HVB 62
HET VISSERIJBLAD

het woord aan...
august hertsens,
fernand verleene,
eddie cattoor,
annie proulx,
willy versluys,
frans de hamers,
luk louwagie

standpunt:
de visserij sociaal verankeren

dossier:
visserijcontroles

eerste reizen van de...
N 12
N 64

62 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 4 - 7 april 1995 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW

TELEFONEREN VAN EN NAAR BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

MET DE NIEUWE TELEFOON "AUTOLINK" KAN DIT

Zelfs Scramblen kan !!!

INES N.V.
Wandelaarstraat 1

8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.
Hendrikbaelskaai

8400 Oostende
Tel. 059/32.34.01

HVB 62
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys
DIRECTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDACTEUR: Flor Vandekerckhove
REDACTIERAAD: Guido Walters, Flor Vandekerckhove en Marc Loy
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, Roger Decleer, Juul De Vocht, De Zetduivel, John Gheeraert, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Mac Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël Pots, Barbara Simoens (redactiesecretariaat), Eddy Serie, Flor Vandekerckhove, René Van Mol, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters en Zeedierenjager.
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2 te 8400 Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
Redactie en publiciteit: tel: 059/32 55 59
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redacteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding : abo HVB.
Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Credit Lyonnais Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 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

Fin-de-siècle

De XXste eeuw is aan het uitbollen. Of misschien is het er zelfs al mee afgelopen, want veel commentatoren plaatsen het begin van deze eeuw aan het uitbreken van de eerste wereldoorlog en het einde ervan bij het eeneenstorten van de Sovjetunie. Zo te zien hebben we geleefd in de kortste eeuw uit de geschiedenis, een eeuw van nog geen tachtig jaar.

Wat ook maar kort geduurd heeft is de buitengewone welvaart waarmee ondergetekende — en met hem een hele generatie — opgegroeid is. Wie hier vlak na WOII geboren is, heeft geleefd in een maatschappij waarin de uitdrukking 'The sky is the limit' letterlijk en figuurlijk alle menselijk handelen bepaalde.

Even dachten we dat dit het normale menselijke doen was, maar bij het begin van de jaren zeventig werden we met de neus op de feiten gedrukt. Er was een einde gekomen aan hetgeen we later de golden sixties zouden noemen. Er volgde een periode van crises in het Westen en van zelfs regelrechte catastrofes in Afrika, de voormalige Sovjetunie en de oostbloklanden. Ook dachten we nog dat de crises gauw voorbij zouden zijn en dat de vooruitgang ongehinderd zijn zegevierende opmars verder zou zetten. Vandaag weten we wel beter.

Zeker, wanneer we visserijfoto's van voor 1940 bekijken en deze naast foto's van moderne vaartuigen leggen, dan valt eerst en vooral de vooruitgang op. De voorbije eeuw heeft wonderen verricht op het vlak van de technologie, het materiële, het wetenschappelijke, de economie, het produktieve... Maar desondanks. In de grootsteden zien we weer verschijnselen opduiken die we ook op heel oude foto's aantreffen: miserie, armoede, soepbedeling... In Groot-Brittannië stonden in 1989 400.000 mensen als dakloos geregistreerd. Wie had dat in de golden sixties durven voorspellen? Nog geen maand geleden kwam een Vlaams vissersvaartuig na een lange reis terug in de thuishaven aan. Toen de reder na de veiling de percentages van de bemanning berekende bleek dat niet hij de vissers moest uitbetalen, maar de vissers hèm. De kosten die ze aan boord gemaakt hadden waren hoger dan hetgeen ze op zee verdiend hadden. Wie had zoiets nog voor mogelijk gehouden? Het lijkt wel 1895!

De economie gaat weliswaar nog steeds vooruit. Razendsnel zelfs. Alleen worden we er niet meer beter van. De economie is op hol geslagen. Een vissersvaartuig bouwen, dat kost misschien wel honderd miljoen frank en dat terwijl een faxtoestel volstaat om om het even welke vis uit om het even welke vloot op om het even welk bord te krijgen.

Vraag is hoe het nu verder moet. Met ons en met de visserij. We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat de werking van de economie onbeheersbaar geworden is. Vlaamse en Belgische regeringen lopen achter de feiten aan; internationale instanties produceren wel een zee aan verordeningen, wetten, plannen en programma's, maar die worden door de losgeslagen economie tot hun echte waarde teruggebracht; tot vodjes papier.

Op het einde van deze eeuw overheerst het fin-de-siècle-gevoel. Wat moeten we doen? We moeten doen wat we kunnen en dat is niet veel: voor de enen is dat vissen, voor de anderen is dat schrijven. En gesteld dat ook dat nog kan: we moeten rekenen op elkaar.

Flor Vandekerckhove

Hulp in Nood

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Open: alle werkdagen

Tel.: (059) 32 16 89 — Fax: (059) 32 26 17

kantooruren: dinsdag & donderdag tussen 9 en 12 uur

Tel.: (050) 54 55 27

Kustlaan 176 te Zeebrugge

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 150 bef per brutoton;

— volledige dekking van de risico's;

— soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;

— na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie, afhankelijk van het jaarresultaat;

— bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

Controles vergallen het vissersleven

De verloren vrijheid

HET IS AL meer dan één keer gezegd: het leven op zee is niet meer wat het ooit geweest is. Vroeger was de visserij gewoon een ander woord voor vrijheid. Daar is nu haast niets meer van terug te vinden.
De zee is een fantasieloze kaart geworden, waarop snelwegen aangestipt worden en gebieden waar net zo goed een bordje met verboden toegang zou kunnen staan.
En dan is er nog de hele papierwinkel, de controles, de berichten over het stopzetten van de visvangst in dit of gene gebied, de verordeningen en de quota...
Hoe de vissers dat allemaal aan den lijve ervaren, zo wilden we wel eens weten.
Zonder ons uit te spreken over zin en onzin van al die controles, over noodzaak of zinloosheid ervan, over de onvermijdelijke moderne tijden of over nostalgie naar wat nooit meer terugkomt; zonder dat we gingen partij kiezen voor de controleurs, voor de vissers of voor de rechters vroegen we enkele vissers hoe het er echt aan toe gaat, daar op zee.

Eddie Cattoor:

'Brits water? Mijn vader viste daar al. Ik beschouw dat water niet als van de Britten, maar als water van de Europese gemeenschap'

EDDIE CATTOOR IS een visser met een serieuze dienststaat achter zijn naam. In 1971 werd hij aspirant-schipper, in 1973 haalde hij het motoristenbrevet voor 1500 pk binnen, schipper werd hij in '81 en in 1976 mocht hij zich al (samen met vader en broer) eigenaar van een vaartuig noemen. Sinds 24 december 1993 is hij zelf de enige reder van het vaartuig waarop hij meteen ook schipper is.
Met de Z 105 Atlas jaagt hij meedogenloos op vis. Dubbele reizen. En dus met een elkaar afwisselende, maar stabiele bemanning: reserve-schipper *Georges Vandierendonck*, motorist *Ivan Spiegelaire*, reservemotorist *Leslie Decae*, assistent-motoristen *Johny Brouckaert* en *James Law*, stuurman *Ronny Savels*, matroos *Sandro Stubbe* en lichtmatroos *Jeffrey Decae*. Goede vissers, waarover Eddie Cattoor zegt: *'Tegenwoordig ben ik beschaamd wanneer ik mijn mannen moet uitbetalen; zo weinig is er in de visserij vandaag te verdienen'*.
Wat ze daarvoor op zee moeten doorstaan, leest u in onderstaand relaas.

Op 11 februari verlaat de Z 105 de haven van Rochefort om eerst in de *Golf van Biskaje* en daarna in het *Bristol Kanaal* te werken. In de Golf van Biskaje begint de *Atlas* diezelfde dag om zeven uur 's avonds al te vissen. Omdat dit visgebied voor de tongvissende Belgen vanaf 12 februari verboden zone wordt, besluit Cattoor meteen richting NW te korren, en zodoende de tijd van *stomen* naar het Bristolkanaal (ongeveer 36 uur) in te korten. Had hij geweten wat hem ginder te wachten stond, dan zou hij er zelfs maar niet aan gedacht hebben het daar te proberen. Maar zover zijn we nog niet en alles verloopt eerst nog naar wens. Of toch niet.
Eddie Cattoor: *'Er werd eerst een drietal slepen op tong gevist en dan ging ik de visserij op staartvis opzoeken, in dieper water en over rotsachtiger bodem. Ik zag toen echter al rap dat, als we daar geen tong meer mochten vangen, de visserij er niet rendabel zou zijn. Het was er moeilijk vissen op die rotsbodem en we hadden almaar gescheurde netten'*.
Vissers zijn op zee maar zelden alleen, zo blijkt ook uit het verslag dat de schipper ons maakt van hetgeen een memorabele reis zal worden.
Cattoor: *'Op zondag 12 februari kregen we gezelschap van het Franse visserijwachtschip P 680. Ook omdat deze geen opmerkingen maakte, visten we rustig door terwijl we steeds NW voeren. Die zondag hebben we vier 'slepen gedaan' en de maandag nog eens twee, maar de vangst bleef flauw en de netten bleven maar scheuren. We waren inmiddels op de noordelijkste gronden van de Golf van Biskaje gekomen. We namen dus de netten aan boord en zetten koers naar het Bristol Kanaal'*.
Tot zover gebeurt er dus niets bijzonders aan boord van de Z 105. Uit het verhaal van Cattoor blijkt dat de vissers vandaag nog steeds als van oudsher jagers zijn die hun buit ☞

proefondervindelijk moeten lokaliseren en verschalken. Het kan meevallen, maar het kan ook tegenvallen.

Hoe een doordeweekse visserijactiviteit verloopt blijkt ook verder uit het relaas van de schipper: *'Op dinsdag 14 februari om 11 uur 's avonds zijn we met vissen begonnen in het visvak 903 van het Bristol Kanaal'.* Maar het wil allemaal niet al te best lukken: *'Op donderdag 16 februari hebben we het tuig aan boord genomen en koers gezet naar de Lundy's om er te schuilen; de vangst was flauw en bovendien was er storm opgestoken. Het was alweer vrijdag toen we daar het anker konden lichten. We zijn dan van de Lundies weggevaren naar het visvak 1044'.*

Bezoek

Cattoor: *'Daar kreeg ik op zaterdag 18 februari het Britse visserijwachtschip P 300 Lindisfarne tegen boord. Via de VHF liet men me weten dat de controleurs aan boord zouden komen, nog voor we de netten ophalen. Er stond op dat moment een stijve bries van 6 à 7 beaufort uit SW-richting, het was overigens al verschillende dagen slecht weer en de weersverwachting was ook niet erg hoopgevend, integendeel. er werd gewaarschuwd voor storm. Terwijl de controleurs in hun zodiac tegen boord lagen, stelde ik dan ook aan de Lindisfarne voor om eerst de netten te winden, zodat ik bij het naderende slechte weer geen problemen zou krijgen en bijvoorbeeld de netten in de schroef zouden geraken. Ik kreeg daar géén toestemming voor. Toen de controleurs de overstap uit de Zodiac naar de Atlas maar niet waagden, kreeg ik bevel de tuigen te winden, vaart te minderen en de netten buiten boord te laten. Nog iets later kreeg ik bevel de netten toch maar binnenboord te halen en het schip te stoppen.'*

Vanaf dat moment wordt het voor Cattoor en zijn mannen een echte lijdensweg, maar de controleurs laten eerst nog niet onmiddellijk in hun kaarten kijken. Cattoor: *'Om twee uur 's middags zijn de militaire visserijcontroleurs aan boord gestapt. Vooaleer ik de visserij mocht verderzetten werd de maaswijdte van de kuils gemeten en de lengte van een korrestok. Met de drie militairen op de brug vierde ik de netten. De hoogste in bevel keek het EEG-logboek na, hij vroeg over een en ander uitleg en ik gaf antwoord. Hij nam vervolgens het logboek mee naar het visruim om te kijken of de gegevens overeenstemden met de vangsten'.*

De controle in het visruim blijkt buitengewoon grondig te gebeuren: *'De kisten werden geteld en de militair maakte er problemen over dat ik de vangst in het logboek in vismanden genoteerd had, terwijl ze in het ruim in viskisten opgeborgen werd. Nu moet je weten dat het voor mij evenwel niet mogelijk om de viskist als eenheid te gebruiken omdat de hoeveelheid ijs per kist in het ruim onderling erg veel verschilt. Aan het begin van de reis zal méér ijs gebruikt worden dan op het einde, de hoeveelheid ijs verschilt ook bij kisten die onderaan, in het midden of bovenaan gestapeld worden of tegen de wand van de machinekamer. Ook is het zo dat de hoeveelheid vis per kist danig varieert; soms zitten er bijvoorbeeld maar twee grote kabeljauws in één kist. Om dat probleem op te lossen noteer ik hoeveel manden vis er het ruim ingaan vooraleer ze daar in kisten gestapeld worden. Die gegevens worden zorgvuldig geteld en opgetekend in het EEG-logboek. Dat* ☞

Eddie Cattoor: 'Ik stelde de controleurs voor dat ik eerst de netten zou winden, zodat ik bij het naderende slechte weer geen problemen zou krijgen en bijvoorbeeld de netten in de schroef zouden geraken. Ik kreeg daar géén toestemming voor'. (foto gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

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

Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B - 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)

gebeurt ook in de wetenschap dat het algemeen bekend is dat een platgevulde vismand ongeveer 50 kg vis kan bevatten'.
Deze visserslogica kon de Britse controleur blijkbaar niet bekoren. Cattoor: *'Neen, hij moest daar allemaal niet te veel van weten. Hij kwam daar met zijn hangweegschaal in het ruim en ik kreeg bevel enige viskisten — waarvan er enkele van helemaal onderaan moesten komen — te legen en de vis te wegen... wegen zonder ijs, wegen mèt ijs. Het was nogal een belachelijke bedoening, want we waren tegelijk 'dwars zee' aan het vissen en konden daar beneden dus maar moeilijk werken in het slingerende, gladde en koude visruim. Door het singeren en stampen van het schip slingerde de weegschaalwijzer heen en weer, soms van 15 naar 65 kilo en de militair noteerde de cijfers op een benaderend gewicht van 10 kg. Ik zegde hem nog dat hij een veel beter zicht op de totale vangst zou krijgen indien hij toch maar een vismand als eenheid zou gebruiken, maar hij had daar dus geen oren naar'.*
Wie gecontroleerd wordt, moet vooral veel tijd hebben, zo blijkt. *'Vier keer moesten we tongkisten wegen, telkens met en zonder ijs, één kist met gevarieerde vis moest ook gewogen worden en ook een vismand tong die juist uit de spoelmachine kwam werd gewogen. Mijn mannen hebben daar allemaal aan meegewerkt maar na één uur vond ik het toch welletjes. Ik zegde de mannen dat ze er wat mij betreft mee mochten ophouden, dat ze zich mochten omkleden en uitrusten. Zelf ging ik naar de brug omdat de roerganger intussen niet meer wist hoe er verder moest genavigeerd worden'.*
De drie militairen komen Cattoor op de brug gezelschap houden en nadat nog enige gegevens uitgewisseld ☞

Controles ter zee en in de lucht, maar ook te land

NIET ALLEEN OP zee worden de controles de vissers teveel. *'Neem nu de stabiliteitsnormen waaraan een vaartuig moet voldoen'*, zo vertellen ons enkele oudere reders, maar niet voordat we plechtig beloofd hebben hun namen niet te vernoemen. Ja, ze bestaan nog, de mannen die alleen maar anoniem willen getuigen. Bij de oudere generatie zit de schrik er blijkbaar nog goed in. Schrik voor de Rederscentrale omdat ze iets tegen HVB zeggen, schrik voor de zeevaartinspectie omdat ze publiek een eigen en ongezouten mening verkondigen, schrik voor hogergeplaatsten in het algemeen. Nadat we een dure eed gezworen hebben, komen de tongen los: *'Zet het er maar eens in grote letters in!'*, zo klinkt het opeens weer enthousiast.

Nieuwe vissersvaartuigen worden aan testen onderworpen, maar ook oudere vaartuigen worden opnieuw getest wanneer er bijvoorbeeld een nieuwe motor geplaatst wordt of wanneer er een transportband aangebracht wordt, bokken geplaatst of wanneer er door eurokotters overgeschakeld wordt op de garnaalvangst.
Voor wat de categorie kustvissers betreft zijn de reders resoluut: *'De bootjessjauwers mogen het wel vergeten. Wanneer hun motor stuk gaat, dan mogen ze een kruis over de visserij maken. Ze moeten er zelfs niet aan denken een nieuwe motor te plaatsen. Zelfs wanneer ze een identieke motor kiezen van hetzelfde merk, met hetzelfde aantal pk... moeten ze toch de nieuwe stabiliteitsproeven ondergaan en we mogen er zeker van zijn dat geen enkel oud kustvaartuig aan de nieuwe normen voldoet. Niet één!'*
Een andere uitweg is er voor de kustvissers al evenmin. *'Stel dat je kustvisser bent en je wilt het zover niet laten komen. Je vaartuig is nog in goede staat en je vindt iemand die het erop wil wagen... Welnu, vergeet het maar, want ook die nieuwe eigenaar zal vooraleer hij zee kiest aan de nieuwe normen moeten voldoen en de stabiliteitstesten moeten uitvoeren. Stel dat hij dat allemaal eerst eens wil bekijken, hetgeen dus zeer verstandig zou zijn, dan kan hij op eigen houtje stabiliteitstesten laten uitvoeren. Dat kost hem dan wel 130.000 frank. Als die testen positief uitvallen dan kan hij daarmee naar de Zeevaartinspectie trekken die natuurlijk de wenkbrouwen fronst en dat eigenlijk wel eens zou willen zien. Daar besluit men dus tot het uitvoeren van nieuwe testen (weer eens 130.000 frank voor de kandidaat-reder) en wanneer die testen dan de eerste tegenspreken dan kan een derde test uitbrengen, maar — je raadt het al — dat kost weer 130.000 frank. Wanneer die test positief uitvalt ben je al 390.000 frank kwijt, valt die test negatief uit, wel dan heb je pech gehad en ben je ook 390.000 frank kwijt'.*
Het enthousiasme dat sommige reders hadden toen het plan vorm kreeg om de onrendabele eurokotters op garnaal te laten vissen is ook al bekoeld. Van de tien eurokotters die zich aangemeld hebben om gedurende een deel van het jaar op garnaal te vissen komen er alvast maar zeven in aanmerking. Drie eurokotters zijn zo gebouwd dat ze de vereiste stabiliteitsnormen in geen geval kunnen halen; een en ander is het gevolg van de grote bunkercapaciteit van die vaartuigen die oorspronkelijk gebouwd waren om verre reizen te maken Momenteel zijn vier andere dossiers bij de zeevaartinspectie in onderzoek. Vooraleer deze eurokotters op flauwe garnaal jagen, zullen ze moeten voldoen aan de huidige stabiliteit- en vrijboordnormen, en zal worden gecontroleerd of de accomodatie boven de waterlijn aan de veiligheidsnormen voldoet. Die controle zal uitmaken of er aanpassingen moeten gebeuren om stabiliteit en vrijboord aan te passen en of de veiligheid van de bokkeninstallatie aan boord van de polyvaltente vaartuigen gegarandeerd is. (fv)

worden beginnen ze te rekenen en te tellen, te cijferen, te noteren en er wordt getelefoneerd naar het visserijwachtschip, zodat schipper Cattoor er een beetje zenuwachtig van wordt. Cattoor: *'Ik dacht eerst nog dat ze een grondige studie maakten van onze manier van werken, en ik schrok me bijna een bult toen de militair me meedeelde dat ik onder arrest stond. Hij toonde me een kaartje waarop in het Engels geschreven stond dat al wat ik vanaf dan nog zegde tegen mij gebruikt kon worden enzovoort. Later deelde hij me mee dat ik in overtreding was omdat ik het EEG-logboek met de verkeerde eenheden invulde en dat ik daarom misschien wel zou opgeleid worden naar een Britse haven'.*

Cattoor heeft zoiets voordien nog nooit meegemaakt. Hij vult het EEG-logboek van oudsher op dezelfde manier in en nooit voorheen is daar een visserijinspecteur — ook geen Britse — over gevallen, en nu opeens... *'De officier deelde me later mee dat ik een heel zware waarschuwing ging krijgen en dat ik in het vervolg mijn vangsten moest noteren op de manier die hij me op zou dragen. Ik bevond me in*

Fernand Verleene:
'Hoeveel goede schippers hebben de visserij inmiddels de rug niet toegekeerd?'

Schipper Fernand Verleene (46) ziet het ook niet goed meer zitten. Hij loopt in eerste instantie op de redactie langs om iets recht te zetten. Naar aanleiding van een veroordeling in het Engelse Grimsby schreven we (HVB 3,1995 pag. 5-6) dat Verleene foute meldingen in het logboek weet aan verkeerde gegevens die de bemanning doorgespeeld had. Deze bewering is onjuist. Schipper Verleene: *'Straks denken mijn mannen nog dat ik ga liegen en dat wil ik niet. Het zit zo: het verschil tussen de vangsten en hetgeen daarover in het logboek staat, komt doordat de bemanning me elke vierentwintig uur verslag uitbrengt. Het logboek wordt per dag gewijzigd, maar dat betekent natuurlijk meteen dat er in de loop van de dag verschillen zijn tussen hetgeen zich in het ruim bevindt en hetgeen daarin geschreven staat'.*

Maar eigenlijk draait het bezoekje van Verleene daar niet om. Het moet hem allemaal eens van het hart, zoveel is duidelijk: *'Die controles zijn niet meer menselijk. Vorige week was het weer van dat. Engelse controleurs aan boord! En ze blijven zoeken tot ze iets vinden. En van zodra ze iets gevonden hebben, brengen ze je op. 100 kilo kabeljauw te veel? Gelieve het controleschip te volgen. Weet je dat we bij de laatste controle zes uur in 't ruim geweest zijn? Zes volle uren! Elk kistje is toen gewogen. Om kwart over zes is de controle begonnen en om kwart over twaalf was het ermee afgelopen. Achteraf heb ik twee kalmeerpillen moeten nemen. Ik was òp van de zenuwen'.*

Het is Verleene aan te zien dat hij het niet meer prettig vindt. En dat na een indrukwekkende staat van dienst (Z 543 'Voluntas Dei', Z 34 'Twilight', Z 499 'Coudekercke', O 124 'Fighter' en nu al twee jaar op de O 66 'L'Ebauche'). Verleene: *'Het is vijfendertig jaar dat ik op zee ben en vijfentwintig jaar dat ik als schipper vaar en ik zeg het je vlakaf: het is geen leven meer. Jonge schippers weten misschien van niets anders, maar ik heb àndere tijden gekend. Ik raak het niet gewoon om voortdurend behandeld te worden als ware ik een dief. En het ziet er niet naar uit dat het beter wordt. Volgende reis moet ik met één man minder op zee. Ik weet het wel, de reder heeft het ook niet gemakkelijk en ik wil zijn moeilijke situatie best begrijpen: een man minder maakt al gauw 300.000 frank RSZ per jaar die uitgespaard wordt, maar wij moeten het daar toch weeral met 1 man minder aan boord klaren. En als wij daar op zee zijn, heeft niemand, maar dan ook niemand ook maar enig begrip voor ons'.*

Het voorstel van Geert Deman van de Maritieme Ombudsdienst om de RSZ-bijdrage voor vissers te verminderen (zie politieke rubriek elders in dit blad) is voor Verleene onbegrijpelijk: *'Hoe zou dat nu een goede oplossing kunnen zijn? De sociale voorzieningen voor vissers zijn nu al veel te laag. Hoeveel pensioen krijgt een visser? Hoeveel verlofgeld krijgt hij? En vergelijk dat eens met iemand die aan de wal werkt. Kijk eens hoeveel uren wij in één jaar op zee doorbrengen en kijk eens wat daar aan RSZ, en dus aan pensioen en verlofgeld zou tegenover staan voor iemand die even hard aan de wal werkt! Neen hoor, van mij mogen ze best nog iets meer afhouden*

Schipper Fernand Verleene: 'Die controles zijn niet meer menselijk.'

als men me maar garandeert dat ik ooit een fatsoenlijk pensioen krijg!'.

