprijzen te hoog moeten gesteld worden.
5. ze geeft aan het bedrijf gelegenheid, door de opvangprijzen niet te hoog te moeten stellen, zich te verdedigen tegen de invoer uit vreemde landen welke aan lagere prijzen werken. De ervaring welke opgedaan werd, leert ons, dat deze Staatstussenkomst veeleer een symbolisch karakter heeft. Enkel de morele steun en de prikkel zijn van belang. Hierbij verschilt deze

Staatstussenkomst met de subsidies welke andere nationale nijverheden ontvangen: deze laatste zijn vast per Kgr. geproduceerde waar, de subsidie bij de opvangregeling is symbolisch en vult enkel de gebeurlijke tekorten aan welke in de gezamenlijke compensatieregeling kunnen ontstaan.

Het principe van staatstussenkomst is in alle visserijlanden erkend. In Engeland worden de reders vergoed door de regering, zodat ze steeds verzekerd zijn de uitbatingskosten door hun opbrengst, samen met de regeringssubsidie, terug te winnen.

In Nederland wordt de opvangregeling onrechtstreeks gesubsidiëerd door de regering welke de vismeelfabrieken; welke aan de opvangregeling medewerken, premies uitbetaalt welke het hen mogelijk maken hogere prijzen uit te keren voor de opgevangen vis.

In Noorwegen worden de visserscoöperatieven door de Staat gesteund. Deze coöperatieven bepalen zelf de prijzen welke de vissers bekomen moeten voor hun producten tijdens een bepaald seizoen.

Denemarken verleent allerlei subsidies aan het visserijbedrijf teneinde dit toe te laten aan goedkopere prijzen op de wereldmarkt te werken.

De IJslandse regering waarborgt aan de reders minimumprijzen voor hun aangevoerde vis.

Wat zal men in België doen? We komen hierop in ons volgend nummer terug.'

## Sprotaanvoer

Sprot werd destijds in onze kustwateren gevangen van oktober tot februari-maart. De aanvoer van deze seizoengebonden visserij was zeer wisselvallig. Het aandeel van sprot in de totale aanvoer was gering. Deze pelagische vis was vooral van belang voor de laagste scheepsklasse waartoe in 1950 177 van de 444 vaartuigen behoorden. De totale sprotbesomming varieerde in de periode 1946-1955 tussen vier en acht miljoen frank. De besomming van de eigen aanvoer in onze vismijnen schommelde tijdens die tien jaar van 356 miljoen frank tot 491 miljoen frank.

### Aanvoer sprot 1946-1955

Jaar	.....ton	.....%	tot. aanvoer
1946	.....815	.....	1,3 %
1947	.....607	.....	0,9 %
1948	.....2.317	.....	4,3 %
1949	.....2.119	.....	4,1 %
1950	.....2.283	.....	5,3 %
1951	.....1.855	.....	4,4 %
1952	.....1.362	.....	2,6 %
1953	.....1.860	.....	3,4 %
1954	.....1.385	.....	2,6 %
1955	.....959	.....	1,6 %

Vlaanderen, vooral geconcentreerd in Brugge en Oostende, telde vijftig jaar geleden nog tientallen rokerijen. Het waren hoofdzakelijk ambachtelijke bedrijven die naargelang het seizoen haring, sprot en makreel rookten. De eigen aanvoer volstond niet om deze bedrijven te bevoorraden. Om hun productie op peil te houden waren ze aangewezen op import uit andere landen. Nederland was de grootste leverancier van de rokerijen. De aankooprijzen en de lonen waren er lager en dat zorgde regelmatig voor wrijvingen met de Belgische aanvoersector. (gw)

# Nederlandse garnaalkotter te water in Antwerpen



HET IS NATUURLIJK overdreven om nu al over de heropleving van de Antwerpse scheepsbouw te gewagen omdat daar onlangs een casco te water ging. Toch gelooft Benny Van Heurck, stichter en patron van het shiprepairbedrijf VHB Marine, erin.

MET DE BOUW van het casco voor de garnaalkotter WR.181 *Gerritje* is het bewijs van bekwaamheid alvast geleverd. Ingenieur-scheepsbouwarchitect Jan Zeeman die de bouw van de garnaalkotter in handen heeft is alvast heel positief. "Ik kwam in contact met VHB via andere opdrachtgevers die hier

*Met een werkkraan wordt het casco van de WR.181 Gerritje te water gelaten. Op de foto mevrouw Luyt, Gert-Jan Rothans (schipper-mede-eigenaar), financieel manager van Luyt BV, Gert-Jan Wiegman en zijn echtgenote en directeur Jan Luyt van de gelijknamige machinefabriek uit Den Oever. (foto gw)*

## ROTTERDAM MARITIME



14-18  
NOVEMBER  
2000

### ALS HET ERGENS GEBEURT, GEBEURT HET HIER

Rotterdam Maritime is het gezaghebbende ijkpunt voor de gehele maritieme industrie. Ruim 450 exposanten staan in Ahoy' Rotterdam klaar om u - in een gezellige sfeer - hun producten en diensten te tonen. Dankzij de overzichtelijkheid van de beurs zijn alle topfabrikanten uit binnen- en buitenland gemakkelijk te vinden.

Rotterdam Maritime 2000 is dé vakbeurs waar het allemaal gebeurt. Beleef het mee! U mag deze unieke gelegenheid beslist niet missen.

Ontdek wat Rotterdam Maritime als vakbeurs voor u kan betekenen. Noteer de data alvast in uw agenda!

OPENINGSTIJDEN:  
14 - 17 NOVEMBER: 12.00-22.00 UUR  
18 NOVEMBER: 10.00-17.00 UUR

ahoy  
rotterdam

Voor meer informatie over Rotterdam Maritime 2000 kunt u zich wenden tot Ingeborg Prins

