

HVVB
60
HET VISSERIJBLAD

**Dossier
Scheldevisserij**

Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE
REDERS TER VISSERIJ
HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werken beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor

HVB 60 HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee
Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels,
Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR:
Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy,
Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Robert
Coelus, Walter Debrock, Roger Decler,
Tony Depuydt, De Zetduivel, Norbert
Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausning,
Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël
Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtoren-
wachter (De Laatse), Guido Walters en
Zeedierenjager
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:
Flor Vandekerckhove,
H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs 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.

Steuabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 van Credit Lyonnais Bank Nederland Lange Wolstraat 10-12 4524 CA Sluis (NI)

Vermelding: abo HVB.

Subscriptions (one year) in other countries:
Austria: S 697; Denmark Kr 385; France: FRF 340; Germany DEM 100; Greece: GRD 15384; Ireland £38; Italy Lir 88200; Norway: Kr 428; Portugal: Esc 9876; Spain: Pta 7158; Sweden: Kr 430; Switzerland: F 89; U.K.: £41, USA: Us D: 63; Canada: CAD: 80.

Omslagfoto: Guido Walters

Kantje boord

De EG-beslissing om de Vlaamse vissersvloot uiteindelijk toch niet van de kaart te vegen, heeft weer hoop gegeven aan de mensen uit de sektor. De vloot mag blijven bestaan!

Dit is een overwinning... of eigenlijk moeten we zeggen: dit kan de eerste stap van een overwinning worden.

Hoe moet het nu verder? Wanneer we op het einde van dit jaar het aantal Belgische vaartuigen tellen, dan zullen we een getal uitkomen dat nauwelijks hoopgevend is. Het aantal resterende vaartuigen zal dermate klein zijn dat er ei-zo-na geen ademruimte overblijft voor een beloftevolle visserijsektor. De vlootsterkte (of moeten we zeggen: vlootzwakte) is van dien aard dat het overleven van de sektor zich in wankelbaar evenwicht bevindt: *kantje boord*, zo zegt de Vlaamse uitdrukking het zeer plastisch.

De vloot moet zich ontwikkelen! Velen zullen ons in deze uitspraak bijvallen. Ontwikkelen dus! Alleen zullen zij zich afvragen hoe dat dan wel moet gebeuren. Met deze vraag staan zij niet alleen. Ook wij kijken immers angstvallig naar de toekomst en vragen ons af of de Vlamingen nog ondernemerszin genoeg hebben om het redersavontuur aan te gaan. Mensen die hun kapitaal investeren, laten zich eerst en vooral (en in veel gevallen helaas uitsluitend) door het winstmotief inspireren. Het kapitaal gaat dáár naartoe waar het meeste rendement verwacht wordt. Investeerdere hebben geen boodschap aan argumenten als sociale verantwoordelijkheid, het belang van de streek, de tewerkstelling of het overleven van een sektor.

Vroeger sprong de overheid in zo'n gevallen bij. Door middel van premies, subsidies, toelagen... trachtte zij de ondernemers over de brug te halen en de balans in één bepaalde richting te doen doorslaan. Wat elders een grotere winst zou geven, werd hier goedge maakt door het overheidssteuntje in de rug.

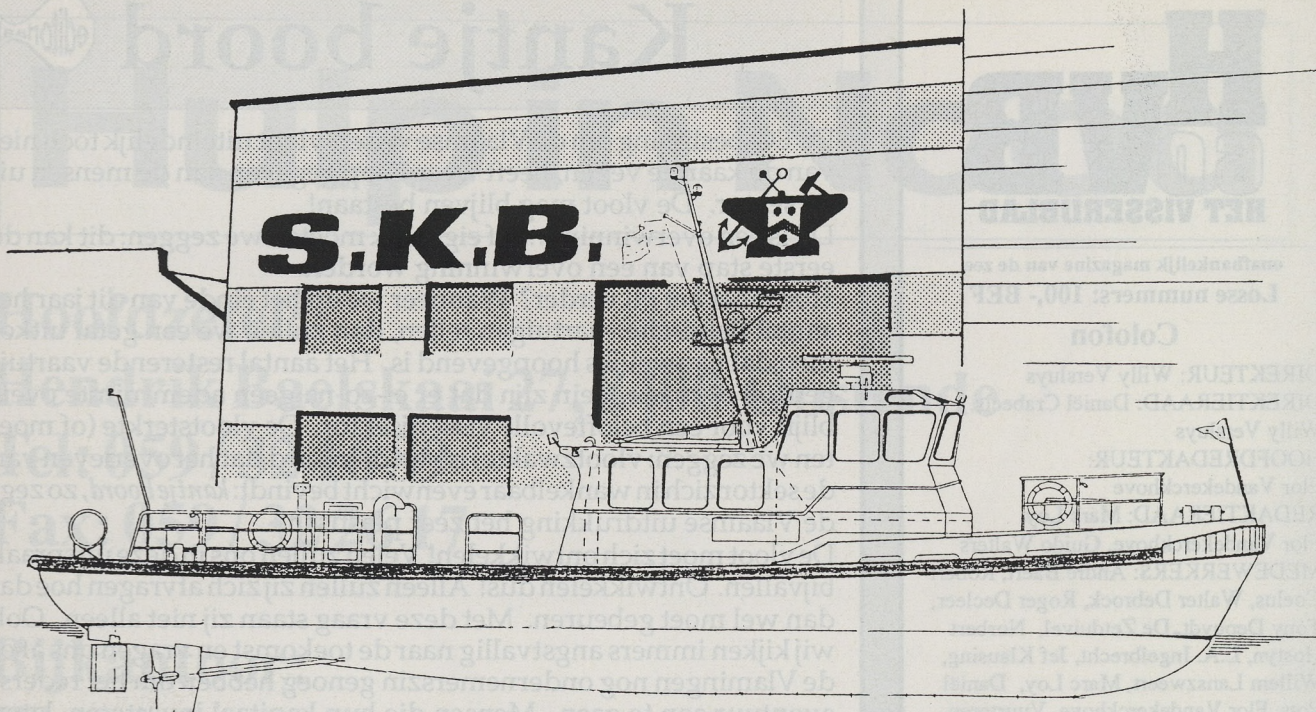
De tijden zijn veranderd. Want onder meer door deze praktijken verkeren de overheidsfinanciën in België (maar niet alleen daar) in een belabberde toestand. De overheid is, in de gevallen waar de privé-investeerdere tekort schieten, niet meer in staat, zo wordt ons overvloedig gezegd, een sociale korrektie toe te passen. En zelfs, indien de overheid alsnog in haar zak zou willen tasten, zo wordt daar steevast aan toegevoegd, kan ze dat minder dan ooit omdat de E.G. daar dan een stokje voor steekt. De Europese Gemeenschap wil vooral niet dat er zodoende konkurrentievervalsing zou te zien zijn.

Soms zouden we willen dat onze regering een beetje meer stoutmoedigheid aan de dag legt en die EG-bevelen beleefd negeert. We worden daarin gesterkt door de woorden van oud-EG-kommissaris (!) Ralf Dahrendorf die rustig stelt: *'Duitsland heeft aan de Gemeenschap geen toestemming gevraagd tot hereniging; het heeft zich herenigd en dan gezegd: goed, de anderen zullen daarmee moeten leren leven. Hetzelfde gebeurt als de belangen van het Verenigd Koninkrijk of van Frankrijk op het spel staan. Het is al meermaals bewezen dat het verkeerd is te geloven dat economische integratie tot iets groters, tot politieke integratie leidt. Ik heb besloten dat ik die vergissing niet langer zal verdedigen.'* (*)

En zo is het maar net: de sterksten leggen gewoon hun wil op en de kleine broertjes, die knikken. Hoe kleiner ze zijn, hoe meer ze knikken en hoe meer ze knikken, hoe kleiner ze worden.

Flor Vandekerckhove

(*) De Morgen van vrijdag 14 augustus



Aan alle reders ter zeevisserij

De heren Leopold en Henri Longueville, bestuurders der firma S.K.B. n.v. hebben het genoegen u uit te nodigen op hun activiteiten op 15 september 1993 te Oostende.

De Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, Johan Sauwens, zal op woensdag 15 september 1993 de redebotten

Jan Breydel

Pieter Deconinck

Guido Gezelle

in ontvangst nemen te Oostende.

Aansluitend zal hij het nieuwe servicestation S.K.B. voor de automatisch opblaasbare reddingsvloten en reddingsboten openen

Uurindeling:

- 15.00 u. Samenkomst loodsgebouw Sir Winston Churchillkaai te Oostende.
Bezichtiging en proefvaart der redebotten.
- 16.15 u. Wordt iedereen verwacht in het gebouw S.K.B., Hendrik Baelskaai 8a.
- 16.30 u. Inleiding door de heer Leopold Longueville.
Toespraak door de heer Johan Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer,
Buitenlandse Handel en Staatshervorming.
Opening van het servicestation door het in werking stellen van een
reddingsvlot.

Aansluitend receptie.

Technische Indeling

Bediening: Koninklijke Oostendse Vismijnvrienden

Fornuis: Oostendse visbakkers

Versnaperingen: Chef-kok Casino Oostende

Muziek: Bremer Straatmuzikanten van Blankenberge

Wij zouden het op prijs stellen indien u ons verwoittigt van uw komst.

Tel.: 03 / 231 36 48 of 059 / 32 28 25

Boekhoute, het vissersdorp dat niet sterven wil

SINDS KORT BESTAAT er een documentaire film over Boekhoute waaraan vier jaar gewerkt werd. De film haalde de eerste prijs op een filmfestival. De titel van de film 'Boekhoute, het vissersdorp dat niet sterven wil'.

Laat het dus duidelijk zijn, het dorp spreekt tot de verbeelding. In september verschijnt op 2500 exemplaren, een boek over de streek en wie zou denken dat ze dat boek aan de straatstenen niet kwijt zullen kunnen, heeft het verkeerd voor: er zijn reeds 2000 voorintekeningen. In dit boek schrijft oud-burgemeester van Boekhoute, *Edgard Stockman*, een gedeelte over zijn oud vissersdorp, met zijn 2000 inwoners.

Stockman was er burgemeester van 1971 tot 1976. Dan fuseerde Boekhoute met Assenede, Bassevelde en Oost-Eeklo. Hij werd dan burgemeester van de nieuwe gemeente tot 1982.

Vader Stockman was vlashandelaar, zelf was Edgard ontvanger bij de belastingen. Hij ging op pensioen de 1 januari 1983 en hij mag nu de titel van ere-burgemeester van Boekhoute dragen. Een interview!

'We hebben veleden jaar het 750-jarig bestaan gevierd van de 4 ambachten die elk een eigen bestuurlijke identiteit had-

den met eigen reglementen en taksen. Deze vier ambachten waren de plaatsen Axel, Hulst, Boekhoute en Assenede.

In 1242 werd een gezamenlijke keure van deze 4 plaatsen opgesteld. De haven van Boekhoute is dan zo tussen 1300 en het jaar 1400 ontstaan. Door verschillende overstromingen en door het laag gelegen land kwam de streek bij harde stormwinden onder water. Nu en dan ontstond er zo een geul die steeds breder werd.

Rond 1300 kwam er een zware storm en zo kwam de doorbraak van de geul. Zo kreeg men een brede inham van de Schelde: de "Braakman". Aan deze "Braakman" zijn dan o.a. de havens Boekhoute, Phillipine, Biervliet, Hoeken Appenzak geko-



Ere-burgemeester Stockman: 'Boekhoutse vissers: laat je niets wijsmaken. Er zijn er maar drie meer!' (foto gw)

men. Het vissersleven was daar het gevolg van.

Omdat de "Braakman" onderhevig was aan verschillende toeslibbingen, heeft de haven van Boekhoute gedurende de latere eeuwen op vijf verschillende plaatsen gelegen.

De moeilijkste periode was toen Nederland en België in 1830 gescheiden werden. Eén en ander mondde uit in het "traktaat van 1839". Dit bestond uit 24 artikels over de grensbepaling. Men stelde daarin ondermeer vast dat het dorp Boekhoute in België lag, en zijn haven op Hollands grondgebied, vis die gevangen werd mocht tolvrij in België ingevoerd worden...

Moelijk was het ook toen België tijdens W.O.I in oorlog was en Nederland niet. Dan hebben de Duitsers de grens onder elektrische stroom gezet, zodat de vissers bij hun schepen niet meer konden, en de visserij noodgedwongen werd stopgezet. Na de oorlog was de toestand van de vaartuigen, na vier jaar verwaarlozing, zo slecht dat er niets anders opzat dan heel de vloot te hernieuwen.

Anders was het tijdens WOII, toen werden de noodzakelijke baggerwerken van de "Braakman" weliswaar uitgesteld, maar er werd gedurende de oorlog op de

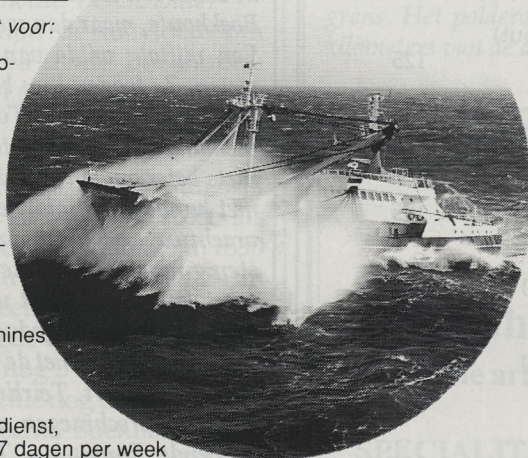
De wereld van Bakker Sliedrecht *

Elektrische vislieraandrijvingen

Doordachte elektrische aandrijvingen in gelijk- of draaistroom uitvoering. De systemen munten uit door grote bedrijfszekerheid en begrijpelijke/toegankelijke techniek. Bakker heeft een degelijke oplossing voor elke bedrijfssituatie!

Bakker Sliedrecht voor:

- * Complete elektro-technische installaties
- * Elektrische machines en vermogens-elektronica naar maat
- * Autotrawl/lengte- en trekkrach-meetsystemen
- * Revisie van elektrische machines en apparatuur
- * Klantgerichte servicetraining
- * Service/storingsdienst, 24 uur per dag, 7 dagen per week



BAKKER SLIEDRECHT

Bakker Sliedrecht Electro Industrie B.V.

Leeghwaterstraat 59, Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht
Tel. 01840-16600. Fax 01840-10144. Telex 26354 elinb nl.

De Scheldevissersvloot

(toestand einde juli 1993)

Nog niet zo lang geleden (HVB mei, nr 5 -1993) werd de volledige lijst van de Scheldevaartuigen gepubliceerd. Ondertussen onderging de lijst wel enkele wijzigingen. Het Kieldrechtse vaartuig K.8 Aquarius hebben we uit de lijst geschrapt omdat het vaartuig een zeebrief kreeg (O5.02.93) en aldus deeluitmaakt van de zeevisserijvloot. De A.140 Hagar lieten we deze keer nog staan omdat het houten vaartuig pas onlangs geschrapt werd. (gw)

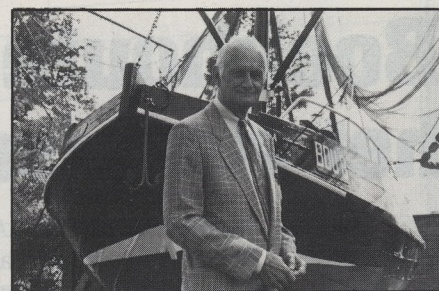
Vaartuigen die tot aan de oude buitengaatslijn mogen vissen

(Schelde estuarium)

Nr	Naam	Bouw- Jaar	Lengte O.A.	Tonne- maat	pk
BOEKHOUTE					
BOU.4	Astrid	1982	13.85	15.67	108
staal (Theophiel Van Wijnsberghe, Assenede-Boekhoute)					
BOU.6	Anja	1930	16.62	29.79	140
staal (NV Amodytes, Knokke-Heist)					
BOU.7	De Enige Zoon	1985	16.67	57.00	298
staal (Karel Verschraegen, Assenede-Boekhoute)					

Vaartuigen die alleen binnengaats mogen vissen (tot aan de nieuwe buitengaatslijn)

ANTWERPEN					
A.17	Snip	1930	9.78	5.00	96
staal (eig. Visserij Stern NV, Antwerpen)					
A.18	Ingrid Olovía	1957	15.11	29.00	160
hout (eig. Robert de Raeymaekers, Borgerhout)					
A.140	Hagar	1957	18.50	38.25	230
hout (eig. Marc Lauwers, Aartselaar/geschrapt 22.04.93)					
A.147	Tuimelaar	1991	9.36	6.00	120
staal (eig. Emiel Van Raemdonck, Tielrode)					
A.149	Jim	1992	12.15	24.00	155
staal (eig. Raymond Claeys, Zeebrugge)					
BOEKHOUTE					
BOU.11	Exodus	1931	18.62	32.00	240
staal (eig. BVBA Exodus, Boekhoute/Patrick Vantorre, Damme)					
BOU.28	Annie	1932	16.19	28.67	120
staal (eig. BVBA Solea, Knokke-Heist/Michel Hoozée)					
BOU.31	Heidi	1962	17.00	28.00	135
hout (ex-B.601 Van Maerlant)/eig. BVBA Zeevisserij Hooft, Torhout)					
BOU.132	Fransje	1984	9.99	7.00	125
staal (eig. Myriam De Jonghe, Blankenberge)					
BOU.133	Saetinge	1975	13.29	14.00	125
staal (eig. J. Quintelier, Waasmunster)					
BOU.136	Hurricane	1968	17.12	42.25	195
hout (ex-Z.447 Hurricane/eig. Michel Hoozée, Knokke-Heist)					
BOU.139	Bolleke	1987	9.80	13.00	155
staal (eig. Daniël Van Der Veen, Blankenberge)					
BOU.151	Serena	1984	10.85	17.00	185
hout (ex-BOU.10 Serena/eig. C. Vansevenant, Brugge)					
RUPELMONDE					
R.21	Twee Gebroeders	1932	12.84		23.21
160 staal (eig. Urbanus Vanden Troost, Kruibeke)					



Stockman liet de gemeente de boot van reder Albert Rammeloo kopen en maakte er een monument van. Meteen was de aanzet gegeven tot een hele folklore. (foto gw)



Schelde veel sprot gevangen die de bevolking goed van pas kwam.

Na W.O.II heeft men de zaken verwaarloosd. Dit betekende de doodsteek voor de haven van Boekhoute, maar ook voor die van Phillipinne en voor de andere haventjes. De vissers weken uit naar o.a. Zeebrugge, Nieuwpoort en Nederlandse plaatsen. Dit waren o.a. de families Serie, Rammeloo, Everaert, Van Waes, Minneboo. De meesten waren echter reeds voor de oorlog uitgeweken omdat het toen ook al zeer slecht ging in deze visserij.

In 1948 werd de "Braakman" volledig dichtgemaakt, de werken waren beëindigd in 1952. Nu waren er nog vissers in het Boekhoute, maar dan wel zonder haven. Een vijftal wilde van geen uitwijken weten. Ze legden hun boot 15 kilometer verder in Terneuzen. Toenhad nog bijna niemand een eigen auto. Men vond er niets beter op dan een akkoord te sluiten met handelaar Alois Vermandel die een vrachtwagen had en dagelijks de vangsten ging afhalen. Deze vangsten moesten toen wel verkocht worden aan Vermandel zelf, die zo gedurende 10 jaar een bloeiende handel met de vangsten van de vissers, Bogaert, Teirlinck, Van Wijnsberghe, Verschraegen en nog een overblijvende Rammeloo. Toen Alois Vermandel stierf konden de vissers zelf een auto kopen, en zo op eigen benen staan.' Dan kwam er een tijd dat er niet zo veel meer gevangen werd. Het aantal

Programma Garnaalfeesten in Boekhoute (17-19 september)

Kennismaking met de poldergemeente Boekhoute kan tijdens de jaarlijkse "Garnaalfeesten" die er in 1973 voor het eerst werden opgezet. Met deze jaarlijkse manifestatie willen een aantal Boekhoutenaars de herinnering aan het vissersverleden levendig houden. Deze maand grijpen de "Garnaalfeesten" opnieuw plaats met volgend programma:

Vrijdag 17 september:

14.00 Dag van de senioren in de feesttent

21.00 Dansavond

Zaterdag 18 september:

21.00 Optreden Gunter Neefs in de feesttent

Zondag 19 september:

09.30 Eucharistieviering vanop de BOU.8 door E.H. Cool en visserij-aalmoezenier Dirk Demaeght, opgeluisterd door het Boekhoutse zangkoor

10.30 Folfloristische optocht door Boekhoute

11.00 Officiële opening van de Garnaalfeesten door burgemeester Nuytinck en het schepencollege

Plechtige intronisatie door de Belgische Confrerie van de Gastronomie

12.00 Start wandel- en fietszoektocht (11 km). Inschrijving in café 't Meuleken

14.00 Grote Vlaamse Kermis op het dorpsplein

Reddings- en andere demonstraties door leerlingen van de Visserij-school Paster Pype uit Oostende

Rondritten met de BOU.2

Verkoop van verse garnalen

14.00 Huwelijk Rodenbach-bier en Boekhoutse garnaal in de feesttent

Promotionele voorlichting over de Belgische garnaal door de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten

14.30 Garnaalschotelwedstrijd in zaal Pallieter voor en door vakmensen, gevolgd door tentoonstelling en verkoop van de schotels in de feesttent

15.00 Volkszanger Walter De Buck in de feesttent

Druppelkot van de firma Hoorebeke

Kinderattracties naast de feesttent: springkasteel en schminkstand

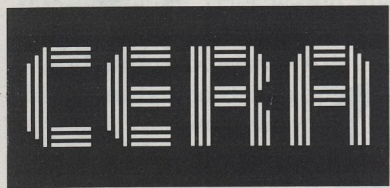
17.30 Garnaalworp

19.00 Prijsuitreiking garnaalschotelwedstrijd, garnaalworp, wandel- en fietszoektocht in de feesttent

19.30 Trekking winnende nummers steuntombola

□ Het museum in de Vliet is doorlopend open tijdens de feesten.

□ Boekhoute, een fusiegemeente van Assenede, ligt aan de Belgisch-Nederlandse grens. Het polderdorp is bereikbaar via Eeklo en Bassevelde en ligt op enkele kilometers van de alombekende Nederlandse mosselgemeente Philippine.



Boekhoutse vissers werd tot bijna nul herleid. In 1971 werd Stockman burgemeester. Er waren nog 3 vaartuigen: *Verschraegen*, *Van Wijnsberghe* en *Rammeloo*.

'Ik vroeg mij af of het niet aan ons gemeentebestuur lag om deze traditie in ere te houden. Toen ook Albert Rammeloo ermee stopte kocht ik zijn boot en maakte er een monument van. Devissers en oudvissers vonden dit een prachtig idee, ze hebben gratis (!) vijf weken aan de boot gewerkt en volledig uitgerust. Die ligt er nu nog steeds als aandenken. De eerste zondag dat de boot er lag stonden reeds 200 mensen te kijken naar deze vreemde situatie, een vissersboot op het land nevens de kerk. Dit bleef zo duren!

De mensen die naar Boekhoute kwamen, vernamen al snel dat men hier nog verse vis kon kopen. Gevolg was dat daar steeds meer vissers belang in gingen stellen, en alhoewel ze zelf geen Boekhoutenaar waren, met hun boten, zo'n 15 tal, de kenletters van Boekhoute aannamen. De "Bou", alhoewel het feitelijk "Boe" zou moeten zijn: dit komt nog van de Franse naam voor Boekhoute: BOUchoute.

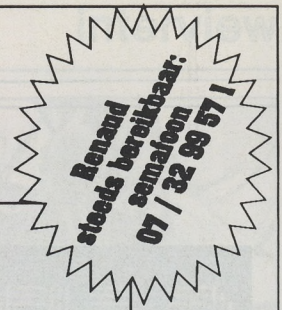
Stockman bekijkt de toevloed van vreemde vissers in de Boekhoutse vloot maar met een scheef oog, maar hij berust erin: 'Wij kunnen er niets aan doen'.

Die vreemdelingen zijn er dan wel weer oorzaak van dat er nog zo iets als een Boekhoutse vloot bestaat. In 1830 waren er 30 vaartuigen, in 1911, 34, in 1946 waren er zelfs 37, in 1954 nog 12, in 1965 verlaagde het aantal tot 6, in 1972 waren er nog 3 en vandaag zijn er naast die 3 echte nog een dozijn andere. Van de echte Boekhoutenaars zijn schieten alleen nog Bou7 *De Enige Zoon van Karel Verschraegen*, de Bou4 *Astrid van Theo Van Wijnsberghe*, en Bou 24 *Beatrix van Erik Rammeloo* over. (Zeedierenjager)

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge
industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie
Facom kwaliteitsgereedschappen
SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-
AFDICHTINGEN

Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13
Privé: 050 / 41 76 19 — Fax: 050 / 54 68 02



Scheepsdiesel RENAUD

BVBA Vantorre- Devinck

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- leidingwerk
- Slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- steeds! bereikbaar per semafoon: 07 / 32 99 57 1

KREDIETEN OP KORTE TERMIJN

SOEPELHEID

Uw onderneming moet regelmatig eerst zelf uit eigen zak betalen en ziet pas later haar geld binnenkomen. En uw leveranciers of andere derden eisen soms ook waarborgen.