'Hoe komt het, denk je, dat zoveel goede krachten de visserij de rug toekeren?' Fernand Verleene begrijpt die mensen: *'Hoeveel ervaren schippers hebben de visserij niet de rug toegekeerd? Ik moet de rekening van die mensen niet maken, ik moet gewoon naar mijn eigen inkomsten kijken. Ik vaar al 25 jaar aan 7%, dat is op zichzelf al geen vooruitgang, maar vroeger besomden we voor een 5000 kilo tong en enkele honderd bennen vis al gauw 2.000.000 frank. Vandaag halen we daarvoor nog maar 1.500.000 binnen. Laat de lezer maar mijn rekening maken. Toen ik dertig was verdiende ik dus 7% op 2.000.000 frank voor zwaar maar prettig werken in de vrije natuur; vandaag ben ik dan wel 46 jaar en verdien ik 7% op 1.500.000 frank voor een jachtig leven onder permanente stress en met de hete adem van de controleurs voortdurend in mijn nek. Ik kan het je verzekeren: vorig jaar had ik 254 zeedagen op mijn actief en er waren er maar weinig waarop ik het varen prettig vond. Neen, voor het plezier moet je het niet meer doen en als de visprijzen niet gauw omhoog gaan, dan weet ik het helemaal niet meer...'* (fv)

Cattoor: 'Ik voelde dat ik het bevel over mijn schip kwijt was en niet meer zou kunnen instaan voor de veiligheid van de bemanning.' (foto gw)

Britse wateren en moest me naar de Britse maatstaven richten, zo heette het. Daarom ook vroeg ik om een schriftelijke waarschuwing zodat ik rustig naar de Belgische autoriteiten zou kunnen stappen, om pas na opdracht van de Belgische overheid, het invullen van het logboek te veranderen. Ik beschouw dat water overigens niet als Britse eigendom; dat is de zee waar ik met mijn vader al ging vissen en ik beschouw dat dan ook als water van de Europese gemeenschap'.

Wat er ook van zij, *'Het was inmiddels al twintig over vier en de controleurs gaven me het bevel de netten aan boord te nemen en het visserijwachtschip te volgen naar een Britse haven. De militairen konden immers door de finkse wind van 6 à 7 beaufort niet op de Lindisfarne overstappen en me mijn gevraagde schriftelijke waarschuwing geven. Dat bevel kwam nogal hard aan en ik wilde dan ook eerst telefonisch contact opnemen met de Belgische overheid. Dat werd me maar na lang aandringen toegestaan. Nu, het was zaterdagavond en ik kreeg natuurlijk geen enkel Belgische ambtenaar aan de lijn. Wel kreeg ik telefonisch contact met Bart Schiltz, de voorzitter van de Rederscentrale, die me na enig over en weer bellen de raad gaf de Lindesfarne te volgen tot in de kustwateren, waar het rustiger zou zijn zodat de militairen op hun schip zouden kunnen overstappen. Het was me intussen wel duidelijk geworden dat ik mijn schriftelijke waarschuwing niet te pakken zou krijgen'.*

Van kwaad naar erger

Ook al omdat er een regel is die zegt: *'de bevelen van Belgische of vreemde visserijwachtschepen moeten onmiddellijk worden uitgevoerd'* besluit Cattoor dus het schip te volgen. Cattoor: *'Ik dacht dat ik richting Lundy's zou moeten varen, maar ik kreeg het bevel koers te sturen naar de kustwateren ten noorden van Trevorse head. Ik viste verder tot op de limiet en toen ik om 18 uur de stuurboordnetten binnen haalde, gaf men me bevel te wachten. Ik liet alles vastsjorren, terwijl de Lindisfarne zou proberen zijn mannen aan boord te nemen. Ik was al tevreden dat ik niet meer visserijverlet zou maken... maar dat was maar van korte duur, want opeens kwam het bevel om ook mijn bakboordvisboel aan boord te nemen en koers te zetten naar de kustwateren. Na meer dan één uur werk waren de beide boelen aan boord en was alles goed vastgemaakt'.*

Toen volgde het bevel om koers te sturen naar positie 50°33'N-005°W. De Lindisfarne zou de Atlas daarbij volgen. Het begint de Belgische schipper nu echt te warm te worden. Hij voelt dat hij het bevel over zijn schip kwijt is. Cattoor: *'... en dat ik niet meer zou kunnen instaan voor de veiligheid van schip en bemanning. De wind was aangewakkerd tot 8 à 9 beaufort, richting 210°, ik stelde ook vast dat de getijstroom een oostelijke richting had tot H.W. Milford Haven 21u12 en pas 1 uur na H.W. de richting nam van 200°. Ik vond het dus zeer gevaarlijk om met dergelijke wind en stroom mijn schip naar de gevaarlijke rotsachtige kust met klippen en overspoelde rotsen te leiden. Na enig argumenteren werd de positie veranderd en mocht ik het visserijwachtschip volgen, waar tenslotte drie man op de brug stonden, terwijl ik het op mijn visserschip alleen moet zien te klaren'.* Zodoende wordt nog verschillende keren vaart geminderd om te kijken of de overstap nog niet kan gebeuren, maar de zee blijft te wild. Uiteindelijk is het zover: *'Kort na negen uur 's avonds kreeg ik weer bevel vaart te minderen tot 4 knopen en koers dwars zee te houden. Het was 9 beaufort, richting 210° een donkere nacht en er was een zware diepgang. Daar zou tot mijn zeer grote verwondering de overstap plaats vinden. De zodiac die op ons schip afkwam was nauwelijks zichtbaar door de zware zeegang. Mijnbemanning stond in de BB-leizijde, het zeewater spoelde over boord en iedereen was nat. De zodiac kwam boven boord, onder boord, tegen boord en weer van van boord. Na verschillende pogingen was het dan zover en konden de militairen overstappen. Nu, ik was blij dat ze weg waren en dat ik weer het bevel over mijn schip kon opnemen'.*

Om twintig over negen richt de *Atlas* de steven weer naar de veilige volle zee en om kwart over elf kan er weer begonnen worden met hetgeen een visser hoort te doen: vissen. De controle had 5,30 uur visverlet opgeleverd. Cattoor laat het daarbij niet zitten en hij haalt er de Belgische visserijalmanak bij: *'De lidstaten van de Unie mogen dan wel elk hun eigen systeem hebben waarop ze controles uitoefenen, ze moeten die controles ook zo uitvoeren dat de normale visserijactiviteiten niet nodeloos worden gehinderd. Ik meen dus dat ik recht heb op een schadevergoeding voor die 5,30 uur dat de visserij me belet werd'.*

Flor Vandekerckhove

ER ZIJN GRENZEN!

Naar aanleiding van de nakende parlementsverkiezingen schreef HVB-redacteur Flor Vandekerckhove een pamflet waarin hij het opneemt voor de Vlaamse visserij. Het pamflet is een onmisbaar dokument voor politieke kandidaten die het met de visserij goed voorhebben. Vissers, reders en visserijsympathisanten kunnen het pamflet *'Er zijn grenzen!'* overigens goed gebruiken om de politieke kandidaten van van de visserijproblematiek op de hoogte te brengen.

Het pamflet *'Er zijn grenzen!'* zal halverwege april gedrukt zijn. Er kan nu reeds ingetekend worden door 50 frank (portkosten inbegrepen) over te schrijven op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad te Oostende (vermeld: 'pamflet'). Halverwege april wordt *'Er zijn grenzen!'* u toegestuurd.

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

N.700 *Alex* werd O.700 *BI-SI-TI*

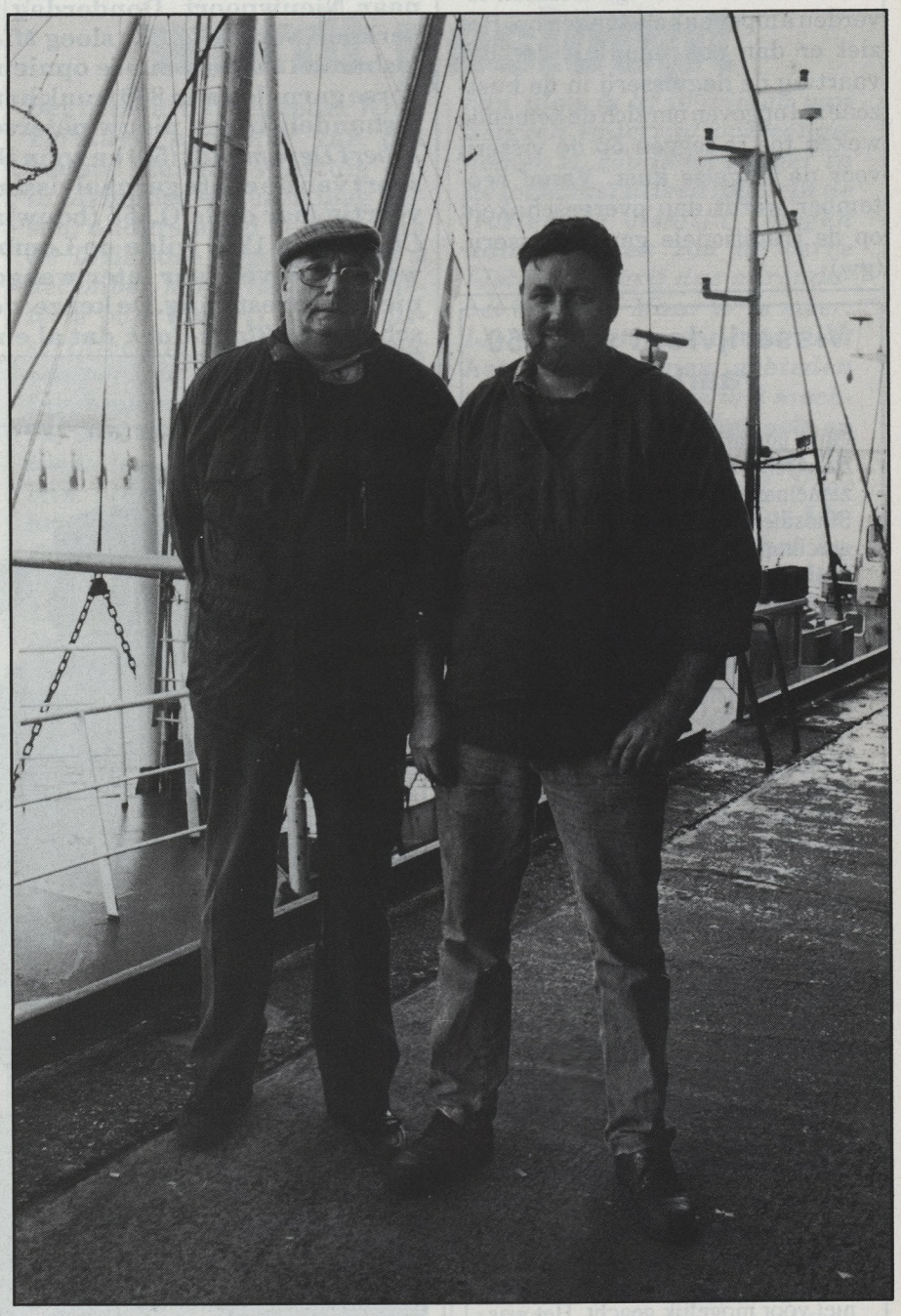
Ronny Vanhoutte doet het nu met de N.12 *Arthur*

Op vrijdagmorgen 10 maart kwam de eerste vangst van de N.12 *Arthur* op de veiling in Nieuwpoort. Als eerste koop werd een koopje tong en griet aangeboden met als inzet het peterschap over de nieuwkomer in de Nieuwpoortse vloot. Vishandelaar *Michel Vanelverdinghe*, reeds peter van *('ik weet zelf niet meer hoeveel')* talrijke plaatselijke vissersvaartuigen, ging (dus) voor de zoveelste keer met de eer lopen.

De N.12 *Arthur* (20,80 m., 285 pk, 50 brt, bouwjaar 1966) is de vroegere Z.12 *Sabrina*, afkomstig van de Nederlandse werf *Kruispolder*. Het vaartuig kwam in 1972 in handen van de Zeebrugse reder *Jozef Welvaert* en in 1988 bij de Zeebrugse Rederij *Melissa* van *Eric Dobbbels*. *Ronny Vanhoutte* verkocht zijn vaartuig N.700 *Alex* (16,80 m., 240 pk, 33 brt, bouwjaar 1968) aan de Oostendse reder *Manfred Van Elslande*, die na het aan de kant zetten van de O.481 *BI-SI-TI* (beëindigingspremie) zonder vaartuig zat. De N.700 wordt nu O.700 *BI-SI-TI*. Reder-schipper *Ronny Vanhoutte* kon zich met de Z.12 (20,80 m., 285 pk, bouwjaar 1966) een groter en beter uitgerust (met garnaalverwerkingsinstallatie) vaartuig aanschaffen. Hij liet het Zeebrugse vaartuig *vernummeren* tot N.12 en gaf het de naam van zijn vader *Arthur* mee.

Vader *Arthur Van Houtte* is (samen met René Bouwe) de ex-reder van de N.735 *St.-Pierre* (bouwjaar 1934). Het houten vaartuig, toen nog ingeschreven als N.5 *St.-Pierre*, was voordien eigendom van *Alex Verbanck*, vader van de gepensioneerde Nieuwpoortse vismijndirecteur *Jef Verbanck*.

Ronny Vanhoutte kwam reeds als 14-jarige aan boord van het kust- en haringvaartuig waarop zijn vader hem de stiel leerde.



Vader Arthur en zoon Ronny Vanhoutte (foto gw)

Zelfde bemanning

De bemanning van de N.700 stapte mee over naar de N.12. *Ronny Vanhoutte* is schipper-motorist en wordt bijgestaan door de matrozen *Ronny Smagge* en *Noël Bonjé*.

Naar traditioneel gebruik, dat enkel in Nieuwpoort wordt gehandhaafd, kwam het peterschap aan de eerste koper toe. Voor een uitgelezen koopje van 12 kilogram tong en griet telde vishandelaar *Michel Van Elverdinghe* 978 frank per kilogram neer, hetzij 11.736 fr. De rest van de vangst van twee dagen bestond hoofdzakelijk uit tong bot (but in Nieuwpoort). De Nieuwpoortse burgemeester *Roland Crabbe* en schepen voor visserij *Antoon Vanhooreweghe* waren bij de eerste verkoop aanwezig. Zij loofden het vakmanschap van de Nieuwpoortse ☞

visser die deze investering nog aandurfde. De korte plechtigheid werd afgeronde met een bescheiden receptie, aangeboden door het stadsbestuur.
De maidentrip van de N.12 was geen echt sukses. Sommige trekken leverden amper enkele tongen op. Het ziet er dan ook naar uit dat het vaartuig de dagvisserij in de kustzone zal opgeven om zich de komende weken toe te leggen op de visserij voor de Engelse kust. Vanaf september wordt dan overgeschakeld op de traditionele garnaalvisserij. (gw)

Visserijvloot van 150 vaartuigen

Op 1 januari jongstleden stond *De Belgische zeevisserijvloot* als verzamelnaam voor 166 vaartuigen. Sindsdien werden tien vaartuigen geschrapt door het opnemen van de beëindigingspremie.
Ondertussen zijn nog twee vaartuigen officieel geschrapt (Z.45 en O.49) waardoor de vlootgetal uiteindelijk tot 154 terugvalt.
Het Vlaamse Gewest beschikt nog over de middelen om twee of drie beëindigingspremies uit te betalen. Wanneer die dossiers afgerond zijn blijven er nog 152 of 151 vaartuigen overeind.
Het is ook nog niet duidelijk of er vaartuigen zullen verdwijnen door een visproject in Gambia waarin Belgische promotoren actief zijn. Is dat het geval dan is het best mogelijk dat onze visserijvloot onder de 150 eenheden zakt, cijfer dat enkele jaren geleden als een hersenspinsel van doemdenkers werd afgedaan. Sommigen leefden toen immers nog in de euforie van de nieuwbouwrage. Tijdens de periode 1983-1992 werden inderdaad 71 nieuwe vaartuigen in bedrijf genomen. Dat het met de vlootafbouw de volgende jaren zo'n vaart zou nemen werd niet voor mogelijk geacht. Het was niet onze schuld dat we voortdurend moesten aftellen. We vragen ons enkel af waar de bodem ligt. (gw)

1995	1 jan	1 apr	1 jun
Oostende	47	42	?
Zeebrugge	93	84	?
Blankenberge	2	2	?
Nieuwpoort	24	26	?
Andere	0	0	?
TOTAAL	166	154	?
Scheldevloot	14	14	?

Reder Albert Deramoudt kocht tweede vaartuig

O.64 Black-Jack nu N.64

De Middelkerkse reder *Albert Deramoudt* is nu ook eigenaar van de ex-O.64 *Black-Jack*. In 1988 haalde hij reeds de O.555 *Valentino* naar Nieuwpoort. Donderdag 23 maart, een week na de eerste verkoop van de Z.12, sloeg *Michel Vanelverdinghe* van de kaaivishandel *La Renommée* opnieuw toe. Een koopje van 11 kilogram verse garnalen aan 869 frank het kilogram bracht de Nieuwpoortse vishandelaar een nieuw peterschap op.
***Albert Deramoudt* (50) en zoon *Danny* (23) behoren tot de slinkende soort van de echte garnaalvissers. Met de aankoop van de meer dan veertig jaar oude O.555 (bouwjaar 1954) van de Bredense Rederij *Clement* in 1988 wilde de Lombardsijdenaar voor eigen rekening werken. Zeven jaar later waagde de BVBA Rederij *Dawenda* een nieuwe investering. De keuze viel op het kleine Oostendse garnaalschip O.64 *Black-Jack* dat al enige te koop stond.** ☞

Albert Deramoudt en zoon Danny (foto gw)

De O.64 van *Florent Sleuyter* en *Josephine Smessaert* van de Oostendse Visserskaai is een klein maar vrij recent vaartuig dat in 1987 het werk overnam van de houten O.260 *Black-Jack* (ex-Z.88 en O.260 *Atlantic* van Rederij *Aug. Brunet*). De O.64 werd gebouwd door *Fernand De Decker & Zonen* in Zuienkerke en is met zijn 14 meter lengte, op de catamaran N.95 *Jonas* na, het kleinste vaartuig van de kustvloot. Twee man volstaan om het te bedienen. Die taak nemen voortaan *Albert Deramoudt* als schipper-motorist en zoon *Danny* als matroos op zich. Met een (afgestelde) motor van 195 pk beschikt het kleine vaartuig over een aanzienlijk vermogen. De N.555 blijft bemand door schipper *Jan Desaever* en matroos *Lino Cagnard*.

Schepen van landbouw *De Zaeyer* woonde de eerste verkoop in Nieuwpoort bij. Hij dankte de reder voor zijn ondernemerzin en beschouwt het vaartuig als een welgekomen aanwinst voor de Nieuwpoortse garnaalvloot. De eerste verkoop van de N.64 in Nieuwpoort bestond uit 71 kilogram garnalen. Dezelfde dag waren er nog 100 kg garnalen afkomstig van de N.555 *Valentino* en van de N.782 *Nancy* op de veiling. (gw)

Z.47 Sarturnus onder Ierse vlag

De Z.47 *Saturnus* (1980) van *Pol Neyts*, destijds geschrapt (07.05.92) voor de bouw van de nieuwe Z.47 *De Marie-Louise*, krijgt een nieuwe bestemming. Het vaartuig lag al die tijd aan de kant in Zeebrugge. Een Nederlandse makelaar heeft het vaartuig kunnen verkopen aan de Ierse gebroeders *O'Flaherrty* uit *Kill Marky*, reders die al enkele ex-Nederlandse boomkorvaartuigen bezitten. Het Belgisch vaartuig wordt bij *Padmos* in Stellendam klaargemaakt naar de wensen van de nieuwe eigenaars. De boomkortreiler krijgt ondermeer een ballastkiel aangemeten om te voldoen aan de stabiliteitsnormen.

Vlaamse *ijslander* heeft laatste vaart achter de rug

O 129 Amandine wordt gesloopt

Begin maart kreeg reder *Willy Versluys*, eigenaar van het laatste Vlaamse vaartuig dat in IJslandse wateren mag vissen, onderstaand bericht van de IJslandse regering: *'Op 9 december noteerde het Ministerie van Visserij dat de visserijlicentie voor de O 129 voor een periode van zes maanden ingehouden was. Het Ministerie van Visserij heeft er nu in toegestemd dat deze periode van vier maanden teruggebracht wordt.*

Zodoende krijgt het Belgische vissersvaartuig Amandine O 129 de toelating om de visserij in IJslandse wateren aan te vangen op 17 april 1995 overeenkomstig de Overeenkomst van 28 november 1975 tussen IJsland en België, geamendeerd op 11 juni 1981'.

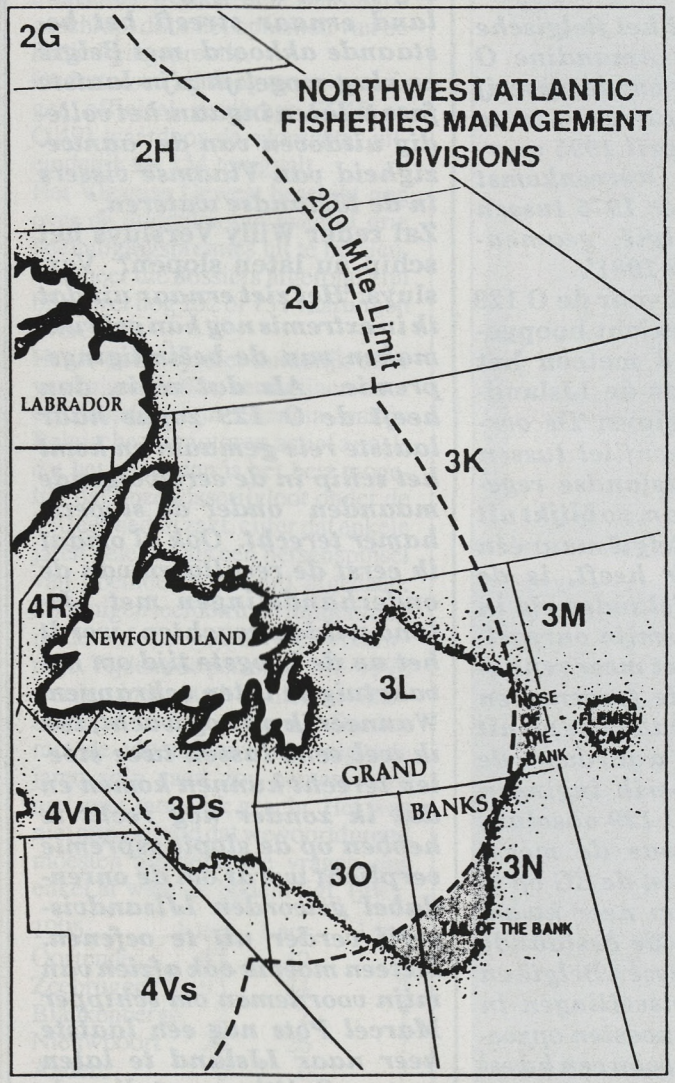
Het bericht, dat voor de O 129 op het eerste gezicht hoopgevend was, hield meteen het doodvonnis voor de IJslandtreiler in. Versluys: *'De oorzaak voor het conflict tussen mezelf en de IJslandse regering blijft bestaan, zo blijkt uit de brief: sinds België maar één IJslander meer heeft, is de aanvoer van IJslandse vis in de Oostendse vismijn onregelmatig en dus niet meer rendabel, ook is er de toegenomen invoer van gelijkaardige vis uit niet-EU-landen waardoor de prijzen de dieperik ingingen en het voor de O 129 absoluut noodzakelijk was de meest gunstige markt in de EG op te zoeken, wat erop neer kwam dat we — tegen de bestaande overeenkomst tussen België en IJsland in — visveilingen in het buitenland moesten opzoeken. Het was gewoon een kwestie van overleven! Aangezien de brief bewijst dat IJsland niet van plan is af te wijken van hetgeen indertijd overeengekomen is, zou ik de vangst in de toekomst alleen maar in de Oostendse vismijn mogen aanvoeren en zou de verre IJslandvisserij dus onrendabel blijven. Maar er is meer: IJsland gaat ook verder met het afsluiten van gebieden waar wij voordien wèl mochten vissen, zodat het ook op het niveau van de vangst almaar moeilijker wordt. Voor mij is het duidelijk dat IJsland ernaar streeft het bestaande akkoord met België zo vlug mogelijk zijn laatste fase te laten ingaan: het volledig uitdoven van de aanwezigheid van Vlaamse vissers in de IJslandse wateren.'*

Zal reder Willy Versluys het schip nu laten slopen? Versluys: *'Het ziet ernaar uit dat ik in extremis nog kan gebruik maken van de beëindigingspremie. Als dat zo is, dan heeft de O 129 zopas haar laatste reis gemaakt en komt het schip in de eerstvolgende maanden onder de slopershamer terecht. Ook al omdat ik eerst de resultaten van de onderhandelingen met IJsland wilde afwachten, wordt het nu de hoogste tijd om het vaartuig te laten schrappen. Wanneer ik nu nog wacht, zou ik wel eens tussen twee stoelen terecht kunnen komen en dat ik zonder nog recht te hebben op de slopingspremie verplicht wordt om de onrendabel geworden IJlsandvisserij verder uit te oefenen. Meteen moet ik ook afzien van mijn voornemen om schipper Marcel Pots nog een laatste keer naar IJsland te laten varen. Spijtig, want die reis zou ongetwijfeld de geschiedenis gehaald hebben'.* (fv)

Spaanse vissers sleuren EU mee in visserijoorlog

SPANJE EN CANADA hebben de voorbije weken op zee (en in de media) een conflikt over visrechten uitgevochten. Betwist gebied waren de internationale wateren voor de kust van Newfoundland. Uiteindelijk bleef het optreden van de Europese Unie (EU) - Spanje is immers een volwaardige lidstaat - beperkt tot een waarschuwing aan de Canadese autoriteiten om geen nieuwe eenzijdige maatregelen te nemen tegen Europese vissers. In plaats van de vergeldingsmaatregelen die Spanje eiste, kwamen er onderhandelingen met als inzet het visrecht op de slinkende hoeveelheid vis rond *Terra Nova*.