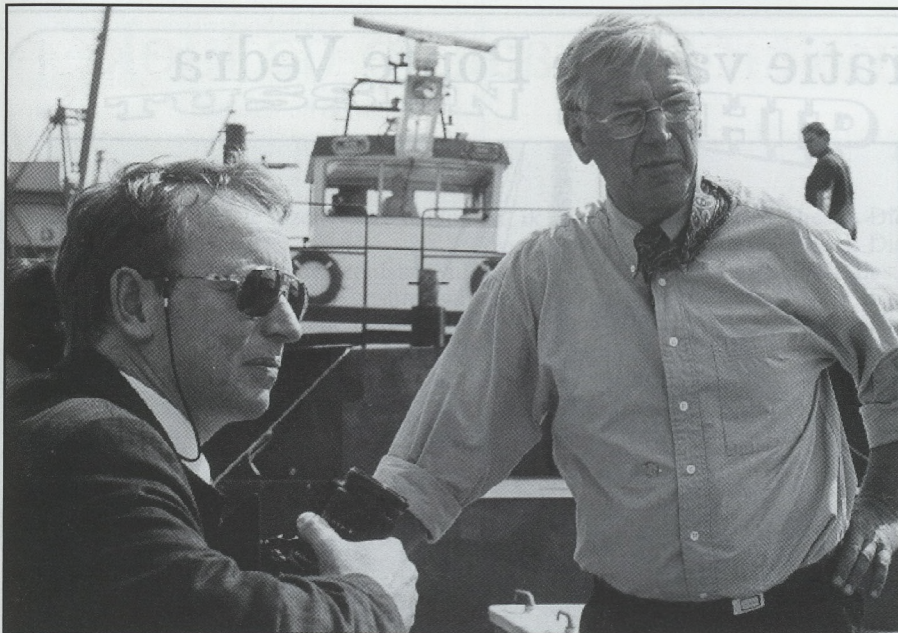
Tel.: 010 29 33 212

Fax: 010 29 33 218

E-mail: [i.prins@ahoy.nl](mailto:i.prins@ahoy.nl)

Website: [www.schuttevaer.nl/roma](http://www.schuttevaer.nl/roma)

**U MAG DEZE MARITIEME VAKBEURS BESLIST NIET MISSEN!**



Ingenieur Jan Zeeman en Jan Luyt, tevreden over de tewaterlatingsoperatie. (foto gw)



Een boot van het duw- en sleepvaartbedrijf Van Slooten uit Urk vertrok onmiddellijk na de doop met het casco naar Den Oever. (foto gw)

constructiewerk lieten uitvoeren en daar heel tevreden over waren. Ik heb er ook secties zien bouwen en zag met eigen ogen dat het goed was”, zegt de scheepsontwerper. “Toen de familie Luyt bij ons (d.i. Scheepsbouwkundig Bureau Herman Jansen Urk BV) kwam om een Waddenzeekotter te bestellen heb ik daarover met goed resultaat onderhandeld met VHB.”

Voor de werf was het die dinsdag 29 augustus een belangrijke dag. Het was mevrouw Luyt en Gert-Jan Wiegman, respectievelijk echtgenote en schoonzoon van Jan Luyt, directeur van de Machinefabriek Luyt BV in Den Oever, die als meter en peter van de kotter optraden. Onmiddellijk na de bescheiden doopceremonie aan kaai 216 in de Antwerpse haven nam een duwboot het casco in de tang richting Den Oever alwaar de afwerking gebeurt. De oplevering volgt nog voor het einde van het jaar.

De WR.181 heeft een lengte van 23,50 m., is 5,80 m. breed en de holte draagt slechts 2,30 m. omdat het hier om een kotter gaat die in de ondiepe wateren van de Waddenzee zal opereren. De kotter heeft een motor Caterpillar van 300 pk. (gw)

### Jan Zeeman bestelt casco's in China en Turkye

Ingenieur Jan Zeeman, die samenwerkt met het Scheepsbouwkundig Bureau Herman Jansen Urk BV, heeft enige tijd geleden zes casco's van 24 meter besteld in China en twee in Turkye. Ze zijn bestemd voor evenveel nieuwe Nederlandse euro- en garnaalkotters. De eerste in Shanghai afgewerkte casco's moeten weldra in Rotterdam toekomen.

*De citaten*  
'De kosten voor de verdere ontwikkeling (van de elektrovissersrij) zijn aanzienlijk: ruim fl. 650.000 voor de bouw van een 12 meter elektrotuig en randapparatuur (te gebruiken op twee tuigen). Daarbij komen nog aanzienlijke additionele kosten: eerste test op de Tridens, bouw van een tweede 12 meter kor zodat geheel kan worden geïnstalleerd op een bedrijs-schip, kosten praktijkonderzoek en wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van het tuig op de benthos.'

**Stuurboord,  
8 september 2000**

'(De CVP) is een biotoop waarin de op de toppen van zijn zenuwen levende Moreels gewoonweg niet kan overleven. Het groeiende besef dat hij voor de CVP enkel goed was als stemmenkanon en verruimingsembleem, maar voor de rest geacht werd zijn klep te houden, was er te veel aan.'

**Yves Desmet in De Morgen  
(23 augustus).**

'Het zijn druppels op een hete plaat. Er wordt gesproken over de verlaging van de mijnprijzen of de sociale lasten. Nu moet je weten dat de sociale lasten in de visserij al tot de laagste behoren. Dat zijn peanuts.'

**Reder Willy Versluys in  
De Zeewacht, 15 september.**

'Die man is een der onzen of een vreemdeling, zo rekenen mensen van lage zin. Mannen van edele zin daarentegen beschouwen de hele aarde als hun familie.'