Om behoeften te financieren die verband houden met de exploitatiecyclus van uw onderneming kan U in vertrouwen terecht bij het KREDIET AAN DE NIJVERHEID. Wij staan U bij met de nodige soepelheid om de prestaties van uw onderneming steeds te verbeteren.

Het KREDIET AAN DE NIJVERHEID is bijzonder actief op het gebied van de financiering op korte termijn van de ondernemingen en biedt U verschillende krediettechnieken aan : kaskrediet, straight loans, disconto- en acceptkrediet, borgstellingskrediet, documentair krediet, enz...

Aarzel niet en neem vandaag nog contact op met ons Netwerk voor de Ondernemingen. Kies voor soepelheid en vraag naar de formule die U het best uitkomt. In een echte geest van partnership zullen wij U gaarne bijstaan.



NMKN. Samen maken wij uw projecten waar.
Tel.: 02/214 15 23 - Fax: 02/ 218 04 78

TB

De Braakman nu een 'recreatiecentrum', vroeger een inham van de Schelde

Dossier
Scheldetissers

De Braakman reikte tot de plaatsen Biervliet (Ong. 2000 inw) Philippine (ong. 1400 inw), hoek (ong. 2800) en Boekhoute (ong. 2000 inw)

Door de eeuwen heen ontstonden op die plaatsen dan ook havens aan de 'Braakman', in verbinding met de 'Westerschelde'. Het waren vissershavens. Biervliet was in de vroege middeleeuwen zelfs een zeer belangrijk visserij- en handelscentrum. Uit Biervliet komt uit deze tijd dan ook de invoerder van het haringkaken Willem Beukelszoon (15de eeuw). Beukels zoon was een vlamming. De nu Zeeuws-vlaamse stad Biervliet, evenals Hoek en Philippine behoorden in die tijd tot het 'graafschap Vlaanderen'. Wanneer de grenzen tussen België en Nederland herschikt werden behoorden Biervliet, Philippine en Hoek tot Nederland, Boekhoute tot België. Philippine en Boekhoute hadden tot in 1952 een vissershaven, die volledig verdween met het afsluiten van de 'Braakman'. (zdz)



Links. De Boekhoutse vissersvaartuigen dragen dan wel BOU als kenteken, hun haven hebben zij echter elders. Bijvoorbeeld in Breskens van waaruit zij de 'Westerschelde' opvaren om de visserij te bedrijven.

Onder. Hier ziet men de 'Braakman' nu een 'recreatiecentrum', een meertje. Eens was de Braakman een grote inham van de Schelde die reikte tot de plaatsen Hoek, Biervliet, Philippine en Boekhoute.



Onder. Op het marktplein van Biervliet herinnert het standbeeld van *Willem Beukelszoon* eraan dat de streek een roemrijk vissersverleden achter de rug heeft. *Beukelszoon* was (samenmet de Oostendenaar *Jacob Kien*) de eerste om het kaken van haringen in te voeren.



Rechts. De BOU 7 van *Karel Verschraegen* vaart een zijhaven van Terneuzen uit, op weg naar de visgronden van de Schelde. Terneuzen is de dichtste haven bij Boekhoute. Op de foto ziet u in de verte vaag de overkant van de Westerschelde.



De visgronden van de Vlaamse vissers (V) De Schelde

De Scheldevisserij! Ware het niet dat de Nederlandse overheid de vaartuigen voor enige tijd aan de ketting gelegd had, we zouden er niet over gehoord hebben. Hoe moet deze visserij omschreven worden? Folklore? Een broodwinning? Een restant uit de geschiedenis? Een hobby? Zeedierenjager trok naar het 'Verdronken land van Saaftinge' en keek ernaar.

Onze Scheldevisserij zoeken het op de Westerschelde die ontstaan is uit een krekengebied. Eén van die krekken noemde men de 'honte'. Door overstromingen vormde zich stilaan de Westerschelde. De uiteindelijke vorm van de Westerschelde ontstond door het vernietigen van dijken die militairen, tijdens de godsdienstoorlogen in de 16de eeuw, om oorlogsredenen aanrichtten. Zodoende kreeg het gebied sinds 1600 langzaam zijn vorm. De 'Sloe' tussen Walcheren en Zuid-Beveland slibte steeds dicht, evenals de 'Braakman' ontstaan rond 1300 als zijnham van de Schelde. Rond deze Braakman ontstonden de havens 'Boekhou-

te', 'Philippine', 'Bieroliet' en 'Hoek'. Na WOII, wanneer de Braakman volledig dichtslibde, was het ook gedaan met deze vissershavens. Dat betekent uiteraard niet dat ze vroeger onbelangrijk waren voor de visserij. Zo is het een inwoner van Bieroliet, die in de 14de eeuw het haringkaken uitvond, wat toch iets zegt over het belang van de haringvisserij in die streek gedurende die tijd.

Het is ook zo dat het zoute Noordzeewater en het zoete rivierenwater elkaar in de westerschelde ontmoeten, vandaar het brakke water meer stroomopwaarts. Na de Belgische onafhankelijkheid in 1830, werd in 1839 met Nederland het 'Scheldetractaat' afgesloten, dat België een veilige en vrije doorvaart door de westerschelde garandeert.

Een onbekende en kleine visserij, die echter, vooral om historische redenen, belangrijk blijft.

Westerscheldebodem

Vanaf de lijn Breskens-Vlissingen hebben we langs de kant van Zeeuws-Vlaanderen, de 'Plaat van Breskens', de 'Hoge platen' (Kaart 1, nr 1), en de bank of plaat 'de Bol'. Langs de over-

kant hebben we de 'Spijkerplaat' (Kaart 1, nr 2). Tussen deze platen en beide landzijden hebben we drie passen voor de grote scheepsvaart naar en van Antwerpen. Op de 'Hoge Platen' hebben we meer stroomopwaarts de 'Hoge Springer' (kaart 1, nr 3), en de 'Lage Springer'. Gescheiden door het 'Pas van Terneuzen' (kaart 1 nr 4) krijgen we aan de overzijde waar de 'Spijkerplaat' stopt de 'Suikerplaat' (kaart 1 nr 5), deze begint voor de plaats Everingen. Op de 'Suikerplaat' hebben we de 'Geul van de Suikerplaat'. Op de 'Lage Springer' hebben we het 'Thomasgeultje' (kaart 2, nr 1); twee geultjes die door de vissers als speciale plekjes bevestigd worden. Meer tegen de kant aan de overzijde krijgen we de 'Rug van Borssele' (kaart 2, nr 2), evenals het 'Gat van Borssele' (kaart 2, nr 3). Voor Terneuzen krijgen we de 'Middelplaat' (kaart 2, nr 4), aan de overzijde meer stroomopwaarts de 'Plaat van Baarland' (kaart 3, nr 1). We krijgen meer zuidwaarts het 'Straatje van Willem' (kaart 3, nr 2). Meer naar de 'Hoek van Ossensisse' dan krijgen we langs de kant van Zeeuws-Vlaanderen het 'Gat van Ossensisse' (kaart 3, nr 3), een pas. Daarbuiten de 'Rug van Baarland' waar er een nogal goede garnaalvisserij is.

Langs deze platen en banken liggen tientallen boeien, die de passen en banken afbakenen. Recht voor de Hoek van Ossensisse hebben we de 'Brouwersplaat' (kaart 3, nr 5), 'Molenplaat' (kaart 3, nr 6), 'Kapellebank' (kaart 3, nr 7) en de 'Platen van Ossensisse' (kaart 3, nrs 8), tussen deze platen of banken loopt het pas 'Overloop van Hansweert' (kaart 3, nr 9). Na de 'Platen van Ossensisse' (zie ook kaart 1, nr 6) voor Hansweert krijgen we het 'Zuidergat', daarna de 'Plaat van Walsoorden'. Dan de 'Platen van Valkenisse' en de 'Geul Zimmerman'. Na het 'Zuidergat' komt de 'Overloop van Valkenisse', die overgaat in het 'Nauw van Bath', allen passen. De banken 'Schaar van de Noord' en de 'Platen van Saaftinge' zitten, reeds op zo'n 25 mijl ten oosten van Breskens. Ten oosten van deze platen hebben we het 'Pas van Rilland', daarna de 'Ballastbank' en de 'Appelzak'. Hier komen we dan in het nauwere gedeelte van de Westerschelde die naar Antwerpen toe zwenkt. Dan hebben we nog de 'Schaar van ouden Doel', 'Plaat van Lillo', 'Ketelplaat', 'Plaat van de parel', 'Punt van Melsele', 'Plaat van Boomke' en de 'Palingplaat'. Daar zitten we reeds voor



Kaart 1: de Westerschelde vanaf de monding (tussen Breskens en Vlissingen) en Antwerpen. De omcirkelde punten 1 tot 7 verwijzen naar de tekst.

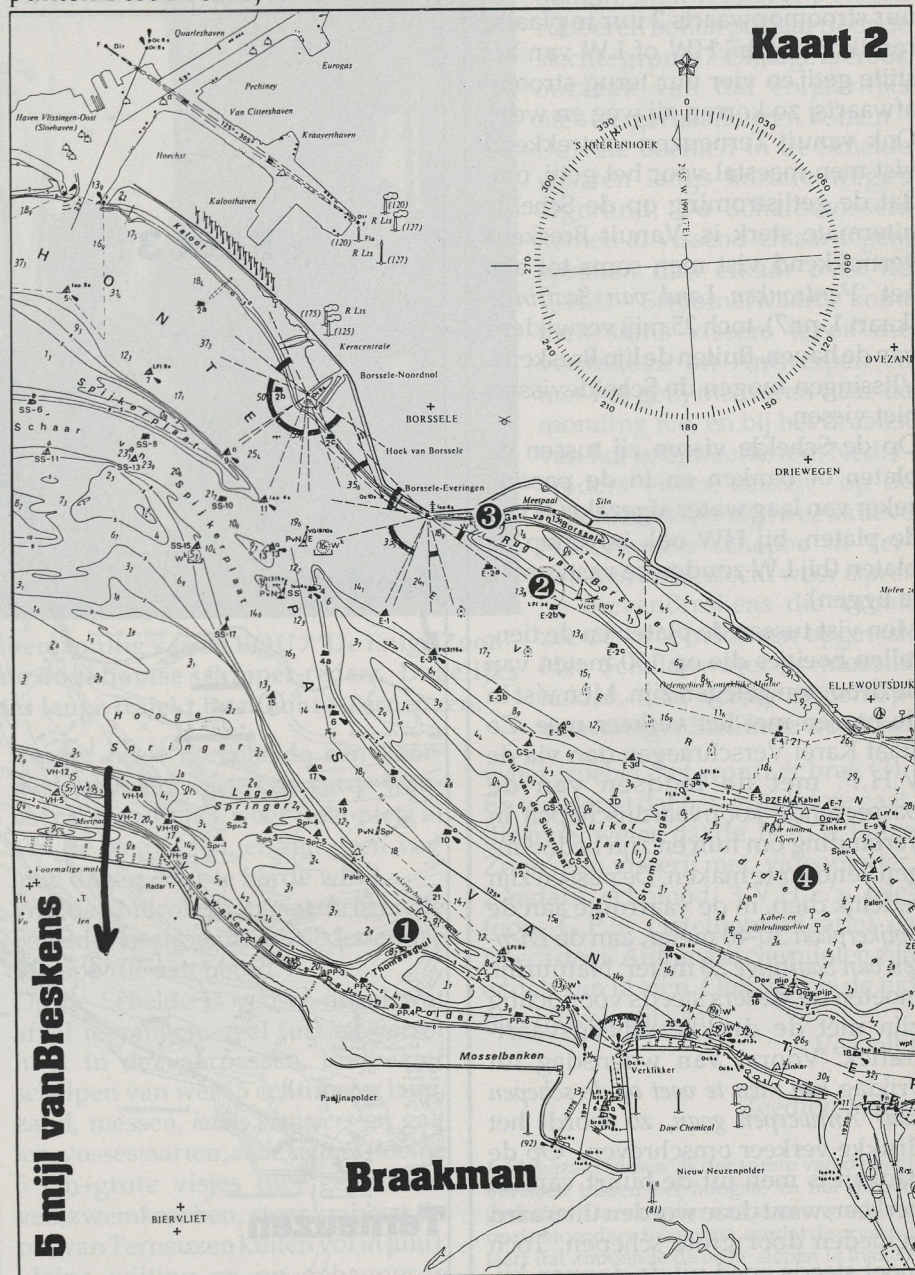
Antwerpen. Er wordt praktisch alleen gevist tot voor Saaftinge en dus westelijker stroomafwaart naar Breskens toe. Dus plaats genoeg om te vissen op een stroommonding die gemiddeld 5 km breed is, met op de wijdsten plaatsen 9 km.

Gesprekspartners

Over de Scheldevisserij gingen wij praten met *Edgard Stockman*, oud-burgemeester van Boekhout-Asse-nede; met *Eric Hooft*, 33 jaar, vaartuig-BOU 31, woonachtig in het West-Vlaamse Torhout. *Hooft* is een nieuwe Scheldevisser, zijn vader deed deze visserij als sportvisser. Zijn schip ligt gemeerd in Breskens; *Robert De Raymackers*, 29 jaar, vaartuig-A18 (A=Antwerpen) woonachtig te Borgerhout, vaart vanuit Antwerpen deels als vrije-tijdbeoefening; *Karel Verschraegen*, 56 jaar, vaartuig-BOU.7, woonachtig in Boekhout, deligplaats van zijn schip is Terneuzen, stamt uit een rasechte vissersfamilie, één van de drie rasechte overblijvende vis-sers-Boekhoutenaars, vaart tesamen met zijn zoon; *Alfons*, 55 jaar en *Louis Schroeysers*, 50 jaar, van de A.2. Wonen-de te Zandvliet (Antwerpen). Hun schip lag vroeger in de haven van Berendrecht, nu te Breskens. Hun vader en grootvader waren reeds vis-sers. De twee broers varen zonder andere bemaningsleden.

Eric Hooft doet meestal reisjes van 's morgens 6h tot 's anderdaagsmorgens op garnaal, of reisjes van 48 uur op tong. De gebroeders *Schroeysers* varen meestal rond 19 h uit en komen 's anderdaagsnamiddag rond 13 h weer binnen; Zij doen meestal de vis-serij buitengaats (hebben hun schip uitgerust voor zeevisserijen daarvoor laten keuren door de zeevaartinspek-tie), komen dan bij slecht weer op zee

Kaart 2: De Westerschelde tussen Breskens en Terneuzen. De omcirkelde punten 1 tot 4 verwijzen naar de tekst.



de Schelde opgevist. *Karel Verschraegen* vaart rond 18 h weg en komt 's anderdaags om 9 h de haven van Terneuzen binnen, vist uitsluitend op

garnaal.

De praktijk

De Scheldevisserij die vanuit Breskens



het taxibedrijf voor de visserij

Bredene

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene

32.08.08



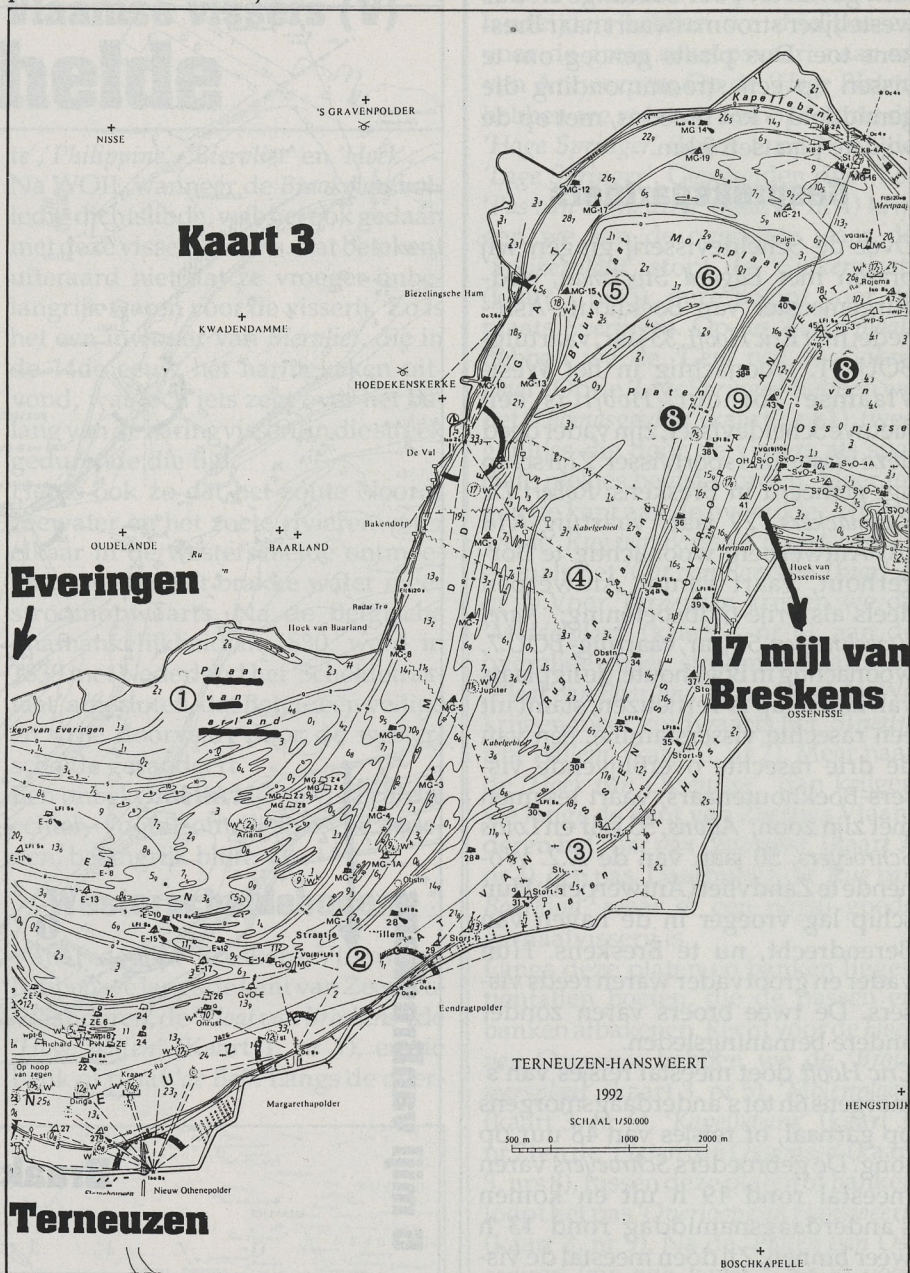
Oostende

vertrekken, gaan Schelde opwaarts en korren meestal voor het getij. Vier uur stroomopwaarts 2 uur te plaatse rondkorrend bij HW of LW van het stille getij, en vier uur terug stroomafwaarts, zo korren zij weg en weer. Ook vanuit Terneuzen vertrekkend vist men meestal voor het getij, omdat de getijstrooming op de Schelde uitermate sterk is. Vanuit Breskens vertrekkend vist men soms tot aan het 'Verdronken Land van Saaftinge' (kaart 1, nr 7), toch 25 mijl verwijderd van de haven. Buiten de lijn Breskens-Vlissingen mogen de Schelde vissers niet vissen.

Op de Schelde vissen zij tussen de platen of banken en in de passen, zeker van laag water afgezakt (1) van de platen, bij HW ook bovenop de platen (bij LW zouden ze vastkomen te liggen).

Men vist tussen de platen en de tientallen boeitjes die op 150 meter van de droogten gelegen zijn. Men vist in de passen met het verkeer mee. Zo staat Karel Verschraegen dan via de V.H.F. met de loodsen van de passerende koopvaardij schepen in verbinding om hun en zijn bedoelingen kenbaar te maken. De passen zijn redelijk diep, in de vaarroute aan de *Spijkerplaat* 30-40 meter, aan de *Diepten van Saaftinge* 20 meter. Natuurlijk moeten de vissers steeds voorzichtig zijn met de drukke scheepvaarttrafiek. Vooral van woensdag tot vrijdag kan men te voet op de schepen naar Antwerpen gaan, zo wordt het drukke verkeer omschreven. Op de banken is men uit de buurt van dit verkeer, want deze worden uiteraard gemedend door grote schepen. Toch moet steeds goed uit de doppen kijken. Meegenomen is dan weer dat de Schelde vissers nooit het kwaadste Noordzeewater moeten meemaken. Het Scheldewater is de laatste jaren

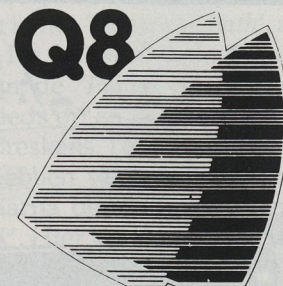
Kaart 3: De Westerschelde van Terneuzen tot Hansweert. De omcirkelde punten 1 tot 9 verwijzen naar de tekst.



veel verproperd, dat is te zien aan de vangsten... En er worden terug zeehonden gezien. Er zijn bijna geen hindernissen, en

kele losliggende kanons uit de oorlog ter hoogte van Everingen, en een paar wrakken in het *Pas van Terneuzen* niet te na gesproken. In de winter wordt

Kuwait Petroleum (Belgium)



Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

Werfkaai 25 b te 8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 77 27

Gotevlietstraat 1-3 te 8000 Brugge — Tel: 050 / 31 76 66 en 67

Fax: 050/ 31 82 90



Karel Verschraegen en zijn zoon, of de bemanning van de BOU7 'De Enige Zoon'. Karel is één van de drie resterende echte Boukhoutse schipper-reders. Dagelijks bevissen vader en zoon het 15 kilometer lange traject Boekhoute-Terneuzen.

wee à drie uur gekord, 's zomers en in het najaar wanneer de vangsten groter zijn één uur. Vissoorten? Dezelfde als op de kust: garnaal, tongen, paling, pladijs, scharren, veel bot, sprot, haring, gul, horsmakreel, makreel, tarbot, grietjes, kongels. De hoeveelheden garnaal gaan van enkele tientallen kilo's, tot honderden kilo's vanaf september tot december.

De vangsten zijn dus aanzienlijk verbeterd. De jongste 10 jaar is het water verproperd en er wordt ook meer gevangen omdat er harder gevaren wordt met zwaardere motoren (van 135 tot 300 pk).

De garnaal binnengaats gevangen krijgt in Breskens evenwel 1 tot 3 gulden minder dan deze van buitengaats.

De beste vangsten die *Eric Hooft* zich herinnert zijn de dagvangsten van duizenden kilo's sprot die hij in vroegere winters binnenbracht. Vijfendertig jaar geleden ving *Karel Verschraegen* in een sleep van één uur 20 manden tong, dat jaar zat er ook veel paling, toen konden de gebroeders *Schroeyers* nog kilo's tong met de garnaalkor vangen.

Men moet ook wel de speciale geultjes weten uit te zoeken voor de beste vangsten. Zo kent *Karel Verschraegen* het juiste moment van de maand, van de dag en rekening houdend met het tij, waar hij de beste palingvangst kan doen. De vissen zijn dan stevast op het appel.

Verder heeft de Schelde een voordeel: men kan vissen en varen wanneer men wil, het weer doet niets af aan de vaardagen, er zijn geen verlette dagen door te harde wind.

Wat de controles aangaat, krijgen de Scheldevissers soms de Nederlandse Rijkspolitie aan boord.

Op de Schelde is verder nogal wat afval te vangen: veel turf en verrot hout in de vaarpassen, brakwater schelpen van wel 15 centimeter lang, zand, messen, *haar*, *blauwers* en galen, vossestaarten, *oude ventjes* (kleine 5 cm-grote visjes met gepanserd vel), zwemkrabben, steenkrabben (in pas van Terneuzen kuilen vol in juni), kleine wijting en op gebaggerde plaatsen vooral slijk. De grond kan er *papachtig* bijliggen, overal is er zand en harde modder als grondsoort. Men trekt er veel korren kapot door put-

ten, hoogten en laagten van de bodem. Men verslijt er 3 stellen rubberen bollen per jaar door de slechte grond⁽²⁾ Slijtage is erook oorzaak van dat er jaarlijks nieuwe garnaalkorren komen. De vele bochten in de Schelde worden langs kortere wegjes afgerond. De Scheldevissers komen al vissend elkaar tegen, spreken dan elkaar over de V.H.F. Stroomafwaarts komt men soms vissers tegen die vertrokken uit Antwerpen en met het getij meevaren naar de monding toe, en bij het draaien van het getij weerkeren. Nederlanders vissen zelden op de Schelde; er zijn nog twee actieve Nederlandse schepen in Terneuzen, en bij slecht weer zijn er de dievanBreskens die vanuit zee de stroom komen opgevist. Het Scheldewater is meestal helder, toch verder stroomopwaarts tegen Saaftinge wordt het

water troebel, het wordt er brak⁽³⁾. En wie denkt dat het om folklore gaat, die moet weten dat de BOU7 'Enige Zoon' zijn visserij met, videoplotter, 2 radars, echolood, 3 V.H.F.'s, telefoon, G.P.S. (satellietnavigatie) en Decca doet. Automatische piloten zijn er ook van te zien. Ook daar is de tijd niet blijven stilstaan!