De instelling van een Canadese exclusieve economische zone (EEZ) van 200 mijl (320 km) heeft al voor heel wat problemen gezorgd. Varende visfabrieken uit Spanje en Portugal, maar ook uit Zuid-Korea komen vaak net buiten de zone vissen. Canada vindt dat het hierdoor gehinderd wordt in het duurzaam beheer van zijn visstocks. De grootste problemen doen zich voor met de *Groenlandse heilbot*. Het gebied waar die vis leeft, bevindt zich voor het grootste deel binnen de EEZ, waar Canadese vissers over het alleenrecht beschikken. De problemen worden veroorzaakt door twee plaatsen waar de platvis ook buiten de 200-mijlszone talrijk aanwezig is. Dit heeft te maken met de uitgestrekheid van het continentaal plat, de ondiepe zone van de Atlantische Oceaan, waar de platvis zich ophoudt. Op de betwiste plaatsen van de *Grand Banks* loopt de grens tussen de diepe en ondiepe zee meer dan 200 mijl uit de kust en verlaat de vis de Canadese wateren. Daar komen vreemde vissers goed aan hun trekken. Volgens de Canadese vissers halen ze er zoveel vis dat er voor hen weinig overblijft. Met statistieken tracht Canada al jaren aan te tonen dat de Europese vissers veel meer vis weghalen dan in de NAFO (*Northwest Atlantic Fisheries Organisation*) is afgesproken. Probleem is dat de EU, alhoewel lid van de NAFO (net als Canada en enkele Oosteuropese landen, Spanje heeft steeds geweigerd lid te worden van de NAFO) zich niet gebonden acht door de quota voor het noordwestelijk deel van de Atlantische Oceaan. Hierdoor kunnen Spaanse en Europese vaartuigen veel meer vis vangen dan vastgelegd in de quota. Deze situatie leidt al jaren tot een konflikt dat begin maart opnieuw escaleerde.



De donkere gebieden vallen buiten de Canadese 200-mijlszone. Het visserijkonflikt tussen Canada en Spanje draait rond deze visgronden.

Overleven

De economie van de provincie New Foundland, een eiland van 500.000 inwoners waarvan 40.000 mensen van de visopbrengst leven, ligt sinds 1989 vrijwel plat. Meer dan 400 jaar was de kabeljauwvisserij de voornaamste inkomstebron van de lokale bevolking(*). Overbevissing van het gebied leidde in 1977 tot de invoering van een exclusieve 200-mijlszone en een herstelprogramma voor kabeljauw. Omdat het herstelprogramma niet tot de beoogde resultaten leidde kwam er in 1992 tijdelijke stopzetting en nog heeft het kabeljauwbestand zich niet hersteld. De tewerkstelling in de visserijsektor is door de kabeljauwkrisis zeer diep teruggevallen.

Piraterij

Het conflict van vorige maand draaide niet meer rond kabeljauw. Deze keer was de inzet de vangst van *Groenlandse heilbot*. De kleine zwarte heilbot is bij ons vaak op de markt als *Greenland turbot*. De vis is van goede kwaliteit maar biologisch gezien niet beter dan schol stellen biologen. Er wordt echter een betere prijs voor betaald. Op 6 maart kondigde Canada een vangstverbod af voor heilbot, zowel binnen als buiten de 200-mijlszone, gedurende zestig dagen. Dit eigenmachtig optreden, met de nobele bedoeling de overbevissing een halt toe te roepen, was zoveel als een oorlogsverklaring aan de Spanjaarden.
De entering door een Canada van een Spaans schip in internationale wateren mag natuurlijk niet. Op termijn zal ook de Spaanse vloot (bijna 19.000 vaartuigen en 81.000 zeevarenden en een omzet van 67 miljard frank) niet ongerept uit de verdere sanering van de Europese visserijvloot komen. De EU zal daar zwaar voor betalen. Ondermeer Galicië (met vissershaven van Vigo) valt onder de gebieden met doelstelling één, dat betekent dat het kan rekenen op forse bijdragen uit de Europese struktuurfondsen.(gw)

(*) Zie ook boekbespreking 'Scheepsberichten, elders in dit blad

Voetbalclub F.C. Vismijn

In Oostende in café Calypso wordt begin 1989 rond het vismijngebeuren een voetbalclub opgericht. Een jaar later verplaatst de club — die in geen geval verward mag worden met de vissersclub FC Bootjessjouwers waarover we het in HVB nr 10/1994 hadden — zich naar de kantine van de vismijn. In 1993 gaat het lokaal dan weer richting café Derby op de Nieuwpoortsesteenweg waar het zich nu nog altijd bevindt.

F.C. Vismijn werd opgericht door *Marcel Asseloos* en *Robert Vlassenbroeck*; ere-voorzitter in die beginperiode was *Robert Couvreur*. Het zijn allemaal namen die maar al te bekend zijn in Oostendse vismijnmiddens.
Tijdens de kantineperiode werden reder *Norbert Hennaert* en visgroothandelaar *Joël Meersman* de erevoorzitters.
FC Vismijn komt uit in de KORPO-competitie, een voetbalspel dat vergeleken mag worden met hetgene gespeeld wordt in derde of vierde provinciale afdeling van de nationale competitie.
Aanvankelijk waren de spelers bijna allen juniors van K.V.G.O. In het tweede jaar speelde FC Vismijn zich dan ook al een weg naar de kampioenstitel in de IIde afdeling van Korpo; zodoende werd ook overgestapt naar korpo's 1ste afdeling, waar onze vismijnvoetballers vandaag nog steeds tot de goede middenmoot behoren.
Dit jaar zijn er 23 spelers (de jongste is 18 en de oudste 30) aangesloten, waarvan er 10 in de vismijn werken, ook mag de club een tweetal vissers onder haar spelende leden rekenen. De Vismijn neemt deel aan allerhande tornooien in de Westvlaamse contreien en mag een heel pak bekers te kijk stellen.
Het bestuur wordt gevormd door erevoorzitter *Norbert Hennaert*, voorzitter *Robert Vlassenbroeck* en ondervoorzitter *Marcel Asseloos*, die tegelijk ook trainer en coach is, verder zijn daar nog secretaris *Roger Vandeberghe*, schatbewaarder *Marc Vlassenbroeck* en commissaris *Anita Nayaert*. Sponsors zijn *Joël Meersman, Edelfish, Norbert Hennaert en café Derby*.

Zeedierenjager

De F.C Vismijn in het speelseizoen 1992-1993.

Kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

Voor de handelaar die staat op kwaliteit en daar een redelijke prijs voor over heeft

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters

Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloond wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

Tel 00 31 1199 5383 — (F. Lokerse) — Fax 00 31 1199 5229

Opkomst en ondergang van een onderste grens (II)

De visserij sociaal verankeren

VORIGE MAAND MOESTEN we in HVB constateren dat de Vlaamse vissersvloot zich onder de leefbaarheidsgrens — de zogenaamde 'onderste grens' (1) — bevindt. Er resten momenteel niet genoeg vaartuigen om de visserijgemeenschap in leven te houden. De liquidatie heeft tot een massale vlucht van kapitaal en arbeid uit de sector geleid. Er is zoiets als een dijkbreuk geslagen waardoor de know-how uit de sector hutst.

Het verlies aan ervaren arbeidskrachten is dramatisch omdat de visserij een uiterst gespecialiseerde bezigheid is die later — in betere tijden, als die al mochten komen — niet zomaar door willekeurige 'verse arbeidskrachten' uit het reserveleger van werklozen kan opgenomen worden, hetzelfde geldt voor het herstellen en bouwen van vissersvaartuigen en voor de meeste andere neventaken die de visserij met zich mee brengt.

Het Meerjarige Oriëntatieprogamma (MOP) — waarin bepaald wordt dat de Belgische vissersvloot tot op zijn onderste leefbare grens moest teruggebracht worden en waarover we het in het eerste deel van deze bijdrage uitgebreid hadden — is een EU-instrument waaraan de Vlaamse vissersvloot moèst gevolg geven. De Belgische visserijpolitiek wordt immers luidop *gedicteerd* door de Unie. Terloops weze opgemerkt dat het MOP niet is wat zijn naam zegt te zijn. Het is niet iets waarop België zich vrijblijvend zou kunnen *oriënteren*. Het is een plan dat *opgedrongen* werd aan de Belgische lidstaat... die destijds overigens *tégen* dat MOP gestemd heeft (2).

Waarom wilde de EU zonodig de visserij herstructureren? Waarom moest de Belgische vissersvloot zonodig tot haast onleefbare proporties teruggebracht worden?

Sommigen menen dat daar een ecologisch antwoord op gegeven kan worden. De vissers vissen de zee leeg, zo heet het in die hoek, en dus moet het aantal vaartuigen in de Unie beperkt worden. Voor wat de Vlaamse visserij betreft gaat deze vlieger alvast niet op en we beroepen ons daar op een onverdachte bron. Michiel Maertens, de Westvlaamse senator van de milieupartij Agalev, zegt het zo: *'Het is niet juist te beweren dat de visserijdruk — de niet-industriële zoals in ons land — de oorzaak is van de vermindering van het visbestand, met als gevolg de teloorgang van onze Vlaamse visserij'* (3).

Anderen menen dat deze herstructurering nodig is om de visserij zelf uit het slop te halen: als er uiteindelijk maar honderd reders overblijven, moet het relatief gemakkelijk zijn de (quota)koek te verdelen, tot grote vreugde van degenen die ondanks alles gebleven zijn. Dat is zo'n beetje de redenering die vandaag bij leidinggevende reders opgeld maakt. Zij hebben dan ook het populaire ordewoord van de 'onderste grens' achter zich gelaten en concentreren zich nu op een rationele verdeling van hetgeen de visserij rest. Rederscentrale-voorzitter Bart Schiltz zegt het klaar en duidelijk: *'Wat doe je met zoveel schepen als je geen kwota hebt om te vissen'* (4). Het argument lijkt zinvol en getuigt blijkbaar van veel gezond verstand. En toch: wanneer het ordewoord van de onderste grens verlaten wordt dan zal de vrije val waarin de visserijgemeenschap verkeert niet gestopt worden. Dat blijkt ook uit andere (en sterkere!) sectoren die vandaag onder onze ogen volledig ontwortelen.

Boeren

Over ontwortelen gesproken. De boeren kunnen daarover meespreken. In de Belgische landbouw werkten in 1980 nog 105 332 mensen en in 1992 was het aantal teruggebracht tot 77 955 (5). In 1980 werkten die mensen op 78 750 landbouwbedrijven, aantal dat verminderde tot 55 392 in 1992 (6). Als herstructurering kan dit alvast tellen. Dat de vermindering van bedrijven en arbeidskrachten in de landbouw het milieuprobleem niet opgelost heeft, mag blijken uit al de heisa die rond het Mestaktieplan van de Vlaamse regering ontstaan is; dat de EU-herstructureringen de consument (waarom het in laatste instantie toch te doen is) evenmin geholpen heeft, mag blijken uit de kwaliteit van het vlees waarover de hormonenmaffia de scepter zwaait. Tenslotte heeft de rationalisatie ***geen*** gunstige situatie geschapen voor de resterende boeren, want de liquidatie zal ook in de toekomst doorgaan en dat na de grote uittocht die de landbouw al gekend heeft: *'In de komende 13 jaar zouden er nog iets meer dan 19 000 ondernemingen uit de beroepssector verdwijnen'* (7). Hetzelfde geldt voor de tewerkstelling: *'In de komende 13 jaar zouden nog iets minder dan 24 000 AE aan de beroepssector onttrokken worden'* (8) en *'In alle oriëntaties van de landbouw kiest een toenemend aantal landbouwers, bij een stijgende externe druk, voor een geheel of gedeeltelijke terugtrekking uit de beroepslandbouw.'* (9). Dat de rendabiliteit en het concurrentievermogen van de grote landbouwbedrijven door dat alles verbeterd zijn, heeft zo te zien niet bijgedragen tot de kwaliteit van het produkt en evenmin tot het geluk, de arbeidsvreugde en de toekomstverwachtingen van de resterende boeren.

Niets laat vermoeden dat het voor de resterende reders ter visserij ☞

anders zou zijn.

Behoeften bevredigen

Een sector overleeft niet (uitsluitend) omdat de rendabiliteit (en dus het concurrentievermogen) van de resterende ondernemingen verhoogt. Andere — even belangrijke — factoren spelen mee. Een factor die bij het inschatten van de overlevingskansen nogal licht 'vergeten' wordt is het belang van de maatschappelijke vraag. Een economische sector overleeft maar wanneer ze ook aan die maatschappelijke vraag voldoet.

De visserij gaat niet alleen om winst, maar ook om voedsel, om werk en om welstand. Als de rederijen niet meer voldoen aan de behoeften van de visserijgemeenschap (en aan deze van de gemeenschap in het algemeen) zal de sector verdwijnen.

Reders die hun rekening maken en daarbij besluiten dat ze de nevensectoren in België eigenlijk niet nodig hebben (kan je een schip niet even gemakkelijk laten herstellen/bouwen in het buitenland?) hebben het verkeerd voor; vissers die ervan overtuigd zijn dat de Vlaamse vismijnen er eigenlijk niet echt meer nodig zijn (kan je niet evengoed de vangst aan wal zetten in het buitenland?) maken een vergissing; beleidsmensen die zich afvragen of een Vlaamse visserijschool eigenlijk wel zin heeft (kan je niet evengoed buitenlandse bemanningen aan boord nemen?) stellen kortzichtige vragen. Ze hebben blijkbaar alleen maar oog voor één aspect: de rendabiliteit van één onderneming. Zij 'vergeten' dat ook de voorraad arbeidskrachten, cultuur, milieu en kapitaal die een streek, een sector of een land heeft(10) medebepalend zijn voor voor het overleven van zelfs die ene onderneming. Ze vergeten dat al die vragen dus regelrecht tot de slotvraag leiden: zijn er nog wel Belgische reders ter visserij nodig? (want kan vis niet even gemakkelijk aan om het even wie in het buitenland gekocht worden?)

Sociaal verankeren

De 'ontworteling' (een agrarische term die maritiem vertaald kan worden in 'ont-ankering') van de visserijsector is echter volop aan de gang. In de rederswereld wordt bijvoorbeeld openlijk gesproken over het einde van de familiale visserij (11). Wat er ook van zij: wil de visserij overleven dan zal dat niet gebeuren door het Vlaamse hinterland aan haar lot over te laten en omwille van de rendabiliteit in buitenlandse havens te veilen, te (ver)bouwen, herstellingen uit te voeren enzovoort... Wil de visserij overleven dan moet de sector een 'niet-concurrentiële' daad stellen en bewust de banden met de visserijgemeenschap herstellen: **werk in eigen streek garanderen aan vissers en aan mensen in de nevensectoren; rekening houden met sociale, familiale en ecologische factoren die uit de gemeenschap aangebracht worden...**

Globaliserend kunnen we zeggen dat de visserij twee (aan elkaar tegengestelde?) problemen moet oplossen. Enerzijds blijft het natuurlijk onloochenbaar dat de moderne technologie niet betaalbaar is tenzij je deelneemt aan de internationale concurrentiestrijd — en daar succes mee hebt. Vandaar dat rendabiliteitsverhoging voor de Vlaamse visserij inderdaad een *must* is; anderzijds is het evenzeer waar dat de visserij maar kan overleven wanneer de banden met de visserijgemeenschap nauw aangehaald worden. Een onoplosbare tegenstelling? Niet wanneer we weer het ordewoord van een onderste leefbare grens voor de vloot weer opnemen en centraal stellen in de 'Beleidsnota Zeevisserij' die momenteel door het Ministerie van Landbouw gecoördineerd wordt: een Vlaams meerjarig oriëntatieprogramma dat de vloot opbouwt, in plaats van afbreekt.

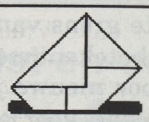
Een onderste grens van 160 vaartuigen! Dat betekent meteen dat er ruimte is voor nieuwe jonge rederijen. Er is plaats voor jonge vissers die willen samenwerken. Het is wellicht het geschikte ogenblik om de oude coöperatieve gedachte — die ook in de visserij zijn deugdelijkheid bewezen heeft — nieuw leven in te blazen: jonge vissers die wèl nog in eigen kunnen geloven kunnen samen vaartuigen uitreden waarop ze samen werken en bewijzen dat het wel degelijk kan: een florerende Vlaamse visserijgemeenschap in de XXIste eeuw!

Aan programma's waarin deze filosofie kan ingevoegd worden ontbreekt het niet: communautair programma Pesca, doelstellingen 5b, Beleidsnota Visserij... Aan werkgroepen, overlegorganen, bijeenkomsten en denktanks ontbreekt het al evenmin. Het lijkt ons boeiend voor politici om terzake een en ander op poten te zetten, het lijkt ons boeiend voor onderwijsmensen en opvoeders om de vissersjeugd in die richting op te voeden, het lijkt ons boeiend voor jonge vissers om te kijken of dergelijke ideeën de test van de praktijk kunnen doorstaan. De Vlaamse schrijver Tom Lanoye zou zeggen: doen!

Flor Vandekerckhove

(1) Over deze 'onderste grens' zie HVB 3,1995 pag. 13-16
(2) P.P. Goberecht in HVB 5,1988 pag. 24
(3) HVB 12,1994 pag. 7
(4) De Zeewacht, 30.12.94
(5) 'Structurele ontwikkelingen in de landbouw', Sonja Lenders en Hubert Everaert i.o.v. Ministerie van Landbouw (L.E.I.-publikaties nr 571, nov 1994.) pag. 22
(6) Ib. pag. 9
(7) Ib. pag. 42
(8) Ib. pag. 44
(9) Ib. pag. 52
(10) De Amerikaanse economist Herman Daly werkt momenteel boeiende theorieën terzake uit.
(11) Informatieblad van de Rederscentrale nr 13 van 15 juli 1994.

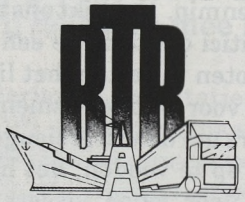
CAT
CATERPILLAR
DIESEL MOTOREN
VERDELER IN BELGIË :
TRECO ENERGY SYSTEMS
(02) 689 24 66
Fax (02) 687 87 63
STWG OP BRUSSEL 340 3090 OVERIJSE
AUTHORIZED MARINE DEALERS
ARCRET ANTWERPEN
TEL (03) 225 28 12
FAX (03) 225 01 78
I.D.P. OOSTENDE
TEL (059) 32 18 64
FAX (059) 32 08 13
F.S.E. GENT
TEL (09) 251 25 81
FAX (09) 251 39 51
CHANTIERS NAVALS NAMECHE-SEILLES
TEL (085) 82 69 10
FAX (085) 82 73 60



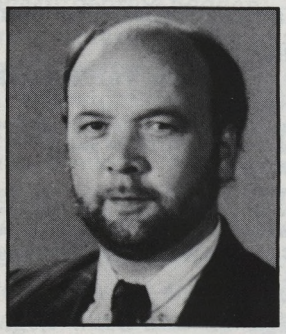
Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden gestuurd naar de redactie van HVB (adres vindt u onder colofon pag. 3). Publikatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren of in te korten.

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



Secretaris
Ivan VICTOR



ZEEMANSBOND
ABVV

OOSTENDE-VEURNE-DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27 Oostende
Tel: 059 / 70 27 41
Fax: 059 / 70 51 33
BRUGGE
Kustlaan 176 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 15
Fax: 050 / 54 42 53

Reder August Hertsens:

'Reders moeten zich bezinnen over strategie'

Een viertal weken geleden heb ik onderstaande tekst overgemaakt aan de Rederscentrale om ze op te laten nemen in het Informatieblad. Omdat voorzitter Schiltz met de inhoud niet akkoord gaat, zou hij de publikatie van de tekst belet hebben. Zo te zien blijkt de nieuwe voorzitter niet veel sympathie te koesteren voor zienswijzen die de zijne niet zijn. Ook is het voor mij niet evident dat het de taak van de voorzitter is om het Informatieblad van de Rederscentrale te censureren. (August Hertsens)

De jongste tijd hoort men op vergaderingen, in de pers... veel spreken over de supercrisis van de visserij, over een reorganisatie van de Rederscentrale, een nieuw beleid, de evolutie naar een industriële vloot en nog meer van die dingen.

Het is mij nog altijd niet duidelijk welke segmenten van onze vloot het meeste last hebben van de crisis. Zijn het de kustvissers, de eurokotters, de plankenvissers, de gewone boomkorvaartuigen of zijn het de vaartuigen die tot de nieuwe categorie van de zogenaamde *superbokkers* behoren? Volgens een analyse van het *Vlaamse Visserijcomité* gaat het in hoofdzaak om een gedeelte van de eurokotters en een 10-tal grotere vaartuigen van minder dan 5 jaar oud (dat zijn dan die *superbokkers*). Volgens dezelfde analyse zijn moderniseringsinvesteringen niet zinvol voor de oudste vaartuigen uit dit vlootsegment, zelfs al doen zij het, naar het schijnt, beter dan die ultranieuwe schepen.

Ik denk vooral dat men te veel hooi op zijn vork wil nemen en dat essentiële zaken daarbij op de achtergrond komen te staan. De crisis is actueel. Wanneer men zich teveel gaat bezig houden met toekomstplannen, ontgaat ons hoe hoogdringend de huidige problemen om een oplossing vragen.

Welk politiek moeten we dan volgen?

I. Een conserverend beleid.

Dat heeft in hoofdzaak te maken met het dagelijks belang van de mensen die NU bezig zijn in het vak.

In feite gaat het over:

* *Quotaverdeling*: De oprichting van de quotacommissie was een gelukkig initiatief dat tot heden gewaardeerd wordt door de reders. Op dezelfde basis blijven werken - met kleine aanpassingen - is aangewezen. Het spijt me in een verslag te moeten lezen dat het huidige quotasysteem protectionistisch zou zijn en helemaal niet toekomstgericht en dat het quotasysteem zelfs het verkleinen van de vloot voor gevolg heeft. Ik dacht dat het verkleinen grotendeels te wijten was aan de beëindigingspremie.

De Overheid adviseren inzake ruiloperaties is eveneens positief.

* *Uitbatingskosten*: de meeste reders weten ongeveer wat zij in functie van de hun toebedeelde quota jaarlijks kunnen besommen. Om de winst te verbeteren moet het accent gelegd worden op het intomen van de uitbatingskosten. De aankopen van brandstof en diverse materialen zou in groepsverband kunnen gebeuren en de Rederscentrale zou kunnen instaan voor organisatie en advies.

* *Sociale lasten*: inspanningen moeten gedaan worden om de sociale lasten in doenbare perken te houden. Onze verplichte bijdragen in allerhande fondsen moeten van dichtbij gevolgd worden.

Op dit vlak is er veel te weinig initiatief.

* *Verzekeringen*: met afsluiten van verzekeringen in *groepsverband* (voor schip-apparatuur-ziekentransport vanuit buitenland-rechtsbijstand) zou zeker goedkoper uitvallen.

* *Buitenland*: contacten leggen met buitenlandse producentenorganisaties om gezamenlijke belangen bij de Europese Unie (EU) te bepleiten. Zich bezighouden met ruilproblemen. Reders bijstaan die in het buitenland met moeilijkheden te kampen hebben.

* *Projecten:* de overheid bijstaan bij het uitproberen van projecten. De praktische en financiële facetten behandelen.

* *Vertegenwoordiging*: niet vergeten nauwkeurig uitleg te verstrekken en advies te vragen aan de basis over het redersfonds, scheepsjongensfonds, fonds arbeidsongevallen, het vissersfonds, de overlegcommissie, Vlaams visserijcomité... Het Redersfonds dat noodlijdende reders moet steunen verdient daarbij speciale aandacht.

* *Zeevaartinspectie*: ervoor zorgen dat de reders geen hinder ondervinden wat betreft de bemanning of technische problemen.