**(Bhartrihari)**

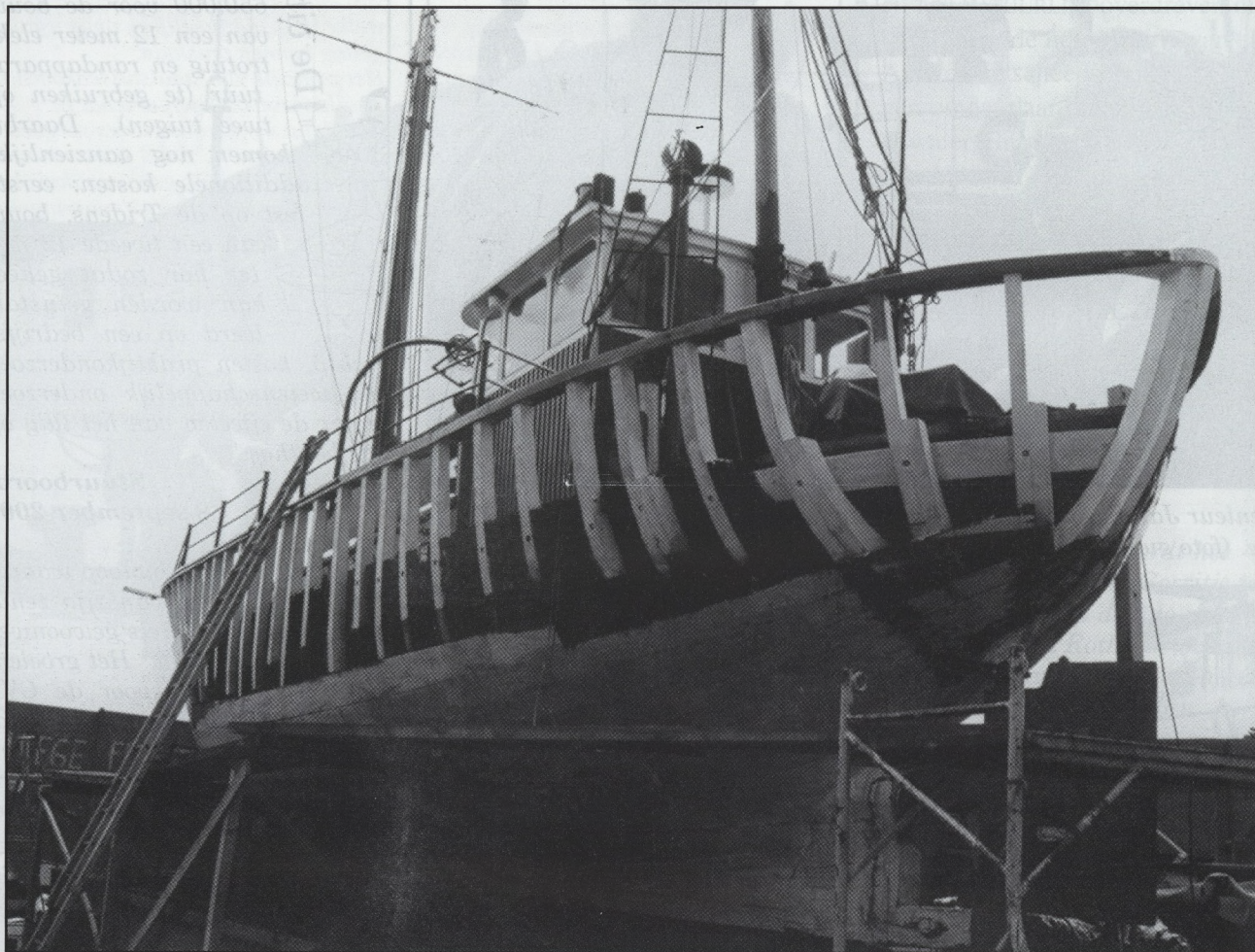
'Er lopen uiteraard nog rare figuren rond die het veel beter menen met hun "eigen" welzijn dan met dat van de visserij.'

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

'Juist in de marge tussen het verbod en de goedkeuring gebeuren fascinerende dingen.'

**(Hans Richter)**

## De restauratie van de Ponte Vedra



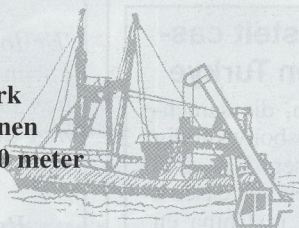
Het oude vissersvaartuig Ponte Vedra zoals het er vijf jaar geleden bij stond op de werf IdP in Oostende. (foto gw)

Vijf jaar geleden zorgde het Oostendse scheepstimmerbedrijf Lowyck met de restauratie van de Ponte Vedra voor een huzarenstukje. Het meer dan vijftig jaar oude gewezen vissersvaartuig, een tweemaster onder zeil, was toen eigendom van de Brusselse aanne-

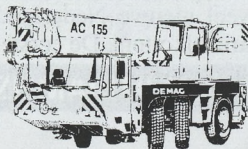
mersfamilie Blaton. Het vaartuig verkeerde in erbarmelijke toestand. De Oostendenaars moesten het vaartuig omtimmeren tot een zeewaardig pleziervaartuig. De scheepstimmerlui zorgden ondermeer voor de vervanging van 72 bovendekspanten en de vervanging van het grootste gedeelte van

de beplanking. Allemaal ambachtelijk werk waarvoor ervaren vakmensen nodig waren. Alain Muller en Guy Laurent hebben op die manier de knepen van het vak geleerd. (gw)

Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaftwerk  
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.





# Oostendse visveiling gaat op de klok

OP MAANDAG 1 september werd in de Oostendse vismijn voor het laatst geveild met een afroeper en het rijdend bureau van de schrijvers en tegenschrijvers. Vanaf dinsdag is de vernieuwde Eurohal de enige veilplaats. Alle voorbereidingen en opleidingen zijn achter de rug en Oostende kan nu ook elektronisch veilen.

Vrijdag 8 augustus heeft de Oostendse burgemeester het nieuwe systeem officieel in werking gesteld. Ter gelegenheid van de opening pleitte OVA-woordvoerder Willy Versluys voor de oprichting van één Vlaamse visveiling met drie aanvoerplaatsen. "Dat is wellicht de enige manier om reders, vissers en handelaars in Vlaanderen te verankeren", stelde de Bredense reder. "Het systeem laat ons toe om in de nabije toekomst zowel met de visveiling van Plymouth als van IJmuiden gegevens uit te wisselen." De aanwezigheid van de directeur van de Visafslag IJmuiden wijst erop dat daar al over gepraat is. In zijn gelegenheidstoespraak kondigde burgemeester Vandecasteele de komst van een garnaal zeef aan, waardoor de garnaalaanvoerders hun vangsten volgens de Europese normen kunnen ziften. In het Schelfhout-veilsysteem is 21 miljoen frank geïnvesteerd, waarvan 7 miljoen door de stad. De geslaagde inrichting van de cirkelvorming veilzaal heeft 88 zitjes voor handelaars. (gw)



Bedrijfsleider Willy Van Waes van de Vislossersbond G. Van Waes zat bij de opening naast John Shilling, de directeur van Visafslag IJmuiden. (foto gw)

Brandstof wordt duur betaald

## Nederlandse overheid maakt van situatie gebruik om vlootsanering door te drukken

*IN VERSCHILLENDE LANDEN lapten de truckers met hun blokkades alle verkeersregels aan hun laars. Meteen toonden ze ook aan hoe kwetsbaar de huidige samenleving en het transportraderwerk wel is. Enkele dagen volstaan om de distributie stil te leggen. De acties waren gericht tegen de overheid die niet onmiddellijk een gepast antwoord vond op de blokkades. De olieproducerende landen en -speculanten bleven evenwel buiten schot.*

IN HET DIESELCONFLICT hield Europa zich opvallend op de achtergrond. Het feit dat Frankrijk, dat momenteel het

EU-voorzitterschap waarneemt, als eerste overstap ging voor de opstandige truckers zal daar niet vreemd aan zijn.