Vervolgt

Zeedierenjager

1 'Afgezakt vissen' is der uimte van de bank bevissen tussen het hoogste en het diepste gedeelte. Deze manier van vissen wordt ook op de Noordzee toegepast, omdat de ervaring leert dat zodoende de beste slegen te maken zijn.

2 Vergelijk: in de kustvisserij vernieuwt men de bollen één keer per jaar.

3 Zout- en zoetwate worden er gemengd.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

**HVB zoekt 50
nieuwe
abonnementen**

We



... maar nog

Er heerst crisis alom! Het Visserijblad (HVB) deelt uiteraard in de brokken. Een blad dat midden in het leven staat is heel gevoelig aan dat leven, dat spreekt vanzelf. En we maken het onszelf daarbij erg moeilijk. Toen we zes jaar geleden het blad overnamen kostte de verzending alleen precies DE HELFT van hetgeen ze nu kost... We willen niet klagen, maar alles is duurder geworden, alles, maar niet HVB! En nu komt het: **wij willen dat zo houden!**

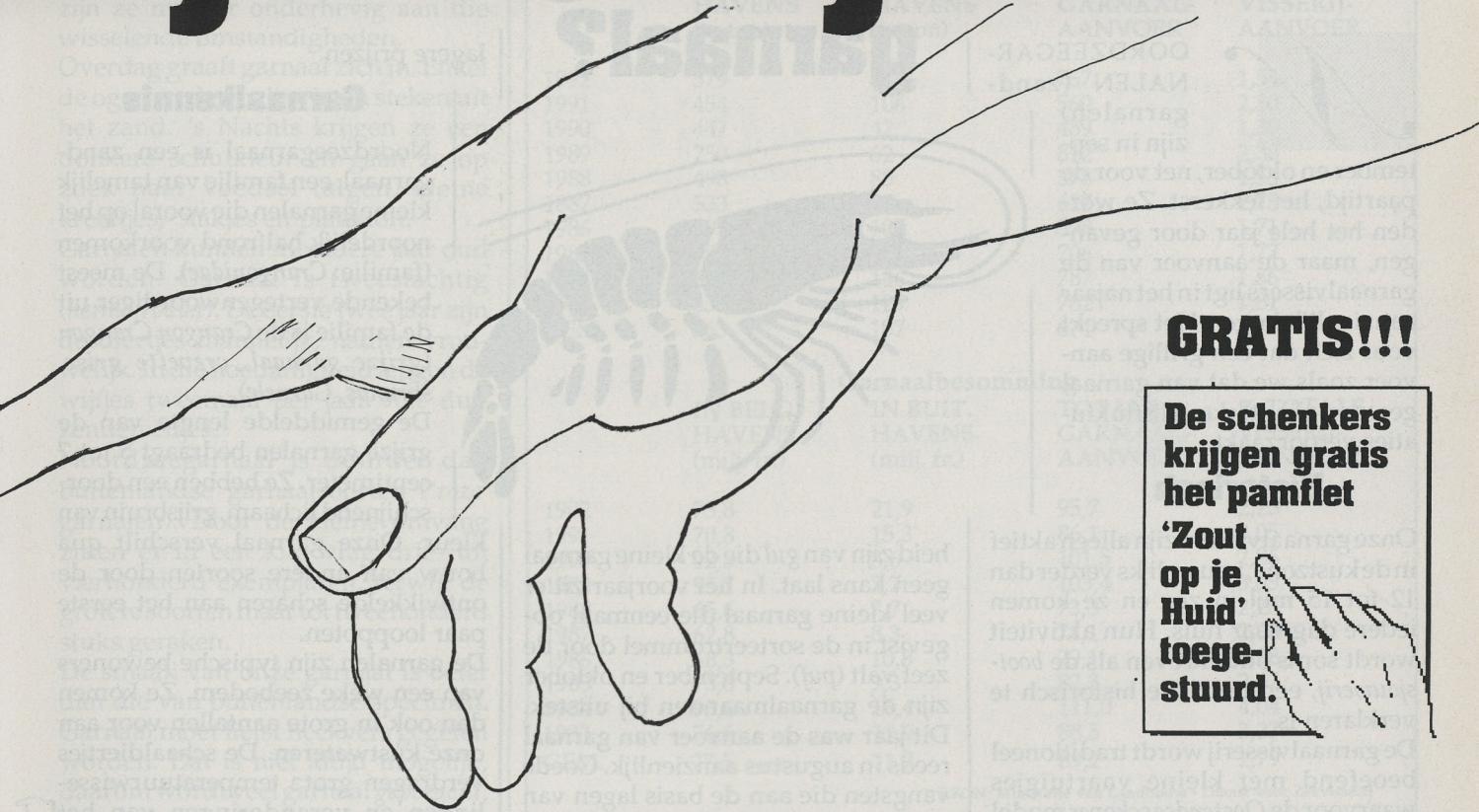
Intussen — dat is algemeen bekend — heeft de slopingspremie ervoor gezorgd dat er in korte tijd heel wat minder vaartuigen zijn, minder vissers ook... en dat HVB minder verkocht wordt.

Om HVB op hetzelfde peil en aan dezelfde prijs te produceren, moeten we tegen het einde van de zomer (21 september) **vijftig nieuwe abonnees** maken. Daarom startten we begin juli een abonnementenkampagne. **Op het ogenblik van het ter perse gaan waren er, als gevolg van deze actie, reeds 40 nieuwe abo's binnengekomen.** Dat is het eerste deel van een HVB-campagne om de crisis een neus te zetten. Als we voor de herfst **nog tien nieuwe abonnees** maken, blijft de verkoopprijs van het blad (los in de winkel en per abonnee) dezelfde als vandaag. Indien we er **niet** in slagen in totaal vijftig **nieuwe** abonnementen in te schrijven dan zakken we verder de krisispuit in en dan moeten we iets aan de verkoopprijs doen of aan de kwaliteit, of aan het aantal bladzijden... En dat zou spijtig zijn.

Maar dat zal niet nodig zijn. Want u zult meehelpen deze abonnementenslag te doen lukken! Nog tien, we zijn er bijna! Indien u dit blad in de winkel koopt (of leest zonder het te kopen!), maak dan van uw hart een steen en schakel over op een abonnement. Vul de hiernaaststaande bon in en geef uzelf een abonnement cadeau (u vult dan op de bon twee keer dezelfde naam in). Indien u reeds geabonneerd bent, én u bent een HVB-fan, schiet dan eens in uw portefeuille en geef een abonnement cadeau aan iemand van uw keuze. Als 50 overtuigde HVB-ers elk een nieuw abonnement binnenhalen, dan zijn we er zó!

Schenkers blijven niet in de kou staan, zij ontvangen gratis het pamflet 'Zout op je huid', waarin HVB-redakteur Flor Vandekerckhove aan jan-en-alleman uitlegt waarom het nodig is dat er een levendige Vlaamse visserij blijft bestaan (en het gaat nu eens niet over het geld dat daarbij verdiend wordt!).

zijn er bijna...



GRATIS!!!

**De schenkers
krijgen gratis
het pamflet
'Zout
op je
Huid'
toege-
stuurd.**

niet helemaal



Ja, ik geef een jaarabonnement op HVB cadeau aan degene wiens naam en adres hieronder staat. Stuur het blad vanaf volgende maand naar hem/haar op. Ik heb kennis genomen van de tarieven op pagina 3, maar betaal voorlopig niets. Daarvoor wacht ik tot u de faktuur (en gratis het pamflet 'Zout op je Huid') naar mijn adres (helemaal onderaan de bon) opstuurt.

Naam & voornaam van de begunstigde:

Straat & nummer:

Postnummer & gemeente:

Naam en voornaam van de schenker:

Straat en nummer:

Postnummer en gemeente:

(Desgevallend) BTW-nummer:

Datum en handtekening:



Uitknippen en opsturen naar HVB, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende

Waarom dure en goedkope garnaal?

NOORDZEEGARNALEN (zandgarnalen) zijn in september en oktober, net voor de paartijd, het lekkerst. Ze worden het hele jaar door gevangen, maar de aanvoer van de garnaalvissers ligt in het najaar aanzienlijk hoger. Het spreekt voor zich dat een grillige aanvoer zoals we dat van garnaal gewoon zijn sterke prijsfluctuaties veroorzaakt.

Historisch

Onze garnaalvissers zijn alleen actief in de kustzone, nauwelijks verder dan 12 tot 15 mijl in zee en ze komen iedere dag naar huis. Hun activiteit wordt soms omschreven als de *boot-sjouwerij*, een term die historisch te verklaren is.

De garnaalvisserij wordt traditioneel beoefend met kleine vaartuigjes waarvoor de *Oostendse schover* model staat. Het waren open houten bootjes onder zeil en voorzien van roerriemen. Ze hadden geen fornuis aan boord en verkochten dan ook uitsluitend *rauwe* garnaal. Het waren éénmansboten, soms met een tweede visser aan boord, die bij tij en wind maar moeilijk de haven binnengeraakten. Met een zeel over de schouder werden de bootjes dan door familieleden de haven binnen *gesjouwd*.

Aparte categorie

Met de garnaalkor wordt naast garnaal ook bodemvis aangevoerd. De garnaalvissers vormen dan ook een *aparte categorie* binnen de kustvisserij. Kenmerkend is dat de activiteit zeer sterk afhankelijk is van de weersomstandigheden. Aanhoudend stormweer houdt de kleine vaartuigen binnen. Er ontstaat dan een garnaalschaarste (voor verse garnaal uiteraard), waardoor de prijs van de ene dag op de andere sterk kan schommelen. De groothandelsprijs (vismijnprijs) kan dan opklimmen tot 500, 600 en zelfs 700 frank het kilogram. Zo is februari bijvoorbeeld altijd een dure garnaal maand.

Schaarste kan ook veroorzaakt worden door kleine vangsten. Een van de oorzaken kan de sterke aanwezig-



heid zijn van *gul* die de kleine garnaal geen kans laat. In het voorjaar zit er veel kleine garnaal die eenmaal opgevoerd in de sorteertrommel door de zeef valt (*puf*). September en oktober zijn dé garnaal maanden bij uitstek. Dit jaar was de aanvoer van garnaal reeds in augustus aanzienlijk. Goede vangsten die aan de basis lagen van

lagere prijzen.

Garnaalkennis

Noordzeegarnaal is een zandgarnaal, een familie van tamelijk kleine garnalen die vooral op het noordelijk halfrond voorkomen (familie: *Crangonidae*). De meest bekende vertegenwoordiger uit de familie is de *Crangon Crangon* (*grijze garnaal*, *crevette grise*, *shrimps*, *Garnele*).

De gemiddelde lengte van de grijze garnalen bedraagt 5 tot 7 centimeter. Ze hebben een doorschijnend lichaam, grijsbruin van

kleur. Onze garnaal verschilt qua bouw van andere soorten door de ontwikkelde scharen aan het eerste paar looppoten.

De garnalen zijn typische bewoners van een weke zeebodem. Ze komen dan ook in grote aantallen voor aan onze kustwateren. De schaaldiertjes verdragen grote temperatuurwisselingen en veranderingen van het

Crevits

Louis Crevits & zonen b.v.b.a.

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137,
8380 Lissewege (Brugge)
Tel: 050 / 54 48 33



H. Baelskaai 18,
8400 Oostende
Tel: 059 / 32 50 13

Tijdokstraat 3, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 85

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

zoutgehalte. Door zich met de stroom van eb en vloed mee te laten voeren zijn ze minder onderhevig aan die wisselende omstandigheden.

Overdag graaft garnaal zich in. Enkel de ogen en de voelsprietten steken uit het zand. 's Nachts krijgen ze een donkere schutkleur en gaan ze op zoek naar voedsel (algen, kleine kreeftjes, slakjes en plankton.

Garnalen kunnen meerdere jaar oud worden. Garnaal is tweeslachtig (*hermafrodit*). De eerste twee jaar zijn de diertjes mannelijk, nadien vrouwelijk. In die hoedanigheid leggen de wijfjes tweemaal per jaar vele duizenden eitjes.

Noordzeegarnaal is duurder dan buitenlandse garnaalsoorten ('roze' garnalen). Door de kleine omvang zitten er in een kilo vlug drie- tot vierhonderd exemplaren, terwijl de grotere soorten maar tot tweehonderd stuks geraken.

De smaak van onze garnaal is beter dan die van buitenlandse specimen. Garnaal moet liefst heel vers gegeten worden. Dat is niet altijd mogelijk, daarom wordt veel garnaal *gepoederd*, dit is behandeld met een bewaarmiddel dat bestaat uit een mengsel van zout, benzoëzuur en ascorbinezuur (of vitamine C). Ongepoederde garnaal, ongetwijfeld het eerlijkste product, is eerder vlak van smaak. Gezouten garnaal is ongetwijfeld spappiger en smaakvoller. Spijtig genoeg weet de konsument niet dat veel garnaal die in ons land wordt verkocht niet afkomstig is van Belgische vissers. Fijnproevers zijn het roerend eens: de Belgische garnaal is de beste ter wereld is. (gw)

Aanvoer en -besomming

De garnaalaanvoer en -besomming is slechts een fractie van de totale aanvoer en besomming. Dat betekent niet dat de garnaalvisserij daarom een marginale bedrijvigheid is. Het toont wel aan dat de garnaalvloot een bescheiden onderdeel uitmaakt van de totale vlootcapaciteit. Voor de families die bij de garnaalvisserij en -verkoop betrokken zijn is deze gespecialiseerde visserij van groot belang.

Op te merken valt dat ook de Belgische garnaalaanvoer in buitenlandse havens de laatste twee jaar opnieuw aantrekt. Dat heeft natuurlijk alles te maken met Belgische vaartuigen die eigendom zijn van Nederlanders en die hun vangsten hoofdzakelijk in Nederlandse afslagen afzetten. (gw)

Garnaalaanvoer

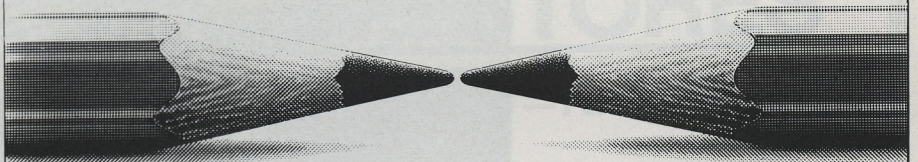
	IN BELG. HAVENS (in ton)	IN BUIT. HAVENS (in ton)	TOTALE GARNAAL- AANVOER	% TOTALE VISSERIJ- AANVOER
1992	579	188	767	1,54
1991	454	106	560	2,30
1990	447	42	489	1,30
1989	750	62	812	2,30
1988	498	80	578	1,55
1887	533	94	627	1,75
1986	491	107	598	1,71
1985	588	118	706	1,77
1984	641	146	787	1,86
1983	653	129	782	1,81
GEM.	563	107	671	1,79

Garnaalbesomming

	IN BELG. HAVENS (milj. fr.)	IN BUIT. HAVENS (milj. fr.)	TOTALE GARNAAL- AANVOER	% TOTALE VISSERIJ- AANVOER
1992	73,8	21,9	95,7	2,25
1991	70,8	15,3	86,1	3,05
1990	92,8	8,6	101,5	2,86
1989	95,7	7,7	103,4	3,05
1988	65,6	7,7	73,3	2,28
1987	62,8	8,3	71,1	2,03
1986	68,3	10,8	79,1	2,38
1985	73,0	9,3	82,3	2,62
1984	95,6	15,4	111,0	4,04
1983	76,6	11,9	88,5	3,37
GEM.	77,5	11,7	89,2	2,79

□ BRON: Ministerie van Landbouw - Dienst voor Zeevisserij

Een bank moet
een duidelijke dialoog hebben
met haar cliënten.



BBL

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

De Belgische garnaalvaartuigen

Sinds 1987 wordt regelmatig een lijst gepubliceerd van vaartuigen (*Eurokotter*s) die binnen de 12-mijlszone met de boomkorren op tong mogen vissen. Boomkorvaartuigen die niet op deze lijst voorkomen mogen niet binnen de beschermde continentale kustzones vissen. De Britse kust behoort echter niet tot de continentale kust. Onder bepaalde voorwaarden mogen boomkorvaartuigen er wél vissen op grond van *historische rechten*. De regeling geldt niet voor plankenvaartuigen die wel binnen de 12-mijlszone actief mogen zijn.

Het aantal vaartuigen dat in de basislijst opgenomen kan worden is vastgelegd. Er kunnen dus geen vaartuigen toegevoegd worden. Vervanging is wel toegestaan.

De *garnalenlijst* is afgeleid van de basislijst. Het voordeel van een plaats op de garnalenlijst is dat de boomkorlengte niet beperkt is tot twee maal 4,5 meter. Beide lijsten worden jaarlijks aangepast en gepubliceerd door de EG. Het aantal vaartuigen op de garnalenlijst is per lidstaat gelimiteerd. Dat betekent niet dat andere vaartuigen niet op garnaal mogen vissen. Wanneer zij echter

de gerichte tongvisserij beoefenen mag de globale lengte van de bommen niet meer dan 9 meter of twee maal 4,5 meter bedragen.

Om op de garnalenlijst te komen moet het vaartuig eerst opgenomen zijn op de uitgebreide Eurokotter-lijst. Dat is dan weer afhankelijk van drie voorwaarden, waarbij het volstaat dat het vaartuig in het voorgaande jaar aan één van de voorwaarden voldeed.

- de helft van de visserijactiviteit moet aan de garnaalvisserij gewijd zijn

- de helft van de besomming moet afkomstig zijn van garnaalverkoop

- de helft van de gevangen hoeveelheid moet uit garnaal bestaan

De jongste publikatie van de Belgische garnalenlijst dateert van 12 juni '93 en omvat volgende vaartuigen, waarvan er op het ogenblik van publikatie reeds een aantal geschrapt waren.

NR	NAAM	kW/PK
A.2	Nancy	213/290
BOU.4	Astrid	79/108
BOU.6	Anja	103/140
BOU.7	De Enige Zoon	219/298
K.8	Aquarius	220/299
Z.12	Sabrina	210/285
K.13	Morgenster	218/296
O.20	Goewind	110/150

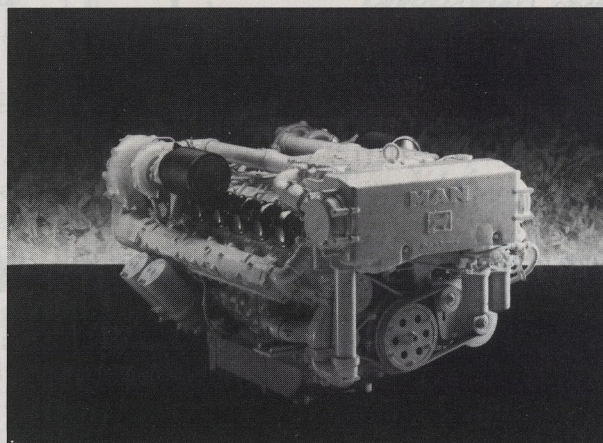
N.22	Zeester	183/249
BOU.24	Beatrix	202/275
O.32	Jessica	99/135
O.49	Steve	143/195
Z.56	Orka	220/299
O.62	Dini	221/300
O.64	Black Jack	143/195
O.82	St.-Antoine	138/188
N.86	Surcouf	144/195
Z.88	Nova Cura	104/141
O.100	Emilie	176/240
O.101	Benny	184/250
O.110	Jeaninne Margaret	193/262
O.142	Hermes	191/260
	(geschrapt 15.12.92)	
O.152	John	221/300
O.211	Christoph	158/215
O.225	Norman Kim	184/250
Z.403	Stern	110/150
Z.430	Margibel	184/250
	(nu O.430 Bimin)	
Z.445	Marina	221/300
	(geschrapt 23.06.92)	
Z.447	Hurricane	143/195
O.455	Zeesyphonie	184/250
O.468	Aran	132/180
Z.472	Condor	132/180
	(geschrapt 15.12.92)	
Z.474	Argo	220/299
O.481	Bi-Si-Ti	165/225
O.533	Virtus	147/200
O.536	Zeevalk	166/225
O.552	Marathon	99/135
	(geschrapt 19.06.92)	
Z.554	Lucky Star II	191/260
N.555	Valentino	110/150
Z.582	Asannat	107/145
Z.586	Mermaid	177/240
B.601	Van Maerlant	221/300
N.782	Nancy	110/150

VALCKE INDUSTRIES

N.V.



Dieselmotoren voor marine & industrie



- Agent van Mercedes-Benz, **mtu**, **vw**, MAN

- Revisie - onderhoud - herstelling van alle merken dieselmotoren o.a. Deutz, MWM, A.B.C., MAN, enz...

- Inbouw scheepsmotoren, keerkoppelingen, scheepsaggregaten

- Konstruktie van stroomaggregaten, pompgroepen

- Mechanische konstrukties, plaatwerken, laswerken, draai- en freeswerken.

Victorialaan 3B - 8400 Oostende — Tel.: (059) 32 18 14 — Fax: (059) 32 11 35

**Dat wij alleen maar
kwaliteitsprodukten
leveren, moeten wij
eigenlijk al lang
niet meer vertellen**



**Van Beelen
Netwerk**



**Le Lis
Staalkabel**



MARINE STORES

H. Baelskaai 27, Oostende. Tel: 059 / 33.13.55 — Fax: 059 / 33.13.77



ZEEBRUGGE STORES

Rederskaai 23 - 24, Zeebrugge. Tel: 050 54 48 87 — Fax: 050 / 55 08 84

staalkabels — touwen — garens — hijs- en sjoerbanden — netten — kettingen — toebehoren — eigen werkplaats — kabelpers

Vlaamse Redersvereniging (VRV) blijft actief in Rederscentrale

DE JAARLIJKSE ALGEMENE vergadering van de Rederscentrale genoot dit jaar meer dan gewone aandacht. Niet alleen moesten 11 nieuwe Zeebrugse beheerders verkozen worden, er werd vooral uitgekeken naar de houding die de dissidente reders, aangevoerd door Bart Schiltz zouden aannemen.

Deze ontevreden reders, op één na allen uit Zeebrugge, verenigden zich in maart laatstleden in de *Vlaamse Redersvereniging (VRV)* die een voorlopig bestuur samenstelde waarin *Bart Schiltz, Freddy Depaepe, Eric Dewaegnaere, Hubert Rappé, René Vlietinck, Emiel Utterwulghé* en *Urbain Wenten* zetelden. Deze VRV dreigde ermee zich van de *Rederscentrale* af te scheuren als er niet tegemoet gekomen werd aan haar eisen. Ontevredenheid heerste er ondermeer over het stemrechtprocedure in de *Rederscentrale* waarbij de reders van de grote Zeebrugse bokkentreilers zich benadeeld voelden, over de manier waarop de Raad van Bestuur in die vereniging samengesteld werd, over het feit dat het hoofdkwartier van de

Rederscentrale te Oostende, en niet te Zeebrugge gelegen is...

Dat de *Rederscentrale* aan een aantal VRV-eisen tegemoet zou komen, kon verwacht worden. De VRV-ers die al zeer vlug een separatistische koers gingen varen, brachten het bestaan van de *Rederscentrale* zelf in gevaar. De lidgelden van de grote zeebrugse reders zijn immers onmisbaar om de werking van de *Rederscentrale* op hetzelfde peil verder te kunnen zetten. Om te tonen dat het menens was riep de VRV haar leden op alvast hun ontslag te betekenen aan de *Rederscentrale*. Dat ontslag dat statutair niet onmiddellijk kon ingaan, diende, zo blijkt nu, als stok achter de deur. Op de bewuste statutaire vergadering van vrijdag 27 augustus bleek immers

dat de VRV-ers zich niet uit de *Rederscentrale* terugtrekken, integendeel. De prominente VRV-ers waren immers allen kandidaat om een plaats in de Raad van Bestuur in te nemen. Van de ontslagnemende Zeebrugse beheerders waren *André Balbaert, Georges Degroote* en *André Vantorre* geen kandidaat meer. Voor de 11 vrijgekomen mandaten waren exakt 11 kandidaturen ingediend zodat er alvast niet moest gestemd worden. De beheerders-vertegenwoordigers voor Zeebrugge worden: *Freddy Depaepe, Jozef Deroose, Gilbert Derudder, Eric De Waegnaere, Daniël Dobbelaere, August Herssens, Hubert Rappé, Emile Utterwulghé* (die allen reeds in het vorige bestuur zetelden) en de nieuwkomers *Bart Schiltz, René*

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE

A. DE BOCK



Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 35 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 90 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.



Vlietinck en Patrick Welvoert.