* *Vismijnen:* speciaal uitzien dat de verkoopskosten niet uit de hand lopen en dat de verkoopsomstandigheden vlot verlopen. Trachten te ver- ☞

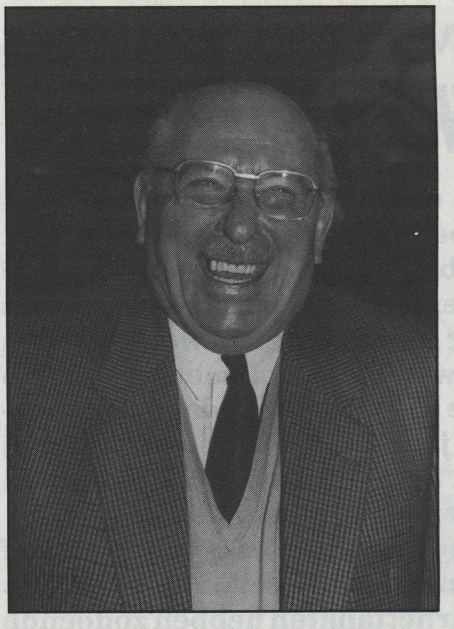
mijden dat de verkoop van ingevoerde vis in de vismijnen voor de reders te concurentieel wordt.
* *Vrijheden*: ervoor zorgen dat de reders niet overbelast worden met tal van nationale en buitenlandse reglementen en — zoals veel gebeurt — zelf geen bijkomende reglementen uitvinden.
* *Overheid:* de overheid (vele departementen) bijstaan en goed adviseren in alle zakens die onze sector aangaan.
* *Onderwijs*: het niet te moeilijk maken voor de jongens met een mindere intellectuele bagage (bijvoorbeeld door langere leerplicht en het eisen van allerhande diploma's) want dit is soms voldoende om hen van de visserij weg te trekken. Men mag niet eisen dat iedereen die naar de visserij wil komen van een hoger niveau is. Gewone jongens kunnen wij ook gebruiken.
* *Vangstcapaciteit*: zorgen dat de vangstcapaciteit van onze vloot in verhouding blijft met de ons toegekende quota. Niet per sé de capaciteit door alle middelen willen verhogen want uiteindelijk zullen wij onszelf vernietigen.

De hierboven opgesomde punten zijn wellicht de domeinen waar de Rederscentrale het meest actief en waakzaam moet zijn: niet op spectaculaire maar op eenvoudige wijze de mensen helpen.

II. Wat moet men nu denken van het toekomstgericht beleid?

De huidige visie van de Rederscentrale terzake steunt zich in het bijzonder op het realiseren van meerinkomsten. Wat zien we nu immers gebeuren? We zien een wijziging optreden in de tot hiertoe gevolgde lijn van de quotacommissie door inbreng van nieuwigheden zoals een verplichte zeedagenregeling (naar het schijnt 240 dagen/jaar); groepsvorming (eigen reglementatie plus eigen sancties); doorbreken van 1200 pk-grens (naar 2000 pk of het legaliseren van een aantal dubieuse gevallen); doorbreken bruto tonnemaat (want anders zou 2000 pk niet mogelijk zijn); evolutie naar een industriële vloot.

Is dat alles in de praktijk wel positief voor onze mensen? Vraag is trouwens waar de overlegcommissie al die bijkomende pk's vandaan zal halen zonder de voorgeschreven grens van de EU te overschrijden. Er komt immers nogmaals een verhoging van de vangstcapaciteit aan te pas. Bij de desaangaande palabers houdt men in de Rederscentrale geen rekening meer met het kleinere en oudere segment van de vissersvloot. De herverdeling van de quota komt er vandaag uiteraard veel ter sprake. Vraag is dan ook in wiens voordeel — en in wiens nadeel! — de verschuiving zal gebeuren. Het is nog niet heel lang dat de 2000 pk-historie op de dagorde staat en kijk: er zijn reeds vier kandidaten! Men zou bijna denken dat er terzake buitennatuurlijke arrangementen bestaan.



Reder August Hertsens: 'De herverdeling van de quota komt er vandaag uiteraard veel ter sprake. Vraag is dan ook in wiens voordeel — en in wiens nadeel! — de verschuiving zal gebeuren.
Het is nog niet heel lang dat de 2000 pk-historie op de dagorde staat en kijk: er zijn reeds vier kandidaten!' (Foto gw)

Binnenkort hebben we te maken met de komst van Spanje en Portugal die ons zeker bijkomende problemen (reglementen) zullen bezorgen. In dergelijke condities is het moeilijk zich te concentreren op een toekomstig beleid.

In feite zijn we verplicht ons beleid af te stemmen op korte termijnen, bijna van dag tot dag. De energie van de Rederscentrale moet in de eerste plaats benut worden om de overlevingskansen van de nu bestaande rederijen te waarborgen.

Het is aan de reders te oordelen en te weten waar hun belang ligt. Zij moeten weten wat zij willen: ofwel nu kopje boven water houden ofwel dromen van de toekomst. Ik heb reeds geschreven (Informatieblad Rederscentrale 15.8.1994 pag.14): de leefbaarheid van ieder van ons is de enige garantie voor de toekomst.

August Hertsens

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.

40 40

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.

Vistechnieken van de Vlaamse vissers (X)

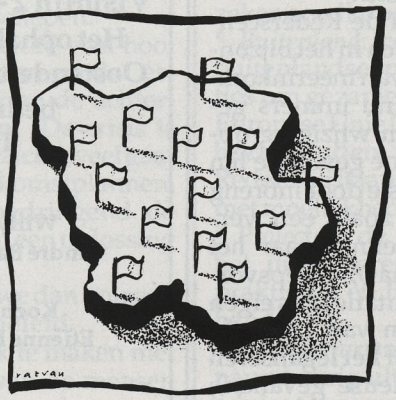
Staande Warnetten

IN NIEUWPOORT VINDEN we de enige 'war(rel)netvisser' van onze kust, de N 95. Schipper en mede-eigenaar is Luk Louwagie (36). Luk is een laatbloeier die slechts op 25-jarige leeftijd begon te varen. Vroeger met de visserij beginnen zat er niet in, ook al omdat vader (die apotheker was) het hem verbood. Er zat voor Luc Louwagie dan ook niets anders op dan eerst een hoger diploma te halen (orthopedagoog/opvoeder AI). Later werkte hij in de jachtclub. Via de sportvisserij zag hij op zee hoe vaartuigen uit Boulogne grote aantallen gul (kleine kabeljauw) opvisten met de warnetten.
Kort daarna is Louagie dan met Gerry Vanderbeken (actief bij het bij vissers alom bekende INES) begonnen met het uitreden van de N 95. Beide warnetfanaten hebben zodoende sinds 1987 in de Vlaamse visserij een unieke positie bezet.

HET VAARTUIG N 95 is 12,68 m lang en 6,6 m breed; diepgang 1,6 meter. Voortgestuwd door twee motoren van 320 pk met 2 schroeven; dus goed voor 640 pk. Topsnelheid: 16 knopen. Opvallend is dat het enige warnetvissersvaartuig een catamaran is die in polyester uitgevoerd werd.
Het actieterrein van de Vlaamse warnetvissers loopt tot 50 mijl buiten de Nieuwpoortse thuishaven. De N.95 vaart met drie man: een schipper-motorist en 2 matrozen.

passief, maar niet licht

Deze netten worden opgehaald met een speciale *powerblok* van Deens fabrikaat. Een grote powerblok kost zo'n 800.000 frank, en een kleiner exemplaar dat Luc en Gerry in reserve houden draagt een prijskaartje van 500.000 frank. Er zijn verder voor 550.000 frank netten aan boord voor de tongenvangst. Je kan stellen dat er zo'n 11.000 frank tongennet aanwezig is per 100 meter; en 6000 frank per 100 m gullennet. Dat vissen niet goedkoop is weten ook de reders van de N 95. In de warnetvisserij wordt immers jaarlijks voor 1 miljoen BEF aan materiaal besteed.
Bij de aankoop van de netten volgen de reders dan ook nauwlettend de wereldmarkt. Zo komen de netstukken (die ze in Engeland laten op punt zetten) uit Taiwan. Veel vistuig komt uit Denemarken. De manier waarop de netten gemaakt worden is heel belangrijk.
Het vaartuig moet zeer goed te manoevreren zijn om dat soort visserij te beoefenen. Het is vrij arbeidsintensief werk, toch heet het dat vissen met de warnetten een *passieve visserij* is. Misschien kunnen we stellen dat de visserij dan wel passief mag zijn, het werk desalniettemin veel activiteit vraagt.
De N 95 werd gebouwd om op gul te vissen. Maar met het verdwijnen van deze soort op onze kust vissen onze warnetvissers drie kwart van het jaar op tong.
Warnetvisserij kan om het even waar gebeuren, maar toch liefst een stuk uit de beurt van de boomkorvaartuigen, om schade aan het broze vistuig te vermijden.
De netten voor de tongvisserij zijn 900 m lang per set (een 'set' is een combinatie van 3 netten van 300 m lang: 3 x 300m= 900 m). De warnetvissers vissen in het beste geval met 5 sets (of 5 x 900 m = 4500 m netten). Per 300 meter wordt een anker met boeistok en blaas uitgesmeten (zie afbeelding op volgende bladzijde).
De netten voor tongen zijn één meter hoog. De onderkant is een verzwarende *loden pees*, de bovenkant een *drijvende pees*.
Tussen de verschillende 'sets' wordt een afstand van 1/4 mijl gehouden. De netten zijn vervaardigd uit spaan '9'. Zodoende gaan de kleinere tongen erdoor en kunnen de grotere kunnen er niet in geraken. Zodoende wordt eenzelfde maat tong gevangen, de zogenaamde middensoorten ☞



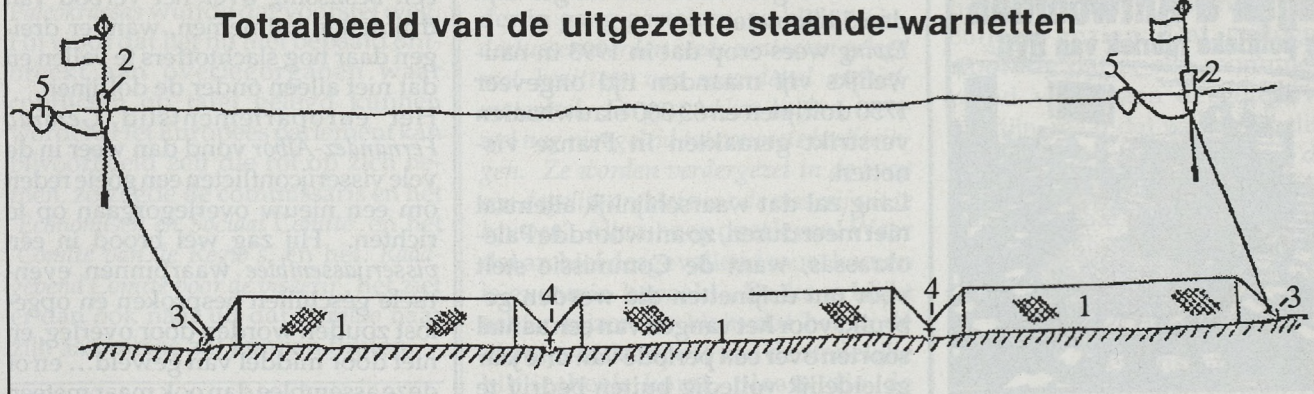
Met meer dan 900 kantoren

over het hele land zijn we zeker niet ver bij u uit de buurt.

Is de BBL daarom de voorkeurbank ?

BBL

Totaalbeeld van de uitgezette staande-warnetten



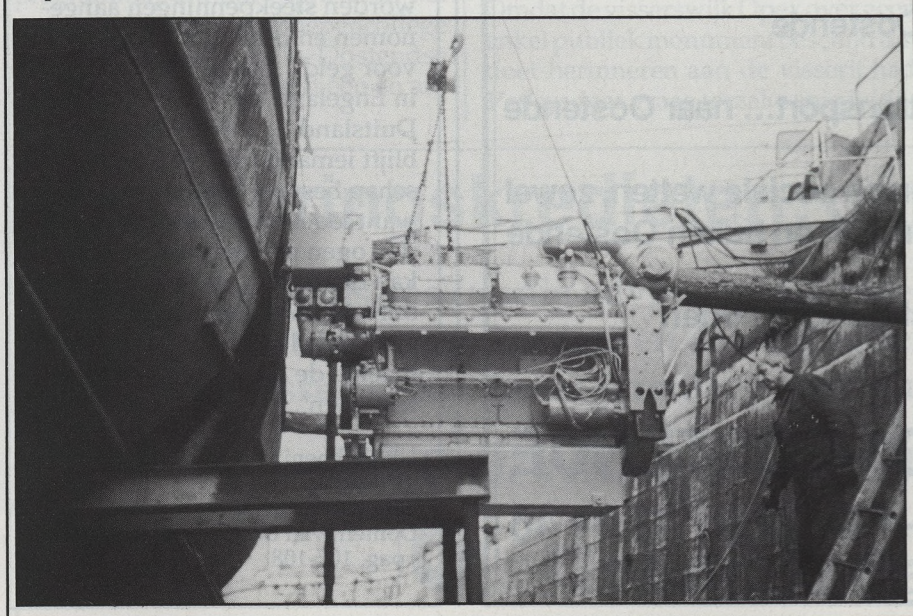
1. Net met drijvende vlottende pees en loodverzwarende onderpees
2. Boei met vlaggestok
3. Anker met ankerpees
4. Anker tussen de staande netten
5. Blaas

(tussen 200 en 350 gram). Vermelden we ook dat voor de gul spaan '17' gebruikt wordt.
Op tong vissend loopt de N 95 alle dagen binnen. De vissers vertrekken 's morgens om 5 uur en komen s avonds voor het donker wordt weer binnen. Per 24 uur halen ze 2 keer hun netten op.
's Morgens halen ze eerst hun netten op en zetten deze terug. Dan bewerken zij de vangst. Tegen de avond halen de warnetvissers weer de netten op, verwijderen de vangst en zetten de netten weer op hun plaats. De dagtaak is volbracht wanneer de vangst gegut en gekuist is.
Wanneer de tongen tijdens het voorjaar het land inkomen en in het najaar terug naar zee trekken, is de warnetvangst op zijn best.
Dus: wanneer de tong zwemt, wordt ze gevangen, wanneer de tong in de grond kruipt, vangt de N 95 beduidend minder dan de *wekkerende* boomkortreilers. Ook tijdens de *bloeiperiode van het water* hebben ze — door de aanwas op de uitgezette netten — veel moeilijkheden.
De gullennetten zijn 2,5 meter hoog en daarmee wordt bovenop de wrakken gevist. De netten liggen dan werkelijk *op het wrak*, omdat daar het meeste te vangen is.
Bij de gullenvisserij worden de netten om de drie uur gewonden. Een gul die langer vastzit zou *in het net verdrinken*, wat de kwaliteit van het produkt niet ten goede komt.
De Vlaamse warnetvissers hebben veel leergeld moeten betalen voor ze het vak goed onder de knie hadden en vooraleer ze de knepen van het vissen op de wrakken kenden. Voor alles hebben ze geleerd rekening te houden met getij en wind.
De snelheid van het vaartuig bij het buitenzetten van de netten ligt tussen de 5 en 6 mijl per uur. Er mag dan niets haperen of de boel loopt in het honderd. Het is dan ook belangrijk dat er aan boord in een echt hecht team gewerkt wordt, (zoals op alle vissersboten trouwens).
De warnetvissers verkopen om de twee dagen hun vangsten in de Nieuwpoortse vismijn, maar dagelijks na het binnenkomen wordt de vangst in de koelkast geplaatst. De kwaliteit van hun waar wordt op prijs gesteld, ze krijgen er dan ook een goeie prijs voor.

Zeedierenjager
(Wordt vervolgd)

O 369 plaatst nieuwe motor

De Oostendse plankenvisser O 369 Koningin der Engelen van de vissersfamilie Verleene heeft een aantal moderniseringswerken laten uitvoeren. De Caterpillarmotor die sinds 1983 aan boord stond werd vervangen door een modern exemplaar (zelfde merk, zelfde vermogen, afgesteld op 300 pk). Daarnaast kreeg het visruim een roestvrij stalen kleedje. De elektriciteit werd omgeschakeld op 220 en 380 V. Aan de moderniseringswerken hing een prijskaartje van 7 miljoen.
De werken werden uitgevoerd werden door motorenleverancier Treco en de Gentse werf FSE.
Op 10 februari koos de gemoderniseerde O 369 weer zee, richting het Kanaal.



Europese vragen

Ook de Europese parlementariërs stellen vragen die de vissers aanbelangen, en dat vrgeten wij in deze rubriek al eens te melden. Ze doen dat tegenwoordig bij voorkeur aan Paleonkrassas, die in de Europese Commissie verantwoordelijk is voor de visserij.

Uit de jongste publicaties van de Europese Unie onthouden we een vraag van parlementslid *Winifred Ewing* (geen familie van de Ewingdinastie van Dallas) die wilde weten waarom Frankrijk op 7 april 1994 een uitzondering kreeg op het verbod om drijfnetten te gebruiken die langer zijn dan 5 kilometer.

Ewing wees erop dat in 1993 in nauwelijks vijf maanden tijd ongeveer 1750 dolfijnen en 83 000 blauwhaaien verstrikt geraakten in Franse visnetten.

Lang zal dat waarschijnlijk allemaal niet meer duren, zo antwoordde Paleokrassas, want de Commissie stelt voor om drijfnetten die worden gebruikt voor het vangen van een aantal soorten over een periode van drie jaar geleidelijk volledig buiten bedrijf te stellen.

En de Fransen moesten het ook nog ontgelden in de vraag van Europarlementslid *Daniel Varela Suanzes-Carpegna*. Aan de kust van Lugo in Spanje waren immers, zoals we ons nog herinneren, spanningen ontstaan tussen Spaanse vissers uit de haven van Burela en Fransen, omdat deze laatsten illegaal gebruik maakten van verboden vistuig, althans zo zegden die Spanjaarden.

Ook daar ging het over de hogervermelde drijfnetten. Eén en ander heeft voor gevolg dat de Europese Raad van visserijministers zo vlug mogelijk een beslissing over het verbod van drijfnetten zal nemen, want er dreigen daar nog slachtoffers te vallen en dat niet alleen onder de dolfijnen.

Het europarlementslid *Gerardo Fernández-Albor* vond dan weer in de vele visserijconflicten een goeie reden om een nieuw overlegorgaan op te richten. Hij zag wel brood in een *visserijassemblee* waarbinnen eventuele geschillen besproken en opgelost zouden worden door overleg, en niet door middel van geweld... en of deze assemblee dan ook maar meteen in Galicië gevestigd zou kunnen worden, *'waar de visserij belangrijker is dan waar ook in de Gemeenschap'* en waar het Europarlementslid (naar wij vermoeden) ook woont.

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

'Wanneer men de wereld door trekt, treft men overal veel kwaad, onderdrukking en onrecht aan (...) maar in het Westen bestaan er remedies tegen het kwaad: de publiciteit, de openbare mening en de vrijheid tenslotte die ieder mens veredelt en verheft (...) West-Europa lijkt dáárom soms slechter omdat daar alle kwaad naar buiten treedt, zelden iets geheim blijft (...)

Overal wordt gestolen en worden steekpenningen aangenomen en bedrijft men onrecht voor geld...! én in Frankrijk, én in Engeland, én in het eerzame Duitsland (...) In het Westen blijft iemand die de gemeenschap besteelt zelden onontdekt; want ieder wordt door duizenden ogen gevolgd en iedereen kan de diefstal en het gepleegde onrecht ondekken en dan is geen enkel ministerie meer bij machte de dief in bescherming te nemen'.

Uit 'Bakoenins Biecht', geschreven in 1857(!).
Uitgegeven in de reeks Privé-Domein van de Arbeiderspers 1976 pag. 107-108

Paleokrassas wuifde dat voorstel weg. Hij vindt dat het nu niet bepaald ontbreekt aan overlegorganen waar conflicten op tafel gelegd kunnen worden. Het Europees parlement kan bijvoorbeeld zelf die rol op zich nemen, zo zegde de commissaris en het *'Economisch en Sociaal Comité'* en het *'Comité van de Regio's'* en het *'Raadgevend Comité voor de visserij'*, het ziet er dan ook naar uit dat *Geraldo* naar zijn assemblee zal kunnen fluiten.

Slopingspremies in Europa

Maar laat ons afzakken naar onze federale volksvertegenwoordigers en senatoren. In de Belgische senaat vroeg senator *Manu Desutter* aan minister *Bourgeois* of hij enig zicht had op het aantal gesloopte of uit de vaart genomen vaartuigen in de hele Europese Unie en hoeveel dat uiteindelijk gekost had. De minister moest het antwoord schuldig blijven en verwees naar de Commissie van de EU die de enige is die daarover zinnige zaken kan meedelen.

Nieuw raadslid bestookt Oostends schepencollege

Het nieuw verkozen raadslid *Daniël Verleye* laat er alvast geen gras over groeien. Er gaat welhaast geen gemeenteraad voorbij of *Verleye* wil uitdrukkelijk antwoord op menige vraag... waaronder een aantal die toch zijdelings de vissersgemeenschap aanbelangen.

Zo wilde hij uitleg over de stand van zaken met betrekking tot de oprichting van een *'archief voor de visserij'*, een programmapunt dat expliciet in het programma van het schepencollege opgenomen werd. De Oostendse schepen van cultuur heeft één en ander in gang gestoken, zo blijkt: *'Ondertussen werden reeds contacten gelegd met bezitters van waardevol archiefmateriaal. De gesprekken hebben evenwel nog niet geleid tot concrete beslissingen. Ze worden verdergezet in de hoop een degelijk archief voor de visserij uit te bouwen'*. Allez, hoop doet leven! Waar dat archief desgevallend moet komen is evenmin bepaald. De kans blijkt echter bijzonder klein dat het in de vismijn-uitleenpost van de stedelijke bibliotheek komt, plaats die de hoofdredacteur van dit prachtblad daarvoor evenwel het meest geschikt acht . In het stadsbestuur vinden ze dat daar echter nogal moeilijk te realiseren *'zowel vanuit organisatorisch ... als van toeristisch oogpunt'*.

Gemakkelijker te realiseren blijkt dan wel een *structuurplan* dat de vlak daarbij gelegen strook Halve Maan tot Fort Napoleon een nieuwe bestemming zal geven. Ook de toekomst van het *Vuurtorendok* zal daarin vastgelegd worden, zo bleek uit een andere vraag van hetzelfde raadslid. Wanneer de havenwerken ter hoogte van *'De Halve Maan'* aangevat worden — waar in het zgn. masterplan een nieuwe jachthaven voorzien werd — is nog maar zeer de vraag. Daarom stelde *Verleye* ze ook. Het antwoord: *'Wanneer de voorziene werken aan "De Halve Maan" zullen aanvangen, hangt af van de datum waarop men de bouw van de nieuwe zeesluis zal beginnen. Zolang het vooralsnog gissen blijft naar die datum, blijft ook de aanvangsdatum van de 'Halve Maan' verbouwing tot een jachthaven een vraagteken. Wellicht mieten we nu al rekening houden met enige vertraging op het geplande schema'*.

Omdat de visserswijk Opex over geen enkel publiek monument beschikt dat doet herinneren aan de visserij had *Verleye* daar graag terzake enig initiatief vanwege het Oostendse schepencollege gezien. Dat college antwoordde dat er een monument gepland wordt aan de gerenoveerde vismijn, maar dat was natuurlijk niet hetgeen *Verleye* vroeg. Voor de rest verwees men naar de wijkraad om via dat kanaal aan te dringen op een vissersmonument op de wijk.

RSZ en visserij

Geheel in overeenstemming met de tijdgeest dringt *Geert Deman*, coördinator van de *Maritieme Ombusdienst*, aan op een verlaging van de RSZ-bijdragen voor de rederijen ter zeevisserij: *'Nu in elke sector de vraag om verlaging van loonlasten stijgt ... kan ook de visserij niet achterblijven'*. De RSZ wordt in de visserij forfaitair berekend, ook al omdat daarmee gestart wordt van de dag waarop de vissers in zee gaan. Dit betekent dat RSZ per *zeedag* berekend wordt en bijvoorbeeld niet per uur, zoals dat aan de wal het geval is. Die uitzonderingsmaatregel voldoet *Deman* niet meer: *'Als men dit zou vergelijken met een job aan het vaste land, komt men tot het besluit dat een werkgever aan land, sociale lasten zou betalen op de uren dat de werknemer van & naar het werk komt'*. (?)