### Frankrijk

De eerste protesten van de Franse vissers staken reeds eind augustus de kop op. Daarop volgde een nooit eerder geziene blokkade van de Franse wegen. De Franse regering was er snel bij met compensaties voor de fors opgelopen dieselprijs. Minister van Landbouw en Visserij Glavany sloot enkele dagen later reeds een akkoord af met de vissersbonden. De sociale lasten en de havengelden voor de vissers gaan tot

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

het einde van het jaar omlaag, wat neerkomt op een onmiddellijke verlaging van de dieselprijs van bijna acht frank. Minister van Financiën Fabius beloofde dat de accijnzen op diesel en brandstof op korte termijn omlaag zullen gaan. Het pakket van steunmaatregelen betekent voor de sector een tijdelijke lastenverlaging van circa 500 miljoen frank.

### België

De Rederscentrale voerde verschillende besprekingen met de ministers van Landbouw (Gabriëls) en Sociale Zaken (Vandenbroucke). Ze verkregen een jaar uitstel van betaling voor de sociale bijdragen door de reders en de RSZ-bijdragen voor de werknemers. Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, Vera Dua, heeft uitstel verleend voor de aflossing van de FIVA-kredieten. De reders kregen ook de mogelijkheid om gedurende een jaar beroep te doen op overbruggingskrediet van 600.000 tot 3 miljoen frank per vaartuig. De aanvragers moeten er zich wel toe verbinden een door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap erkende nascholingscursus te volgen over rationeel energieverbruik in de visserijsector.

Dit voorstel kreeg van de Rederscentrale een onvoldoende. Met acties voor de Zeebrugse en Oostendse vismijn gaven de reders uiting aan hun ongenoegen over de resultaten van de onderhandelingen. Ze verwijzen naar de Nederlandse sector die heel wat meer uit de brand gesleept zou hebben.

### Nederland

Dat 'meer' blijkt dan wel vooral gebruikt te moeten worden om schepen te slopen. De Nederlandse overheid en de vertegenwoordigers van de visserijsector hebben ter zake een akkoord gesloten. Nog voor dit jaar is 540 miljoen frank uitgetrokken voor eenmalige maatregelen, waarvan 200 miljoen gaat naar een versnelde saneringsregeling. Voor de periode 2001-2004 wordt eveneens jaarlijks 540 miljoen frank beschikbaar gesteld. Het leeuwendeel daarvan, 440 miljoen frank, moet besteed worden aan de voortzetting van de saneringsregeling. De rest gaat naar maatregelen om de duurzame visserij te stimuleren, fiscale maatregelen en initiatieven in de context van de vergroening en duurzaamheidsbevordering van de visserij.

### Spanje

Ook de Spaanse vissers wisten compensaties voor de hoge brandstofprijzen in de wacht te slepen. Het akkoord met de regering voorziet eveneens in een vermindering van de socialezekerheidsbijdragen en uitgestelde betalingen. Dit pakket vertegenwoordigt een tegemoetkoming van 2,4 miljard frank. Dit bedrag staat dan ook in verhouding met de duizenden vissers die Spanje telt. (gw)

## 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**



## Visveiling Colijnsplaat

Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit, zeker als het gaat om kwaliteit. Maar het is ook voor u nog niet te laat. 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!



Telefoon: 0031 113 695 383, Telefax: 0031 113 695 229.  
Gsm Nelly: 0031 653 789 585, Gsm Erik: 0031 622 237 432.

## Omer Waeghe overleden

Op Kreta overleed op 12 september Omer Waeghe (°Knokke, 4 januari 1925), ere-directeur van de visserijschool van Heist. Juul De Vocht, die hem in die functie opvolgde, schreef onderstaand in memoriam.

*“Waardering heb ik vooral voor de tomeloze inzet van Omer Waeghe als lesgever en als directeur. Door zijn eigen voorbeeld dwong hij zijn leraars tot een totale inzet. Bekommerd was hij ook voor de veiligheid aan boord en hij was voortdurend in de weer om in zijn school de modernste technieken aan bod te laten komen.*

*We herinneren ons ook hoe voorzichtig hij was tijdens de onderhandelingen die aanleiding gegeven hebben tot de fusie tussen de Rijksvisserijschool en de Vrije school te Heist. Hij waakte er over dat iedereen zich zou thuisvoelen in de nieuwe entiteit. Het is dan ook in belangrijke mate zijn verdienste dat deze fusie in onderwijskringen als voorbeeld gesteld werd.*

*Na zijn pensionering bleef hij nog actief in de oud-leerlingenbond Vissersvreugd. Dat belette niet dat hij zich, ouder wordend, in Duinbergen een beetje vereenzaamd voelde.*

*In naam van de vele leerlingen en leerkrachten waarvoor je je mateeloos ingezet heb, zeg ik je: ‘vaar wel op je eeuwigdurende reis.’”*

(jd)

In het Roeselaarse H. Hartziekenhuis is Joseph Rabaey op 20 september overleden. De overleden was de stichten van de Nieuwpoortse IJsfabriek (NIJF). Joseph Rabaey, geboren in Koksijde op 25 november 1935, was 64 jaar oud.



## 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

# 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*

**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...
- Vrijtijdsleding toegelaten en zelfs de brave hond mag mee...
- Een democratisch etentje met een uitstekende huiswijn (485 Bcf/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 accomodatie 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.



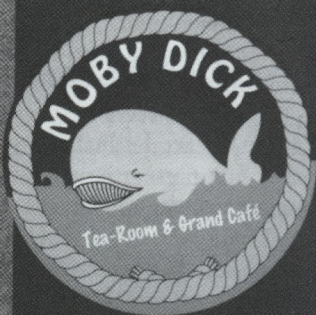
*probably the best  
restaurant in the world!!!*

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 !!!**

verdagelijks - knokke



## **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**



Derde scheepsoop deze maand

# Nieuwe Z.510 Dennis voor rederij Zeemansblik

OP DE LAATSTE septemberdag werd in Zeebrugge de derde scheepsoop van de maand voltrokken. Met de nieuwe Z.510 *Dennis* van Emiel en Anne-Marie Utterwulghede-Decoinck en Eric en Lena De Waegenae-Utterwulghede komt opnieuw een flinke boomkorteiler in de vaart. De timing liep perfect. De overdracht van het nieuwe vaartuig door de Scheepswerf Reimerswaal viel precies samen met de datum van het bouwcontract.