Het is duidelijk dat de VRV-ers zodoende hun positie in de Rederscentrale versterken. Vermelden we nog dat voor de westkust Jacky Vermote als nieuw lid werd verkozen. Tekenend voor de nieuwe krachtsverhoudingen is ook dat een aantal weggevallen mandatarissen (ex-reders die gebruik makend van de slopingspremie de visserij verlaten hebben) van Oostende-Nieuwpoort gedurende een jaar niet vervangen worden, zodat Oostende-Nieuwpoort vandaag nog slechts met zeven mandaten in het bestuur vertegenwoordigd is. Zodoende verlaat de Rederscentrale feitelijk het statutaire principe dat er een gelijke vertegenwoordiging moet bestaan tussen Zeebrugge enerzijds en Oostende/Nieuwpoort anderzijds.

Er wordt nu uitgekeken naar de manier waarop het nieuwe bestuur zijn directiecomitee samenstelt. Dat komitee heeft de dagelijkse leiding van de Rederscentrale in handen. In haar schoot worden een voorzitter en een ondervoorzitter aangeduid. Vraag is nu of de VRV-ers ook vol-

doende sterk zijn om het voorzitterschap op te eisen en of Bart Schiltz dus vanaf nu de plaats van Jef Deroose zal innemen. (fv)

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JULI 1993

Inbouw nieuwe motor:

□ N.22 *Zeester*, eigendom Nooitgedacht BVBA, Monikkenwerve 26, 8000 Brugge. Motor Cummins, 216 kW - 294 pk, bouwjaar 1992. Zeebrief: 02.07.93. Er is geen verhoging van pk. De pk werd vroeger door de bevoegde dienst verkeerdelijk vermeld. Moest zijn 294 pk i.p.v. 249 pk.

Inbouw andere motor:

□ O.49 *Steve*, eigendom Lumar Rederij NV, Ringlaan Noord, 65, 8420 De Haan. Motor Cummins, 144 kW - 195 pk - bouwjaar 1982. Zeebrief: 07.07.93

Verandering van eigendom:

□ O.369 *Koningin der Engelen*, eigendom Verleene Marnix en Alain, Duinhoevelaan 17, 8450 Bredene, tel.

059-32.57.49. Zeebrief: 05.07.93

□ Z.470 *Odin*, eigendom Rammeloo Gebroeders BVBA, Westkapellestraat 86/A2, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27. Zeebrief: 30.07.93

Verandering van tonnemaat:

□ Z.324 *Wielingen*, eigendom Ruytingen Rederij BVBA, Hulststraat 29, 8301 Knokke-Heist. Gt. 135 (x) - Nt. 40. Zeebrief: 05.07.93

□ Z.30 *Eos*, eigendom Aurora BVBA Rederij, Wilgendreef 4, 8300 Knokke-Heist. Gt. 140 (x) - Nt. 42. Zeebrief: 09.07.93

□ Z.232 *Stormboy*, eigendom Bianca Rederij NV, Bayauxlaan 12, 8300 Knokke-Heist. Gt. 104 (x) - Nt. 31. Zeebrief: 09.07.93

□ Z.84 *De Klauwaert*, eigendom De Klauwaert Rederij BVBA, Heestersstraat 32, 8301 Knokke-Heist. Gt. 202 (x) - Nt. 60. Zeebrief: 22.07.93

Z.39 *Zuiderzee*, eigendom Zuiderzee Rederij BVBA, Laurierstraat 40, 8301 Knokke-Heist. Gt. 247 - Nt. 74. Zeebrief: 28.07.93

Verandering Scheldevisserstvoot: Verandering van eigendom: BOU.28 *Annie*, eigendom BVBA Solea, Bondgenotenlaan 4, 8301 Knokke-Heist

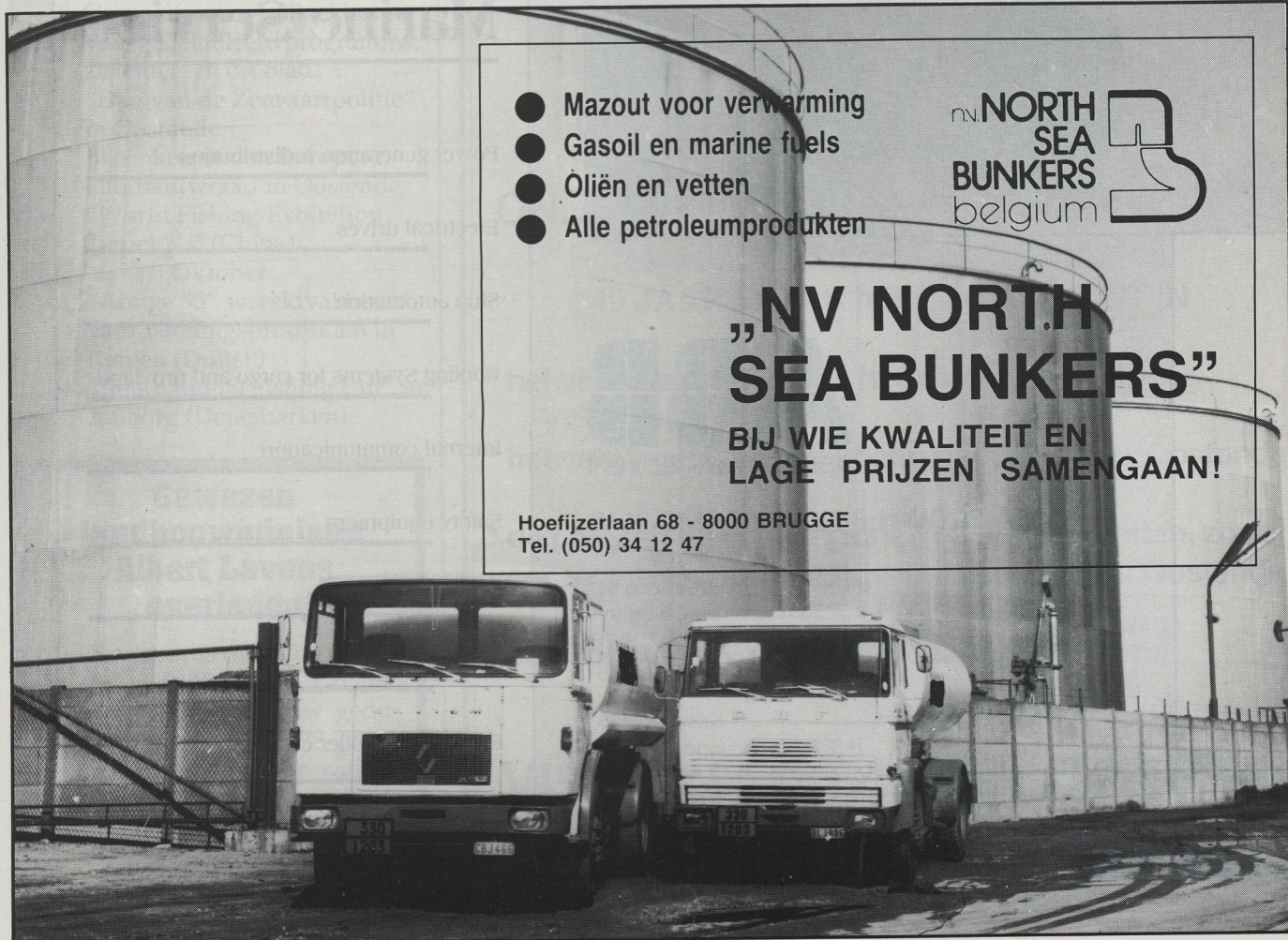
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

nv. NORTH SEA BUNKERS belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Hoefijzerlaan 68 - 8000 BRUGGE
Tel. (050) 34 12 47





Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen, Belgium
Tel.: 32 3 541 71 40 · Fax: 32 3 542 30 36
Telex: 31 646

Kustlaan 176,
B-8380 Zeebrugge, Belgium
Tel.: 32 50 55 01 60 · Fax: 32 50 55 07 79
Telex: 31 646

Aktiviteiten kalender voor vissers

September

- 1-30 "Graten", tentoonstelling rond archeologie en visserij in het Visserijmuseum, Oostduinkerke
 - 3-6 "Visserijdagen" in Den Oever (Ned.)
 - 8-12 "Peche 93", visserijvakbeurs in Lorient (Frankrijk)
 - 8-12 "Seapex 93", international salon voor seafoodprodukten in Lorient (Frankrijk)
 - 10-12 Belgian Grand Prix Offshore in Oostende (boottraces)
 - 12 Open Monumentendag
 - 12 Gratis bezoek aan Museum voor Vogels en Schelpdieren in Stadshalle, Nieuwpoort (9 u. 30-12 en 14-16 u. 30)
 - 15 Officiële opening van de nieuwe S.K.B.-vestiging in Oostende
 - 15-19 "Icelandic Fisheries Exhibition '93" in Reykjavik (IJsland)
 - 17-19 Garnaalfeesten in Boekhoute, voor gedetailleerd programma, zie elders in dit blad.
 - 19 "Dag van de Zeevaartpolitie" in Oostende
 - 25-27 Bijeenkomst van Europese Landbouwwraad in Oostende
 - 1-3 "World Fishing Exhibition Taipei '93" (China)
- ### Oktober
- 9-14 "Anuga 93" wereldvakbeurs voor voedingsprodukten in Keulen (Duitsl.)
 - 21-24 "International Fishing Fair" in Aalborg (Denemarken)

Gewezen landbouwminister Albert Lavens overleden

Op 5 augustus overleed op 72-jarige leeftijd Albert Lavens, minister van landbouw gedurende de periode 1973-77 en 1979-81. In die functie was hij ook verantwoordelijk voor de visserij en als dusdanig van nabij betrokken bij het uittekenen van het Europese visserijbeleid.

Z.60 Blue Angel verkocht aan Rederij Stephanie (Z.15)

De grote boomkorteiler Z.60 *Blue Angel* van *Constant Couwijzer* blijft in eigen land. Het vaartuig werd vorige maand aangekocht door de NV Rederij *Stephanie* uit Blankenberge. Reder *Louis Vantorre*, tevens eigenaar van de Z.15 *Stephanie*, zal de Z.60 voeren.

De Z.60 *Blue Angel* kwam in 1989 in de vaart ter vervanging van het gelijknamige vaartuig dat in oktober 1986 na een aanvaring voor de rede van *Brixham* zonk. Het schip werd gelicht en opnieuw in de vaart gebracht als BCK.160 *Blue Angels* met het Schotse *Buckie* als thuishaven. Reder *Couwijzer* liet bij *De Graeve* in Zeebrugge een nieuw vaartuig van 36 meter bouwen (1.200 pk) dat sinds enige tijd te koop stond. Niettegenstaande vergevorderde onderhandelingen met een redery uit Urk ging de verkoop niet door. Het was uiteindelijk de Blankenbergse rederschipper die de Z.60 aankocht en onderbracht in zijn redery. In 1988

kocht schipper *Louis Vantorre-Crevits* de N.15 *De Kottens* die hij vervlagde tot Z.15 *Stephanie*.

De Z.60 vaart al enkele weken voor rekening van de nieuwe eigenaar en verkocht reeds in Zeebrugge. Terwijl *Louis Vantorre* voortaan zelf de Z.60 voert, zal *Roland Despiegelaere*, ex-schipper van de Z.89 *Sandra* (nu O.89), het bevel op de Z.15 overnemen. (gw)

FAX/FAX/FAX/FA

□ In Colijnsplaat werden prijzen uitge-reikt. De derde prijs ging naar de Oostendse treiler O.229 *Liberty* van de gebroeders *Siereveld* uit Colijnsplaat. □ Zowel de O.229 als de Z.87 *Nele* namen aan de vlootshow deel. □ Vorige maand waren de B.601 *Van Maerlant*, de Z.34 *Northern-Sky* en de O.33 *Marbi* aan de afslag in Scheveningen. □ Ook in Urk werd een lading van 550 kisten Belgische schol afgezet. In IJmuiden werden de B.601 *Van Maerlant*, de O.349 *Wilma* en de Z.70 *Marleen* gesignaleerd. □ In de Engelse haven *Brixham* werd de N.36 vastgehouden wegens het lozen van mazout. Pas toen het goedje opgeruimd was kon het vaartuig opnieuw uitvaren.

O.V.A.

ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE

40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN

- * het veilen van UW vis... te Oostende
- * het verzorgen van UW koeltransport... naar Oostende
- * de berekening van UW lonen en sociale wetten, zowel voor reders als voor bedrijven... in en buiten Oostende
- * een coöperatieve aangepast aan UW noden

VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE

Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46



Op maandag 23 augustus overleed de Oostendse volksfiguur Irma Westerlinck op 85-jarige leeftijd. Zij was van bij de oprichting in 1927 lid van de folkloristische groep *De vismijn-*

vrienden en jarenlang een van de vedetten van de *Oostendse Revue*. Irma werd op 5 mei 1908 in de Kleine Kaaistraat (nu Paster Pypestraat) geboren en woonde in de St.-Paulusstraat, het hartje van het oude Oostende.

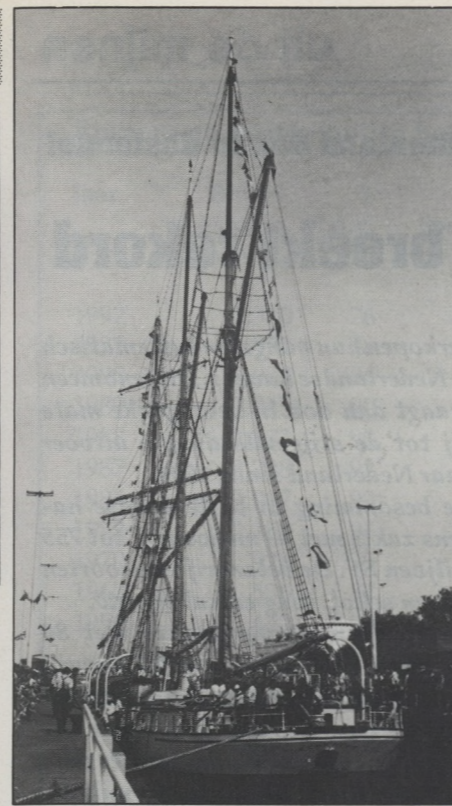
de maand in beeld



↑ Zee- en havenzichten blijven kunstenaars inspireren. De deelnemers aan de Zomeracademie kozen ook dit jaar voor de kaden en de skyline van Oostende.



← Een vaartuig dat de laatste maanden regelmatig aan de kust te zien is is de A.9 Stern. De vangsten van het Antwerpse vaartuig kwamen doorgaans in Breskens terecht. De jongste tijd kiest de Antwerpse eigenaar steeds Oostende of Zeebrugge.



↑ De Mercator werd met enig feestgedruis weer ingehaald te Oostende. Het opleidingsschip was tijdens de zomerweken een van de trekpleisters van Sail '93 in Antwerpen.



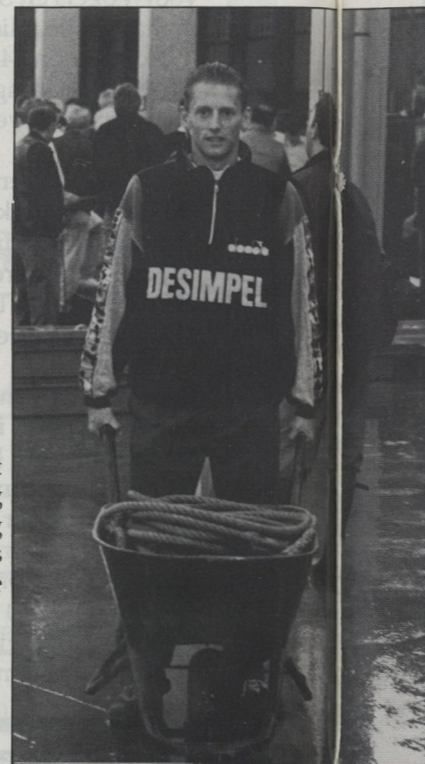
Vishandelaar Joël Meersman organiseerde voor de derde keer een wielkoers op de Oostendse Baelskaai. In de tandemkoers rijden nogal was mensen mee die in de visserijsector werken. Niet minder dan 23 ploegen kwamen voor dit nummer aan de start (boven). Mario Belpaemel/Veronique Moutaigne wonnen. Gustaaf Lauwereins (met Frederik Defruyt) kreeg de trofee voor de oudste deelnemer, terwijl het beste vrouwelijke koppel gevormd werd door Rita Vandewinckel en Nicole Dereere (links).



In dit nummer staat heel wat te lezen over het gewezen vissersdorp Boekhoute. Toevallig stond dezer dagen ook een Boekhouts vaartuig op de Oostendse slipway. De BOU.28 Annie is een zeewaardig vaartuig dat over een vislicentie beschikt.



In Heist greep op 15 augustus de traditionele herdenking van de overleden vissers plaats op de dag van de Zeewijding. Heel wat Heistenaars herdenken die dag hun overleden familieleden en vrienden die op zee omkwamen.



In de Oostendse vismijn werkt een eerste klasse-voetballer. Danny Devuyst is de libero van het gepromoveerde KV Oostende dat met zijn ophefmakende prestaties vrienden tegenstander verbaasd. Vuystje werkt in stadsdienst en is ondermeer belast met het afbakenen van de vakken tijdens de verkoop.



→ Een foto van een kunstwerk dat we tot op heden niet afdrukten. Het bronzen beeld staat op de terreinen van het European Fish Centre in Zeebrugge waar het ter gelegenheid van de opening van het nieuwe vismijnpark op 26 juni werd ingehuldigd.



De grote boomkortreiler Z.60 Blue Angel heeft wel een nieuwe eigenaar maar blijft in Belgische handen. De kans zat er nochtans dik in dat het Zeebrugse vaartuig naar Urk zou uitwijken.

Belgische vaartuigen verkochten vorig jaar meer vis in het buitenland dan in Oostende!

Belgische aanvoer in buitenland breekt rekord

TERWIJL DE HOEVEELHEID onder Belgische vlag gevangen vis elk jaar afneemt, stijgt de Belgische omzet in buitenlandse havens. Vorig jaar bereikte het buitenlandse aanvoergewicht en dito besomming een nieuwe rekordhoogte van 26 procent (22 procent in '91). Dat gegeven is merkwaardig, vooral wanneer we zodoende zien dat de buitenlandse aanvoer en opbrengst voor het eerst de eigen aanvoer in de Oostendse vismijn overtreffen.

HVB publiceerde dit verontrustende cijfer van 26% reeds in haar maartnummer. In het onlangs verspreide jaaroverzicht van de Belgische Zeevisserij 1992⁽¹⁾ wordt dit cijfer bevestigd. Samensteller ir. M. Welvaert voegde er volgende commentaar aan toe.

'De aanvoer van onder Belgische vlag gevangen vis in eigen havens was opnieuw aan een forse daling toe. Er werden slechts 24.679 ton visserijproducten in eigen havens aan wal gezet, zijnde een afname van 3.503 ton of 12%. Daarmee wordt de dalende aanvoertrend in eigen havens sinds 't begin van de jaren tachtig versterkt verdergezet.

De interesse om in buitenlandse havens te vermarkten nam verder toe. De directe uitvoer, via aanvoer in vreemde havens, steeg met 604 ton tot 8.676 ton (+ 6%) en vertegenwoordigde daarmee 26% van de nationale produktie.

De toenemende verkopen in vreemde havens konden de produktie-inkrimping in eigen havens geenszins compenseren. De totale Belgische zeevisserijproduktie daalde dan ook met 2.900 ton tot 33.355 ton (- 9%).'

Uit bijgaand overzicht valt af te leiden dat het aanvoergewicht in de Belgische visafslagen sinds de jaren 1960-65 ongeveer tot de helft werd herleid. Merkwaardig is ook dat de buitenlandse afzet in 1970 nog maar één procent van de Belgische aanvoer bedroeg. De cijfers maken daarenboven duidelijk dat de buitenlandse aanlandingen de aanvoer in de Oostendse vismijn (8.229 ton) voor het eerst

overtroffen. Vooral dat laatste kan als psychologische opdoffer meetellen. Overigens betreft het allemaal cijfers die aantonen in welke moeilijke (en de vraag is: onomkeerbare?) richting de Belgische aanvoersector evolueert.

verkopen hun vangsten systematisch in Nederlandse havens. Dit fenomeen draagt dan ook in belangrijke mate bij tot de stijgende directe uitvoer naar Nederland sinds 1990.

De besomming in buitenlandse havens zakte met 90 miljoen BF tot 755 miljoen BF. De belangrijkste soorten waren schol, tong en kabeljauw.

De scholomzet verzwakte met 80 miljoen BF tot 360 miljoen BF, terwijl de tongaanvoerwaarde met 50 miljoen BF terugliep tot 187 miljoen BF. De kabeljauwbesomming nam er zelfs met 30 miljoen BF toe tot 93 miljoen BF. De omzet van tarbot stagneerde bij 35 miljoen BF, terwijl zeeduivel er fors aanzwengelde tot 33 miljoen BF.' Hoe de binnen- en buitenlandse be-

Binnen- en buitenlandse aanvoer t.o.v. de totale aanvoer

JAAR	Binnenl. aanvoer in ton	% t.o.v. totaal	Belgische aanvoer in buitenland	% t.o.v. totaal	Totale Belgische aanvoer
1992	24.679	74	8.676	26	33.355
1991	28.182	78	8.072	22	36.254
1990	30.769	82	6.772	18	37.541
1989	30.297	86	4.952	14	35.249
1988	32.211	87	4.959	13	37.170
1887	32.079	89	3.829	11	35.908
1986	31.317	90	3.662	10	34.979
1982	38.914	91	3.819	9	42.733
1970	46.392	99	236	1	46.620
1960	47.569	86	7.628	14	55.197
1950	53.180	99	668	1	53.848

Nederland boven

'Het aanbod in vreemde havens klom met 604 ton of 7% tot 8.676 ton. Meer dan 26% van de door Belgische vaartuigen gevangen vis werd in vreemde havens verkocht' bevestigt ir. Welvaert. *'De totale verkoop in Nederlandse havens omvatte 6.279 ton (+ 5%). De Nederlandse havens vertegenwoordigen dan ook drie vierden van de Belgische visaanvoer in buitenlandse havens. Meerdere schepen, die onder de Belgische vlag varen en dus ook op Belgische quota vissen, zijn in handen gekomen van Nederlandse eigenaars. Deze vaartuigen*

sommingen evolueerden wordt door volgend overzicht duidelijk gemaakt. Ondanks de daling overstijgt de totale buitenlandse besomming ook voor het eerst de besomming van de Oostendse vismijn (740 miljoen in '92). Tegenover de Belgische aanvoer in buitenlandse havens staat weinig buitenlandse aanvoer in Belgische havens. De weinige buitenlandse vaartuigen die in onze mijnen markten zorgden voor een aanvoer van amper 9,7 ton voor een waarde van niet eens twee miljoen frank. (gw)

(1) De Belgische Zeevisserij, aanvoer en besomming 1992, uitgegeven door het Ministerie van landbouw, Dienst voor de Zeevisserij.

Binnen- en buitenlandse besomming t.o.v. de totale besomming

Jaar	Binnel. besomm. (miljoen fr.)	% t.o.v. Tot	Belg. Besomm. in Buitenl.	% t.o.v. Tot.	Tot Belg. besomm.
1992	2.380	76	755	26	3.135
1991	2.978	78	843	22	3.821
1990	2.977	84	576	16	3.553
1989	3.045	90	351	10	3.396
1988	2.883	90	330	10	3.213
1987	3.238	92	266	8	3.504
1986	3.097	93	225	7	3.322
1982	2.153	91	211	9	2.365
1970	926	99	6	1	932
1960	536	87	77	13	613
1950	422	99	6	1	429

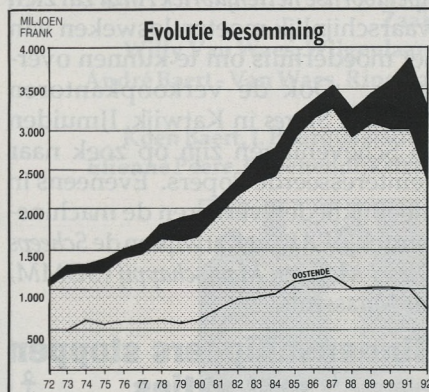
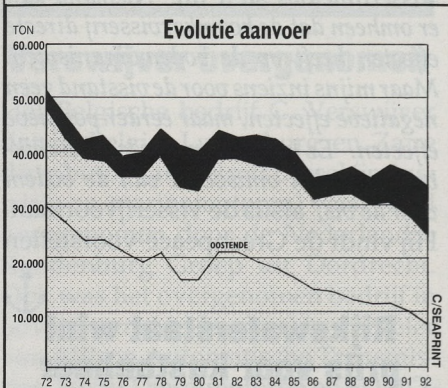
□ BRON: Ministerie van Landbouw - Dienst voor Zeevisserij

Belgische aanvoer in buitenlandse havens

	1992	1991	1990
Groot-Brittannië	163 ton	277 ton	437 ton
Nederland	6.279 ton	6.009 ton	3.902 ton
Frankrijk	0 ton	0 ton	70 ton
Denemarken	2.226 ton	1.786 ton	2.363 ton
IJsland	8 ton	0 ton	0 ton
TOTAAL	8.676 ton	8.072 ton	6.772 ton

Belgische besomming in buitenlandse havens

	1992	1991	1990
Groot-Brittannië	15,4 mj.	27,5 mj.	40,4 mj.
Nederland	587,0 mj.	661,3 mj.	371,3 mj.
Frankrijk	0,0 mj.	0,0 mj.	6,5 mj.
Denemarken	152,7 mj.	154,4 mj.	157,9 mj.
IJsland	0,1 mj.	0,0 mj.	0,0 mj.
TOTAAL	755,2 mj.	843,2 mj.	576,2 mj.