Tenslotte: herinneren we eraan dat de *Maritieme Ombudsdienst* onlangs van de rechter verbod opgelegd kreeg om onder die naam kritiek te leveren op de werking van de *Zeebrugse Visveiling*. De uitspraak heeft de dienst niet ontmoedigd en zelfs gestimuleerd om haar werking *'in het belang van de ondernemer'* verder te zetten. De vereniging wordt nu gestructureerd tot een vzw en het kantoor in de Ooststraat 11 te Knokke-Heist wordt uitgebouwd tot een centrum waarin het dienstbetoon beter georganiseerd kan worden.

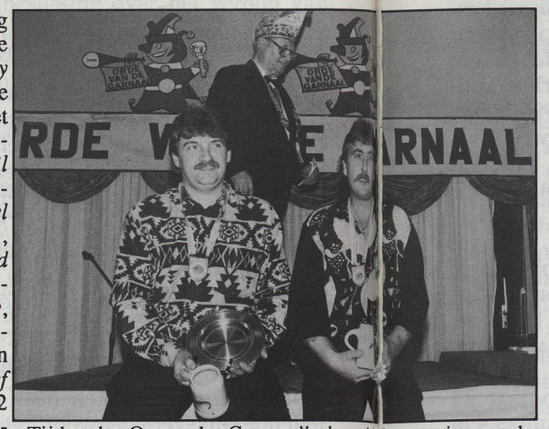
investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

de maand in beeld

De voorbije weken kreeg Nieuwpoort er twee vaartuigen bij. *Ronny Vanhoutte* (op de bovenste foto samen met zijn vader *Arthur*, de bemanningsleden *Noël Bonjé* en *Ronny Smagghe*, vishandelaar *Michel Vanelverdinghe*, burgemeester *Roland Crabbe*, vismijndirecteur *Gerard Hovaere*, schepen *Antoon Vanhooreweghe* en gewezen vismijndirecteur *Jozef Verbanck*) bracht de N.12 *Arthur* naar de IJzerhaven.
Albert Deramoudt en zoon *Danny* loodsten de N.64 *Black-Jack* naar Nieuwpoort. Samen met schepen *André Dezaeyer* en vishandelaar *Michel Vanelverdinghe*, peter van beide vaartuigen, dronken ze een glas op de nieuwkomer.



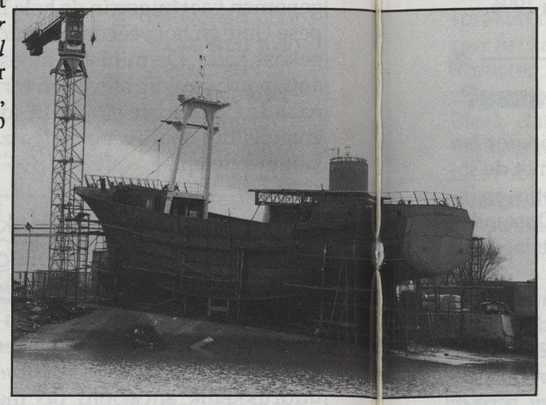
Tijdens het Oostendse *Garnaalbal* werd de bemanning van de O.101 *Benny* gevierd als *Garnaalkoningen 1994*. *Benny Viaene* en *Christiaen Barbaix* mogen een jaar langer de Garnaaltrofee in de mast voeren. Voor de O.101 was voor de twaalfde keer de beste garnaalaanvoerder in Oostende. .

Twee nieuwkomers aan de Oostendse vistrap. *Achiel Huyghebaert* en *Patricia Van Laeken* van de O.427 *Marjon* namen de standplaats in van de O.49 *Steve* (foto rechts), *Bianca Deputter* en *Michele Dewilde* staan in voor de verkoop van de O.430 *Bimin* van *Kurt Mussche*. Zoals het reglement het voorschrift nemen zij een plaats achteraan in. Enkele andere standhouders schoven een plaats naar voor op.

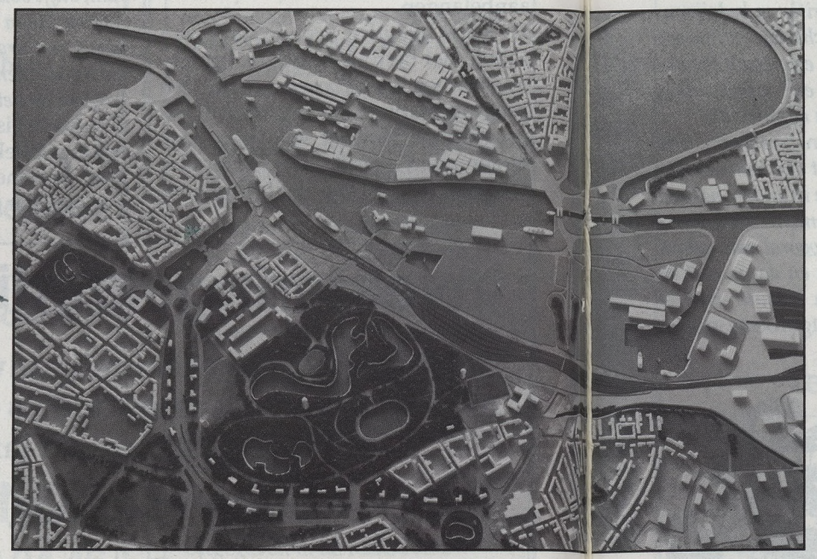
Flor Vandekerckhove, u allen bekend als hoofdredakteur van HVB, en Annie Vanhee borstelden opnieuw een tentoonstelling bijeen. Deze keer werden een reeks marines geëxposeerd in de Oostendse galerij De Peperbusse. ➪

Tijdens een forumgesprek onder het tema *Havens, de onbekende trots van Oostende* bracht de *Oostendse Havengemeenschap* enkele specialisten op het spreekgestoelte. Reder en OVA-voorzitter *Willy Versluys* schetste de situatie van de vissershaven en de visserij en bracht een verlanglijstje voor de nabij toekomst te berde (zie ook elders in dit blad).

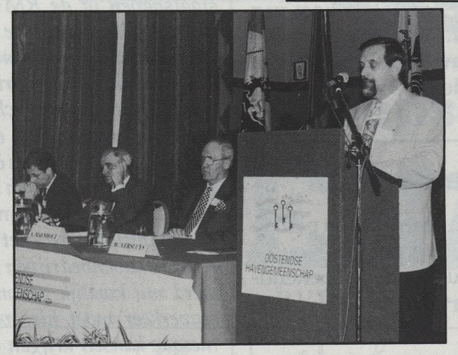
Ondanks al het slechte nieuws over de visserij staat er nog een nieuw vaartuig op stapel in Zeebrugge. Op de scheepswerf Degraeve krijgt de nieuwe Z.69 *Atlantis* vorm. De boomkortreiler van bijna 38 meter wordt gebouwd voor rekening van de Rederij *De Kaper* van *Bart Schiltz*. De werken zijn ondertussen dermate gevorderd dat te tewaterlating half mei wordt verwacht. ➪



De oude Z.519 *White Horse*, reeds enkele jaren aan de kant, geschrapt uit de vloot (8.4.93) en ondertussen vervangen door de nieuwe Z.519 *Rachel Sarah*, viel nu ook ten prooi aan de slopershamer. Het vaartuig strandde zes jaar geleden bij een krachtige storm op het grintstrand van het Zuidengelse badplaatsje Seaford en kwam nooit meer in de vaart. Het ongeval deed zich voor in de nacht van 23 op 24 december 1989.



De tentoonstelling "Oostendenaars, ontdek uw (nieuwe) havens" liep maar twee dagen in het Thermae Palace Hotel. Bedoeld als sensibiliseringsaktie om de Oostendenaars (en buitenlanders) de konfronteren met de ontwikkelingsmogelijkheden van hun havens, genoot vooral de grote makette (4 x 2 m.) van de toekomstige haven veel belangstelling.



In het nieuwe Blankenbergse Nautisch Centrum van *Het Zeegenootschap*, gevestigd onder de vuurtoren, werd de 6de *Mammouth tand* uitgereikt door ere-voorzitter *Henri De Meere* aan de Blankenbergse Vrijwillige Reddingsdienst. De trofee werd ingesteld ter erkenning van daden van hulp, menslievendheid en vriendschap op zee door de *Vrije Noordzee Zeilers Blankenberge*. Vorig jaar viel de eer te beurt aan de reder *Willy Lapeire* van de O.154 *Wilmar* die een jacht in nood op sleeptouw nam.

BINNENVAART

kwaliteitscertificaten

Verzekeraars, branche-organisaties en scheepvaartondernemingen uit de binnenvaart in Nederland, België, Frankrijk, Zwitserland en Duitsland zullen eind maart beginnen met kwaliteitscertificering van schip en bemanning van de internationale binnenvaartvloot.

GROOT-BRITTANNIE

Steun aan scheepsbouw

Groot-Brittannië zal de komende drie jaar minimum 34 miljoen £ aan scheepsbouwsteun verlenen. Na 1998 mogen krachtens het OESO-akkoord in de betrokken landen geen schepen met staatsteun gebouwd worden. Het bedrag dat in Groot-Brittannië voorzien wordt, is klein in vergelijking met de steun die voor Duitse, Spaanse of Italiaanse constructeurs voorzien wordt. De Britse scheepsbouwindustrie is de laatste jaren sterk *afgeslankt* en staat maar op een laag pitje meer. Momenteel is er voor amper 250.000 gecompenseerde bt besteld. De twee grootste commenciële werven (Harland & Wolff (Belfast) en Kvaerner Govan) stellen alles in het werk om meer—levensnoodzakelijke — opdrachten te krijgen.

FERRYDIENSTEN

Kartelvorming?

De veerdienstondernemingen werkzaam in het verkeer tussen het Europese continent en Groot-Brittannië ontkennen in 1992 overgegaan te zijn tot cartelvorming waarbij afspraken over vrachtprijsverhogingen werden gemaakt. Ze verwerpen met hun verklaring een klacht die de in Engeland gevestigde *Freight Transport Association* (FTA) tegen hen heeft ingediend bij de Europese Commissie. Aan alle betrokken ferrymaatschappijen werd gevraagd een verklaring af te leggen. Ze zeggen daarin dat ze zich na de devaluatie van het pond sterling verplicht zagen hun prijzen, aan te passen. De FTA zag hierin een gecoördineerde actie, zodat ze klacht neerlegde. De ferry-ondernemingen riskeren zware boetes, ten bedrage van 10 % van hun omzet, wanneer ze zouden veroordeeld worden.

BAGGERAARS

In competitie voor monstercontract

De Belgische baggergroepen *Dredging International* en *Jan De Nul* dingen elk afzonderlijk mee voor baggerwerken en de aanleg van het artificieel eiland in de *Öresund*-engte. Zij hopen elk met hun lokale partners een deel van het project te kunnen uitvoeren. *Jan De Nul* koos voor de Zweedse groep *Skanska* en *Dredging* voor de Deense *E.Pihl*. Naast de Belgische consortia dingen nog vier andere groepen mee naar de uitvoering van het contract. Dat contract kadert in het prestigieuze *Öresund*-projekt, dat tegen 2000 een vaste snelverbinding voorziet per snelweg en per spoor tussen *Malmö* en *Kopenhagen* voor een totale kost van ca. 90 miljard bef. Het consortium dat optreedt als bouwheer, beslist tegen de zomer over de toewijzing.

DOVER

Nieuwe terminal

De haven van Dover heeft een plan in verband met de bouw van een nieuwe terminal voor cruiseschepen bekendgemaakt die 9 miljoen pond zou kosten. De nieuwe installatie wordt op het voormalige *Dover Western Docks Station* aangelegd. De werken zouden tegen de lente van 1996 beëindigd zijn. De terminal in kwestie zal over een 300 meter lange kade beschikken en een waterdiepte van 9,5 meter aanbieden.

Fred Olsen en *Costa Cruises*, twee gespecialiseerde rederijen, hebben reeds lange-termijncontracten met de Engelse haven ondertekend. Hierdoor wordt Dover hun thuishaven in het Verenigd Koninkrijk.

Dover ontving verleden jaar 25 cruiseschepen, tegenover amper 4 in 1990. Dit jaar wordt de aanloop van 19 zulke schepen voorzien. *Fred Olsen* plant 23 aanlopen in 1996, *Costa Cruises* zal haar aanlopen verdubbelen van 6 dit jaar naar 12 in 1996.

OOSTENDE

Havenvisie in impasse?

De Oostendse havencoördinator *Jan Moerkerke* was druk bezig met de samenstelling van een promotie- en informatiebrochure voor de Oostendse havens toen hij opeens ontslag nam uit zijn functie.

Moerkerke over de brochure: *'Het belangrijkste doel van de brochure moet ook zijn de vastgeroeste ideeën over de Oostendse havens te doorbreken. De staatshaven of de RMT-kaden vormen niet echt de enige grote activiteit. Nochtans komt dikwijls alleen die rol naar voor in gesprekken met maritieme bedrijven, alsof Oostende niet echt iets te bieden heeft. De brochure zal een andere boodschap gaan verspreiden en hopelijk zullen nieuwe gebruikers zich aanmelden.'*

Moerkerke over zijn ontslag: *'Een aantal initiatieen op het vlak van contacten met havenbedrijven in andere havens werd mij kwalijk genomen. Het shortseaverkeer moet hier vooral met spoed nieuwe kansen krijgen en dat is niet de visie van de raad van bestuur van de Oostendse haven'*. Vastgeroeste ideeën dus.

OOSTENDE

Havenrenovatie in het gedrang?

De beleidsnota bij de begroting 1995 van het ministerie van openbare werken toont aan dat voor de havenrenovatie van Oostende 130 miljoen frank minder toegekend wordt dan voorzien. Dat kan uiteraard vertraging veroorzaken in het tijdschema van de renovatie en de realisatie van de veelbesproken en gecontesteerde 10.000 ton-sluis.

De vermindering met 130 miljoen ten nadele van Oostende zou trouwens uitsluitend de budgettering van de zeesluis treffen. Vrij spoedig rees dan ook grote onrust onder diegenen die de bouw van de 10.000 ton-sluis hadden gepromoot. Zij spraken over *een ernstige bedreiging voor het hele renovatieplan.*

Minister Kelchtermans werd terzake gepolst door lokale politici. Bleek dat de beleidsnota van de minister niets definitiefs inhoudt (zie hiervoor ook de HVB-scheepsberichten in maarteditie 1995). Volgens minister *Kelchtermans* komen de renovatiewerken zeker niet op de helling te staan. Voor 1995 blijven geprogrammeerd: afwerking zwaaikom in de voorhaven (havengeulverbreding) 361 miljoen; baggerwerken in toegangswegen 100 miljoen; zeesluisstudie 65 miljoen.Het accent ligt nu wèl op de modernisering van de voorhaven waar de RMT opereert, en niet langer op de bouw van de zeesluis bestemd voor de nieuwe achterhaven.

De Oostendse voorstanders van de zeesluis hebben in elk geval de handen aan de ploeg geslagen. Uit een persmedeling van het ACV onthouden we: *'In het kader van de oprichting van een streekplatform kwamen in Oostende de streekparlementairen, gemeentelijke mandatarissen, vertegenwoordigers uit werkgevers- en werknemersorganisaties samen'*. Deze *'levendige krachten'* (sic) willen, *'een aantal hefbomen uitwerken die, op halflange en lange termijn, een volwaardige fundamentele streekontwikkeling in het arrondissement mogelijk maken. De renovatie van de Oostendse haven is een essentieel onderdeel en hefboom om de streek nieuwe kansen te geven. In het kader van het economisch beleid van de Vlaamse regering kan deze renovatie niet weggedacht worden. Een haven is immers het economische hart van een streek. De haven kent een zeer hoge toegevoegde waarde, 1 tewerkgestelde in de haven betekent 2 arbeidsplaatsen in de verwerking'*.

Alle *'levendige krachten'* uit de werkgroep waren eensgezind in hun mening dat de beslissing die de bouw van de zeesluis uitstelt, een zware hypotheek legt op de verdere ontwikkeling van de Oostendse haven. De hefbomen die de daar opgerichte *'werkgroep streek- platform'* wil ontwikkelen moeten waarborgen dat de economische aantrekkelijkheid van de Oostendse regio tegen 2000 een feit is. Prioritair is daarbij de volledige uitvoering van de renovatie van de Oostendse haven.

'Streekparlementairen, politieke mandatarissen en vertegenwoodigers uit de socio-economische wereld zullen dan ook, boven alle partijpolitiek en ideologische grenzen heen, bij de bevoegde minister stappen ondernemen om de beslissing betreffende de kredietbeperkingen voor de zeesluis te herzien.' De persmedeling besluit met volgende niet mis te verstane slogan: *'De zeesluis moet er zijn in 2000 !'*

Renaud steeds bereikbaar: semafoon 07 / 32 99 57 1

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

Scholaanvoer 60 procent lager dan vijf jaar geleden

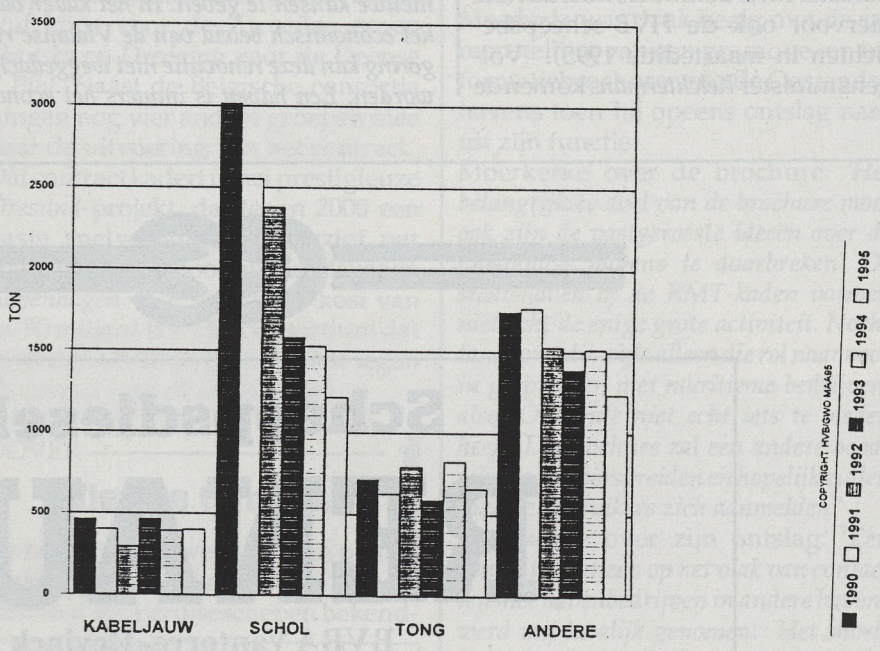
HVB WEES ER eerder al op dat de maandelijkse aanvoer- en besommingscijfers op zichzelf maar weinig informatie geven. De vergelijking beperkt zich immers tot de cijfers van de aanvoer onder Belgische vlag in eigen havens van **het jaar voordien**, waardoor soms verkeerde conclusies getrokken worden.
Het nut van statistieken is dat ze de mogelijkheid bieden om **trends** te onderkennen. We hebben de aanvoer- en besommingscijfers voor de periode januari-februari 1990-1995 op een rij gezet en helemaal niet tot onze verwondering vastgesteld dat het over heel de lijn bergaf gaat.
Een vaststelling waar men niet omheen kan is dat het aanvoergewicht van schol tijdens de eerste twee maanden van 1990 zestig procent hoger lag dat dit jaar. De opbrengst van de populaire platvis daalde dan ook aanzienlijk (-52 %). Aan de gemiddelde prijs ligt het niet want die viel maar met zes procent terug (van 53 frank naar 50 frank).
Zowel aanvoer als besomming 1995 liggen onder het januari/februari-gemiddelde van de voorbije jaren. Het scholquotum is tijdens de periode '90-'95 inderdaad gedaald, maar dat is wellicht niet de voornaamste oorzaak. Vooral het ineenschrompelen van onze visserssvloot (met één vierde; van 205 naar 155 eenheden) zal niet vreemd zijn aan het dieptepunt dat we vandaag bereikt hebben.
(gw)

Evolutie van de belangrijkste soorten

AANVOER (in ton)	1990	1995	GEMID. 90-95	% VERSCHIL 90-95
Kabeljauw	460	401	403	- 12.8
Schol	3.013	1.218	2.045	- 59.6
Tong	716	659	701	- 8.0
Andere	1.745	1.240	1.531	- 28.9
TOTAAL	5.934	3.518	4.681	- 40.7

BESOMMING (miljoen frank)	1990	1995	GEMID. 90-95	% VERSCHIL 90-95
Kabeljauw	44	24	31	- 45.1
Schol	127	61	95	- 52.2
Tong	183	164	173	- 10.5
Andere	150	108	119	- 27.7
TOTAAL	504	357	418	- 29.1

Aanvoergewicht januari-februari 1990-1995



Twee nieuwe 'marktkramers' aan Oostendse vistrap

De plaats aan de Oostendse vistrap van de O.64 werd ingenomen door *Achiel Huyghebaert* van de O.427 *Marjon*. Door het schrappen van de O.192 *Lydie-Madeleine*, intussen reeds gesloopt, was nog een andere plaats vrijgekomen. De vergunning werd toegekend aan *Kurt Mussche* van de O.430 *Bimin*. Daardoor zijn de zestien plaatsen voor dagvissers opnieuw ingenomen. Volgens het stadsbestuur zouden er geen aanvragen meer in de schuif liggen. Daar heeft men ook geen weet van een reder die een tweede standplaats aangevraagd zou hebben. Volgens de politieverordening op de vismarkt moet de uitbater van een standplaats geen eigenaar zijn van het vaartuig. De vergunning kan worden overgedragen aan een familielid tot de tweede graad.
Tijdens de jongste gemeenteraadszitting werd trouwens een wijziging gestemd. In art 5 wordt het woord *'reder'* vervangen door *'marktkramer'* en in art. 6 worden de woorden *'moet bezitter zijn van een vissersvaartuig'* gewijzigd in *'moet de vangstopbrengsten van een vissersvaartuig voor eigen rekening verkopen'*. De passage *'en voor eigen rekening exploiteren'* wordt geschrapt.

Aktiviteitenkalender voor vissers

APRIL 95

1-28 *Oostende en de binnenvaart*, tentoonstelling in het Heemmuseum De Plate, Wapenplein, Oostende

6 Nationale Visserijconferentie in Urk (Nl.)

17 *Vissershulde en Dag der Zeelieden* in Oostende (zie ook elders in dit blad)

23 *St.-Georges Day* in Zeebrugge

MEI 95

1 Herdenking omgekomen vissers, Ereplein Visserijmuseum, Oostduinkerke (zie ook elders in dit blad)

4 Terugkomst Mercator in Oostende

4-7 *Fish 95*, in Tampere (Fin.)

5 (tot 31 dec.) een eeuw CMB, tentoonstelling in Scheepvaartmuseum te Antwerpen (zie elders in dit blad).

9-11 *European Seafood Exposition* in Brussel (Heizel)

19 *Dag van de Zeevis* in Zeebrugge

18-21 *Internationaal salon voor de visserij en aquacultuur* in Ancona (It.)

22-28 *Havenfeesten* in Blankenberge. Info op 050 / 42 73 76

25 *Baron August de Maere Wandeltocht*, Torhout-Zeebrugge

30 Veiling eerste vaatje *Hollandse Nieuwe* in Scheveningen (Nl.)

JUNI 95

3 *Vlaggetjesdag* in Scheveningen (Nl.)

16 Brugse Handelskamer bezoekt Zeebrugse Visveiling

2-5 Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort

5 Zegening van de vissersvloot en vissershulde aan het vissersmonument in Nieuwpoort

24-25 *Garnaalfeesten* in Oostduinkerke

Failliet ¤ Peter Jonckheere, Stationsstraat, Oudenburg. Leurhandel in vis, failliet verklaard op bekentenis op 9 maart 1995.

N.V. WILLEMS
Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende
Tel: (059) 51 44 66

OOSTDUINKERKE

1 mei: dag van de arbeid op zee

Op 1 mei, dag van de arbeid, wordt op het plein voor het nationaal visserijmuseum te Oostduinkerke hulde gebracht aan aale vissers die een zeemansgraf kregen. Meteen wordt ere gebracht aan de 358 vissers wier namen op het pleintje afgedrukt staan.

De plechtigheid start om 10 uur wanneer conservator Willem Lanszweert herinnert er het harde vissersleven van weleer. Hij wordt gevolgd door visserijaalmoezenier Demaeght die het over de actuele situatie zal hebben.

ZEEBRUGGE

Cursussen

Omdat de vissers dagelijks geconfronteerd worden met nieuwe vaktermen, apparatuur en systemen op maritiem niveau en omdat de communicatie en know-how aan boord van moderne beroepsvaartuigen (o.a. vissersboten) steeds belangrijker wordt, richt de V.D.A.B. onderstaande cursussen in.