DE NAAM UTTERWULGHE wordt in Heist onmiddellijk in verband gebracht met de visserij. Emiel en Anne-Marie zijn niet voor niets de kinderen van de zes jaar geleden overleden 'stamvader' van het familiaal bedrijf. Vader Albert liet tus-



*De nieuwe Z 510 is een ontwerp van het bureau Gommers.*

Proficiat aan de rederij BVBA Versluys - Couwyzer met deze prachtige realisatie. Wij wensen schipper en bemanning van de Z 18 Soetkin goede vangsten en behouden thuishkomst. Wij danken de rederij voor het vertrouwen in onze maatschappij.

## CV HULP IN NOOD



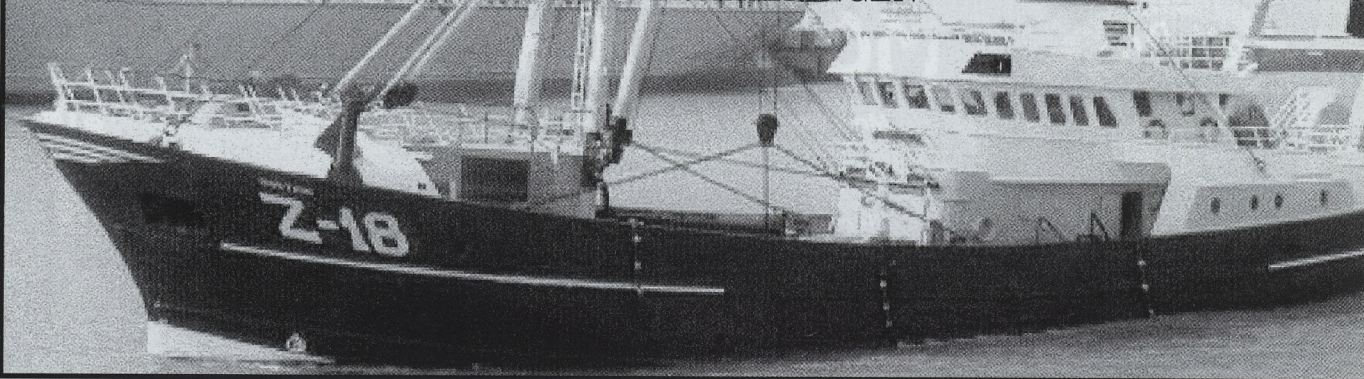
**ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVARTUIGEN**

**H. BAELSKAAL 27 8400 OOSTENDE**

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

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

**IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455) VOOR AL UW  
ANDERE VERZEKERINGEN**



sen 1951 en 1989 niet minder dan negen vaartuigen bouwen. De reder begon samen met zijn broers Leon en de in mei overleden Emiel met de bescheiden Z.549 *Albrecht Rodenbach*, een houten vaartuig van 150 pk. Afsluiter van de reeks was de grote boomkortreiler Z.510 *Albrecht Rodenbach* (36,25 m., 1.200 pk) die in juni '89 in de vaart kwam.

Het is dat laatste vaartuig dat nu vervangen is door de Z.510 *Dennis*. De oude Z.510 is enkele maanden geleden verkocht aan Rederij De Klauwaert van Ronny Dhondt en vaart nu als Z.84 *Albrecht Rodenbach*. De rederij Peronella BV van de Urker familie Korf nam de vorige Z.84 *De Klauwaert* (zonder vergunning) over en vernummerde haar tot UK.168.

De familiale onderneming heeft naast de Z.510 *Dennis* ook nog de Z.59 *Gudrun* (1985) in de vaart. De eigenaars hebben het vaartuig dat zich in Lauwersoog bevond niet laten overkomen. Tegen de huidige stookolieprijs zou de overtocht en de terugkeer een zinloze uitgave van meer dan 100.000 frank gevegd hebben.

### Arbeidsongeval

In januari '95 deed zich een tragisch



*De bemanning van de Z.510 Dennis bestaat uit Chris De Waegenaere (schipper), Coudeville Angele (tweede schipper), Hans Thiel (stuurman), Jurgen Savels (motorist), Johnny Vandierendock (hulpmotorist) en de matrozen Johan Vandaele en Frank Vlietinck. (foto gw)*

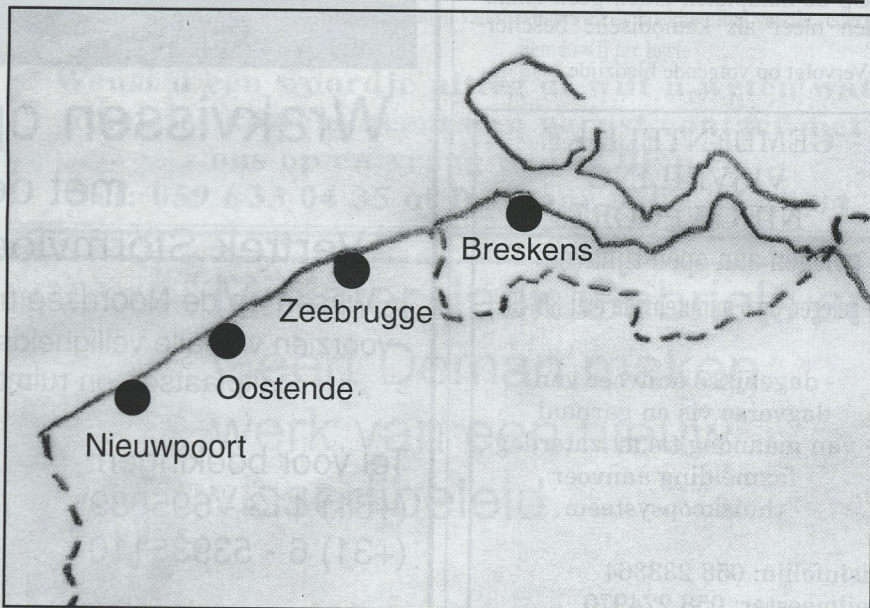
ongeval voor aan boord van de vorige Z.510. De 23-jarige Dennis Utterwulghe, zoon van Emiel en Anne-Marie Utterwulghe, werd zwaar geraakt door een zwaaiend korijzer en overleed op 25 januari aan zijn verwondingen. Ter nagedachtenis van de jonge visser draagt het nieuwe vaartuig zijn naam.

De Heistse parochiepriester Arnold Van de Sompele, die samen met visserij-aalmoezenier Demaeght instond voor de inzegening van het nieuwe vaartuig, herinnerde de aanwezigen aan deze pijnlijke gebeurtenis. Dochter Christy trad op als meter van het schip dat de naam van haar overleden broer draagt.