Terwijl de Belgische aanvoer in eigen havens afneemt (grafiek links) zwelt de aanvoer in buitenlandse havens (zwart vlak) aan. Het aanvoervolume in de Oostendse vismijn (fijne lijn) is dermate geslonken waardoor de Belgische aanvoer in het buitenland voor het eerst hoger ligt. Ook de Belgische besomming in het buitenland overtrof vorig jaar voor het eerst de besomming in de Oostendse vismijn (grafiek rechts).

Pamflet 'Zout op je Huid': tweede druk

Het pamflet 'Zout op je Huid' dat HVB-redakteur Flor Vandekerckhove schreef naar aanleiding van het EG-voorzitterschap kent een groot succes. Het twaalf bladzijden tellende dokument is aan zijn tweede druk toe.

In het pamflet houdt de auteur een warm pleidooi voor het behoud van de beroepsvisserij in België. Opvallend daarbij is dat er nu eens geen gebruik gemaakt wordt van cijfers en statistieken. Vandekerckhove voert uitdrukkelijk hetgeen hijzelf noemt 'een niet-ekonomisch pleidooi'.

De reacties op het strijdschrift waren bemoedigend. Senator Maertens, de visserijspecialist van de milieupartij Agalev schreef: 'Ik heb "Zout op je Huid" onmiddellijk drie keer gelezen met een "krop in de keel". Mijn reactie is heel eenvoudig: het beste wat ik over de visserij ooit heb gelezen... Na het lezen was ik ontroerd. Niet omdat je als kunstenaar van het woord het zo goed kunt zeggen, nee verdomme, omdat het de naakte waarheid is'. Ook minister Bourgeois, in de nationale regering verantwoordelijk voor de visserij sprak in lovende woorden over het pamflet: 'Het heeft me ook gesterkt in mijn overtuiging dat het noodzakelijk is een vissersvloot te handhaven aan de Belgische, Westvlaamse kust, die bovendien een minimale capaciteit moet hebben om de leefbaarheid van de hele sector niet in het gedrang te brengen.'

In de tweede druk van het pamflet werden maar weinig wijzigingen aangebracht. Alleen de cijfers van het Meerjarig Oriëntatieplan werden aangepast na de EG-beslissing om de norm voor België te versoepelen.

Het pamflet kan nog steeds besteld worden door 40 Bef over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van HVB, Hendrik Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

HD 29 'Morgenster' geborgen



Op maandag 9 augustus werd het grote vissersvaartuig HD 29 'Morgenster' door de bergingsmaatschappij Smit-Tak terug aan de kade gelegd. Het schip ging op maandag 12 juli verloren toen het in aanvaring kwam met een 4000 brt-metend Zweeds ro-roschip. Het vissersvaartuig, dat nog maar sinds mei in de vaart was, zonk binnen de twintig minuten. Gelukkig kwam daarbij niemand om. De Helderse rederij Jac. Bakker & Zonen heeft nu vier werven aangeschreven om een beoordeling te maken van de reparatiemogelijkheden van het vaartuig, waaraan de schade, dient het gezegd, zeer groot is.

Thuiskoop-systeem nu ook in Nederland



Op 11 augustus werd in Nederland het eerste thuisaankoopstelsel voor visafslagen in gebruik genomen. In dat land was het de visafslag van Lauwersoog die met de primeur ging lopen. Ook in IJmuiden zal het bin-

nenkort mogelijk zijn dat vis-handelaars aan de afslag deelnemen zonder erop aanwezig te zijn. Het systeem op de beide visveilingen werd verkocht door het Nederlandse bedrijf Nieaf-Smitt.

Toch haalde Nederland hiermee geen primeur binnen. In Frankrijk koos de visveiling van Cherbourg voor het Belgische systeem ontwikkeld door Shelfthout Computers Systems. Ook in Denemarken heeft de Belgische computerspecialist reeds het kopen-vanop-afstand aan de man gebracht en de visveiling van Gothenburg in Zweden staat eveneens op de klantenlijst van Shelfthout.

Inmiddels heeft ook directeur Pollet van de Zeebrugse Visveiling te kennen gegeven dat de ZV binnen afzienbare tijd het thuiskoopsysteem binnen de deuren zou halen.

Er dient evenwel opgemerkt te worden dat het systeem nog maar beperkte mogelijkheden biedt, hetgeen blijkt uit het feit dat het systeem te Lauwersoog nog maar uitsluitend op de garnaalverkoop toegepast wordt. Het indelen van categorieën voor veel vissoorten is voor de computer nog te moeilijk, alleen mensen ter plekke kunnen voorlopig nog vispartijen beoordelen.

Toeleveringsbedrijven in moeilijkheden



Het Nederlandse blad *Visserijnieuws* meldde dat verschillende Nederlandse visserij-toeleveringsbedrijven in moeilijkheden verkeren. De Apeldoornse nettenfabriek Anza zal zich waarschijnlijk moeten losweken van het moederhuis om te kunnen overleven. Ook de verkoopkantoren IJmuiden Stores in Katwijk, IJmuiden en Scheveningen zijn op zoek naar geïnteresseerde kopers. Eveneens in moeilijkheden verkeren de machinefabriek AFAK uit Katwijk en de Scheeps Diesel Motoren Maatschappij (SDMM) uit Maassluis.

Binnenschippers stoppen met acties



De Nederlandse binnenschippers hebben op zaterdag 7 augustus beslist hun acties te beëindigen. De Nederlandse schippers voerden al geruime tijd actie tegen de EG-beslissing om het bestaande beurtstelsel af te schaffen. Dat systeem, waarbij vaartuigen tegenvastgestelde tarieven om

beurten vrachten toegewezen krijgen, werd door de EG als *konkurrentievervalsend* van de hand gewezen.

De meningsverschillen worden nu verder aan de onderhandelingstafel uitgevochten. Over drie maanden zal het *aktiecomitee* bekijken of in de praktijk de uitkomst van de gesprekken in het voordeel van de schippers werkt. Als dat niet het geval is dan zal er opnieuw 'en in heviger mate' actie worden gevoerd.

Greenpeace en kotters



Greenpeace-Nederland en de kotters vertegenwoordigd in de stichting *Nederlandse Rondvissektor (NRV)*, lijken elkaar te hebben gevonden in de strijd tegen de overbevissing in de Noordzee, zo meldde het Nederlandse blad *Stuurboord*. Volgens de Greenpeacevoerder moet de beschuldigende vinger bij de overbevissing vooral worden gericht naar de grote vissersvaartuigen. Daarom is deze organisatie voorstander van een totaal verbod op visserij door grotere schepen in zowel de scholboxen als binnen de 12-mijlszone. Daarnaast dringt Greenpeace aan op een scherp toezicht op het vermogen van de Eurokotters. Naar verluidt heeft de NRV wel oren naar die argumenten.

Wie niet te spreken is over de Greenpeace-argumentatie is Klaas Kramer, de voorzitter van de *Federatie van Visserijverenigingen*. In een ingezonden brief in het Nederlandse blad *Visserijnieuws* stelt hij: 'Niemand kan er omheen dat de boomkorvisserij directe effecten heeft op de bodemorganismen. Maar mijns inziens voor de visstand geen negatieve effecten, maar eerder positieve effecten. Er komt meer voedsel beschikbaar door het omwoelen van de bodem voor de vis,' alsus de visserijvoorman. Hij vindt de Greenpeace-voorstellen

Rijkswaterstaat wint prijs voor kustbeheer



Rijkswaterstaat, de dienst die instaat voor kust- en waterbeheer in Nederland, heeft op een kongres over kustbeheer in New Orleans de eerste Internationale Coastal Zone Award gekregen. De prijs werd toegekend voor wat Waterstaat realiseerde in het Nederlandse laaggelegen en dichtbevolkte Deltagebied.

quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT



INSTALLATIE
HERSTELLING
ONDERHOUD
SCHAKELBORDEN
PLC-STURINGEN
HERWIKKELEN EL. MOTOREN
GROOTHANDEL

'day and night service'

Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

Wij vernamen het overlijden van vishandelaar **André Zwaenepoel**, echtgenoot van mevrouw *Gilberte Vandenbranden*. Hij werd geboren te Bredene op 19 mei 1944 en overleed er schielijk op 8 augustus 1993.

Ook werden wij op de hoogte gebracht van het overlijden van **Roger Sanders**, motorist bij de visserij op rust en echtgenote van mevrouw *Gabriëlle Verhooghe*. De overledene werd geboren te Stene op 1 juni 1925 en overleed na een langduriger ziekte te Oostende op 20 augustus 1993. De begrafenis greep plaats op 26 augustus 1993.

Eveneens te Oostende stierf **Maurice Cloet**, groothandelaar in vis. Hij overleed er op 12 augustus 1993.

In de voorbije maand overleed ook de bekende Oostendse volksfiguur **Irma Westerlinck**. Over het leven van wijlen Irma Westerlinck vindt u meer in 'De Maand in Beeld', midden in dit blad.

Lezers die willen dat overlijdensberichten gratis opgenomen worden in dit blad sturen zelf, of via de begrafenisondernemer de doodsbrief op naar HVB. Wij laten nooit na het bericht te publiceren.

Verswijver overgenomen

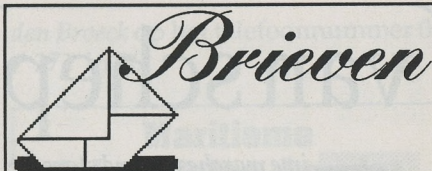
Het Belgische bedrijf C. Verswijver dat in België, Luxemburg en Zaïre distributor van Detroit Diesel (industriële en marinemotoren) was, werd overgenomen door de Nederlandse Roodenburg Groep uit Dordrecht. Ook was het overgenomen bedrijf in bovenvermelde landen de verdeler van Allison Automatische Transmissies, Isuzu Dieselmotoren en SDMO-stroomaggregaten. Bovendien heeft C. Verswijver naast tal van toeleveringsartikelen voor de scheepvaart de agentschappen van Perkins Dieselmotoren en OMC-Johnson, beide voor Zaïre. Door de overname wordt de Nederlandse groep Roodenburg distributor van al deze produkten in de Benelux en Zaïre.

Antwerpen wil nu vlootshow met mijnenvegers

He grote succes van de vlootshow Eurosail, waarbij miljoenen mensen naar de Antwerpse kaaien getrokken werden, werkt blijkbaar inspirerend. De Antwerpse burgemeester Cools wil volgend jaar ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van de bevrijding van Antwerpen een vlootshow van oorlogsbodems op de Schelde organiseren. De organisatie werd toevertrouwd aan Albert Westerlinck die zopas met Eurosail zijn strepen verdiende.

Bij de oorlogsbodems dienen de mijnenvegers een belangrijke plaats in te nemen, aldus de burgervader, want de opruiming van mijnen in de Schelde vormde na de bevrijding een enorm karwei dat drie maanden in beslag nam.

Inmiddels is het oud-opleidingsschip Mercator, dat in Antwerpen de voorbije succesrijke vlootshow leidde terug in zijn vertrouwde Oostendse haven aangekomen, waar hij openstaat voor bezoekers.



Wie kan mij een foto (en eventueel ook verdere inlichtingen) bezorgen van het vaartuig O 276 'Lucienne Christiane'. Op dat schip voer ik als lichtmatoo in het jaar 1953. Ik was 14 jaar toen ik aanmonsterde op dit vaartuig van de Oostendse reder Calcoen(?) en ik voer er onder het bevel van schipper 'Chap Riesten' (?) die op de visserswijk Opex te Oostende ook caféhouder was. We bedreven de visserij op het Kanaal, ter hoogte van Brixham.

Ook kwam ik graag te weten het de ijslander O 316 vergaan is waarop mijn vader tot in 1958 als matroos voer. Een foto (of een ander document) van dat schip interesseert me ook heel erg.

Marcel Degryse, Nonnehofstraat 5 te Oostduinkerke

(NodR: indien u over [één van] die twee schepen iets kwijt wil, laat dan ook iets weten aan HVB. Dank u)

b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
 Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 3234 91 - Fax 059 / 33 05 50
 Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
 André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

Ploegbazen - sorteerders:

Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
 Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



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

van schepen

Time marches on and stops for no one. Het vuurschip Westhinder verdwijnt van de grote vlakke waar ze sedert 1864 het aanlooppunt was voor de schepen onderweg naar onze havens en wordt vervangen door een gesofistikeerd elektronisch onbemand systeem op palen. De zielen van hen die in de loop van de jaren op de westhinderbank niet overleefden konden blijven, zwerven er wervelend rond.

Wie heeft nu nog aandacht voor de vijftiende Maart van 't jaar 1864? Tijd en ruimte, twee elegante godheden, deden de oude zee vergeten. Toen werd voor de eerste keer het lichtschip Westhinder uitgelegd in vervanging van een konische zwarte boei met rode bollen als stopteken op de zuidpunt van de Westhinderbank, ongeveer 19 mijl van Oostende. Een boei kon niet meer voldoen om de veiligheid van de groeiende maritieme trafiek te verzekeren en in ieder geval moesten wij de koopvaardijminstens dezelfde infrastructuur aanbieden als de andere landen zonet dreigde zij onze havens aan haar stuurboordzijde te laten liggen. 't Jaar tevoren werden al voor Duinkerken in het Westpas twee vuurschepen geankerd: de Dyck en de Snouw terwijl de Noord Hinder al van 1858 opvallend gekleurd met zijn witte draailicht, de weg naar de Hollandse havens aanwees. Een nieuwe wereld maakte haar verschijning. Maar de Noordzee was niet gewillig die dagen, een kokende ketel, ze toonde haar tanden, het Westhinder-lichtschip leek niet welkom, en aan de wet van de zee viel niet te tornen, maar op vier april was het toch zover, in plaats van een boei lag er nu een vuurschip, zij het later dan voorzien...

Onze dagen zijn veel te haastig opdat we ons nog zouden kunnen bezighouden met dergelijke zaken maar we mogen

van mensen & van de zee

geredelijk aannemen dat toentertijd meer aandacht werd gegeven aan bijgeloof door hen die op en van de kookpot van de duivel leven, zodat zij dit uitstel met argwaan zullen bekeken hebben en elk voor zich zal gedacht hebben dat de zee haar prijs toch wel zou krijgen.

Verbazing, verlangen, hoop en vrees zijn de emoties die bijgeloof en verhalen stof feren. Zo is het altijd geweest. *There's music in all things if man had ears. Their earth is but an echo of the spheres...* zei Byron.

Eenzaamheid op zee wordt goedge maakt door het varen, zeelui aan boord van cargo's varen full speed het einde van hun reis tegemoet, naar de kim, de illusie van alle tijden, het aards paradijs, de ultieme vervulling. Van plaats veranderen, brengt het leven dichter, en moet een mens immers niet vooruit, alsmat vooruit, tegen wil en dank? Het lichtschip integendeel ligt met eindeloos geduld in een vaste positie, achter 220 meter ketting en een paraplu-anker (een paddestoel-anker zeggen d'Hollanders) van 2000 kilo vastgebeten in de zandige zeebodem, op een positie die nooit door mensen wordt bezocht, op een oceaan die begin en einde is en waarop de continenten als eilanden drijven. Steeds naar de oneindigheid kijken, wachten op de gevaren verbonden aan haar wispelturigheid, haar ontstellende kracht, geheimzinnig, zonder grenzen, die doet wat ze wil, dat beklemt het hart...

Licht- of vuurschepen zijn eilanden voor mannen alleen, ze staan gelijk met rust, stilte en eenzaamheid met vlucht-uit-de-beschaving, opvarenden moeten de roeping hebben of de vaste wil tot eenzaamheid want de gesloten wereld van het schip neemt bezit van mensen, elk moet zich

inbouwen in het systeem. Het zijn niet immer ideale gemeenschappen noch islands-in-the-sun. Aan boord van Britse lichtschepen konden gestraften van gemeen recht in Groot-Brittannië hun straf uitzitten, dan was men tenminste zeker dat ze geen kwaad meer zouden uitrichten. Tien zielen zijn ingescheept aan boord van de Westhinder voor de duur van een maand, dan worden ze, als 't weer het toelaat, afgelost. Destuurman in de schemerjaren van zijn leven, met het bleke grijsgezicht is zijn agressiviteit al lang kwijtgespeeld, heeft plaatsgemaakt voor zwijgende wijsheid. Matroos Kroebel soms geweldig maar mild, een halve blaas tabak per wacht en een open gevoel voor roodgelakte nagels en roze bedspreiën. De schipper opvliegend, twee borden gortpap en vier eieren met stokoud brood als de scheepsklok four bels slaat. De kok, lolbroek, blij een week of vier te kunnen uitrusten na een binnenbeurt van wippen en soppen in 't boudoir van een schone mokke uit 't Spanjaardstraatje, een cocotte waarvan hij z'n wettig wijf met een smartelijke indigeste heeft laten zitten, het avontuur laat sporen achter in het leven. De straat was al altijd een gevaar geweest voor hem die loopt op de maat van de muziek, de wal maakt geen heiligen.

Vervolgt
LIN

Smederij

Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69

Massamoord op Noordzee?

De politie van het Deense kuststadje Esbjerg heeft een Russische matroos gearresteerd en beschuldigd van vijfvoudige moord. De 28-jarige Rus werd op woensdag 18 augustus opgepakt in een opblaasbare reddingsloep op de Noordzee. De vissers die de man ontdekten zagen een stilliggend schip waar vlakbij twee reddingsboten dobberden: het ene was leeg en in het andere bevond zich de Russische matroos. De motor van het schip bleek achteraf gewoon te starten, aan boord werden een drietal brandhaarden ontdekt waarvan het vuur automatisch gedoofd was. Ook werden er bloedvlekken gevonden en aanwijzingen dat iemand die die heeft proberen uitwissen. Van de vijf overige bemanningsleden is evenwel geen spoor gevonden. De politie denkt nu dat het geen scheepsramp betreft, maar een spektakulaire moordpartij.

Amnestie International op het water

Om extra aandacht te krijgen voor haar werking organiseert de organisatie *Amnestie International* de campagne 'Aak '93'. Van 15 oktober tot 14 november trekt het omgebouwde binnenschip over de Vlaamse kanalen en legt daarbij in verschillende steden aan. Zo worden achtereenvolgens Hasselt, Turnhout, Herentals, Mechelen, Lier, Kampenhout, Leuven, Gent, Aalst, Waregem, Kortrijk, Brugge, Temse en Brussel bezocht. Telkens worden dan aan boord van het schip allerhande manifestaties georganiseerd. Zo bestaat er de mogelijkheid dat schoolklassen inschepen een eind met het schip mee varen. Amnestie International is een organisatie die zich buigt over het lot van politieke gevangenen in de wereld. Door o.m. het schrijven van brieven, waarvoor de organisatie tienduizenden jongeren inschakelt, wordt gehoopt deze gevangenen uit hun isolement te halen.

Wie meer wil weten over deze boottocht neemt contact op met *Koen Van*

den Broeck op het telefoonnummer 03 / 271 16 16.

Maritieme documenten duurder

De hoofdwaterschout der kust deelt mee dat schippers van vissersvaartuigen op alle documenten, attesten, zoals zeebrieven, monsterrollen en zeeverslagen die ze op het ambt neerleggen een fiskale zegel van 200 frank dienen te klevan. Tot einde juli van dit jaar bedroeg het zegelrecht nog maar 90 frank.

Verse mosselen op oude schepen

Op zaterdag 31 juli brachten acht oldtimer-vaartuigen (hoogaarzen) symbolisch de eerste mosselen over van Nederland naar Antwerpen. De 1000 kilo die zodoende vervoerd waren, werden nadat ze symbolisch overhandigd waren aan het Antwerpse stadsbestuur in minder dan geen tijd gekonsumeerd.

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge **NIEUW!**

Tel: 050 / 55 11 36 — Fax: 050 / 55 11 38

Hendrik Baelskaai 12 te Oostende

Tel: 059 / 32 12 10 — Fax: 059 / 32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.

Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

- * **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
- * **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE 0,50 mm)**
- * **KORRETOUWEN STALEN KABELS**
- * **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Een toekomst voor ons verleden

De Scute zal weer varen

UITGEREKEND IN EEN periode dat de overheid drastisch aan onze al kleine vloot knabbelt, wordt door een groep enthousiastelingen de ziel gelegd van een nieuwe scute, een eeuwenoud Vlaams vissersvaartuig.

Vanaf 1995 kiest de houten Blankenbergse vissersboot weer het ruime sop. We spraken over dit ziltige cultuurproject met scutesecretaris Leon Feyens.

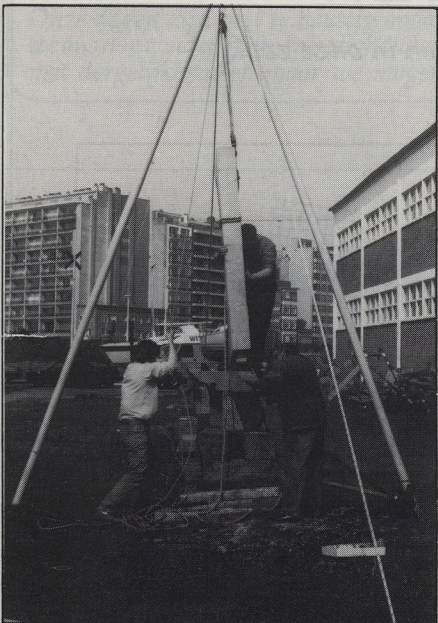


Scheepstimmerman Urbain Haerincx zaagt uit een plank de voorvis.



Boven: op de werf te Blankenberge wordt de voorsteven geschaafd. Op de achtergrond zien we hoe tekenaar Jan het gebeuren vastlegt.

Onder: de achtersteven wordt rechtgetakeld.



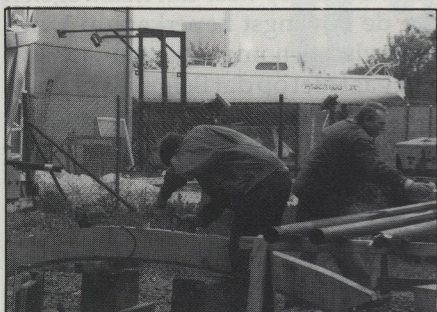
'De idee om opnieuw een scute te bouwen, is gegroeid bij een aantal mensen van de meest diverse pluimage die allemaal wel iets met de zee te maken hadden. Uit die informele kontakten werd dan op 1 december 1991 een vereniging zonder winst oogmerk (vzw) in het leven geroepen, waarin o.a. architecten, ingenieurs, een journalist, een musicus, een gepensioneerde scheepsbouwer en sociaal assistenten zetelen. Momenteel tellen we zo'n veertig vrijwilligers, van uit heel het land afkomstig, die allemaal bezeten zijn door het maritieme gebeuren: de ene door de visserij, de andere door zeemansliederen, sommigen door de scheepsbouw, anderen door de zeilerij', zegt Leon Feyens. Be-doeling is om tegen 1995 weer een Blankenbergse scute (zie kadersstuk) te laten varen. 'Het schip wordt dan een varende monument dat zal deelnemen aan allerhande festivals en reünies van klassieke zeilschepen maar dat ook met toeristen of genodigden één of meerdaagse tochten zal maken'. Kostprijs van heel het project bedraagt zo'n vijf à zes miljoen frank, geld dat de vzw door sponsoring en overheidssteun bijeen moet zien te rapen. 'Zo komen de Europese Gemeenschap over de brug, de Provincie, de Koning Boudewijnstichting en privé-sponsors tussen in de kosten. We willen in geen geval het project als een publiciteitsstunt verkopen. Alle reclame op romp of zeilen is uitgesloten, maar de eerste sponsor die 1 miljoen inbrengt krijgt wel het "meterschap" over de boot en elke sponserschijf van 100 000 fr krijgt in ruil een daguitstap voor maximaal 15 personen. Hoe dan ook, mocht er op een bepaald moment geen geld meer voorhanden zijn dan stoppen we direkt de bouw en wachten betere financiële tijden af.