* Satelliet 21,22 en 23 aug. 1995
* Radar 14, 21 en 28 okt. 1995
* Navigatie 18,25 nov. + 2 dec. 1995

Deze cursussen gaan door in het centrum op de L. Blondeellaan 9 te Zeebrugge. Het doelpubliek voor deze opleidingen zijn werknemers die geïnteresseerd zijn en opleidingsnood hebben aan deze maritieme materie. De kostprijs is 1500 fr/module/persoon.

Wie meer inlichtingen wil, neem contact op met de *Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling*, Eriestraat 2 te 8000 Brugge (tel.: 050/31 81 22 en Fax .: 050/31 25 48), vraag naar Vandekerckhove.

Dag van Zeebrugse Vis

Zeebrugge houdt tradities graag in eer. Mooi voorbeeld is de jaarlijkse *Zeewijding* en de *Dag van de Zeebrugse Vis* op zondag 9 juli. Om 11 uur al wordt in de buurt van de oude vismijn de zeewijding georganiseerd. 's Middags presenteren Zeebrugse restaurants speciale vismenu's. Op de zeedijk tonen Zeebruggelingen samen met hun vissersburen uit Heist het vissersleven van toen. Om 20 u. kunt u aan de oude vismijn de traditionele botenzegening bijwonen.

Zeilschepen

Zeebrugge verwelkomt van 16 tot 20 augustus opnieuw de allermooiste zeilsche- ☞

pen ter wereld. De 75 zeilschepen zijn afkomstig uit 12 landen en nemen alle deel aan de beroemde Cutty Sark Ships Races. Voor België is de 'Zénobe Gramme' ingeschreven, het zeilschip van de Belgische Zeemacht en de opvolger van de Mercator .

Honderd jaar Zeebrugge

Dat de 40ste editie van de Cutty Sark Tall Ships Races, Zeebrugge bezoekt, is geen toeval. Het Havenbestuur Brugge-Zeebrugge bestaat immers honderd jaar; de komst van de Tall Ships is uiteraard een prima verjaardagsevenement. De organisatoren duiken nog verder de geschiedenis in. De *Maatschappij der Brugse Zeevaartingerichtingen* (MBZ), opgericht op 26 november 1895, wil ook het grootste verleden van Brugge aan de zeilbemanningen uit alle hoeken ter wereld kenbaar maken. Zo wordt het banket van de Witte Roos op 19 augustus in de Brugse stadshallen een heruitgave van het banket dat in 1468 op dezelfde plaats doorging naar aanleiding van het huwelijk van *Karel de Stoute* met *Margaretha van York*. Een historische stoet evoceert de belangrijkste gebeurtenissen uit de Brugse geschiedenis. Ook de band tussen Brugge en de zee wordt uitgebeeld. Vanop de Burg vertrekt de stoet immers langs en op het water richting Zeebrugge. Een megaspektakel in en rond het Noorderlijk Insteekdok van de achterhaven moet de feestelijke dag (19 augustus) afsluiten.

ANTWERPEN

Een eeuw CMB

Van 5 mei tot en met 31 december 1995 organiseert het scheepvaartmuseum te Antwerpen de tentoonstelling 'CMB 100, een eeuw Compagnie Maritime Belge'. De eerste bloei van de rederij was volledig afhankelijk van de rijkdommen van de Belgische kolonie Kongo. Op 6 februari 1895 vertrok de 'Leopoldville' naar de vrijstaat Kongo; elke maand was een afvaart voorzien. De vlootbestond uit gemengde schepen die zowel passagiers als vracht meenamen en ook voor het vervoer van post zorgden, maar het was pas na WOI dat 'de exploitatie van de Kongolese natuurlijke rijkdommen' op dreef kwam.

Met de overname van de Lloyd Royal in 1930 werd de eigenlijke Compagnie Maritime Belge (CMB) geboren. De rederij werd nu ook actief op Noord- en Zuid- Amerika. Tijdens de crisis van de jaren dertig leed de maatschappij verliezen die ze trachtte aan te vullen met de inkomsten van cruises. Dankzij staatssteun kon in 1937 het eerste motorschip, de *'Alex Van Opstal'*, van stapel lopen.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bestond de vloot uit 31 eenheden. Enkele schepen vielen in handen van de bezetter, de overblijvende vaartuigen werden ondergebracht in een pool van geallieerde schepen. De oorlog eiste zijn tol: 294 bemanningsleden kwamen om en 23 van de 31 schepen waren verloren. Na de oorlog kon CMB, met een gedeelte overheidssteun, volop bouwen aan een nieuwe vloot. De activiteiten werden gediversifieerd, de CMB werd actief op verschillende terreinen: scheepsbouw (*Mercantile*), electrische installaties (*Naviga*), zeeverzekering (*Belgamar*) en participeerde eveneens in *Sabena* en *Sobelair*.

Bij de onafhankelijkheid van Kongo reageerde de rederij vrij snel en goed op dit verlies met de overname van de tweede Belgische rederij *'Armement Deppe'*. CMB werd zo minder afhankelijk van Afrika. De rederij nam *Ufimar* over, werd actief in de bulkvaart. In 1963 liep de *'Mineral Seraing'*, het eerste ertsschip van CMB van stapel. De rederij richtte in 1968 mee het *Dart-consortium* op waarmee ze zich stortte op het containertransport. Na de crisistijd van de jaren '70 stapte CMB in 1983 uit Dart en voerde verschillende reorganisaties door. In 1988 werd de laatste Kongoboot, de *'Fabiolaville'* aan China verkocht - het afsluiten van een tijdperk. In 1991 verkocht *Generale Maatschappij* haar controlebelang aan *ALmabo*, de holding van familie *Saverys*. Een grondige herstructurering van het bedrijf liet niet lang op zich wachten. in 1992 slorpt CMB gastransporteur Exmar op.

Praktische inlichtingen: tel. 03/232 08 50 : W. Johnson, adj.conservator en R. Jalon, wet. assistent

Lokatie: nationaal scheepvaartmuseum, Steenplein 1 - 2000 Antwerpen

Datum : van 5 mei tot en met 31 december 1995. Dagelijks open van 10 tot 16.45 uur behalve op O.H.Hemelvaart, 1,2 november, 25 en 26 december. Toegangsprijs= inkomgeld museum

Catalogus (ingebonden): 950,-Bfr.

KNOKKE - HEIST

Open natuurdagen

Naar aanleiding van de Open Natuurdagen, die door de v.z.w. Natuur- reservaten op 8 en 9 april georganiseerd worden, biedt de plaatselijke afdeling van Knokke-Heist een dubbel- evenement aan op zondag 9 april. Onder de titel *'Het Natuurareaal van Knokke-Heist'* wordt met een gids langs een groot deel van de open ruimten van Knokke-Heist gefietst.

Ook is er een geleide wandeling in het Zwinreservaat onder de titel 'Ge'zwin'de natuur'. De gidsen zullen het bij deze gelegenheid uiteraard hebben over de uitzonderlijke rijkdom aan planten en dieren in dit gebied.

De verzamelplaats voor beide organisaties is dezelfde: aan de vier betonnen blokken van het kunstwerk van Rückriem op het einde van de parking voor het Zwinreservaat. * fietstochten: drie verschillende vertrekuren: om 12u45 u., om 13.45 u. en om 14.45 u

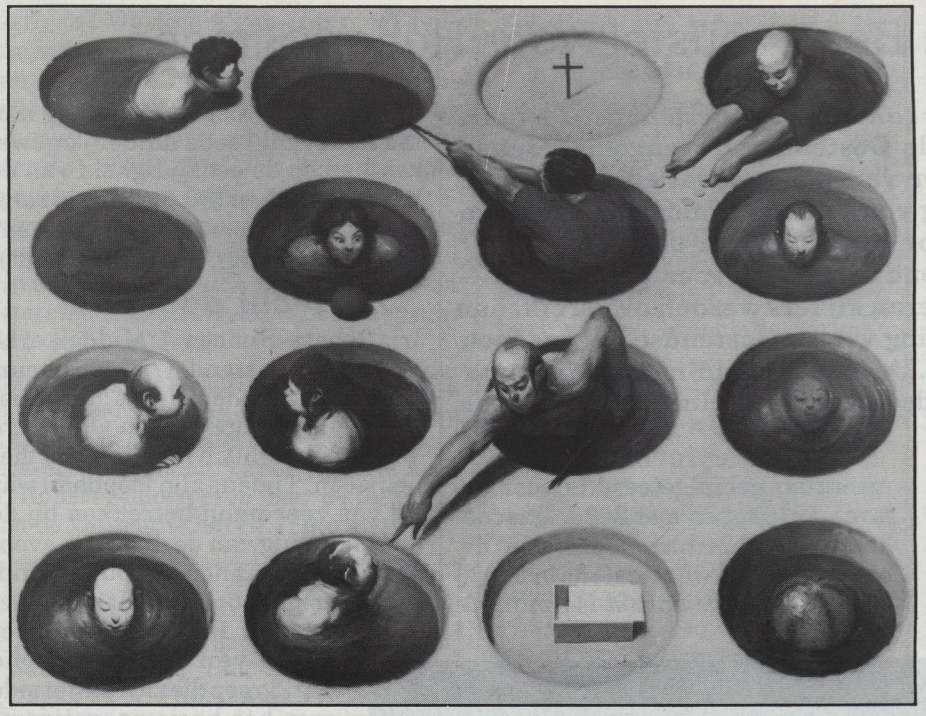
Voor de wandeltocht is er maar 1 vertrekuur: 13.30 u. (jd)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

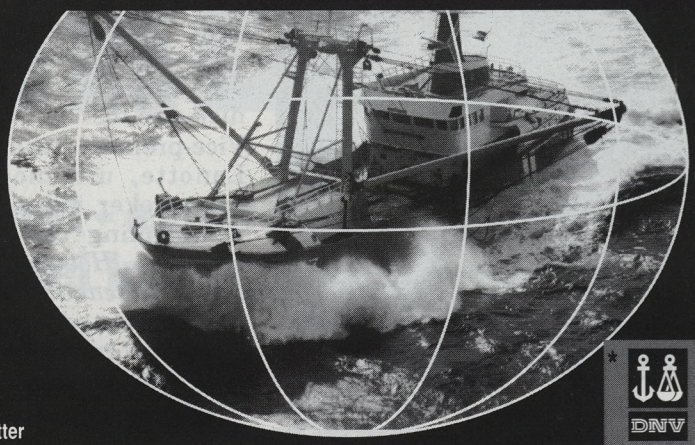


Kunstenaars aan zee

Een zee, dat is minstens water. En zeewater, dat is vooral oppervlakte en uitgestrektheid. En wat achter de rand van het verste punt ligt kan het vasteland zijn; kan thuis zijn en het geluk of de problemen. Ik vermoed altijd het gevoel van mijn vader en grootvaders: de zee, de vaart, de vangst, de wacht is bepaald door de tijd tussen middernacht en zes uur. De dag doet de zeeman denken, de nacht doet hem herdenken. En aan de rand van de horizon ligt een heel ander verhaal.
Zoiets, maar dichter bij het strand is het verhaal van de Italiaan *Wainir Vaccari* en de Vlaming *Frans Gentils*. De eerste grijpt zand en aarde, maakt een mooie afgeronde kuil waaruit het water opstijgt tot aan de boord en waarin hij de poort vindt naar een andere wereld. *Gentils* daarentegen blijft op de aarde en probeert langs de oever vormen van geluk en angst te vinden die ook in de Vlaamse kustvlakte ooit aanwezig waren.
(Museum voor Moderne Kunst, Romestraat, Oostende, tot 16 april 1995, dagelijks, niet op maandag, van 10 tot 18 uur. Inkom max. 100 fr.)

André Baert

DE WERELD VAN BAKKER



Boomkotter

Visserij en binnenvaart

Bakker Sliedrecht Electro-Industrie is een bedrijf gespecialiseerd in het ontwerpen, produceren en leveren van elektrische lieren, voortstuwings, en boegschroefaandrijvingen. Ook voor generatoren en elektromotoren in alle denkbare uitvoeringen bent u bij ons aan het goede adres. Voor service, onderhoud, revisie en reparaties, zijn wij 24 uur per dag inzetbaar.

*** Bakker Sliedrecht Electro-Industrie B.V.**
Tel./Fax 01840-16600/10144
Aandrijvingen, Automatisering, Installatie en Service.

Bakker Repair B.V.
Tel./Fax 01840-10555/11853
Revisie, Reparatie, Wikkelen en Balanceren.

BAKKER SLIEDRECHT

8-1

OOSTENDE

Vissershulde

Het stadsbestuur van Oostende, het comité '*Vissershulde*' en de Koninklijke Federatie der Zeelieden nodigen reders, vissers en allen die in en rond de Oostendse visserij werkzaam zijn, uit op de vissershulde die traditioneel gehouden wordt op Paasmaandag (17 april 1995).
Programma:
9u30 : herdenkingsmis in de St.-Petrus-en Pauluskerk
10u30 : optocht naar het zeeliedengedenkteken
11u00 : plechtigheid aan het gedenkteken met bloemenhulde.
Het gedenkteken heeft uiteraard voor de vissersfamilies een veel diepere en gevoeliger betekenis dan voor de officiële instanties. Het is als het ware de grafsteen aan dat grote zeegraf waarin hun vader, broer en zoon gebleven is. Vandaar dat de vissersfamilies een ereplaats krijgen in de stoet naar het monument, waarbij ze zelf hun bloemstukken dragen, en ook een ereplaats aan het monument zelf.

'Kijker van Kapitein Bestenbustel' voor Robert Simoen

Met de uitreiking van de *Kijker van Kapitein Bestenbustel* aan ir. Robert Simoen (71) lauwerde de Oostendse Havengemeenschap vzw (OHG) de geestelijke vader van het renovatieplan voor de Oostendse haven. De uitreiking vond plaats tijdens de jaarlijkse ontmoetingsavond die nu al voor de vierde keer plaats vond. Voorzitter André Maenhout stond al aan het roer van het OHG-schip toen in 1991 de eerste koperen kijkers werden uitgereikt aan personaliteiten die de verdediging van de Oostendse havens (ook de luchthaven) ter harte namen. De onderscheiding verwijst naar de dappere 17de eeuwse Oostendse kaperkapiteins Willem en zoon Paulus Bestenbustel.

Pro zeesluis

De OHG bleef al die tijd voorstander van de bouw van een nieuwe zeesluis om de achterhaven te ontsluiten en aantrekkelijk te maken voor industriële investeerders en de oprichting van een eenheidbestuur en -management voor de zeehaven. Ingenieur Simoen was bij het ontwerpen van het renovatieplan vertrokken van de basisidee dat de haven een volwaardige zeehaven moest worden met een volledige ruggegraat, bestaande uit voorhaven, nieuwe zeesluis én achterhaven. De zeesluis fungeert als scharnier van het geheel. *'Als OHG zijn wij ervan overtuigd dat u het bij het rechte eind hebt. De zeesluis op de gekozen lokatie is voor de haven van Oostende op lange termijn de enige leefbare oplossing'*, fulmineerde de voorzitter in de richting van de opposanten van het miljardenproject.

Tijdens het voorafgaand panelgesprek stelde André Maenhout (optimistisch) dat het serieuze werk geprogrammeerd en gebudgeteerd is voor de jaren 1996 tot en met 2000. Daarna komt de achterhaven pas aan de beurt en zitten we minstens in 2002. *'Deze laattijdige datum is een pijnlijk realiteit'* voegde hij er nog aan toe nadat hij reeds duidelijk gewezen had op de eenzijdigheid van de haventrafieken (80 procent is rorotrafiek die voor 100 procent naar één bestemming, Ramsgate, leidt).

Recht door zee

Ir. Robert Simoen (°Middelkerke 11.03.24), rustend (?) inspecteur-generaal van de Dienst der Kust startte zijn loopbaan op Openbare Werken in 1950 in ging in 1989 met pensioen. Tijdens zijn loopbaan was hij van zeer nabij betrokken bij de ontwikkeling van de diverse havenprojecten in binnen- en buitenland, inzonderheid de haven van Zeebrugge. Hij stond aan het hoofd van de technische werkgroep die zich ontfermde over het basisrenovatieprogramma voor de Oostendse haven dat in 1987 principieel werd aanvaard. *'De strijd om de beslissing is grotendeels gestreden. We moeten ons nu unaniem inzetten voor de uitvoering van het renovatieplan en de uitbouw van de goederendistributiefunktie voor de achterhaven'*, gaf de laureaat zijn 260-koppig publiek nog mee. *'Ik wil deze kijker gebruiken om ons te wapenen tegen kortzichtigheid'*, voegde hij daar lakoniek aan toe.

Vice-premier Johan Vande Lanotte, uitgenodigd als gastspreker, mikte op de bewustmaking van de Oostedenaars. *'Het wordt tijd dat de Oostendenaar zijn kritisch minderwaardigheidscomplex aflegt en afstapt van zijn nostalgie.'* Hij betoogde met ☞

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, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

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

klem dat Oostende gebruik moet maken van de wettelijke mogelijkheid om een autonoom havenbedrijf op te richten, in plaats van met een vzw ter plaatse te blijven trappelen. *'In de komende maanden moeten nieuwe strukturen worden opgezet met privéinbreng om tot een eenheidsbestuur te komen. Oostende zal dan de jaren 2000 intreden met nieuwe perspectieven en betere tewerkstellingskansen bieden aan de bevolking.'* (gw)

Foto voorgaande bladzijde: Onmiddellijk na de overhandiging van de Kijker van Kapitein Bestenbustel door stadsgenoot vice-premier Johan Vande Lanotte keek ir. Robert Simoen even naar de toekomst van de Oostendse haven. (Foto gw)

Bestenbustel-erelijst:

1991: Gemeenschapsminister Johan Sauwens, Sally Line-manager Simon Taylor en dr. Prof. Georges Allaert
1992: RMT-jumbo ferry Prins Philip en burgemeester Julien Goekint
1993: Minister Theo Kelchtermans en GOM-direkteur Norbert Vanhove
1994: inspecteur-generaal Robert Simoen

Beslag op partij vis in Zeebrugge

Maandagmorgen 27 maart troffen politie en de inspectie van het Ministerie van Landbouw een illegale partij vis aan in een pakhuis in Zeebrugge. De havenpolitie nam 1.600 kg duurdere vissoorten in beslag. Op de openbare veiling bracht de verkoop 300.000 frank op.

Veranderingen Officiële Lijst vissersvaartuigen. feb. 1995

Verandering van thuishaven, eigendom, naam en tonnemaat: Z.12 *Sabrina* wordt N.12 *Arthur*, eigendom Ronny Vanhoutte, Duinkerkestraat 38, Nieuwpoort, tel. 058-23.51.62. Gt. 50* - Nt. 15. Zeebrief: 17.2.95

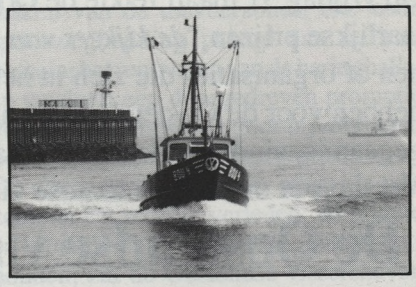
Verandering van eigendom: ¤ O.49 Steve, eigendom BVBA Rederij Zeevalk, Kustlaan 112, Zeebrugge. Zeebrief: 17.2.95

Geschrapt: ¤ Z.45 Herakles, eigendom Zeearend BVBA, F. Timmermansstraat 32, Knokke-Heist. Geschrapt: 10.2.95 ¤ O.49 Steve, Eigendom BVBA Rederij Zeevalk, Kustlaan 112, Zeebrugge. Geschrapt: 27.2.95

CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050 / 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 / 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel: 059 / 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland: 09 / 32 50 54 48 33
Fax: 050 / 54 79 11



Te Koop: garnalenkotter BOU 4, met garnaalvergunning en licentie EEG-lijst 1. Bouwjaar 1982. Motor Scania 130 pk, met straalbuis. Lengte: 14,50 m, breedte 4 m, bovendek:alles in inox.
Inl. 09 / 373.67.93 (vanuit Nederland 00.33.9. 373.67.93

Wie kan lezer André Vanneste uit Ronse helpen om aan een opname te geraken van de vissersmis die enkele jaren geleden vanuit Heist op de Vlaamse televise uitgezonden werd. Schrijf naar André Vanneste, Postbus 69 te 9600 Ronse.

Te Koop:
Lijnvissersvaartuig
B.Z.I.-gekeurd: 47 personen.
Interessante prijs
Voor inlichtingen: 058/23.75.44

Oostendse heemkundige kring 'De Plate' zoekt één exemplaar van HVB nr 8 (augustus) 1990 om haar collectie te vervolledigen. Z.w. op zaterdagvoormiddag Feestpaleis, Wapenplein Oostende.

Stephan Puystiens
Dr. E. Moreauxlaan 209
8400 Oostende
Tel.: (059) 32 25 68.
Schilder - behanger - decorateur
Specialiteit: marmerimitatie &
'Peinture de Paris'

Wie kan mij inlichtingenbezorgen over de O 217 'André Marcel' die in 1928 gebouwd werd op de werf van J. Deneye te Oostende.
Georges Verleene, Duivenhokstraat 39 te 8400 Oostende.
Tel.: 059 / 51 01 14.

Het museum 'Sincfala' voor visserij vzw zoekt voor haar documentatie alle nummers van HVB van vóór het jaar 1988, alsook de nummers 4/'93, 5/'93, 11/'93, 01/'92, 03/'92, 03/'91, 10/'91, O2/'89, 09/'88 en 10/'88. Ook zijn zij geïnteresseerd in zeemansalmanakken en andere documenten betreffende de visserij. Museum Sincfala, Pannestraat 140 te 8301 Knokke - Heist, tel: 050 / 51 49 73.

Op vrijdag 31 maart reikte de Oostendse Havengemeenschap haar jaarlijkse prijzen, *'de kijkers van Kapitein Bestenbustel'* uit aan personen of organisaties die zich in het voorbije jaar verdienstelijk gemaakt hebben voor de Oostendse havens. Hoe het er op die avond aan toe gegaan is, vindt u elders in dit blad. Welke toespraak reder Willy Versluys er over de Oostendse vissershaven hield, vindt u hieronder.

De Oostendse vissershaven in 1995

Mevrouwen, Mijne Heren,

HET IS VOOR MIJ een groot genoegen een havenaktiviteit in het daglicht te stellen die politici, zakenlui en zelfs de doorsnee havengebruikers nogal eens links — of moet ik zeggen aan bakboord — laten liggen. Het is inderdaad zo dat zelfs havenmiddens de visserij al gauw in een alinea wegmoffelen waarin dan staat dat het zó'n gespecialiseerde tak betreft dat de plaats en tijd ontbreken deze sector op dat moment tot haar recht te laten komen... waarna tot de dagorde overgegaan wordt en de visserij in het vergeetboek geraakt. En hoeveel politieke, renovatie- en herstelprogramma's sluiten het luik 'haven' niet af met één of andere variante op de niet tegen te spreken woorden: *'... en dat geldt ook voor de visserij'*, waarna ook daar tot de 'serieuze zaken' kan overgegaan worden.

En nochtans. De visserij onderscheidt zich nauwelijks van andere havenaktiviteiten: je hebt een **infrastructuur** met installaties als daar zijn dokken, kaaien, een veiling en droogzettingsinstallaties; daarnaast heb je **producenten** die reders ter visserij heten of vissers; je hebt ook — hoe kan het anders — bedrijven die de grondstof **bewerken** (namelijk visverwerkingsbedrijven) en bedrijven die **verkopen** (en die heten in dit geval vishandelaars).

VOOR WAT DE Oostendse haven betreft is de visserij-infrastructuur in handen van de stedelijke overheid. De **Oostendse** visserij onderscheidt zich op dat vlak dus van deze van **Zeebrugge** waar de vismijn door een privébedrijf uitgebaat wordt. Ook in **Nieuwpoort** is de vismijn een aangelegenheid van de stad, maar in die kleine vissershaven wordt ook de veiling zelf georganiseerd door de overheid. Dit is in Oostende niet het geval. Het veilinggebeuren is er in handen van de *Onderlinge Visafslag (OVA)*, een Rederscoöperatieve.

Eén en ander leidt tot het besluit dat Oostende over zeer geschikte troeven beschikt om de concurrentiestrijd tussen Belgische en Europese veilingen tot een goed einde te brengen. De combinatie van privé-initiatief en openbaar beheer blijkt werkbaar te zijn om deze moeilijke tijden door te komen.