## 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.



*Probeert u 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

Meter Christy Utterwulghe en peter Bart De Waegenaere samen met hun ouders Emiel en Anne-Marie Utterwulghe-Deconinck en Eric en Lena De Waegenaere-Utterwulge. (foto gw)

Zoon Bart van Eric De Waegenaere aanvaardde het peterschap.

Chris De Waegenaere, oudste zoon van Emiel en voorheen werkzaam op de Z.59, zal het schip voeren. Hij wordt bijgestaan door reserve-schipper Angelo Coudeville, stuurman Hans Thiel, motorist Jurgen Savels, hulpmotorist Johnny Vandierendonck en de matrozen Johan Vandaele en Frank Vlietinck.

Het vaartuig onderging in de week voor de doop reeds een bijzonder geslaagde proefvaart op de Westerschelde. Daaruit bleek de uitstekende stabiliteit van het schip dat ontworpen en berekend werd door ir. Gommers. "Dat is hoofdzakelijk te danken aan de dikkere en zware kiel waarin 30 ton extra staal werd verwerkt. Dat leverde een vrijboord van 102 cm op, 15 cm meer dan bij een gelijkwaardig schip waarbij beton als ballast zou gebruik zijn", verduidelijkt de Axelse scheepsontwerper.

In het prachtig vaartuig zijn ook enkele innovaties verwerkt. Op de brug staat een Max Sea-videoplotter met driedimensionele weergave, een voorziening die in onze vloot nauwelijks te vinden is. Op de huidplaten zitten geen zinknoden meer als kathodische bescher-

➤ Vervolgt op volgende bladzijde



### 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  
veilmeester: 058 224970  
directie 058 224971  
fax: 058 236720



## Wrakvissen op de Noordzee met de CBI 1

### Vertrek Stormvloedkering (Zeeland)

Vissen op de Noordzee met een snelle sportvisboot, voorzien van alle veiligheidsmiddelen voor 12 passagiers. Zitplaatsen en ruimte aan dek voldoende.

Tel voor boekingen:

(+31) 113 - 695689

(+31) 6 - 53935110

Verkoop schepen:

(+31) 113 - 371383

(+31) 6 - 51314190



**Canadian  
Boat Import**

E-mail: sales@canadianboatimport.com - Internet: www.canadianboatimport.com

ming. Met het 'impressed current'-systeem zijn er een aantal sensoren geplaatst die de electrolyse opmeten en met een 180 graden gepolariseerde tegenstroom van enkele ampères de ionisering opheffen. De bouwers lieten ook een installatie installeren die 3.000 liter drinkbaar water per 24 uren aanmaakt, waardoor een minder onvangrijke wassertank nodig was. Zij kozen ook voor een beunkoeling en lieten eveneens een trekkrachtbeveiliging van Marelec plaatsen. De 'Dennis' zal het bij de boomkorvisserij houden. Voor het vissen met tweelingennetten is niets voorzien.

Enkele dagen na de overdracht verliet de jongste aanwinst van de Zeebrugse vloot haar thuishaven voor de eerste visserij op de Noordzee en voor de Deense kust. (gw)

### Technische fiche

Eigenaar: BVBA Zeemandsblik, Knokke-Heist

Casco: Roemeniï

L.O.A.: 38 m.

B.O.A.: 8,60 m.

Holte: 4,90 m.

Tonnemaat: 385 brt

Afwerking: Scheepswerf Reimerswaal (Hansweert, Ned.)

Motor: MaK M25, 1.200 pk

Hulpmotoren (3): Mitsubishi

Keerkoppeling: Reintjes, reductie 1/5,8

Stuurmachine: Brusselle

Vislier: Brusselle (300 pk)

Schroef: Van Voorden (3.400 mm)

Straalbuis: Roemeniï

Electronische apparatuur: Radio Holland en Holland Nautic

Koeling visruim: Promac

Drinkwateraanmaker: Promac

Brandstoftank: 140.000 l.

Watertank: 45.000 l.



Meter Christy Utherwulgh drijft een van de paasngels in de dekhoer. (foto gw)



COOPERATIEVE PRODUCTENORGANISATIE

## 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 kotter 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**



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

**DE VERNIEUWING WERKT OOK  
IN DE VISSERIJ**

**VLD**

PARTIJ VAN DE BURGER

**DEMAN voor WEST-VLAANDEREN**

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

## Succesvolle garnaaipelwedstrijd op de Oostendse Visserskaai

DE ZEVENDE UITGAVE van de jaarlijkse Garnaaipelwedstrijd van de Handelaarsbond van de Oostendse Visserskaai is opnieuw een voltrefter geworden. Het weer zat mee en er was dus veel volk op de been. Maar vooral het feit dat heel wat deelnemers moesten geweigerd worden bevestigd het succes van de organisatie. Bij de 69 deelnemers waren beide geslachten in alle leeftijdscategorieën vertegenwoordigd. Ze kregen een uur de tijd om om een bak garnalen vakkundig te pellen. De 34-jarige laureate Vera Kyndt uit Bredene, ook vorig jaar winnares, haalde 871 gram gepeld zeebanket uit 2,097 kilo garnalen. Haar zoontje Kevin De Smet haalde het bij de kinderen. Met Walter Kyndt, broer van Vera, als beste mannelijke peller bleven de eerste prijzen in de familie. De gepelde garnalen werden geschonken aan

de bewoners van het Zeemanshuis Godtschalck, het Visserstehuis De Bolle, het K.W. Ibis, het rusthuis De Boarebreker en Home Castel. Ter gelegenheid van de wedstrijd heeft de "Orde van de Garnaal" twee nieuwe ridders geïntrooneerd. De bestuursleden van de Handelaarsbond Daniël Dobbelaere en Donald Debruyne gaan voortaan als ridder door het leven. Schepen Dries Vermeesch werd voor zijn verdienstelijk werk op toeristisch vlak verheven tot ambassadeur in de Orde. Tenslotte ontving Gilbert Viaene, reder van de O.101 Benny, samen met zijn bemaningsleden Benny Viaene, Christiaan Barbaix en André Bogaert de jaarlijkse "Garnaaltrofee" omdat zij vorig jaar voor de grootste garnaalaanvoer in de Oostendse vismijn zorgden. (foto gw)