Wie een bescheiden bijdrage leveren wil, kan dat door de aanschaf van een kleurenreproductie van de scute (1000fr, ingelijst 3000 fr) Er is ook een poster van de scute te koop voor 200 frank. In mei jl. werd feestelijk de kiel gelegd op een terrein tussen de firma's

Al goed en wel, maar wat is een scute

De scute was één van de meest typische vissersschepen aan onze kust. Het betreft hier een platbodem met zijwaarden en oorspronkelijk twee rechthoekige loggerzeilen. Ze voeren tot het einde van de eerste wereldoorlog en in Blankenberge werd de laatste eenheid kort daarop ontmanteld. De typische bouwwijze van een scute bestaat uit een combinatie van klinkerbouw met karweelsgewijze gevoegde planken op de bodem.. Dit betekent dat de huid van de romp boven water met overnaadse gangen gebouwd wordt, terwijl het onderwaterschip gladboordig is. Dit traditionele schip had een zeer stevige romp maar wel zonder kielbalk, zodat de platbodem door de branding op het strand kon aanlanden en blijven liggen. Oude vissers vertellen dat de scute waarschijnlijk de grootste surfplank avant la lettre was.

De scute vertoont nogal wat gelijkenissen met de Middeleeuwse kogge, beide zijn ze representatief voor een groep scheepstypes die hun ontstaan vinden op de kust van de lage landen langs de Noordzee met uitgestrekte zandige stranden maar weinig beschutte havens. Sedert de 17de eeuw, lijkt vorm en tuig van de scute niet meer geëvolueerd te zijn, het type werd ons overgeleverd door opeenvolgende vissersgeneraties zonder merkbare verandering, wat meteen getuigt van de noeste vasthoudendheid van de Vlaamse visser aan z'n traditie en cultuur. De romp werd meestal in olm gebouwd, een houtsoort die vlug rot in zoet water maar erg bestendig is in zout milieu. De gemiddelde afmetingen van de scute, waarvan alle bouwplannen ontbreken, waren; 11 meter lengte, 4,60 m breedte en 1,30 m holte van het ruim. Op een klein vooronder na was de scute een volledig open schip zonder dek. Twee zijwaarden dienden de te grote drift tegen te gaan. De scute is voorzien van twee, bijna dwarsgetuigde, loggerzeilen.



De voorsteven wordt met beitel bewerkt door Daniël Bossier en Rudy Meersman.



De mallen worden afgetekend op de massieve plank waar de voorsteven zal uitgezaagd worden.



De voorsteven wordt uitgezaagd.

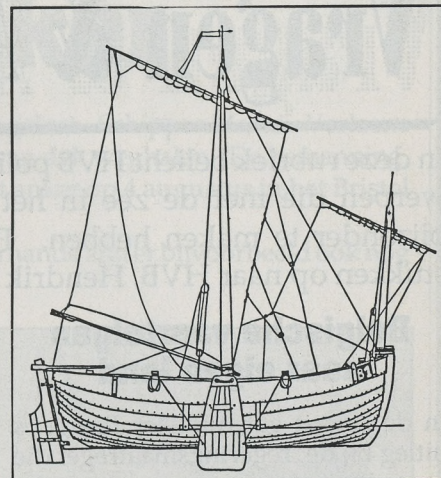
Wittevrongel Sails en Internautic in Blankenberge.

Leon Feyens: *'Maar voor het zover was, dienden we dus plannen te hebben en die bleken er niet meer te zijn. We hebben ons dan geïnspireerd op de grote makette van een schute in het Blankenbergse stadhuis en in boeken over de Belgische zeevisserij. Bij Internautic kregen we dan de ruimte om mallen te maken, het houten patroon dus van het casco. Er werd een werkschema opgesteld en een draaiboek om de werkzaamheden te coördineren. In juli en augustus werd niet gewerkt maar vanaf september wordt dan verder aan het casco gewerkt met het aanbrengen vanspanten en zijplanken. Voor de bouw hebben we gekozen voor inlandse eik waarbij scheepstimmerman Urbain Haerinck zelf de te verzagen bomen is gaan uitkiezen'*

Kultuur

Het scute-project viseert ruimere doelstellingen dan zomaar een 'bootje bouwen'

Ietwat plechtstatig maar niet minder gemeend omschrijft de vzw de projektwaarde als volgt: *'De kennis van ons verleden is essentieel om in harmonie te leven met het heden en om onze toekomst voor te bereiden'*. Die beginsel-filosofie vertaalt zich in diverse aspecten die aan het hele opzet een rijkere dimensie geven. Het kultureel aspect: door de bouw komen verloren gegane scheepsbouwkundige technieken weer aan de orde: touwslagen, zeilen en masten maken, schiemanwerk, blokken maken, scheepsbeslag smeden... Op toeristisch vlak zal de scute een nostalgische en romantisch beeld oproepen in z'n vroegere thuishaven en heel wat belangstelling opwekken als hij de golven zal klieven. Het edukatief aspect komt aan bod bij de ambachte-



lijke bouw, het aanleren van de oude visserijtechnieken en het opnieuw bezeilen van een platbodem. Het sportieve aksent wordt natuurlijk gelegd in het zeilen zelf en de deelname aan sportieve manifestaties in binnen- en buitenland met traditionele schepen.

Kliekske

Herman Dewit vande muziekgroep 't Kliekske, die een repertoire van oude Vlaamse volksliedes brengt, is één van de promotoren van de scute en wil graag met het vaarttuig present zijn op de internationale festivals van Zee-mans-liederen in het buitenland. Zo waren er vorig jaar in het Franse Brest 2,5 miljoen toeschouwers en 2500 houten schepen uit heel de wereld en in kleinere haventjes in Frankrijk zijn er momenteel zo'n 100 schepen in aanbouw.

Wie sponsor-, promotie- of wat voor interesse dan ook betoont voor het scuteproject kan altijd terecht bij vzw De Scute, Ringlaan Zuid 139 8420 De Haan Tel: 059/23 46 33.

Marc Loy

investeringskredieten: onze specialiteit

Profiteer van ons deskundig advies, onze gespecialiseerde service, onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector, onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

Vragen & Antwoorden

In deze rubriek belicht HVB politieke tussenkomsten over onderwerpen die met de zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder te maken hebben. Politici sturen desgevallend hun stukken op naar HVB, Hendrik Baelskaai 2 te 8400 Oostende.

Belgische vaartuigen naar eigen land

In de senaat gaf minister *Bourgeois* uitleg bij de regeringsmaatregel die bepaalt dat vissersvaartuigen die onder Belgische vlag opereren ten minste om de twee maanden in een Belgische haven te zien moeten zijn. Deze uitleg kwam er omdat senator *Maertens* zich (en ook de minister) de vraag stelde waarom de oude regeling vervallen was. Vroeger dienden Belgische vaartuigen slechts één keer per drie maanden naar hun thuisland af te zakken. Zij moesten er dan wel ook hun vis verkopen. In de nieuwe regeling is er van verkoop dan weer geen sprake meer.

Uit het ministeriële antwoord bleek dat de EG de mening toegedaan was dat de oude Belgische wetgeving ingang tegen *het vrije verkeer van goederen* binnen de Gemeenschap. M.a.w. een reder moet zijn vis om het even waar in de EG kunnen aanbieden en mag niet verplicht worden dat in België te doen. Maar een EG-lidstaat mag er zich dan weer wel van verzekeren dat er *een daadwerkelijke economische band* bestaat tussen de vaartuigen en het land in kwestie. Door de verplichte verkoop af te schaffen voldoet België aan de eis van vrij goederenverkeer en door de nieuwe 2-maanden-regeling zorgt zij ervoor dat de economische band met het land blijft bestaan.

Gesloopte vaartuigen en toerisme

Het Oostendse raadslid *Victor* vroeg het schepencollege van die stad enige vissersvaartuigen van de oudste generatie van de slopershamer te sparen en ze als monument te plaatsen aan de invalswegen van de stad. Het stadsbestuur vond het een schitterend idee en mocht ze daarvoor geld gevonden hebben dan zou ze het voorstel nog uitgevoerd hebben ook. Raadslid *Laridon* van zijn kant vroeg

zich luidof af hoe het kwam dat journalisten van de maritieme pers geen halfjaarlijkse cijfergegevens meer krijgen over de Oostendse (handels-)haventrafiëken.

Personeelsgebrek is daar de oorzaak van, zo blijkt. Voortaan zullen we het met cijfers op jaarbasis moeten doen.

Onderzoek

Uit het antwoord op een vraag van senator *Maertens* blijkt dat België (alleen of in samenwerking met andere landen) aan verschillende EG-visserijonderzoeksprogramma's deelneemt. Zo werkt het *Rijksstation voor Zeevisserij* mee aan een studie die nagaat welke gevolgen het slepen van vistuigen over de bodem heeft op de milieu. Ook aan een onderzoek naar het visserijvermogen van verschillende vistuigen op verschillende vissoorten wordt medewerking verleend. Er loopt eveneens een project om te komen tot een selectieve boomkorre die, zonder de platvisvangst nadelig te beïnvloeden, de bijvangst aan (ondermaatse) rondvis vermindert. Ook de Noorse kreeftjes zijn voorwerp van een Belgisch onderzoeksproject. Tenslotte wordt ook meegewerkt aan een project dat de verschillende visserijactiviteiten in de Noordzee optelt.

Bijvangsten beperken

België moet een eigen standpunt innemen over het probleem van de ongewenste bijvangsten bij het vissen, zo eiste senator *Maertens* in de senaat. Hij gebruikte daarvoor o.m. volgend argument: *'...terwijl voormalig Commissaris Marin daarbij ook verklaarde dat vorig jaar in Denemarken door de mariene biologen is gesteld dat multispecies onderzoek heeft uitgewezen dat de aanvoer van schelvis en wijting aanzienlijk zou kunnen stijgen als de consumptievissers deze veel minder als discards zouden meevangen'*.

De minister verklaarde dat het standpunt van België terzake duidelijk is.

Het komt erop neer dat maatregelen die de bijvangst beperken op Europees vlak genomen moeten worden. Het gaat niet op dat België als kleinste visserijland haar vissers terzake strenger zou aanpakken dan de rest van de EG.

Kontroles

Wegens personeelsgebrek is het onmogelijk om een permanente controle uit te oefenen bij het aanlanden van vis, zo verklaarde minister *Maystadt* op een vraag van senator *Maertens* die in het blad *Trends* gelezen had dat de aanvoer van zwarte en grijze vis te Zeebrugge rond de 25% van de aanvoer zou bedragen.

De vislossers van hun kant werden in november 1992 en april 1993 gecontroleerd. Daarbij werden 30 à 40 erkende vislossers geschorst van recht op werkloosheidsuitkering omdat zij op dat moment hun controlekaart niet konden voorleggen. Het betreft hier een minimumschorsing van 4 weken, die aangevochten wordt door het *paritair comité voor de zeevisserij*, zo bleek uit het antwoord van *Miet Smet* op vraag van, jawel nog steeds, senator *Maertens*.

Aquacultuur

Senator *Desutter* kreeg van minister *Jean-Maurice Dehousse* te horen dat er momenteel een studie loopt in verband met de haalbaarheid van intensieve aquacultuur langs de Belgische kust. Deze studie wordt gecoördineerd door het rijksstation voor zeevisserij te Oostende. Het onderzoek richt zich in hoofdzaak op mogelijke sites en soorten die in aanmerking kunnen komen. De resultaten van deze studie zullen binnen enkele maanden beschikbaar zijn.



Verheye Joël
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaatwerk



Bureel - werkplaatsen :
Vissersstraat 48 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.45.41 - Fax. 050/54.58.37
bij afwezigheid Tel. 050/42.88.21
Werkkaai 9-11 (vissershaven)
L. Blondeellaan Kcaai 305 (naast slipway)

Duizend bommen en granaten!

O 369 vist anker

Op 20 augustus werd in de Oostendse vissershaven een eigenaardige vangst gelost. Schipper Marnix Verleene van de O 369 'Koningin der Engelen' liet een 2200 kilo wegend antiek anker van dek weghalen. De bemanning, bestaande uit Alain Verleene, Eddy Ulin, Rudy Volcke en Jean Deley, had het anker op 4 augustus in het Bristol Kanaal, zonder veel netschade, aan boord gehaald.

Dat er eigenaardige vangsten te maken zijn, is alom bekend. Naast ankers allerhande zijn er bijvoorbeeld ook nog zeemijnen, kanonnen en vliegtuigschroeven te vissen. (fv)

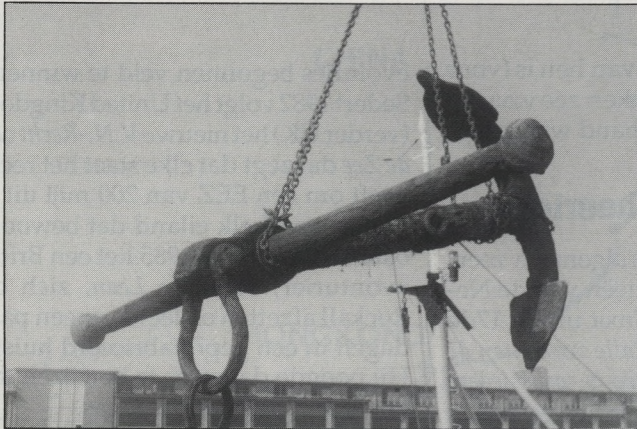


Foto links: het 2200 kilo-wegende anker wordt van boord van de O 369 gehaald. Foto rechts: van links naar rechts. Vader, oud-reder, Verleene, motorist Eddy Ulin, schipper Marnix Verleene, stuurman Alain Verleene met kindje Patsy en Jean Deley. (foto's HVB)



Foto rechts: de O 154 Wilmar had destijds, in de zomer van 1988, tijdens haar proefvaart al prijs. Zij kreeg toen een 2 ton wegende zeemijn in de netten. De O 154 had toen 30 gasten aan boord, die door de ontmijners van de zeemacht prompt geëvacueerd werden en aan boord van de redeboot terug huiswaarts mochten keren. (foto gw)



In september 1992 viste de O 575 Boreas een scheepskanon op. De bemanning haalde het stuk boven op de Thortonbank. Op de foto reder Goutsmit, schipper Lorenzo Mille, en matroos Freddy Dekeyzer samen met Marjan Berbaix en Constant Wynsberghe. (foto gw)

Foto helemaal onderaan: In de zomer van 1991 viste de O 108 tussen Dieppe en Boulogne een vliegtuigschroef op. Schipper Marcel Torcq (hier met zoonje Davy), Freddy Goderis, Eugene daems, en Brian Vandierendonck waren toen van de partij. (foto gw)

De strijd om de zee gaat alsmaar door

Het gevecht om een rotspunt

ROCKALL IS EEN onbewoonde rots in de Atlantische Oceaan, hoop en al 750 vierkante meter groot. De rots ligt zo'n 350 kilometer ten westen van de Britse Hebriden, 600 kilometer ten zuidwesten van de Fär-Ör en 750 kilometer ten zuiden van IJsland. De 22-meter hoge rotspunt werd tot voor 1985 algemeen erkend als zijnde een Brits eiland, zoals de verre St. Kilda, North Rona, Stack Skerry en Sume Skerry dat ook zijn. Sedert 18 september 1955 wappert de Britse vlag er permanent. Sedertdien doet de UK er proefboringen op zoek naar olie.

Toen Groot-Brittannië eraan dacht een 200 mijl exclusieve economische zone (EEZ) rond Rockall uit te roepen, gingen een aantal visnaties steigeren. Sedert mei 1985 zijn, behalve de UK, ook IJsland, Ierland en Denemarken (via de Fär-Ör) de mening toegedaan

In deze reeks die uitlegt hoe het komt dat de eens zo machtige Vlaamse IJslandvissrij verloren ging, maken we vandaag een ommetje. Niet alleen de zee vlak rond IJsland gaf aanleiding tot conflicten, zo blijkt. Ook vandaag gaat het gevecht nog door. Wie mag wat doen op welke zee?

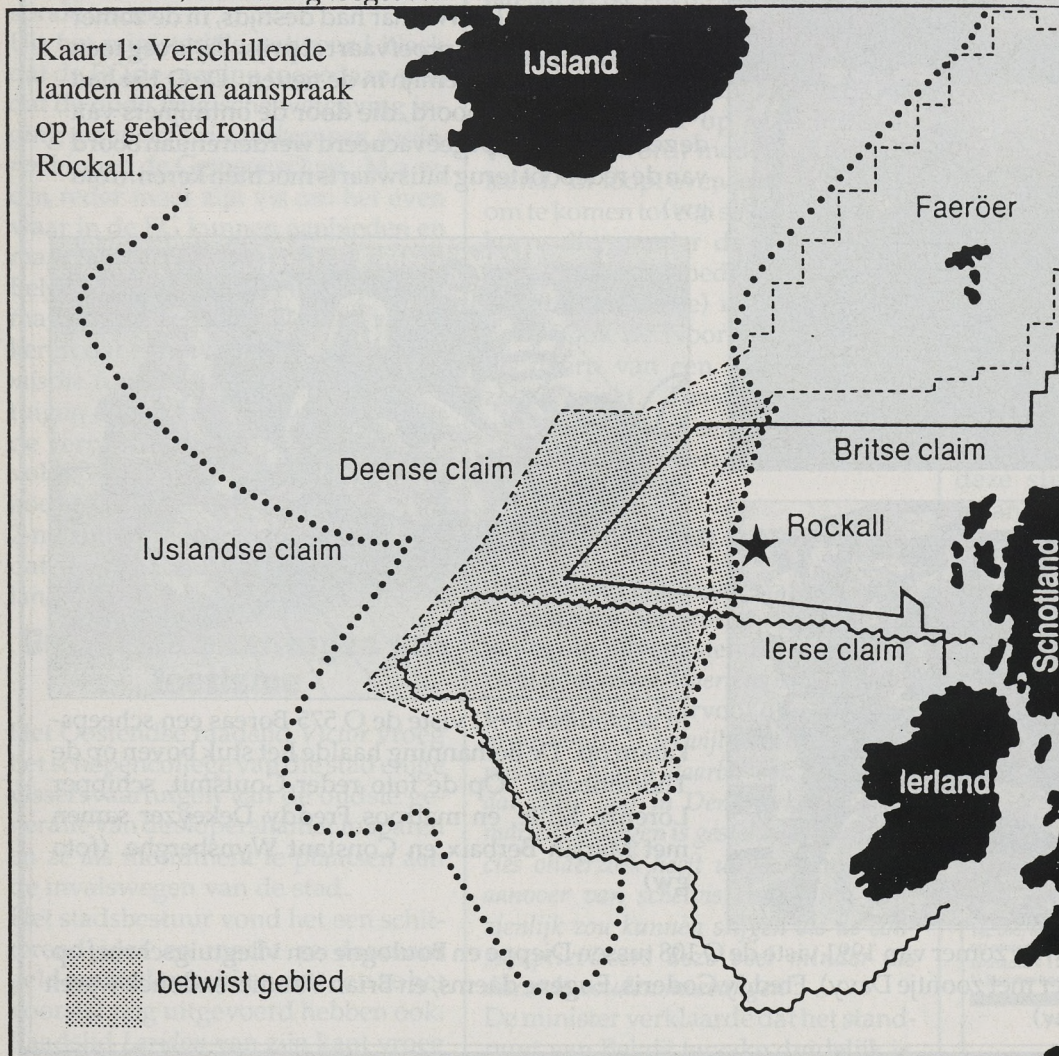
dat Rockall eigenlijk van hen is (voor de verschillende stukken zee waarop de diverse naties de hand willen leggen, zie kaart 1).

Eigendomstheorieën

Tot 1960 steunde het algemeen zeerecht nog op de theorieën van de Nederlandse Hugo de Groot uit de 17de eeuw die stelde dat 'alle zee buiten de territoriale zee volle zee is waar iedere staat de vrijheid heeft het te gebruiken voor verschillende doeleinden'; dus ook om te vissen. De zeerechtenkonferentie van Genève in 1958 bevestigde deze theorie voor het laatst, maar nieuwe

evoluties begonnen veld te winnen. Sedert 1982 volgt het United Kingdom (verder UK) het nieuwe V.N.-Recht van de Zee dat zegt dat elke staat het recht heeft om een EEZ van 200 mijl uit te roepen rond elk eiland dat bewoonbaar is. Op 25 mei 1985 liet een Britse avonturier, Tom Mc Lean, zich op Rockall afzetten en leefde er een paar dagen in een geprefabriceerd huisje. Hij poogde daarmee te bewijzen dat het eiland bewoonbaar was. De Britten steunen dus op het eigendomsstatuut van het eilandje. Aantonen dat Rockall tot hun continentaal plateau behoort lukt niet want de 2

Kaart 1: Verschillende landen maken aanspraak op het gebied rond Rockall.

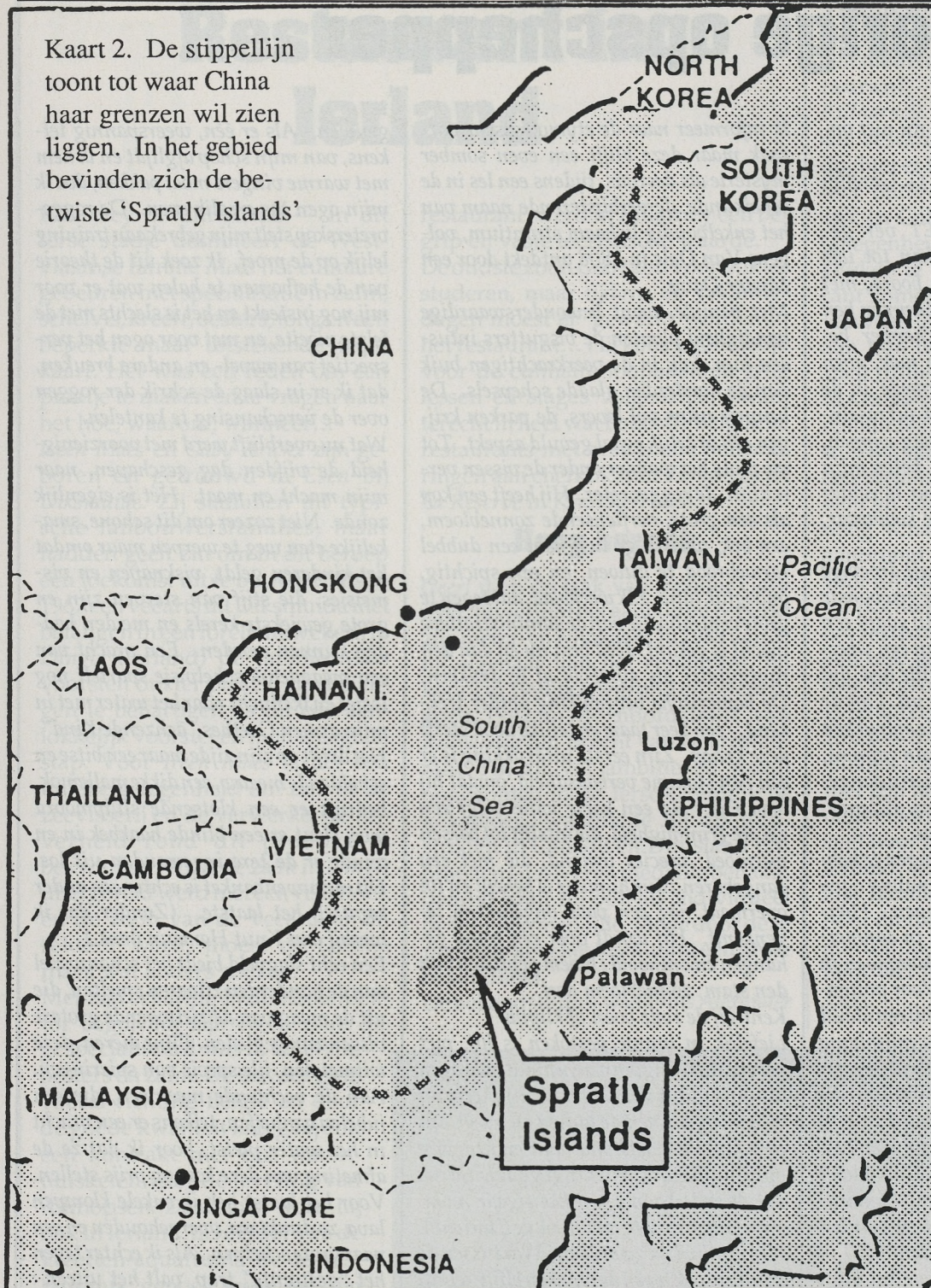


500 meter diepe Rockall Trog scheidt Rockall Bank van het Brits-Iers continentaal plateau, Ierland zegt dus evenveel recht op de visstocks te hebben als het UK. IJsland beweert dat het hele stuk Atlantische Oceaan ten zuidwesten van het land tot IJsland behoort. De visnatie is immers via de onderzeese bergketen *Reykjanes Ridge* verbonden met de zuidwestkant van Rockall Bank. Het land dat misschien nog het meeste aanspraak kan maken op Rockall is Denemarken, het moederland van de Fär-Öreilanden. Rockall vormt met de eilanden een soort mikrokontinent dat ongeveer 140 miljoen jaar geleden van de rest van Europa loskwam. Fär-Ör is via de *Fär-Ör bank*, *Bill Baileysbank*, *Louisy Bank* en de *George Blighbank* verbonden met Rockall Bank.