Dat betekent niet dat het bestaan van de Oostendse visserij gewaarborgd is. Na het verdwijnen van de IJslandvisserij is het visserij-overwicht dat zich ooit te Oostende bevond zich langzaam maar zeker in de richting van Zeebrugge beginnen verplaatsen, zodat Zeebrugge vandaag ruim koploper is. Hoe de verhoudingen tussen de verschillende vissershavens liggen blijkt uit de cijfers: De vissersvaartuigen realiseerden in 1994 in de Zeebrugse Visveiling een jaarbesomming van 1.333 miljoen frank (dit was 59,6% van de totale Belgische besomming in eigen havens), Oostende haalde 802 miljoen (of 35,9%) en Nieuwpoort haalde 100 miljoen of 4,5%. Volledigheidshalve moeten we ook vermelden dat de Belgische vissersvaartuigen bijna 30% van hun vangsten in buitenlandse havens aan de man brengen.

In de overlevingsstrijd start Oostende dus op de tweede plaats, maar zoals gezegd: de samenwerking tussen een privésector beheerst door de reders en handelaars enerzijds en een infrastructuur beheerd door de stad anderszijds kàn in het voordeel van Oostende spelen.

Wijzen we er dan ook op dat de gebruikers van de vissershaven en de overheid elkaar ook gevonden hebben in de vereniging *Promotie Vissershaven Oostende* (PVO). De stad Oostende, de OVA maar ook de andere gebruikers van de infrastructuur (m.n. de visgroothandelaars, de pakhuisuitbaters, het vislossersbedrijf Van Waes) maken er afspraken over promotie, service en vinden er een podium om allerhande initiatieven te formuleren. Overigens is het zo dat de Oostendse vismijn onder druk van de Europese regelgeving grondig gerenoveerd werd. Dit geldt zowel voor de veilinghal als voor de pakhuizen. Dat één en ander daarbij niet van een leien dakje gelopen is en dat het allemaal veel tijd en moeite gekost heeft, heeft niet kunnen beletten dat Oostende — zoals ook Zeebrugge en Nieuwpoort overigens — voor wat de visserij betreft over een zeer moderne infrastructuur beschikt.En hier wil ik namens de visserijsector een welgemeende dank uitspreken ten aanzien van de Heer Julien Goekint, die als Burgemeester en Schepen van de Haven een 4-tal jaren geleden het beslissende initiatief genomen heeft en daadwerkelijk de renovatie heeft doorgevoerd Om het stukje over de infrastructuur echter af te ronden moeten we natuurlijk ook nog wijzen op het belang van de 'trap'. Dit Oostendse verschijnsel is niet alleen een belangrijke toeristische troef, ze is ook een levensnoodzakelijke infrastructuur voor de kleine kustvisserij die dank zij de rechtstreekse verkoop (van producent aan verbruiker) de kop boven water kan houden en ze is tenslotte ook nuttig voor de hele visserij omdat het aan de trap is dat de sympathie van de burger voor de visserij gecultiveerd wordt. Daarom ook is het van groot belang dat de vissersvrouwen van de trap hun faam hoog houden — ik heb het natuurlijk uitsluitend over de visserijaktiviteiten — en er een punt van eer van maken om uitsluitend dagverse produkten te kopen. Ik weet het, het is ook voor die mensen niet altijd gemakkelijk, maar ik wil dat toch concretiseren met een voorbeeld: als vader — door bijvoorbeeld het slechte weer — enkele nachten niet gevaren heeft, dan moet dat ook uit het aanbod aan de trap blijken. Die dag kan daar geen dagverse garnaal verkocht worden! Een bordje: *kom morgen eens terug*, mag dan die ene dag geen zaad in 't bakje brengen... op lange termijn kan het de naam en de faam van de trap en de visserijsector in het algemeen alleen maar redden.

ZODOENDE ZIJN WE in ons overzicht tot bij de vissers geraakt. En het wordt meteen duidelijk dat hetgeen aan de trap gebeurt een belangrijk, maar slechts klein gedeelte van de visserijaktiviteit betreft. De visserij speelt zich hoofdzakelijk ver van de stad af, aan de oosteroever van de haven. Daar wordt de aanvoer beheerst door kustvissersvaartuigen (die onder de naam eurokotters door het leven gaan — die naam komt voort uit een Europees ondersteuningsprogramma dat indertijd de bouw van deze kotters gestimuleerd en gereglementeerd heeft) en nog meer door grote zeevissersvaartuigen met motoren gaande van 300 tot 1200 pk. (Van de eens zo grote Oostendse IJslandvloot is alleen nog maar de O 129 Amandine van uw dienaar aktief en lang zal ook dat niet meer duren.)

En het is bekend: de visserij verkeert in een diepe crisis.

Eén ding moet daarbij duidelijk zijn: de visserijcrisis is geen Oostends fenomeen, het is evenmin een Belgisch verschijnsel, het is algemeen.

Specifiek voor Oostende is evenwel dat de visserijsector hier zo klein is dat onze vissersgemeenschap door deze crisis ☞

compleet van de kaart geveegd zou kunnen worden.
Oorzaken van de crisis in de visserijsector zijn:
- de ontwikkeling van het vervoer, waardoor de Europese markten veel meer dan vroeger bevoorraad worden door vis van buiten-Europese leveranciers, bijvoorbeeld uit de ontwikkelingslanden
- de daling van de graanprijs, waardoor een aantal vleesprodukten en gevogelte goedkoper werden en de vis van het menu werd verdrongen
- de verruiming van de Europese Unie met visnaties als Spanje en Portugal
- het wegvallen van de binnengrenzen waardoor vis gemakkelijk door heel Europa gevoerd wordt
- de recessie waardoor de vraag naar consumptiegoederen afneemt
- de muntfluctuaties die veel bovenvermelde factoren nogmaals versnellen
- de slechte rendabiliteit van veel visserssvaartuigen (waaronder de slechte rendabiliteit van veel Belgische vissersvaartuigen) mede bepaald door de hoge schuldenlast die op die ondernemingen rust
- het schaars worden van een aantal vissoorten waarop Belgische vissers jagen, gecombineerd met een overaanbod van diezelfde vissen (of surrogaten) uit de rest van de wereld waardoor de prijs voor de vissers laag blijft en dat bij een slinkende aanvoer vb.: kabeljauw
- verandering van het consumptiepatroon waaraan de Belgische reders maar moeilijk een antwoord op vinden (bevoorrading van warenhuizen)
De opsomming van bovenvermelde punten laat al vermoeden dat de uitweg uit de crisis niet eenvoudig is en in elk geval niet voor morgen.
De strijd is evenwel niet verloren en ook dat blijkt uit de cijfers waar we in 1994 zelfs een begin van heropleving hebben mogen zien.
Inderdaad in 1993 zagen we een aanvoer in Oostende van 7.468.000 kg en een besomming (opbrengst) van 711.000.000 fr. In 1994 was er een aanvoer: 8.006.000 kg en een besomming van 811 milj. fr.

DAT ALLES MAG me niet doen vergeten dat ook de visverwerking en -handel een prominente plaats inneemt in de Oostendse vissershaven. Naast bedrijven — zowel uit klein- (en vergeten we daar de leurhandel niet) als groothandel — die werken met een directe Oostendse aanvoer is er een belangrijk segment die wel in en rond de vismijn gevestigd is, maar daar geen (of zeer weinig) visprodukten aankopen. Verschillende bedrijven verwerken er uitsluitend ingevoerde vis en schaaldieren. Toch zijn deze in de vissershaven meer dan welkom, ook omdat ze een belangrijk deel van de tewerkstelling in het Oostendse op zich nemen.

DE VISSERIJ, de visserijgebonden activiteiten en de ondernemingen die aan visverwerking doen, blijven dus hun plaats in het Oostendse opeisen. In het structuurplan betreffende de ontwikkeling van de oosteroever tot en met de grens van Bredene moet die plaats ook ruimtelijk gegarandeerd blijven.
Op ons verlanglijstje staan daarbij verder nog voor een nabije toekomst: het baggeren van het visserijdok; het functioneel maken van de toevoerzones, o.a. oude spoorwegbedding palend aan militair domein; het renoveren van de haringhalle; en tenslotte een doorgedreven promotie voor de Oostendse vis door bijvoorbeeld het organiseren van visserijfeesten
De concurrentie is groot, maar als wij, zoals in het recente verleden, de private en openbare samenwerking strijdbaar houden, zal de Oostendse vissershaven nog vele jaren een hoofdrol blijven spelen.
Ik dank u.

Willy Versluys

VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.
Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industrieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.
Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtsloffen

PROMAC B.V.
Stuurmachines, Roeren
Verstelbare schroeven
Boegschroeven
Waterpompen
Scheepskranen
Koel-, vries- en scherfijsinstallaties
Waterbehandelingsinstallaties

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

VAN VOORDEN-PROMAC
Telefoon 04180 - 71200 Fax 04180 - 15790 Telex 50110

Vismijnfiguur

Frans De Hamers: 'Er waren toen méér uren in een dag'

ELKE KAAI HEEFT zijn kaailopers en elke vismijn heeft zijn vismijnfiguren. Voor de buitenstaanders zijn het meestal vage individuen die gedurende nacht en ontij ondefinieerbare activiteiten uitoefenen. Maar in de visserij zelf weet men maar al te goed wat ze aan die mensen (gehad) heeft en meestal is dat niet weinig... alhoewel dat nooit eens met zoveel woorden gezegd wordt. Tenzij dan in HVB natuurlijk.

In een taverne, ergens tussen Oostende en Leffinge, hebben we een gezellige babbel met volksfiguur Frans De Hamers (56). Deze Leffingenaar is een levende brok geschiedenis van het Oostendse vismijngebeuren van de laatste 40 jaar. De geschiedenis van het gewone volk! Wij lieten hem aan het woord over de vismijn waar hij in een ver verleden begon te werken bij zijn bazin Marie-Jeanne Storme. Wanneer hij het over de tijd van toen heeft, is er één bovendrijvende gedachte: 'Er waren toen meer uren in een dag dan nu!'

Frans De Hamers wist die uren overigens goed te vullen: dertien jaar heeft hij meegewerkt aan het inrichten van wielerwedstrijden, vijf jaar is hij actief geweest in het liefhebberstoneel, de muziekbands *'de Schotten'* en de *'Gilissen der zee'* mochten vier jaar op hem rekenen en zeven jaar bezocht hij als Sint-Niklaas tal van gepensioneerden.

Levenswijsheid

Klap op de vuurpijl: enkele jaren geleden schreef hij een gedichtenbundel dat uitgegeven werd onder de titel *'eenvoudige poëzie'*. Wij citeren zijn lievelingsgedicht:

'De egel had geen schrik.
Hij was sterk, hij had zijn prik.
Toen kwam die auto aan, gedaan.'

Ofte het hele leven in drie regels. Moet kunnen!

Poëzie mag mooi zijn, maar de schoonste daad in zijn leven is voor De Hamers toen hij een konvooi met zes vrachtwagens naar Polen hielp brengen.

Hij grijpt graag naar de wijsheid uit het leven, die hij *'voornamelijk aan de cafétoog hoort vertellen door d' oude mensen'*.

Die liefde voor cafétogen heeft hij wellicht opgedaan toen hij als jongen in brouwerij Bouttens te Leffinge begon te werken. Maar in 1957, toen hij achttien was, begon hij zijn carrière in de Oostendse vismijn, die bijzondere plaats in Oostende waarover buitenstaanders maar zo weinig weten. Dat is nu zo en dat was vroeger niet anders. De Hamers: *'Voordien wist ik amper dat de vismijn ergens aan het water lag. Van visserij had ik geen flauw benul'*.

De vismijn was te klein

Maar dat zou gauw veranderen. De Hamers: *'In die beginperiode, toen de Oostendse IJslanders nog binnen kwamen met 3000 en zelfs 4000 bennen vis, kon men marktdagen hebben waarbij de hele Oostendse vismijn vol stond... en méér! De verkoop die om zeven uur startte, duurde soms tot twee à drie uur in de middag. Ik herinner me zelfs een marktdag waarop de vissorteerders geen tongen meer wilden sorteren, eenvoudigweg omdat er teveel waren. Geen nood! Dan werden ze maar door elkaar verkocht'*.

Dat er toen méér uren in een dag waren blijkt ook uit de werktijden. De Hamers: *'De dag in de vismijn begon voor mij om 6 uur 's morgens*

en liep tot vier uur 's middags, maar soms ook tot zevenen zelfs acht uur 's avonds'.

Geen VW-Polo voor de jonge gasten in die tijd! De Hamers: *'En toen ging ik nog in alle weer en wind met de fiets van en naar huis in Leffinge. De pakhuizen hadden toen elk zes à zeven visbewerkers in dienst. De vis werd voor de deur opgestapeld na de verkoop... omdat er binnen geen plaats meer was'.*

Het bedrijf van Marie-Jeanne Storme, waar De Hamers werkte was specialiste in de verkoop van... zeehonden. De Hamers: *'Storme kocht soms zoveel zeehonden dat we ze in een hoek van het pakhuis moesten stapelen en afijzen zoals men dat aan boord van de schepen deed. We trokken dan een hele dag de vellen van de zeehonden, met sokken aan onze handen om ze te beschermen, 'gutters' hadden we nog niet'.*

De bennepoeper

De beste jaren van de vismijn waren die van 1957 tot '60. Frans denkt nog veel aan die tijd; de tijd van de *Bennepoeper, Tuur Lennaers, Dove Pier, Fons de Eenarm, Madame van Parijs, de Witten*: namen als een klokken in die tijd, namen trouwens die ook vandaag nog een belletje laten rinkelen.

De Hamers: *'De Bennepoeper, ik weet waar hij die naam vandaan haalde, maar ik zal dat hier niet zeggen! En Tuur Lenaers de bennenbaas: als je 'in zijn kaart stond' was het goed, maar je mocht hem zeker niet tegen je hebben. Ach, tussen bazen en knechten waren er al eens strubbelingen en zal vandaag wel niet anders zijn'.*

De Hamers: *'Maar de zeden waren losser. Toen we als visbewerkers tijdens het werk in de vismijnkantine een pint gingen drinken werd daar niets over gezegd. De dorst mocht daar gelest worden, als er nadien maar terug stevig tegenaan gegaan werd'.*

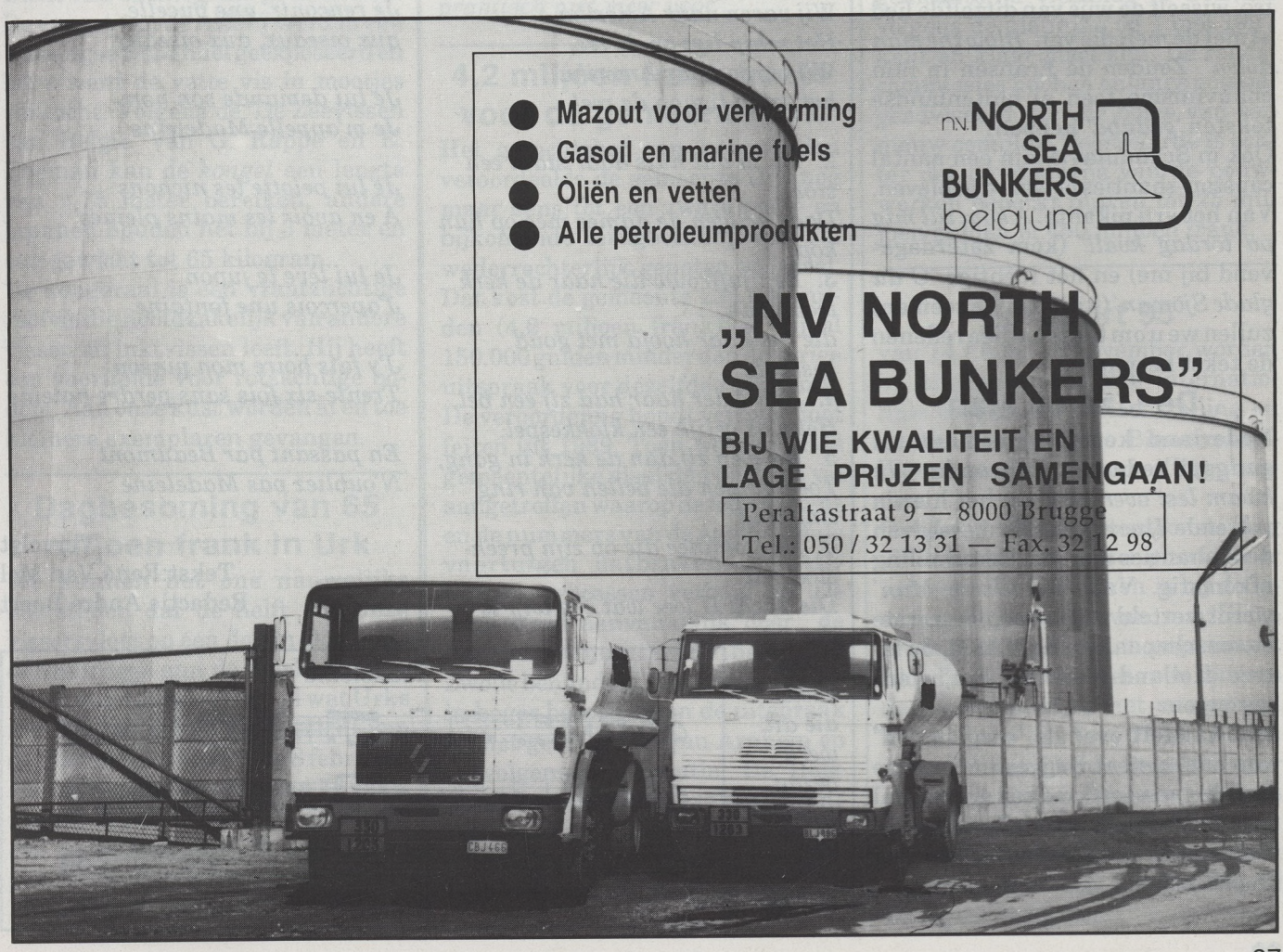
In oktober 1963 is Frans in een eigen pakhuis zelfstandig beginnen werken. Een wankele gezondheid verplichtte hem later het pakhuis op te geven. Na vier jaar sukkelen kwam hij er uiteindelijk weer bovenop.

Vandaag komt hij nog graag eens naar de vismijn, maar zijn vrije tijd gaat nu in de eerste plaats naar *huis & tuin* en vooral naar het kijken naar zijn eerste kleinkind.

De Hamers over zijn leven: *'Gelukkig hebben wij thuis het besef meegekregen dat je hard moet werken voor je boterham. Voor de rest moet een man het geluk hebben een vrouw te treffen die kan sparen, dat is de beste bank'.*

'De vismijn zal nooit meer zijn wat ze geweest is', zegt De Hamers ten afscheid, *'En weet je waarom? Omdat de mensen minder vis bakken dan vroeger, ze kopen nu meer diepgevroren vis. Een mode die ondersteund wordt door reklamecampagnes zoals deze van kapitein IGLO, die zijn vis in het hoge Noorden haalt. Wanneer zal ik eens zo'n campagne op de televisie zien voor onze eigen vissers en voor de verkoop van gezonde verse pladijs en tong?'*

Tekst Zeedierenjager, foto gw



Dit stuk over capstan-shanties gaat over ondeugende zeemansliedjes...
'By means of the hand-capstan on the forecastle-head, we lifted the anchors off the deck, trudging round, pushing the bars, as Paddy Furlong sang an unprintable chanty, predicting the joys to come on shore.'

(W.H.S. Jones' The Cape Horn Breed, 1956)

... en over de internationale uitstraling van de zeemansliederen
'De avond voordat de schepen zouden uitzeilen, verenigde zich alle Europeanen bij het huis van de "Rosa", en toen hoorden we liederen van elke natie en in elke taal.'

(R.H. Dana's Twee jaar voor de Mast, 1840-1954)

Zeemansliederen (X)

Gangspilliederen in andere talen

Over de Franse *Chansons de Cabestan* kunnen we kort zijn, omdat ze meestal vertalingen zijn van hun engelstalige tegenhangers. Zo is *'As-tu connu le pêre Lanc'lot'* identiek aan *'Goodbye fare-y-well'* en het wat verrassende *'Nous irons à Valparaiso'* wisselt de wijs van ditzelfde lied af met de melodie van *'Blow the man down'*. Zouden de Fransen in hun chauvinisme toen al buitenlandse teksten *'gedubd'* hebben?
Ook in Scandinavië zijn een aantal capstan-shanties bewaard gebleven. Van het vrij pikante *'A kom till mig pa lördag kvall'* (kom zaterdagavond bij me) en het luchtige *'O du glade Sjöman'* (o jij vrolijke zeeman) zullen we u om taalkundige redenen de tekst besparen.

De IJzeren Man

Nederland kent nog een aantal gangspilliederen, waaronder *'Ik kwam lest over berg'* en het hierna volgende *'Ijzere Man'*. De meeste van deze shanties zijn van Terschelling afkomstig. Van *'De IJzere Man'* wordt verteld dat het op de eerste stoomschepen van de NASM, de latere Holland-Amerika lijn, werd gezongen.
Het handelt over de 'verdiensten" van ene meneer Baggerman, trotse bezitter van een kroeg én een aantal pronte dochters in Hellevoetsluis. Genoeg om de zeemansverbeelding te prikkelen!

In Hellevoetsluis daar staat een huis,
Hoera die IJzere man!
Daar zijn de dames van Baggerman thuis,
Hoera die IJzere man!
Dan zingen wij vrolijk falderaldera,
wie gaat er met ons mee?
Wij varen naar Amerika,
Het schip ligt op de ree,
Wij varen naar Amerika,
het schip ligt op de ree!

2. En in dat huis daar staat een stok,
Daar krijgen de dames mee op hun kop.
3. Een juffrouw die naar de kerk wou gaan,
die liet haar hoofd met goud beslaan.
4. Aan ieder haar had zij een bel,
Het was gelijk een klokkespel.
5. En toen zij dan de kerk in gang,
Toen gingen die bellen van ring ting ting.
6. De Dominee die op zijn preekstoel zat,
Die dacht U wee wat een wijf is dat.
7. De koster die dit werk bezag,
Die was van streek de hele dag.
8. De dienstmeid die dit werk bekeek,
Die was jaloers de hele week.
9. En die dit lied al heeft gedicht,
Die kan rijmen zonder licht.

Madeleine

En België? Tot mijn spijt zijn shanties in Vlaanderen, ondanks onze enorme rijkdom aan vissersliederen en forebitters, een uiterste zeldzaamheid. Als troost vermelden we hieronder het ondeugende *'Madeleine'* dat van de hand is van Cdt Lemaître, gezagvoerder van ons mooiste opleidingsschip ooit, de 4-mastbark *'L'Avenir'*. De erotische woordspelingen in de 3de en 4de strofe zijn zeer leuk, namelijk waar de zeeman zijn 'vinkje' (pinson) laat drinken uit Madeleines 'fontein'... en dit liefst 36 maal zonder buiten adem te raken!

En revenant de Beaumont,
la digue, digue daine, la digue digue don
Je rencontr' une pucelle,
diguedon, diguedon daine.
Je rencontr' une pucelle,
aux oiseaux, aux oiseaux.

Je lui demande son nom
Je m'appelle Madeleine

Je lui pelotte les nichons
A en avoir les mains pleines

Je lui lève le jupon
J'aperçois une fontaine

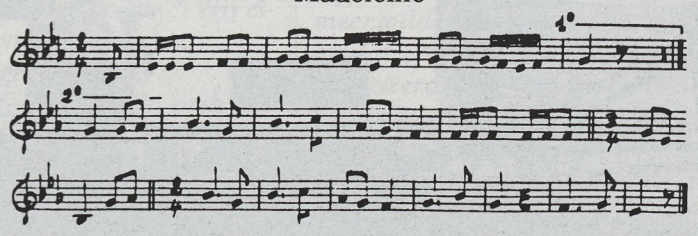
J'y fais boire mon pinson
Trente-six fois sans perdre haleine

En passant par Beaumont
N'oubliez pas Madeleine

Vervolgt

Tekst:René Van Mol
Redactie André Baert

Madeleine



Mosselseizoen op 15 april afgelopen

Het Nederlandse Produktschap voor Vis heeft het einde van het mosselseizoen vastgelegd op zaterdag 15 april. Na die datum mogen de handelaars geen consumptiemosselen meer op de markt brengen.
De sluiting van het mosselseizoen wordt ieder jaar omstreeks deze tijd afgekondigd. In die periode maakt het zwarte schelpdier zich gereed om het vocht, waaruit het mosselzaad moet ontstaan, af te geven. De afscheiding van de witte substantie (in het vakjargon heet dat het *melken*) betekent ook een sterke achteruitgang voor de kwaliteit van de moedermossel.
Na het weekeinde van 15 april kunnen er in principe geen **Zeeuwse** mosselen meer te koop of ter degustatie worden aangeboden.