## Z.483 in aanbouw in Zeebrugge



De komst van een reeks nieuwe vaartuigen mag niet doen vergeten dat er ook in eigen land, zij het maar op één plaats, nog nieuwbouw gebeurt. Bij De Graeve in Zeebrugge staat het vervangingsvaartuig voor de Z.483 *Carolina* (bouwjaar 1971) van de Rederij Nathalie van Danny Vlietinck uit Heist in de steigers. Het nieuwe vaartuig zal in maart-april volgend jaar bedrijfsklaar zijn. Voor de toekomst heeft de laatste scheepsbouwer aan de kust nog een paar bouworders achter de hand. Roger De Graeve wil daar voorlopig nog geen details over vrijgeven. (foto gw)

# 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.

WEGVAREND VANAF HET schip had Dolf gezien hoe De Laatste Klauwaert eerst langzaam en vervolgens bliksemsnel gezonken was. Toen alleen nog de boeg boven water stak, leek het erop of de zee nog even twijfelde vooraleer ze een definitieve beslissing kon nemen. Enkele seconden lang was de voorsteven van het schip pijlrecht omhoog blijven staan, uitdagend, een phallus die godslasterlijk het lot tart, een middenvinger die vlak in het aangezicht van de schepping in de lucht gestoken werd. Het was een verschrikkelijk teken dat er wel op leek alsof Robbe voor de allerlaatste keer een vloek uitsprak. Dolf keek naar de piek en zag er een laatste uitroepeteken van de schipper in vooraleer die zich definitief van de wereld afwendde. En vlak daarna was er dat ongelooflijke contrast met al het voorgaande. Toen de zee uiteindelijk het hele schip ver-

## XXIV: slot

zwoegen had, verraadde niets meer welk drama zich zojuist nog op die plek afgespeeld had. Werktuigelijk had Dolf de sloep op het strand getrokken. In zijn hoofd was het nu een en al verwarring. Had hij echt een moord gepleegd? Hij, waarvan men zegt dat hij geen vlieg kwaad zou doen? Een vadermoord dan nog? Had hij daarjuist ècht zijn vader gedood en daarmee de ergste daad gesteld die een mens maar stellen kan? Was het een toeval dat het schip vlak daarna gezonken was? Het leek er wel op dat daardoor de spons over al het voorgaande gewreven werd; dat alles hem vergeven werd. Was er dan helemaal niets gebeurd en had hij het allemaal gedroomd? Hadden de gebeurtenissen in het slachthuis hem in dusdanige ver-

warring gebracht dat hij waanbeelden gezien had? Verwarring. En was het juist dat hij gezien had hoe oom Willem leidzaam vanaf het dek toegekeken had hoe het schip gevaarlijk ging hellen? Kan het zijn dat een man zich zonder enig verweer laat meezuigen naar de zeebodem? Onwezenlijk leek het allemaal, vooral omdat er op de plaats waar al die dramatische toestanden zich afgespeeld hadden nu niets meer overbleef dan water en een rustige golfslag die scheen te zeggen dat alles uiteindelijk toch altijd bleef zoals het altijd al geweest was.

Hoeveel uren Dolf daarna gestapt heeft, weet hij niet. Heeft iemand hem zover gebracht? Hij weet het niet. In een waas heeft hij heel de weg van dat verre strand naar de slachthuiswijk afgelegd.

Werktuigelijk steekt hij nu de deur van 't Slot open en ziet nauwelijks hoe de



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!**

mannen aan de tafeltjes hem, doorheen de sigarettenrook, nauwelijks toeknikken en zich dan weer buigen over de dingen waarmee mannen in 't Slot bezig plegen te zijn. Dolf kijkt om zich heen en zoekt naar een bekend gezicht. Hij zoekt iemand waaraan hij zijn verhaal kwijt kan, zijn twijfels, zijn verwarring; iemand die hem begrijpt, die naar hem wil luisteren. Maar hij ziet niets anders dan gebogen ruggen van mannen die aan zichzelf genoeg hebben. Dan denkt hij aan het meisje op de derde verdieping, het hoertje waarover zoveel geruchten de ronde doen, de jonge vrouw waarover de jongens in de armenbuurt volop fantaseren.

Nog vooraleer de waard op hem is kunnen toestappen, heeft Dolf de zijdeur van de gelagzaal al achter zich dichtgetrokken. Hij neemt de trap die zoveel mannen voor hem al genomen hebben en aarzelt niet als hij op de deur van de kamer op de derde verdieping klopt. Binnen heeft het meisje de kamer nog maar opgeruimd. Ze heeft de lakens afgetrokken en ze in een grote tas gestopt waarin ook haar toiletgerief zit en het rode schriftje waarop ze al die tijd haar prestaties bijgehouden heeft. Het is haar laatste dag in de kamer waarin zij dag na dag het nodige geld verzameld heeft om uit de slachthuis-economie te kunnen ontsnappen. De klopp op de deur komt dan ook erg ongelegen, maar ze beseft dat ze niets anders kan doen dan de klant binnen te laten. Mannen die zover gekomen zijn, laten zich niet meer afschepen. De wet van de hormonen is dwingend en niets is zo gevaarlijk als een man die zijn zin niet krijgt. Ze schuift de tas onder het bed, kijkt nog eens in de spiegel en terwijl ze de overgordijnen dichttrekt, roept ze 'binnen'.

In het deurgat staat Dolf. Zijn ogen moeten wennen aan de duisternis. Hij ziet het silhouet van een jonge vrouw die hem vaag bekend voorkomt. Dan draait het hoertje zich om. Beiden kijken een ogenblik sprakeloos naar elkaar en zeggen dan tegelijk: 'Ben jij dat?'

Het is Machteld, de hoer, die het eerst weer vat op de situatie krijgt: 'Dolfje jongen, kom binnen. Je ziet er slecht uit. Wat is er gebeurd?' Een enkel ogenblik is zij verontwaardigd omdat haar neefje blijkbaar de weg naar een hoer gezocht heeft. Maar door de vele maanden die ze in de kamer doorgebracht heeft, weet ze inmiddels wel dat alle mannen vroeg of laat moeten struikelen voor de zwakte van het vlees.

Dolf blijft staan al is hij aan de grond genageld. 'Machteld,' zegt hij alleen maar, 'Machteld.' Hij staat oog in oog met de vrouw die hij als zijn nicht kent. Het meisje dat zijn jeugd verblijd heeft, zijn bondgenote uit de armenbuurt, het kind dat hij in een jonge vrouw heeft zien veranderen en dat hem stilaan ontglipt is. Machteld? Hoer?! Ook hij heeft indertijd over het hoertje naast het slachthuis gefantaseerd, zoals alle jongens dat doen. Hij heeft zich een voorstelling van haar gemaakt, een beeld waarvan hij uiteraard wel beseft dat het niets met het echte hoertje te maken heeft. Maar dit hier... dat heeft hij nooit verwacht... dit kon hij gewoon niet verwachten. 'Machteld,' zegt hij nog een keer.