Rijke visgrond

Rockall Bank wordt momenteel hevig bevestigd door vaartuigen van de betrokken landen, alsook door

Kaart 2. De stippellijn toont tot waar China haar grenzen wil zien liggen. In het gebied bevinden zich de betwiste 'Spratly Islands'



Franse diepzeetreibers waarvan sommigen de Schotse haven *Lochinver* als basis gebruiken. Volgens de wisselende jaargetijden worden goede vangsten kabeljauw, makreel en inktvissen boven gehaald. Bij tegenslag kunnen de diepzeetreibers zelfs de wijde oceaan op, op zoek naar tot voor kort onbekende scholen diepzeervis te verwerken tot veevoeder of surimi. Vooral Denemarken en Frankrijk tonen belangstelling om de vis te verwerken. Omdat de visserij op de Britse thuisgonden aan banden

gelegd is (kwota!) riskeren ook veel Britse (kleinere) middenslagtreibers hun vel door op de ruwe visgronden rond Rockwall hun kans te wagen. Het Rockalprobleem is nog niet volledig opgelost. In april 1982 kwamen de V.N.-landen overeen dat elk land het recht heeft om een EEZ van 200 mijl te beheren en alle verdere eigendommen van de diepzee 'het gemeenschappelijk erfgoed van de gehele mensheid is'. Juist deze stelregel weerhield echter de Verenigde Staten, Duitsland en Groot-Brittannië om

China dat tot halfweg 1992 hoofdzakelijk verbaal (maar toch in 1974 en 1988 een visserijoorlog met Vietnam kende) de visserij rond de eilanden opeiste, maakte van de verwarring gebruik en bezette in augustus 1992 een eiland om zijn claim op de eilanden te bevestigen. Meteen toonde China aan dat de Spratlyeilanden (zie kaart 2) tot zijn kontinentaal plateau behoren en claimt een EEZ die zomaar eventjes 1 000 zeemijlen uit zijn kust loopt. (dp)

het verdrag te ratificeren. Komt er ooit tot een 4de kabeljauwoorlog?

Niet alleen in Europa

In het verre Oosten komen we ook dergelijke *claims* tegen. Nu de Sovjetrussische invloed er is gebroken en de Amerikanen uit de Filippijnen vertrokken zijn, steken andere landen hun nek uit. China beloofde het militaire vacuüm niet op te vullen. Het is wel bezig zijn EEZ van 200 mijlen verder uit te breiden dan eigenlijk werd afgesproken. In de Zuidchinese Zee liggen (dichtbij de Filippijnen) de Spratly-eilanden (zie kaart 2) met rijke visgronden er omheen. Tot begin 1992 werden ze opgeëist door zowel de Filippijnen als Maleisië, Vietnam, Brunei, Taiwan als Singapore. Behalve Brunei, hebben de andere landen een militaire aanwezigheid op de archipel. Deze landen kwamen overeen de visgronden rond de eilanden uit te baten door middel van een soort *joint-venture*. De broederlijkheid duurde niet lang: Maleisië en de stadsstaat Singapore kwamen in ruzie. Zes zeemachtschepen van Singapore verwijderden tot tweemaal toe het Maleisische visserijwachtschip 'Landuk'.

Vervolgt

Dagboek van een dekzwabber (16)

De nederige opschepper

Aanschouwt, den wormen nu niet ongelijk...

(De XIV Stonden. G. Gezelle)

TK HEB HET ver gebracht, ik kan tot iets dienen aan boord, met algemene stemmen ben ik tot opschepper benoemd. Het is een zware taak, even zwaar als de schop, waarmede ik de ondermaatse vis en allerlei verrassingen over de verschansing mag wippen. Wat ik verrassingen noem, heten mijn werkgevers afoal. Mijn uur is echter nog niet gekomen, eerst de koopwaar, dan de kunst.

Ze liggen daar en spelen hun droevige vertoning in ons circus. De gewoonste dood sterft de kabeljauw. Hij gaapt een paar keer als iemand, die aan een weerbarstige pijp zuigt en het stille lied, dat uit de keel dringt, is spoedig uit. Ook de schelvis, waarin nog altijd de afdrukken van Sint Pieters duimen staan geprent, is voor een subieten dood, hierin aangeemoedigd door de nochtans rillende, magnifiek geschapen koolvis.

Na deze massale verschijningen te hebben verwerkt, blijven mijn naïeve ogen kleven aan de uitzonderingen. Hiervoor komt de zeewolf eerst in aanmerking. Hij is trouwens ook kampioen in de strijd tegen den dood. Voor pottenbakkers en ceramisten biedt hij een ideaal van model en kleuren. Hij is grijsblauw als met ijzeroxyde doorvlamd en gestreept en bespikkeld, met een kop, die een karrikatuur van Goering kan zijn en doorzichtige tanden bezit met tussenruimten als bij een heks. De Kauwer treedt op als wolventemmer. Omzichtig neemt hij het dier vast en laat het met zijn tanden (die van den wolf) in een stalen kabel bijten, waar het blijft hangen als een trapezist met een stuk leder in den mond. Een free kick met de punt van de laars doet hem stervend doch nog met fors staartzwepen, terug in de piste van de dood tuimelen.

Eerbiedig buig ik me insgelijks over een soort van haaienzuigeling, die mijn vrienden een "blazer" noemen of een "apekalle". Het woelt in me, ik krijg een bittere stry te stry. Het wicht leeft nog en mijn gevoelige hand wil het overboord gooien. Ik weet echter niet hoe het vastgegrepen en eer ik dit weet zit er reeds een mes in, want zijn lever deugt.

Ik informeer naar de etymologische oorzaak maar deze blijft een even somber mysterie als destijds, tijdens een les in de scheikunde, de verbijsterende naam van het enkelvoudig lichaam strontium, volgens Van Dale in 1808 ontdekt door een Mister Davy.

Met benijde, want bewonderswaardige handigheid planten de visgutters intussen hun dolk in de veerkrachtigen buik van de honderden gladde schepsels. De bennen raken vol levers, de parken krijgen een ordelijk egaal gevuld aspekt. Tot me plots het wonder onder de vissen verschijnt, de roggevreter. Hij heeft een kop als een grote, verflensende zonnebloem, een bek, waarin ge lust hebt een dubbel tarwebrood te duwen, en een spichtig, onooglijk lijffe. Elk weekblad, dat tegen te grote centralisatie van de administratieve macht is gekant, deed best nu en dan den roggevreter als symbool af te drukken; De homerische vergelijking verder trekkend, - een zeer taaie en lelijke dood sterft deze knaap. Zijn eerste uitdrukking is er een van stomme verbaasdheid, omdat hij boven is. Na een korte wijle volgt een zekere grimmigheid, die uitslijt tot barsen weemoed; precies iemand, die met een aangeboren zuur humeur is behept en tot overmaat nog een paar ongelukken tegenkomt. Hij wordt over een touw gehangen en onthoofd: bloem gebroken van den stam, zonnebloem dan.

Kent gij de rode boon of klipvis ?

Liefelijk in oranje gestoken is hij, met vervaarlijke rugvinnen, uitpuilende ogen als een motorbril. Onmiddellijk keert hij zijn maag binnenste buiten en als ge één ogenblik uw hoofd omdraait en hem dan opnieuw bekijkt, dan krijgt ge den indruk dat de rode boon een dikke sigaar rookt. Zijn jongste naam is dan ook de Churchill. Het is mijn tijd geworden. Wat tussen de planken, ook tegen de planken blijft, wordt mij toegemeten. Even in de palmen gespuwd, een kloeke houding aangenomen en, tot halverwege de knieën in den poespas staande, praam ik de schop in de lijken. De vieste brokken zijn de halfafgezogen kabeljauwskoppen, die door de Engelse vissers afgesneden worden en overboord gaan. Een vers afgehouden hoofd schijnt nog in nadenken verzonken over het leven, een schedel is een stuk gefingeerde eeuwigheid en nobel van afgetrokkenheid, maar deze door andere vissen afgelikte, bleke en wanhopig walgelijke kabeljauwskoppen doen me

gruwen. Als er één, weerspanning telkens, van mijn schop afglijdt en ik hem met warme vingers moet pakken, doe ik mijn ogen toe en slik even. De roggevreter stelt mijn gebrekaan training lelijk op de proef. Ik zoek uit de theorie van de hefbomen te halen wat er voor mij nog insteekt en het is slechts met de felste moeite, en met voor ogen het perspectief van navel- en andere breuken, dat ik er in slaag de schrik der roggen over de verschansing te kantelen.

Wat nu overblijft werd met voorzienigheid de vijfden dag geschapen, naar mijn macht en maat. Het is eigenlijk zonde. Niet zozeer om dit schone, smakelijke eten weg te werpen maar omdat het kinderen geldt, visknappen en vismeisjes, die stijf van sterven zijn en grote gewiekste kerels en meiden hadden kunnen worden. Een pracht van een maagdelijk schelvisje spartelt nog losjes en ik vlucht naar het water met in mijn armen Goethes "ächzende Kind". Het drijft op zijn zijde maar een bitse en scheldende meeuw, een dikke malle mok, bedrijft er een klotsende sluipmoord mee, slaat er een blinde haakbek in en windt er de tere ingewanden uit los. Dit meeuwenbanket is echter een ander kapittel, het laatste. (Zonder dat ik hierbij aan Knut Hamsun denk.)

Een echt slagveld biedt het schouwspel van de honderden zilveren smelten, die uit de maag van de zieltoegende grotere vissen zijn gegleden. Fijne dieren, deze witmetalen, ijle specie van spieringen. Aan de vechtende meeuwen, die een jubelen aanheffen, telkens er een vracht in het water pletst, hoor ik dat ze de afmeting van deze kost op prijs stellen. Voor het laatst heb ik enkele klompen lava, zo dunkt me, overgehouden en een paar grote schelpen. Als ik echter tegen het "gesteente" trap, valt het uiteen: brokken asse doorvreten van wormen. IJslands vuurspuwende bergen bezorgen me voorlopig geen souvenirs. Dan maar de zwart-bruine schelpen opgehaapt, waarin ik thuis de pijp zal uitkloppen. Rustend want moe, voel ik me rijk, vandaag werd mijn frank zeer eerlijk verdiend.

(Vervolgt. Volgende maand: het slot van dit reisverslag dat in 1947 in 'De groene Amsterdammer' gepubliceerd werd.)

Karel Jonckheere

Vlaanderen zendt zijn zonen uit... Restaurant in Ierland

Killarney of Cill Airne — In dit Ierse stadje domineert de West-vlaamse familie *Maes* het culinaire gebeuren met specialisatie in zalm, schelvis, kreeft, oesters, tong en een beperkte maar uitstekende wijnkaart. Het was een reden om een praatje te maken en te vragen naar het hoe, waarom, wanneer...

Ireen Maes en *Gaby Arickx* zijn geboren en getrouwd in *Esen* bij *Diksmuide*. Zij stammen uit typische landbouwersfamilies, maar hadden geen zin om in dit beroep een toekomst uit te bouwen. Als in 1967 een veearts uit *Diksmuide* met belangen in een forellenkwekerij in *Dingle* (Ierland) de familie *Maes* voorstelt om ter plaatse zijn belangen te behartigen, is dit een aantrekkelijk voorstel en men waagt de stap. Voor *Ireen Maes* is het een unieke gelegenheid om zich in de zeevisserij en de verwerkende nijverheid rond dit produkt te bekwamen. Toen de zaak in *Dingle* uitgebreid werd met een visfabriek en de zoon van de veearts er directeur werd, moest de familie *Maes* wat anders zoeken.

Met zijn ervaring in de visserijsector begon hij zijn eigen zaak die gespecialiseerd was in kreeften, oesters en zalm. De uitvoer ging vooral richting België en door de goede kwaliteit kreeg hij ook een kontrakt met een warenhuisketen voor de levering van rolmopsen. Daarnaast werd hij ook in Ierland, invoerder van de kreeften-aquariums in de restaurants, genoeg werk om zijn gezin met vijf kinderen te laten leven op het Ierse ritme.

Gaby die uit de kinderopvoeding groeide en wat vrije tijd kreeg, wilde ook wat doen en in 1976 begon zij een klein restaurant waar vismenu's de specialiteit waren. Ze had twijfels over haar kookkunst, maar toen de eerste gast (een Fransman dan nog wel) haar prestatie loofde, wist ze dat ze op goede weg was en niet moest vrezén, '*Gaby's*

restaurant' werd in Killarney een begrip en vaste toeristische waarde.

De oudste zoon *Geert* zou voor dokter studeren, maar tijdens de vakantie-dagen moest er gewerkt worden in het restaurant... Hij koos uiteindelijk voor de culinaire loopbaan en ging lessen en stages volgen. Hij kwam terecht in heel wat bekende Belgische restaurants met zeer goede herinneringen aan chefkok *Ivan Verhaegen* en *La Réserve* in Knokke-Heist.

Hoog bezoek

Geert nam de taak van moeder *Gaby* over, hij verfijnt het aanbod en beperkt zijn menu- en wijnkaart. In 1988 wordt hij eigenaar van het restaurant, hij koopt in 1991 bouwgrond en opent in april 1992 in de hoofdstraat van *Killarney* een pracht van een restaurant. Hij zit vol ambitie en wordt opgenomen in de Ierse Olympische koksploeg, waarmee hij op wedstrijden in Canada en Duitsland een bronzen en zilveren medaille behaalt, daarbij haalt hij ook als individueel de bronzen medaille. Mede door deze prestatie kent het restaurant een grote bekendheid.

De bekendste gast was *Prins Alexander*

van België die toen hij de *Leeuwenvlag* zag, dadelijk vertelde dat hij Vlaams sprak.

Gaby en *Ireen* begonnen dan aan een nieuwe uitdaging met het restaurant, '*West-end house*', in *Killarney*. Oorspronkelijk was dit restaurant bedoeld om de dochter er te laten beginnen, maar hier ontbrak de liefde voor het vak en *Gaby* had hier een ideale gelegenheid om zelf weer in de keuken te werken. In dit restaurant komen vooral de liefhebbers van vlees (en vooral schapenvlees) aan hun trekken, in het blazoen staat trouwen een '*rood hert*'.

In *Kenmare* heeft dochter *Greet* een restaurant. *Els* is dan weer getrouwd met een Ierse visser, die een nieuwe boot heeft laten bouwen en met zijn 1220 fuiken genoeg schaaldieren en kreeften aanbrengt voor eigen gebruik en voor uitvoer naar België. De jongste dochter *Grainne* helpt mee in het restaurant. *Ireen* en *Gaby* hebben ook geprobeert het Belgisch bier te promoten maar dat heeft geen succes, de mossels en paling zouden dan weer wel een kans maken. *Ireen* komt nog alle weken met zijn lading zalm, kreeften en oesters tot in Kortrijk, maar is even snel weer naar *Killarney*, naar zijn Ierland, waar de rust, de natuur, zijn familie en de vele vrienden hem dierbaar zijn en de Vlamingen die op bezoek komen, zeggen hem wel hoe het er hier aan toe gaat.

(dh)



Gaby en Ireen Maes in hun restaurant aan de hoofdkerk van Killarney gelegen. Vlamingen die zich thuis voelen in Ierland

De Laatste Vuurtorenwachter



LAAT ONS VOOR-
AL vrolijk blij-
ven, zo scheen
Jean-Luc De-
haene ons te
willen zeggen
tijdens de toes-
praak die hij
hield n.a.v. de

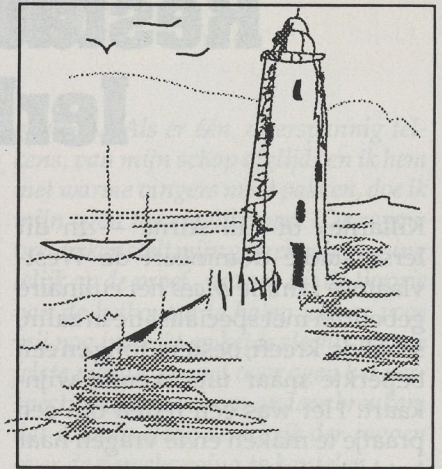
opening van het European Fish Centre te Zeebrugge. 'Toen ik hier recent op bezoek was,' zo vertelde de rondborstige en -hoofdige premier, 'legde de directeur mij uit dat het vissorteren voortaan machinaal door 2 man kon gebeuren, waar er vroeger 40 voor nodig waren', en de grote Belgische besparingsleider vervolgde, 'Dit is een voorbeeld van modernisering die tewerkstelling vernietigt'.

Vismijndirecteur Freddy Pollet (die nochtans veel gewoon is) begon zich zowaar ongemakkelijk te voelen en iedereen luisterde in spanning op hetgeen ging komen. 'Maar aan de andere kant is door deze modernisering de aanloop gegeven aan een ontwikkeling, die veel meer tewerkstelling zal geven, die door de modernisering niet alleen zal overleven, maar', en de eerste minister keek de aanwezigen van boven zijn brilleglazen indringend aan, 'in het verlengde van deze activiteit enorm veel werk kan ontwikkelen, wellicht zelfs het tienvoudige.' Ohla! Wacht een minuutje! Begrijpen wij het goed? Er komt een machine die twee mensen het werk van veertig laat doen. 38 kerels vliegen aan de dop. Wat gebeurt er nu verder volgens Jean-Luc? Tien maal veertig, zijnde 400 werkplaatsen worden vervolgens — en dat door het wonder van de modernisering — geboren uit de 38 mensen die daar uitgerangeerd zijn. Het

wonder van de vermenigvuldiging van de werkplaatsen als het ware. Halleluja!

Hoe gaat dat in zijn werk? Wij vroegen het aan iemand die zo'n beetje de algemeen-maatschappelijke ontwikkelingen volgt (dus iemand van buiten de redactie — en zeker van buiten de direktie — dat spreekt vanzelf). Ziehier wat deze mens zegde.

Pollet koopt een machine. Hij heeft nog maar twee mensen nodig. 38 mogen er gaan stempelen. Na een tijdje worden ze geschorst, de één omdat hij in het zwart werkt, de ander omdat hij te lang dopt, nog één omdat zijn vrouw een café heeft, een vierde omdat hij van een brug gesprongen is, een vijfde omdat de wet rap veranderd wordt, enzovoort. Wanneer die 38 zodoende zonder inkomen vallen, zijn we alweer een paar jaar verder en zwiert Pollet zijn (intussen versleten) automatische machines weer buiten. Hij werft die mannen weer aan en betaalt hen, pakweg, nog maar een vierde van hetgeen ze vroeger verdienden. Dat levert een bijkomend budget op van drie-vierden waarmee hij nog eens 120 mannen aanwerft om de vangst bijvoorbeeld vis per vis uit het ruim te halen, ze per exemplaar in papiertjes te wikkelen en tevoet over de straat of via de koudeketting, daar wil ik vanaf zijn, naar de visverwerkers te dragen die zodoende een soort 'grand cru'-vislanceren, waarop de konsumenten uit het zuiden van Europa zich natuurlijk als één man werpen. Daardoor ontstaat uiteraard een bijkomende tewerkstelling in de visverwerkende nijverheid en ook daar wordt massaal aangeworven. Opnieuw verlaten laat ons zeggen 100 geschorste doppers blijgemutst de



heropvoedingskampen van de VDAB. Laat ons eens kijken: we zijn dan al aan 260 man. Maar we moeten aan 400(!) geraken. Dus worden er nog eens 140 tewerkgesteld. Eén en ander gebeurt in de oude vismijn waar de (werkloze) toeristen elkaar verdringen om het kultureel-toeristisch-kommercieel complex te bezoeken. Laat ons zeggen dat het ondernemende deel van de Zeebrugse oud-vislossers daar als zelfstandige een winkeltje openhoudt waar ze demonstraties vislossen geven, in het zwart oude manden verkopen en toeristen in het water smijten om ze er achteraf tegen betaling weer uit te halen; een volkse attractie als het ware. Nog eens vijftig man. En vijftig door de stad aangestelde en betaalde gidsen in het kader van een of ander nepstatuut. Dat levert ons een voorlopig totaal van 360. We moeten nog 40 arbeidsplaatsen scheppen en we zijn er. Moeilijk is dat niet. We kopen daarvoor immers een machine die het werk van die veertig door twee man laat uitvoeren... en hop, we zijn weer weg.

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Aquacultuur Visboeren rukken op Vissers protesteren

Aquacultuur, waarbij vis gekweekt wordt in plaats van gejaagd, vindt een groeiend aantal voorstanders en toepassingen. Het ziet er dus naar uit dat het belang van die sector in de toekomst zal toenemen. En dat heeft alleen maar voordelen, zo lijkt op het eerste gezicht... alleen maar op het eerste gezicht. Op het ogenblik dat het Rijksstation voor Zeevisserij een onderzoek coördineert over de haalbaarheid van intensieve aquacultuur langs de Belgische kust is het goed eens na te gaan waarvoor we moeten uitkijken.

Sinds de 'visboerderijen' ontstaan zijn, is er al heel wat ruzie ontstaan tussen 'aquaboeren' enerzijds en vissers anderzijds. Deze laatste verzamelen zoals bekend hun vangst in het wild... en juist dat wilde gebied wordt in een aantal gevallen beperkt,

zelfs voor visvangst gesloten, door de aquacultuur. Op vele plaatsen in de wereld werden vissers zodoende uit gebieden gestoten waarin ze sinds generaties visrecht genoten. Bekend is het voorbeeld op de Filipijnen waar 15 000 vissersfamilies in openlijk konflikt kwamen met de uitbaters van aquacultuurparken. Uit Equador kwam dan weer het bericht dat gewapende wachten erop toezien dat de vissers niet te dicht bij de parken komen vissen en daar konden die vissers niet om lachen.

Een andere reden voor conflicten met de vissers vormen de uitgebreide zaad- en visvoedselinzamelingen die visboeren organiseren om hun parken te bevoorraden. Ze halen die voorraad soms uit visrijke gebieden. Vissers zijn terecht de mening toegedaan dat zo'n handelswijze de visstocks uitput. De ervaring leert inderdaad dat waar de visboeren het voer uit de zee verwijderden, de vangsten van de vissers achteraf in belangrijke mate verminderen.

Er zijn nog klachten. In sommige streken klagen de vissers erover dat de chemicaliën, die in de aquacultuur

gemeengoed zijn en nadien in open zee terechtkomen, nadelig zijn voor het milieu... en voor de visvangst. Deze chemische middelen bezodden de visgronden, vernietigen er de plantengroei, hetgeen uiteindelijk een negatief effect heeft op de vispopulatie.

Wie denkt dat het probleem zich alleen maar in de ontwikkelingslanden situeert heeft het verkeerd voor. Uit de Verenigde Staten en Canada komt menig bericht over conflicten tussen vissers en andere traditionele watergebruikers en de nieuwe visboeren. De conflicten draaien er veelal rond het visrecht dat belemmerd wordt.

Problemen oplossen

Uit Ierland bericht John Joyce van de 'Salmon Growers Association', een vereniging van zalmkwekers: 'De aquacultuurindustrie maakt overvloedig gebruik van vers water en daardoor komen er soms conflicten met andere gebruikers uit de hoek van het toerisme, met lijnvisserij, verantwoordelijken voor de drinkwatervoorzieningen en met milieugroeperingen. Het gebeurt verder eens dat gekweekte zalm ontsnapt, waardoor het levensritme van de trekkende wilde zalm in de war gebracht wordt, maar er is meer. De chemicaliën die stroomopwaarts op visboerderijen gebruikt worden, kunnen lager op de stroom voor problemen zorgen als daar bijvoorbeeld verzamelbekkens voor drinkwater zijn.' Maar volgens Joyce zijn er geen problemen die niet opgelost kunnen worden. 'De regering moet ervoor zorgen dat er de organisatie van het milieu goed georganiseerd wordt. Visboerderijen moeten niet geplaatst worden in de nabijheid van rivieren waarover de wilde zalm zich verplaatst en ook niet vlak voor drinkwaterreservoirs' aldus nog deze enthousiaste voorstander van de relatief nieuwe bezigheid die aquacultuur heet. Ook het tijdschrift 'World Aquaculture' erkent dat er problemen zijn. Het blad dat uitgegeven wordt door de 'World Aquaculture Society' waarbij vierduizend mensen uit 100 verschillende landen aangesloten zijn, wijst er overigens op dat de visboeren hun personeel bij voorkeur tussen werkloze vissers moeten zoeken. Zodoende gaat de 'know how' van die vakmensen niet verloren en worden een aantal conflicten in de kiem gesmoord. (fv)



Visserfamilies in Ierland protesteren tegen de visboerderijen

In onze bekende serie 'rare plaatsen'...

De Bermudadriehoek

SINDS JAAR EN dag verschijnt in dit blad 'de bekende serie rare kwasten'. In die rubriek belichten we traditiegetrouw figuren die op een of ander manier door de zee bezielde waren/zijn en die aan die passie op een originele manier gestalte gaven/geven. Dient het gezegd dat wij zo doende hopen ook zelf eens in die rubriek ter sprake te komen? (Maar dit terzijde.)