De hoer trekt haar neefje binnen en neemt hem zusterlijk in d'r armen. 'Wat is er jongen, vertel het me, wat is er?' Dolf weet niet meer wat hij moet doen. Hij is naar boven gekomen om er een luisterend oor te vinden, iemand aan wie hij in vertrouwen de gebeurtenissen van de dag kan vertellen, zaken die niemand voor zichzelf kan houden omdat ze te erg zijn, dingen die je kwijt moet zien te raken, die je met iemand anders moet kunnen delen, met iemand die daarvoor betaald wordt en waarvan je mag verwachten dat het geheim niet geschonden wordt. En nu blijkt hij hier Machteld te ontmoeten, het meisje waarmee hij in zijn kindertijd al zijn geheimen gedeeld heeft. Beter kan hij het niet treffen, zo denkt hij enerzijds, Machteld is altijd al loyaal geweest, iemand die in d'r kindertijd nooit door de volwassenen om te kopen was, iemand die hij al die jaren als voorbeeld genomen heeft. Maar anderzijds wordt hij hier nu geconfronteerd met een jonge vrouw die inmiddels hoer geworden is... iemand die alles doet voor geld, iemand die het tegendeel geworden is van de Machteld van zijn kinderjaren. Is het aan haar dat hij zijn vreselijke geheim moet vertellen, die vreselijke gebeurtenissen die hij mee-gemaakt heeft, waarin hij zelfs een hoofdrol gespeeld heeft? Kan hij haar vertellen hoe hij gezien heeft dat Robbe in het slachthuis Jaak Dechatillon vermoord heeft? Erger nog, moet hij haar zeggen dat hij daarna Robbe gedood heeft... dat het schip gezonken is... en het ergst van al, dat hij vanop afstand toegekeken heeft hoe Willem, háár vader, aan boord van De Laatste Klauwaert gebleven is? Terwijl al die warrige gedachten in zijn hoofd rondtollen, leidt Machteld d'r neefje naar het bed. Samen leggen ze

quintiens

n.v.

Electrical Intervention Team



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

zich op de matras en terwijl Dolf paniekerig een uitweg probeert te bedenken uit de patsituatie waarin hij zich bevindt, beginnen de vingers van het hoertje hun geroutineerde maar doeltreffende werk te doen. Terwijl ze hem liefste noemt en zegt dat ze altijd al aan hem gedacht heeft als aan haar man, dat ze zich nooit bij iemand zo goed gevoeld heeft; terwijl ze hem streelt en zoent; terwijl ze vakkundig knopen en ritsen opent, worden de gebeurtenissen van die dag bij Dolf naar de achtergrond verdrongen. En daarmee ook de paniek. Voor het eerst in z'n leven voelt Dolf hoe de aanrakingen van een minnares hun allesovertreffende werk doen in zijn lijf. Hij voelt de warmte van de lust en hij ervaart hoe die warmte tegelijk de schaamte bij hem wegneemt. Machteld sust en fluistert terwijl ze beurtelings haar en zijn kleren uittrekt. Ze drukt hem telkens even tot tegen haar borsten en neemt daarna ook telkens weer een beetje afstand, trekt zich een beetje terug, zodat hij haar kan zien. Het spel van kijken en bekeken worden beheerst ze inmiddels wel tot



in de fitnesses. Ze legt zich in het midden van het bed en trekt de jongen zachtjes naderbij tot hij boven op haar ligt. Machteld en Dolf kijken elkaar in de ogen en zeggen geen van beiden nog een woord. Terwijl hij te ontstuimig en te onzeker haar lichaam begint af te tasten, denkt Machteld na over de gevolgen van hun daad. Terwijl ze de hand van de jongen in goede banen leidt, denkt ze aan datgene wat hen te wachten staat. Zal Dolf voortaan haar vrijer willen zijn, zal hij haar *stalker* worden, zich aan haar vastklampen? En zou zijzelf dat willen, dat hij haar vrijer werd? Kan ze de jongen hierna nog aan zijn lot overlaten? Is zij verantwoordelijk voor wat Dolf zichzelf hier aandoet? Moet ze hem meenemen? Zullen ze samen deze slachthuiswijk achter zich laten? Zal de aanwezigheid van Dolf een rem worden op de filmcarrière die ze al zolang voorbereidt. Een carrière waarvoor ze alles overheeft. Ze heeft er zich vele maanden op voorbereid, ze heeft een inzicht verwor-

ven in de Vlaamse filmpraktijken, gelezen hoe filmmaker Buquoy in een interview gezegd heeft dat hij Consciencés Leeuw van Vlaanderen wilde gaan verfilmen. Ze heeft het boek gekocht, het gelezen en herlezen, het helemaal uit het hoofd geleerd. Omdat ze weet dat Buquoy geen kapitaal heeft, heeft ze de voorbije maanden al d'r geld gespaard, genoeg om tijdens de duur van de opnamen niet meer aan ander werk te moeten denken. En ze heeft zich aangeboden op de auditie en er een rol in de wacht gesleept. Dit moet de start worden van een loopbaan bij de film. Ze heeft ervoor de stank, het zweet, het geil van wel duizend mannen moeten doorstaan. Zal Dolf begrijpen hoe belangrijk het rolletje voor haar is dat ze in de film van Bucquoy toegezegd gekregen heeft? Kunnen ze samen deze stad verlaten en ergens anders een nieuw leven beginnen? Zijn ze in staat hun afkomst te overstijgen, hun jeugd achter zich te laten en van zichzelf betere mensen te

maken; beter dan hun ouders ooit geweest zijn? Terwijl ze Dolf in zich leidt stapelen de vragen zich op. Dolf komt haast ogenblikkelijk klaar en in de volgende ogenblikken liggen broer en zuster stilzwijgend naast elkaar en wachten op de verschrikkelijke waarheden die ze misschien nooit te weten zullen komen.

Gij Vlaming, die dit feuilleton gelezen hebt, overweeg, bij de roemrijke daden die het bevat, wat Vlaanderen eertijds was, wat het nu is en, nog meer, wat het worden zal, als gij de geilige voorbeelden van uw vaders vergeet.

Frankrijk,  
september 2000.

# Einde



## 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.

**ABB**  
ASEA BROWN BOVERI