Vanaf nu gaan we een stap verder en bekijken we ook 'rare plaatsen'ofte plekken op zee en oceaan waarover (terecht of ten onrechte) al eens fluisterend gesproken wordt.

DE ALLERRAARSTE VAN die plaatsen is ongetwijfeld de *Bermudadriehoek* of *Duivelsdriehoek*. Bij het grote publiek kwam die plek in 1974 in de belangstelling door de publikatie het boek van *Charles Berlitz* (1), waarvan er wereldwijd meer dan 15 miljoen exemplaren over de toonbank gingen, een oplage waarover een gewone schrijver uiteraard alleen maar kan dromen (en ik kan het weten, maar laat ons vooral onze aandacht niet afleiden).

De Bermudadriehoek! Om enigszins concreet te maken waarover we het hebben, bakken we het gebied af zoals de Amerikaanse kustwacht het in een van haar rapporten deed: 'De "Bermuda- of Duivelsdriehoek" is een denkbeeldig gebied voor de zuidoostkust van de Atlantische Oceaan bij de Verenigde Staten, dat bekend staat om een hoog aantal onverklaarbare verliezen aan schepen, bootjes en vliegtuigen. De punten van de Driehoek worden algemeen aangenomen bij Bermuda, Miami, Florida en San Juan, Puerto Rico' (2) (zie kaarten). 'Hoe de exacte vorm ook moge zijn,' zo zegt Berlitz, 'het gebied heeft een hele folklore over verdwijningen doen ontstaan, of het onderwerp daarvan nu een vliegtuig, zeeschip, jacht, zeilboot, onderzeeër is of mensen die van verlaten schepen verdwenen zijn. Het toeschrijven van geheimzinnige krachten aan de Bermuda Driehoek heeft

zich zo *wijd verspreid dat elke verdwijning, elk geheimzinnig ongeluk weer verhalen oprakelt over veel van de andere onopgeloste geheimen.*' (pag. 34).

Toegegeven: de lijst van verdwijningen van schepen en vliegtuigen is indrukwekkend. Sinds 1945 werden daar minstens vijftien vliegtuigen uit de lucht geplukt en de belangrijkste verdwijningen van schepen of van schepen die zonder bemanning terugge-

van in de aangekondigde noordelijke richting en... verdwijnt. Voorgoed!

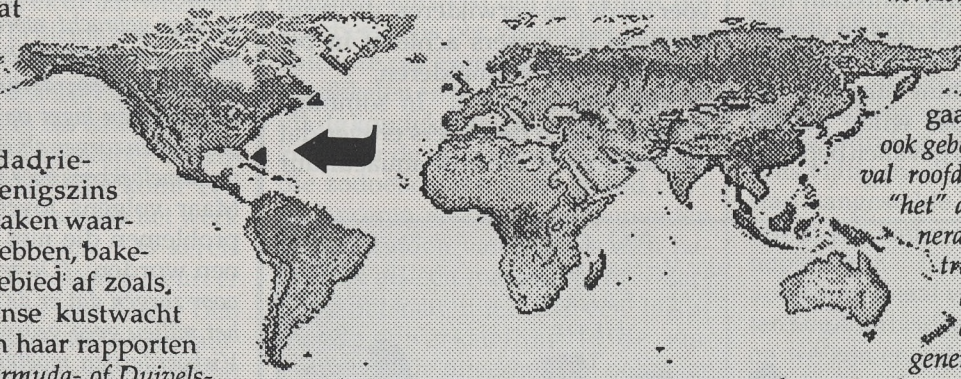
De meeste vaartuigen verdwenen bij goed weer en lieten geen drijvend wrakhout, olievlekken, reddingsboten, zwemvesten of lichamen achter. Zoals de verdwijnende vliegtuigen zonden ook de schepen geen SOS-boodschappen uit en meldden ze via hun radio's niet, dat er iets niet in orde was.

Het mysterieuze karakter van de Bermudadriehoek wordt nog aangescherpt door verklaringen van mensen die persoonlijk hoogst eigenaardige avonturen beleefden toen ze in het gebied vertoefden. Zo is er het verhaal van kapitein *Don Henry* die in 1966 een schip op sleeptouw genomen had en naar de thuishaven terugkeerde.

'Ik kwam uit de hut de brug op en schreeuwde: "Wat drommel, wat gebeurt er!" Het eerste waar ik naar keek was het kompas, dat als een gek in de rondte draaide ... Ik wist niet wat er gebeurd was, maar het was overduidelijk dat er iets ernstigs aan de hand was. Het water leek wel uit alle richtingen te komen. De horizon verdween — we konden niet zien waar de

horizon was — water, lucht en horizon liepen allemaal in elkaar...' en hij gaat verder, 'Wat er ook gebeurde, in ieder geval roofde, stal of leende "het" alles van onze generatoren. Alle elektrische apparaten en leidingen zaten onder stroom. De generatoren liepen nog

wel maar we kregen geen stroom ...' *Don Henry* is een goede verteller en hij gaat altijd maar verder de geheimzinnige toer op: 'Ik maakte me zorgen over de sleep. De kabel stond strak maar ik kon hem niet zien. Hij leek bedekt door een wolk en de golven eromheen leken hoger dan op andere plaatsen...', en jawel, '... ik wou als de duivel maken dat ik wegkwam. Het leek wel of er ons iets terugwou trekken maar dat lukte niet helemaal.' Hoezo? Was er dan iets aan het trekken? Het lijkt er wel op als we de kapitein mogen geloven, want hij besluit geheimzinnig: 'Heb je ooit twee mensen in tegengestelde richting aan je armen voelen trekken? Het voelde net aan alsof we op een plek zaten waar iemand of iets ons wilde



vonden werden worden door Berlitz op 19 becijferd. (pag. 37 - 41). Het gaat daarbij soms om zeer spektakulaire verdwijningen. Zo is er het verhaal van de vijf bommenwerpers met veertien mensen aan boord die op een oefenvlucht alle vijf tegelijk verdwenen. Nooit werd een brokstuk van deze vliegtuigen weergevonden en van de militairen al evenmin. Ook bij de vaartuigen waren sommige verdwijningen spectaculair en geheimzinnig. Zo was het marineschip U.S.S. *Cyclops* op 4 maart 1918 op weg van *Barbados* naar *Norfolk* in *Virginia* met 309 man marinepersoneel aan boord. Na het verlaten van de haven wendt het schip plotse-ling de steven naar het zuiden in plaats

hebben en alsof iemand of iets ons ergens anders naar toe wilde drijven dan waar we heengingen.' (pag. 64-65). Met zo'n verhaal is de toon natuurlijk gezet.

Een zekere *Dr. Manson Valentine* (zoöloog, maar ook archeoloog en oceanograaf en dus in elk geval geleerd genoeg om serieus genomen te worden) ging er zich mee bemoeien en zijn konklusie staat vast: er zijn vliegende schotels (UFO's) mee gemoeid. Hij staat met deze mening niet alleen. Velen zijn het erover eens dat er geen aardse verklaring bestaat voor het verdwijnen van zoveel voertuigen en dat er dus een *onaardse* verklaring moet zijn: het wegnemen van schepen, vliegtuigen en mensen door tussenkomst van UFO's.

Onder elkaar redetwisten die ufologen dan weer over de plaats waar die vliegende schotels vandaan komen (en waar ze die schepen, vliegtuigen en mensen dus mee naartoe genomen hebben). Degenen die denken dat die bezoekers van een andere planeet 'ergens' uit de ruimte komen, wijzen erop dat er toch tenminste nog één andere planeet in dit immens grote heelal bewoond zou kunnen zijn. Alleen is de afstand van de aarde naar de dichtstbijzijnde ster (afgezien van de zon), de *Alpha Centauri*, 4,3 lichtjaren ver (3). Te ver, zo beweren de tegenstanders, om overbrugd te worden, en zij vermoeden dat de bron van de bezoeken veel dichterbij ligt. Misschien komen ze wel uit 'een andere dimensie' om schepen, vliegtuigen en mensen uit onze dimensie te ontvoeren. Volgens deze 'onderzoekers' bestaat er ook een 'negatieve aarde', een 'negatieve materie', bref, bestaan er dus gelijktijdig twee verschillende werelden. Nog anderen wuiven die theorie weg als zijnde te zeer bij het haar getrokken. Misschien komen de bezoekers, waarom niet, 'gewoon' uit de oceanen, zo zeggen ze blijgemutst. Op het eerste gezicht lijkt het gek, maar vergeten we niet dat heel wat oceanobodems nog steeds onbekend gebied zijn. En ligt niet driekwart van de aarde onder water? Een specialist is *Ivan Anderson* die een boek schreef dat hij de titel 'Invisible Residents' (onzichtbare bewoners) meegaf. Hij suggereert '... Dat er een onder-



De Bermudadriehoek heeft vage grenzen. Volgens sommigen bevindt het raadselachtige gebied zich evenwel tussen de de punten Miami op het Amerikaanse vasteland, Bermuda en Puerto Rico.

water "beschaving" (of beschavingen) op deze planeet is, die er al erg lang was en hier werd ontwikkeld en/of dat er intelligente wezens zijn die van elders zijn gekomen ... die er de voorkeur aan geven de bodem van de hydrosfeer te gebruiken en misschien ook wel de bovenste lagen van de lithosfeer daaronder, waarop of waarin ze verblijven en van waaruit ze opereren.' (pag. 110). Met andere woorden: er is niet alleen vis te vangen in de zee!

Dan blijft de vraag alleen maar: waarom zouden die wezens persé nu en dan een schip of een vliegtuig kapen? Er zijn redenen te over, zo zegt *Berlitz*. Misschien worden de geschaakte mensen wel gebruikt in die-rentuinen in de ruimte (!) en de schepen en vliegtuigen voor tentoonstellingen over andere tijdperken of voor experimenten (pag 163); zeg maar voor *wereldtentoonstellingen* in de meest letterlijke betekenis. Misschien willen ze ons beschermen tegen onszelf (pag 169) en bekijken ze aan de

hand van de genomen stalen hoever de mensheid staat met haar pogingen om (bijvoorbeeld) via atoombijzondere energie zichzelf te vernietigen; een soort engelbe-waarders als het ware.

Maar, er zijn zoals gezegd, ook wel minder spektakulaire manieren om de zaken te verklaren. *Mevrouw Athley Gamber* bijvoorbeeld vindt al dat UFO-gedoe maar niets. Zij is baas van de burgerluchtvaartmaatschappij *Red Aircraft*, gebaseerd in *Fort Lauderdale* en weduwe van een piloot die verdween op een vlucht tussen de thuishaven en de Bahama's. Bij veel zoekacties naar vermiste vliegtuigen was zij aanwezig en ze heeft aanleidingen en motieven te over om te piekeren over de talloze privé-vliegtuigen die zonder enig spoor achter te laten in de *Driehoek* verdwenen zijn.

Zij gelooft helemaal niet dat er iets sinisters hangt rond de zogenaamde Bermudadriehoek. Zij is van mening dat de oorzaak van het niet zenden van mayday- of SOS-boodschappen door vele piloten lag in het feit dat ze er geen idee van hadden dat ze in moeilijkheden verkeerden, van zodra dat het hen wel duidelijk werd, was het te laat en was het radarkontakt verbroken. Ze zegt: 'Dit gebied wordt gekenmerkt door een snelle ontwikkeling van een bijna à la minute optredend lagedrukgebied. Een vliegtuig is berekend op weerstand tot een bepaalde druk - daarboven breekt het.' Zij schat dat fouten van de piloot voor ongeveer vijftig procent van de verdwijningen verantwoordelijk zijn en dat vijftwintig procent van de verdwenen privé-vliegtuigjes gewoon zonder benzine zat (pag. 83). Waarschijnlijk heeft zij gelijk, maar het moet gezegd dat de 'fantastische' verklaring mooier klinkt. Een onderwaterbeschaving: moet kunnen! (fv)

(1) Charles Berlitz, *The Bermuda Triangle* (1974)

(2) De Bermuda Driehoek, Nederlandse vertaling uit 1975 van het boek van C. Berlitz, pag. 81. (alle verdere verwijzingen naar pagina's slaan eveneens op dit boek).

(3) Eén lichtjaar: afstand die het licht in een jaar doorloopt: een lichtjaar is ca. 9,5 biljoen (1 biljoen is een miljoen maal miljoen) kilometer.

CHINESE ZEE

Vijf Belgen omgekomen bij het kapseizen van baggerschip

Vijf Belgen die op een baggerschip van Dredging International waren tewerkgesteld zijn op donderdag 12 augustus omgekomen bij een ongeval in de omgeving van Hong Kong. De slephopperzuiger 'Maas' kapseisde daar door de aanvaring met een hindernis onder de zeespiegel.

De 'Maas' had net een lading zand opgebaggerd toen het schip met volle snelheid op een rotspartij stootte. De romp werd opengescheurd en het zwaarbeladen schip begon onmiddellijk water te maken.

De twintigkoppige bemanning spoedde zich naar het dek om reddingsvesten aan te trekken. De snelheid waarmee het schip water maakte verhinderde echter dat alle maatregelen volgens het boekje konden worden uitgevoerd. Zes mensen, onder wie vijf Belgen, kwamen om. Het gaat om de kapitein Juliaan Haems, de eerste werktuigkundige Honoré Bauwels en verder om Victor Van Landeghem, Marc Heye, Jean-Marie Thomas en de Filippino Ariel de Guzman. Deze laatste vier werden vermist en verondersteld werd dat lijken zich nog in het wrak bevonden.

BELGIE

Zeebroos

Professor Georges Allaert, de haven-specialist, is bezorgd over het uitblijven van de aanstelling van een manager voor de Oostendse haven. Volgens de professor betekent dit dat

heel de renovatie van de Oostendse haven in een vertragingproces terechtgekomen is. 'De havenmanager is er nochtans hoognodig want de uitbouw van de achterhaven is daarvan afhankelijk. Ook voor de ontwikkeling van de voorhaven moeten dringend oplossingen gevonden worden, denk maar aan de RMT, de visserij, de zeemacht', aldus Allaert. Los daarvan pleit Allaert erop de havenmaterie in een ruimere context te situeren. 'Het heeft geen zin meer', zo beweert hij, 'Oostende en Zeebrugge als twee verschillende entiteiten te zien. Oostende en Zeebrugge moeten naar elkaar toegroeien als Zeebroos (Zeebrugge+Oostende, NvdR). In die context heeft de voorbije heibel over de mogelijke verhuis van de RMT geen zin', zo gaat hij verder, 'wat betekent vandaag nog een trafiekverschuiving van amper 20 kilometer', zo vraagt hij zich luidop af.

LUXEMBURG

Belgische koopvaardijreders willen vloot redden

Op de ministerraad van 10 september bespreekt de regering een voorstel van de Belgische Redersvereniging dat opgemaakt werd in overleg met de vakbonden en dat tot doel heeft de Belgische vloot, ingeschreven te Luxemburg, te redden. Indien de regering het plan, dat de personeelskosten per schip van 35 tot 23 miljoen wil terugbrengen, niet positief evalueert, dan vrezen de reders dat ze verplicht zullen worden hun schepen onder vreemde vlag te laten varen. Indien het plan wel doorgevoerd wordt, verklaren de reders zich be-



reid vijftien schepen te repatriëren en onder Luxemburgse vlag in te schrijven, bovenop de 52 eenheden die reeds onder deze vlag zijn ingeschreven.

POLEN

Staatsrederij wordt niet geprivatiseerd

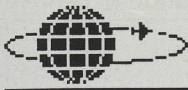
Deherstructurering van de rederij Polish Ocean Lines (Pol) is aan de gang. De hele operatie zou tegen begin volgend jaar afgerond moeten zijn. Maar er is geen sprake van privatisering. Een aantal bedrijven, zoals de scheepsbouw- en scheepsherstellingswerven, de zeehavens en de scheepvaartondernemingen, dat wil zeggen de vloten, vertegenwoordigen middelen die omwille van hun strategisch belang in handen van de overheid moeten blijven, zo zegde de Poolse vice-staatssecretaris voor koopvaardij het op een persconferentie te Antwerpen. De huidige herstructurering gaat gepaard met de verkoop van verouderde schepen en het stopzetten van niet-rendabele diensten. Het spreekt dus vanzelf dat de nieuwe staatsrederij kleiner zal uitvallen dan zijn voorganger, aldus nog de Poolse regeringsverantwoordelijke.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



EUROPA →

**Nederlandse boomkorkotters
grootste rendement**

Een onderzoek op Europees niveau probeerde het rendement van de vloten in verschillende landen te vergelijken. Niet eenvoudig, omdat in verschillende landen ook verschillende boekhoudmethodes gerbuikt worden. Daarom werd eerst een uniforme berekeningsmethode ontworpen en deze werd dan toegepast op een steekproef van visserijschepen in *Nederland, Denemarken, Groot-Brittannië en Frankrijk*. In dat staal zaten Deense *staande-want-, seine-net-schepen* en *industrietrawlers* uit datzelfde land, Franse *kustvisserijschepen*, Engelse *boomkorschepen* en Schotse *trawlers* en *seine-netters*. Voor Nederland waren de gemiddelde resultaten van *garnalen-* en *boomkorktrawlers* beschikbaar. Uiteindelijk bleken de Nederlandse vaartuigen rendabel te zijn, hetgeen allerminst kongezegd worden van de Engelse en Deense vissersvaartuigen.

SPANJE →

Ondermaatse vis gefilmd

Vorige maand maakten we reeds melding van de reportage die de Engelse TV-journalist *Roger Cook* maakte van aanlandingen van ondermaatse vis in de Spaanse haven *Ondarroa*. De reporter en zijn kameraman werden daarbij bedreigd door een menigte van 250 lossers en vissers. Er werden camera's stukgeslagen en reporter *Cook* kreeg een blauw oog toegediend. De aanvallers waren daarmee overigens niet aan hun proefstuk toe. Een visserijinspekteur wist te vertellen dat de haven ook door hem niet te betreden is. Toen hij dat eens geprobeerd hadden, werd hij door

een menigte terug naar zijn hotel gejaagd en daar gedurende een dag gevangen gehouden.

Toch slaagde reporter *Cook* erin zijn reportage op de televisie uit te zenden. De Engelse visserijminister *Michael Jack* was danig onder de indruk van de illegale vispraktijken van de Spanjaarden (die onder Engelse vlag varen) en verklaarde dat hij een videoband van het programma zou toesturen aan EG-kommissaris *Paleokrassas*.

NEDERLAND →

**'Engelse wielen'
krijgen navolging**

Het experiment dat in *Brixham* (G.B.) uitgevoerd werd en waarbij wielen onder de schoenen van het boomkortuig aangebracht werden is geslaagd. Enerzijds levert het nieuwe systeem een (kleine) brandstofbesparing op en anderzijds moeten de schoenen veel minder vervangen worden.

In Nederland vindt het systeem reeds navolging. In *Goedereede* werd in één van de tuigen van de GO 14 een wiel van 40 centimeter diameter gemonteerd. Als de proef slaagt zal de bokker volledig worden uitgerust met rijdende viskoppen.

Het zijn de schippers uit *Brixham* die gestart zijn met de uitvoering van het idee dat al lang in visserijkringen leeft. Na het succesvolle experiment op de kotter *Barentzee* heeft nu ook de *Ora Et Labora* uit dezelfde haven de wielen geplaatst. De *Barentzee*-ervaring was in elk geval positief te noemen. Schipper *Dave Becconsall* was er 16 weken mee op stap en pas nu waren de schoenen aan vervanging toe. Vroeger moesten ze om de veertien dagen vervangen worden. De schipper plaatst nu ook een rubber-variant van de wielen op een tweede en kleiner vaartuig.

GROOT-BRITTANNIE →

**Engelsen vrezan sluiten
kabeljauwvisserij**

Het Engelse kwotum voor kabeljauwvisserij is dit jaar veel kleiner dan verleden jaar. Toch wordt er nu veel meer kabeljauw aangeland in de Schotse en Noordzeehavens. Daardoor is het kwotum al voor driekwart opgevisst, waardoor gevreesd wordt dat de visserij op kabeljauw al eind september zou moeten gesloten worden.

NEW YORK →

**VN-visserijkonferentie:
ontgoocheling**

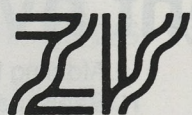
De op 30 juli te New York beëindigde VN-visserijkonferentie heeft volgens velen een teleurstellend verloop gekend. De verwachting van sommigen dat daar op mondiaal vlak afspraken zouden gemaakt worden om overbevissing tegen te gaan, kwam niet uit.

Eén en ander is het gevolg van het feit dat de deelnemers de problemen wel onderkenden, maar dater voortdurend naar de anderen gewezen werd wanneer het de schuldvraag betrof. Positief is evenwel dat de deelnemers afgesproken hebben om volgend jaar opnieuw samen te komen.

ENGELAND / DUITSLAND →

Fusie van twee beurzen

De Engelse organisator van *Seafood Europe* en de inrichters van de Duitse beurs *Fisch International* hebben beslist in 1994 een gekombineerde beurs te houden. Zodoende hopen de partners de inflatie van visserijbeurzen een halt toe te roepen en door samenwerking tot betere resultaten te komen.



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

*samen mikken
op de markt
van morgen!*

**ZV-koeltransport: vanuit 10 Europese
havens aan redervriendelijke condities**

nv Zeebrugse Visveiling

Vismijnstraat 12 te B-8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 41 20 — telex: 82120 Afslag B — Fax 050 / 54 50 18

HET GEHEIM VAN GEEWEE

(Een stripverhaal dat zich eigenlijk vooral in de tekstverwerker van HVB afspeelt.)

Door *Marc Speen*

Deel II:

Vliege moet er zich mede

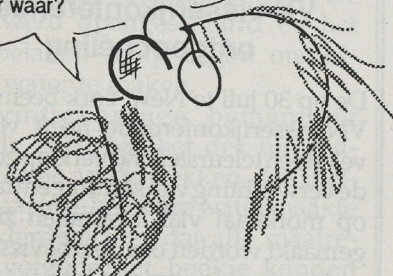
Wat voorafging: De DIREKTEUR, tevens RAIDER TER VISSERIJ, is op bezoek bij zijn vriend MEESTER KNAKEN in diens verblijf op de SLIPJESKAAI. Daar had een discussie over logica plaats, die we vanaf nu als de VINGEROEFENING kunnen omschrijven. Maar... zo geraken we niet verder in de zaak die ons daadwerkelijk interesseert: namelijk, het publiek maken van het geheim van GeeWee. Om de zaak op dreef te helpen stuurden we de bekende interviewer, schoolmeester en grote gids Vliege erop af. Overigens hebben we nu nog niet kunnen aanschouwen hoe de andere hoofdpersonages (GeeWee for instance) van dit verhaal eruit zien.



Ik ga er maar weer eens zelf op af!
(Klaag, klaag, zaag, zaag)



Een vinger dus? Tiens, tiens, maar waar?



Keren we dus terug naar de SLIPJESKAAI, waar de logica-oefening verdergezet wordt. MEESTER KNAKEN vorst nog steeds naar het antwoord op de vraagstelling van DE DIREKTEUR.

(Ter herinnering: de opdracht luidde: 'Kijk daár'. Het antwoord bestond uit een vraag vanwege Knaken: 'Waar?' Het direktorsantwoord luidde: 'Daar.' Daarop volgde weder een vraag: 'wat?' En het eindantwoord der directeur luidde logischerwijze: Een vinger!)

Vliege probeert tot de kern van de zaak door te dringen. Helaas blijkt DE DIREKTEUR een andere visie te hebben op hetgeen de essentie van het leven is. Zodoende ontstaat, hetgeen de volksmond noemt: een dovemansgesprek... of ook wel: een dagelijkse situatie.



Mag ik u vragen wat het geheim van...

Intussen, in het redaktielokaal, gelegen in de hoogste kamer van het vuurtoren, op nauwelijks enkele schreden van de SLIPJESKAAI.

De hoofdredakteur doet er hetgeen hij gewoonlijk doet... NIETS!

Maar dat zal niet blijven duren! Want...



DRINGGGGG!!!

...Het is vier uur in de achternoen en daar gaat de wekker af. De hoofdredakteur wordt uit zijn dutje weggerukt en kan daar niet om lachen. Zoveel is duidelijk: het zal er stuiven! Hij roept terstond...

Waar is GeeWee?



Wie wil weten waar GeeWee is en welk geheim hij in zich meedraagt en ook wel hoe oud hij is, komt en seet nekt month in this HVB (vervolgt).

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 - 8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 28 25
Fax: 059 / 33 01 48

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

— Erkend servicestation —

Verantwoordelijke voor de kust: A. Van Durme (059 / 70 58 79)



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 60 jaar het geval.

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

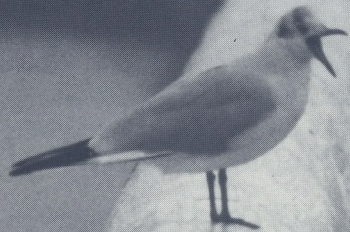
Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar Seaprint c.v., H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

HVVB
60
HET VISSERIJBLAD



Yes, we can beat the feeling!