Kongeraal van 2,5 meter

Een Nederlands vaartuig kreeg voor de Engelse kust een kongeraal of zeepaling van 2,5 meter en een gewicht van 45 kilogram in de netten. De vangst van de ARM 7 werd in een Vlissingse vishandel geëxposeerd en later werd de vette vis in mootjes verkocht. Volgens de 'De Zeevissen van België' van G. Rappé en E. Eneman kan de *kongel* een lengte van 2,75 meter bereiken, andere bronnen houden het bij 3 meter en een gewicht tot 65 kilogram.
De kongeraal is een vraatzuchtige roofvis die hoofdzakelijk van andere vissen en inktvissen leeft. Hij heeft een voorliefde voor rotsachtige bodem. Aan onze kust worden af en toe kleinere exemplaren gevangen.

Dagbesoming van 65 miljoen frank in Urk

We kunnen het ons nauwelijks voorstellen dat de helft van onze vissersvloot op één dag in Oostende of Zeebrugge aan de markt komt.
Maandag 6 februari liep al wat Urks was binnen in het vooruitzicht van de plaatselijke biddag op 8 februari. Dat waren niet minder dan 76 vaartuigen met 21.868 kisten, goed voor een dagbesomming van 3,6 miljoen gulden of 65 miljoen frank.
Maandag 27 februari was het opnieuw zo'n drukke dag in Urk. Niet minder dan 76 kotters, waaronder 23 buitenlandse vaartuigen, brachten 22.785 kisten op de veiling. Dagopbrengst: 3,5 miljoen gulden of ongeveer 64 miljoen frank.

Visvrije zone

Om de lange-termijneffecten van de intensieve visvangst in de Noordzee tegen te gaan stelt het Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee (NIOZ) een visvrije zone van 50 vierkante kilometer voor. Deze zou zich moeten bevinden ten noorden van de Nederlandse Waddeneilanden of aan de Engelse kust. Door onderzoek in die bufferzone, waar alle visvangst zou verboden zijn, willen de wetenschappers achterhalen hoe de visstand er in de toekomst uit zal zien. Biologe Magda Bergman van NIOZ: *'Per vierkante kilometer Noordzee wordt er twee keer per jaar gevist. Vissoorten die lang leven en zich traag voortplanten lijden hieronder.De rog en de grote schelpdieren komen nu al in sommige gebeiden van de Noordzee praktisch niet meer voor'.*

4,2 miljoen frank boete voor de gemeente Urk

Het gerechtshof van Leeuwarden veroordeelde de gemeente Urk nog maar eens tot een zware boete en bijkomende terugbetaling van het wederrechterlijk genoten voordeel. Dat kost de gemeente 235.000 gulden (4,2 miljoen frank), al bij al 150.000 gulden minder dan de vorige uitspraak voor dezelfde rechtbank. De veroordeling houdt verband met feiten uit 1989. Toen werden in de gemeentelijke visafslag partijen vis aangetroffen waarop de lettertekens en de nummers van de aanvoerende vaartuigen ontbraken. De AID maakte processen verbaal op. De zaak werd aanvankelijk door de arrondissementsrechtbank in Zwolle behandeld. De gemeente ging in hoger beroep tegen de uitspraak bij het gerechtshof van Arnhem en vervolgens in Kassatie. De Hoge Raad verwees de zaak terug naar de rechtbank van Leeuwarden. De gemeente ging andermaal in kassatie tegen het vonnis, waardoor de zaak voor een tweede keer voor het rechtkollege van Leeuwarden kwam. De gemeente Urk kan nogmaals in kassatie gaan. De gemeente blijft erbij dat zij uit het veilen van de gewraakte partijen vis niet meer dan 500 gulden (9.000 frank) inkomsten haalde.

Nieuwe visafslag in Urk mag 450 miljoen kosten

Op 1 juli start de aanbestedingsprocedure voor de bouw van een nieuwe gemeentelijk visafslag in Urk die volgens de planning op 1 mei 1997 kant en klaar moet zijn. De raadscommissies hebben onlangs positief geadviseerd over de bouw van een nieuw complex. Voorwaarde is echter dat de kostprijs van de bouwwerken beperkt blijven tot 25 miljoen gulden of 450 miljoen frank.

Europort 95

van 14 t.e.m. 18 november worden in Amsterdam de 27e internationale maritieme tentoonstelling en de 9e internationale Binnenvaarttentoonstelling, Europort 95 gehouden.
Gelijktijdig aan de tentoonstelling vinden twee congressen plaats. Voor iedereen die betrokken is bij de levering of aankoop van maritieme produkten en diensten organiseert Lloyd's of London Press een congres dat voortbouwt op het succes van het congres dat Lloyd's of London (uitgever van Lloyd's Ship Manager en Lloyd's List) organiseerde tijdens Europort 93.
De *Central Dredging Association* organiseert er ook het 14e World Dredging Congress.

Onderzoeksraad voor de zeevaart

Uitspraken

Z 243 Drakkar

De Z 243 was op 23 november 1992 vertrokken om de visserij te bedrijven in de Noordzee. Twee dagen later is het visservaartuig in aanvaring gekomen met het Koreaanse m/s *Korean Peace*. Dat gebeurde buiten de vaarroutes die door koopvaardijschepen gewoonlijk gevolgd worden.

Motorist *Bernard Dierckens* had van de schipper opdracht gekregen een zuidwestelijke koers te volgen, wat hij ook deed. Omstreeks 19.30 u. zag hij de *Korean Peace* op een afstand van 2 mijl. Het vaartuig volgde ongeveer een oostelijke koers. Omdat het toen tijd was om de netten binnen te halen, verminderde *Dierckens* het toerental van de motor en liet het vaartuig 180° over bakboord rondkomen. Toen de schipper op de brug kwam, zag hij de *Korean Peace* aan bakboord met ongeveer evenwijdig lopende koersen. Op dat ogenblik voerde de *Korean Peace* onverwacht een stuurboordmanoeuvre uit, om voor de Z 243 over te lopen. Schipper *Eyland* die het gevaar inzag, gaf eerst aandachtseinen, om vervolgens op volle kracht achteruit te slaan.

De Z 243 werd door de *Korean Peace* aan de bakboordkant van de voorsteven aangevaren, waardoor het werd weggeduwd, waarop de stuurboordbok eveneens werd aangevaren.

Waarom de *Korean Peace* onverwacht een stuurboordmanoeuvre heeft uitgevoerd zal wellicht een raadsel blijven. Vast staat dat noch wachtsman *Dierckens*, noch de schipper bij de aanvaring beroepsfouten ten laste kunnen gelegd worden.

Z 510 Albrecht Rodenbach en Z 59 Gudrun

De Z 59 en de Z 510 zijn op 17 juli '92 met elkaar in aanvaring gekomen toen zij dicht bij elkaar aan het vissen waren.

Het is evident dat visservaartuigen die in de onmiddellijke nabijheid van elkaar aan het vissen zijn, hun bedoelingen aan elkaar mededelen via de radio en zeker bij slecht zicht.

Toen wachtsman *Robert Campbell* aan het keerpunt van zijn visserij(lijn) was gekomen, liet hij de Z 510 over bakboord 180° rondkomen, om vervolgens de visserij terug op te nemen. Hij liet toen echter na om de Z 59 van dit manoeuvre op de hoogte te brengen. *Campbell* had nochtans bij de aanvang van het omkeermanoeuvre gezien dat de Z 59 hem op 0,75 mijl volgde.

Ringo Declercq die de wacht had aan boord van de Z 59, zag op de radar dat de Z 510 plotseling veel dichter gekomen was en probeerde tevergeefs radiocontact te krijgen. Daarop verwittigde hij zijn schipper. Enkele seconden later zag hij de Z 510 uit de mist opdoemen en gaf onmiddellijk hard stuurboord roer, terwijl de schroef gestopt werd. Beide schepen zijn bakboord aan bakboord met elkaar in aanvaring gekomen.

Campbell, verantwoordelijk is voor de aanvaring, kreeg een schorsing van zeven dagen.

Verkeerscheidingsstelsel

*Op 20 maart 1994 werd de N 402 door de Britse overheid in overtreding genomen omdat het in de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel tegen de algemene verkeersstroom en daarbij een diepgaand vaartuig hinderde, dat op reglementaire wijze de NE-lane volgde.

Schipper *Mario Vercoutter* die het bevel over de N 402 voerde werd bestraft met een schorsing van tien dagen.

* Op 19 mei 1993 werd de Z 207 in overtreding genomen, omdat het in de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel tegen de algemene verkeersstroom voer.

Schipper *Georges Meyers* die het bevel over de Z 207 voerde, kreeg vijf dagen schorsing opgelegd.

* De Z 43 werd op 28 augustus '93 door de Britse overheid in overtreding genomen omdat het de SW-lane van verkeersscheidingsstelsel niet onder een zoveel als mogelijke rechte hoek kruiste.

Schipper *Georges Meyers* werd voor tien dagen geschorst.

* De Z 79 werd op 2.12.1993 door de Britse overheid in overtreding genomen, omdat het tegen de algemene verkeersstroom van het verkeersscheidingsstelsel voer.

Schipper *Frans Vandierendonck* werd voor drie dagen geschorst.

Afwezig

* De bemanning van de O 231 was op 5 april 1994 aan boord gekomen om de voorbereidingen te treffen voor de afvaart later op de dag. Omstreeks 16 uur begaven *Lenaers* en de schipper zich naar het pakhuis op de H. Baelskaai om materiaal te halen. *Lenaers* is echter niet meer naar het schip teruggekeerd, waardoor het vaartuig pas 's anderendaags naar zee is vertrokken. *Lenaers* werd daarvoor bestraft met een schorsing van zeven dagen.

* *Joos Van Belzen* was aangemonsterd als schipper van de Z 519. De schipper gaf op 8 augustus 1993 zijn opzeg aan reder *Roose*. De monsterrol voorziet echter een vooropzeg van 3 weken, zodat *Van Belzen* tot eind augustus contractueel verplicht was het bevel over de Z 519 te voeren.

De reder had op 13 augustus de bemanningsleden verwittigd dat ze de vijftiende om 22.30 u. aan boord moesten zijn.

Door de afwezigheid van de schipper *Van Belzen* kon het vissersvaartuig pas op 17 augustus uitvaren. Reder *Roose* legde klacht neer bij de zeevaartpolitie en wenst samen met de overige bemanningsleden vergoed te worden voor het verlies. *Van Belzen* kreeg een maand schorsing.

* *Mario Debbaut* werd op 30.9.1993 als lichtmatroos aangemonsterd op de Z 279. De schipper verwittigde hem dat hij dezelfde dag om 19.15 u. aan boord moest zijn om af te varen.

Debbaut kwam echter niet opdagen. Nadat de reder tevergeefs verschillende keren geprobeerd had om met de betrokkene in verbinding te komen, besloot men noodgedwongen de afvaart tot 's anderendaags uit te stellen, maar ook toen kwam hij niet opdagen.

Debbaut werd nog dezelfde dag afgemonsterd en vervangen. *Debbaut* werd daarom voor 10 dagen geschorst.

* De Z 141 was op 15 oktober 1993 uit de haven van Oostende vertrokken voor een reis van 8 dagen.

Het vaartuig was de dag ervoor in de haven binnengelopen wegens een defect. Matroos-motorist *Vander Schaeghe* verklaarde dat hij die dag zijn opzeg gegeven had voor de volgende reis aan reder *Marcel Neudt*, die dat ook bevestigde.

Op 17 oktober is de Z 141 terug de haven binnengelopen om een stuk net uit de schroef te laten verwijderen door een duiker. De schipper had de bemanning verwittigd dat ze op 18 ontober terug aan boord moesten zijn.

Iedereen was op het gestelde uur aanwezig, maar *Vander Schaeghe* verliet kwaad het schip toen hij vernam dat de dichtingsring van de schroefas niet hersteld zou worden.

Tijdens het verhoor door de zeevaartpolitie verklaarde hij dat de dichtingsring zo goed als versleten was en water doorliet. Hij schreef dat toe aan een verwaarlozing van het vaartuig.

Door de afwezigheid van betrokkene kon het vaartuig echter pas vertrekken op 19 oktober. Hij werd voor zeven dagen geschorst.

* De bemanning van de Z 183 had de opdracht gekregen om op 14 januari 1994 aan boord te zijn voor het zeeklaar maken van het vaartuig.

Van Loocke was op het gestelde uur niet aanwezig, maar had dezelfde dag *Yves Hertsens*, de vertegenwoordiger van de rederij, verwittigd dat hij om persoonlijke reden niet meer zou meevaren. De monsterrol voorziet echter dat de opzeg 48 uur voor de afvaart moet gegeven worden.

Door afwezigheid van betrokkene kon het vaartuig pas een dag later vertrekken. *Van Loocke* werd voor veertien dagen geschorst.

O 89 Sandra

* De O 89 verliet op 8 september 1993 de haven om de visserij te bedrijven in de ☞

omgeving van Texel. Het vaartuig stond onder het bevel van schipper *Johnny Steyaert*. 's Anderdaags bevond het vaartuig zich in de omgeving van de Thorntonbank, waar het Nederlands zeemachtschip *Urk* oefeningen hield.
Toen de O 89 op 2 mijl van de *Urk* genaderd was, werd het mijnenjagen gestopt en werd een vaste koers aangehouden. De O 89 stuurde die een tegengestelde koers aan dat van de *Urk* voerde gaf geen antwoord op de herhaalde oproepen van de *Urk*. Ook op de gegeven geluids- en lichtsignalen werd niet gereageerd. Toen beide vaartuigen op ingeveer 500 yards van elkaar genaderd waren, werden drie groene vuurpijlen afgevuurd, maar ook dat bleef zonder gevolg.
Om een aanvaring te voorkomen is de *Urk* uiteindelijk over stuurboord uitgeweken en zijn beide vaartuigen, bakboord aan bakboord, elkaar gepasseerd op ongeveer 50 meter afstand.
Bij het passeren zag men in het licht van de zoeklichten geen teken van leven op het dek of op de brug van de O 89.
Schipper *Steyaert* werd voor vijf dagen geschorst.

B 601

De monsterrol van de B 601 werd op 8 augustus1991 door het waterschoutambt te Zeebrugge afgeleverd en had een geldigheidsduur van één jaar.
Het vaartuig heeft tussen 10.8.1992 en 4.9.1992 vier reizen ondernomen, zonder dat de schipper een geldige monsterrol aan boord had.
Schipper *Van Belzen* verklaarde dat alle administratieve handelingen verricht werden door de zaakvoerder *Balbaert*, en dat hij zich er niet bewust van was dat de geldigheidsduur van de monsterrol reeds meer dan een maand verstreken was. *Balbaert* zei anderzijds dat hij de mening toegedaan was dat hij geen nieuwe monsterrol kon krijgen, omdat het schip in augustus 1992 slechts een voorlopig bewijs van deugdelijkheid had gekregen, dat op 11.9.1992 werd omgezet in een geldigheidsduur van één jaar en dat hij zich dan op het waterschoutsambt heeft aangeboden.
Het reglement voorziet evenwel uitdrukkelijk dat de aanmonstering dient te gebeuren door de kapitein. De Nederlandse schipper *Van Belzen* werd dan ook voor zeven dagen geschorst. (rc)

Wegens jaarlijkse vakantie zullen de kantoren van HVB gesloten zijn tot 16 april

DE STILLE KRACHT

AANKOERSEN OP BEDRIJFSZEKERHEID

De Mitsubishi scheepsdieselmotoren die Padmos levert vormen de betrouwbare basis voor optimale bedrijfszekerheid. Vooral, omdat Padmos de Mitsubishi topkwaliteit aanvult met de stille kracht van een perfecte onderhouds- en reparatieservice. Met aan boord een bemanning van goed opgeleide en getrainde vakmensen. Plus geavanceerde en hoogwaardige test-, meet- en regelapparatuur in het bedrijf om alle motoren nieuw, gerevideerd of gerepareerd startklaar af te leveren. Inbouw kan daardoor tot een minimum in tijd beperkt blijven. Snelheid die Padmos in alles kenmerkt. Zoals de ruim 120.000 direct uit voorraad leverbare - nieuwe of gerevideerde onderdelen. Of de 24-uurs service aan boord uitgevoerd door vakbekwame monteurs. Waar u ook bent tussen Duinkerken en Denemarken, op het Padmos serviceteam kunt u à la minute rekenen.

STELLENDAM:
Deltahaven 18. Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: 0031 1879-1766. Fax: 0031 1879-1623. Magazijn-Fax: 0031 1879-1375.

BRUINISSE:
Havenkade 12. Postbus 1, 4310 AA Bruinisse, Holland. Tel.: 0031 1113-1551. Fax: 0031 1113-1317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

Boekbespreking

Troost je, in Newfoundland zijn er ook bijna geen vissers meer

'The Shipping News', het meest recente boek van *E. Annie Proulx*, een nieuwe ster aan het Amerikaanse schrijversfirmament, is een roman, maar ook een soort zeemansknopenboek. Heel het werk door filosofeert de schrijfster over mastworpen, wurgknopen en ander dagelijks visserswerk. Proulx zelf zegt hierover: *'En zonder de inspiratie van ...* Het knopenboek van Ashley, *gepubliceerd in 1944, dat ik bij toeval op een rommelverkoop vond en voor een kwartje op de kop kon tikken, zou dit boek slechts bij een vluchtig idee gebleven zijn'*.

In de roman, die vertaald werd als *'Scheepsberichten'*, wordt bijna elk hoofdstuk voorafgegaan door een veelbetekenende knoop uit hogervermeld werk. Wanneer de schrijfster de levensloop van hoofdfiguur *Quoyle* samenvat staat er bijvoorbeeld: *'Een Vlaamse knoop is een in spiraalvorm opgeschoten touw. Je legt hem plat op dek zodat je er zonodig overheen kunt lopen'*. En dat is ook wat er met *Quoyle* in al die jaren gebeurd is: *'Op zijn zesendertigste, overlopend van ellende en afgewezen liefde, week Quoyle in arren moede uit naar Newfoundland, de rots die zijn voorouders had voortgebracht, die hij nooit bezocht had en nooit van plan was geweest te bezoeken'*.

Quoyle is een *platgelopen* mens die halverwege zijn leven niets anders meer kan doen dan naar zijn wortels teruggrijpen. We kennen dat! Wat kan daarmee gebeuren, met zo'n mens? Het antwoord staat weer in de knopen geschreven: *'Een knoop met acht kruisingen — de grootte van een gemiddelde knoop — kent 256 verschillende overheen-en-onderdoor- variëteiten. Eén verandering in de volgorde, en je krijgt een totaal verschillende knoop of helemaal geen.'* Het antwoord is dus: daar kan van alles mee gebeuren. En de hele roman door vertelt *Proulx* hoe de knoop van Quoyles leven zich vormt. Tussen de regels door lees je dat het ook wel helemaal anders had kunnen verlopen en dat het uiteindelijke resultaat in geen enkel boek te vinden is, maar zelfs hier snelt Ashley-van-de-knopen ons te hulp: *'Er zijn nog altijd oude knopen die nooit te boek gesteld zijn, en zo lang er nieuwe toepassingsmogelijkheden voor touw zijn, zullen er nieuwe knopen uigevonden worden.'*

Vissers

'Scheepsberichten' is om nog andere redenen bijzonder herkenbaar. Het is ook het verhaal van een derderangsjournalist die uiteindelijk werk vindt bij een een soort visserskrant waar hij het scheepvaartnieuws moet verzorgen. En passant schrijft *Proulx* meteen ook hèt boek over de teloorgang van het vissersleven in New Foundland. Over hoe zwaar het toen wel was: *'Het was een zwaar leven, maar het gaf voldoening. Maar het was zwaar. Vreselijk zwaar in die tijd. Je krijgt hier verhalen te horen waarvan je haar in één nacht wordt...'*. En hoe het allemaal kapot ging: *'En de visserij zakte in, de visserij zakte totaal in, veertig jaar opgegaan in rook, omdat die klootzakken in de Canadese regering elk land ter wereld visrechten gaven, terwijl ze ons met al hun regels uit de markt drukten. Die gore buitenlandse treilers. Daar is alle vis in verdwenen'*. Ook over quota kunnen ze daar een mondje meespreken: *'Jezus! Denk je dat je alles gehad hebt, krijg je dit! Die toewijzing van visquota's alsof het rijen aardappels zijn die je kunt opgraven. Als er geen vis is, valt er ook niets toe tewijzen en niets te vangen; als je niets vangt, is er ook niets te verwerken of te verschepen, en dan is er voor niemand nog een droge boterham te verdienen. Geen hond die hun achterlijke regels nog begrijpt. Iedereen probeert gewoon het hoofd boven water te houden. Te veel plaatselijke vissers en te weinig vis, wordt er gezegd. Wel, waar is de vis heen? Naar de Russen, de Fransen, de Jappen, West-Duitsland, Oost-Duitsland, Polen, Portugal, Engeland, Spanje, Roemenië, Bulgarije, of hoe die landen tegenwoordig mogen heten'*.

Reconversie

Toen kwamen daar natuurlijk de plaatselijke steunmatregelen, genre 5b, Pesca enzovoort. De visser *Jack Buggit* weet er alles over: *'Oké, zei ik, toen ik inzag dat ik het met vissen niet meer zou redden, oké, zei ik, ik zal verstandig zijn, ik geef me gewonnen, ik doe mee aan het regeringsplan ... en zeg: "Hier ben ik. Ik zoek een*

baan. Wat hebt u voor me?"
En zij zeggen: "Wat kunt u zoal?"
"Wel," zeg ik, "ik kan vissen. Heb 's winters in het bos gewerkt."
"Nee, nee, nee. We willen geen vissers. We scholen u wel om." Ze brengen de industrie hierheen, snap je. Banen voor iedereen. De eerste plaats waar ze me heen stuurden, was een leerlooierij in Go Slow Harbor, verdomme. Er werkten daar tien à vijftien mannen ... Dat deed ik vier dagen lang, toen waren de huiden op, en er kwamen er ook niet meer, dus stonden we wat te niksen, of we veegden de vloer. Een paar maanden later ging de looierij op zijn kont. Ik dus weer naar huis...'.
En dat gaat zo maar door.
Vissen, werk zoeken, vissen, werk zoeken...
"Wat kunt u zoal?" zeggen zij.
"Ik kan vissen, hout kappen, ik kan hele dagen huiden in een ton gooien, vloeren vegen."
"Nee, nee, nee. We scholen u wel om. Industrialisatie van Newfoundland." Ze sturen me naar St.John's, waar een grote nieuwe fabriek staat die industriële apparaten gaat maken, allerlei soorten machines, voederinstallaties, machines om stenen en pinda's fijn te malen, diamantboren, maalmachines. Dat was een vreselijke plek. Groot. Ik heb nog nooit zoiets gezien. Een fabriek van vijf miljoen dollar. Maar met niemand erin. Dus ik erheen, ik huur een kamer, die ik moet delen met een of andere ouwe stinkerd, en wacht af. Half verhongerend en levend van alles wat een kwartje per dag oplevert, wacht ik tot die stinkfabriek opengaat. Klotefabriek is nooit opengegaan. Heeft nooit ook maar iets geproduceerd. Dus ik weer terug naar huis en het hele seizoen vissen.'
Van het een komt het ander: een kartonnagefabriek, een olieraffinaderij, een electriciteitscentrale, een handschoenenfabriek...
Maar het blijkt allemaal lucht te zijn; reconversie, weet je wel.
Uiteindelijk heeft *Buggit* het systeem door. Maar hij weet te weinig om er iets aan te kunnen doen. En kijk: *'En hoe kom je dingen aan de weet? Je leest ze in de krant! Er was geen plaatselijke krant ... Dus zeg ik, die er niets van af weet ... — op school ben ik niet verder gekomen dan 'Toms hond' — maar ik was tot de conclusie gekomen dat als zij een handschoenenfabriek konden beginnen zonder leer, zonder iemand die handschoenen kon maken, ik net zo goed een krant kon beginnen.'*
We zegden het al: het boek zit vol herkenningpunten.

Flor Vandekerckhove

Scheepsberichten, E. Annie Proulx, uitgeverij De Geus, 399 pag., 995 frank.

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

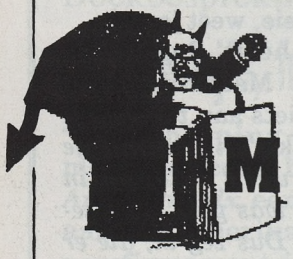
Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

De Laatste Vuurtorenwachter



IJNHEER DE ONDERvoorzitter, mijnheer Roeland de Buyßer,

Het wordt hoog tijd dat ook dit blad het cordon sanitaire dat eertijds door Heel Vlaanderen rond uw Partei, het Zwart Blok, gelegd werd, opheft. Het stilzwijgen dat ik aangaande uw orde tot dußverre bewaard heb, zal ik vanaf nu dus regelmatig doorbreken. Want verleden maand vond ik in de brievenbus van de Laatßte Ooßtendße Vuurtoren een pamflet waaruit blijkt dat u ook op deze vißerßwijk uw vergif begint te spuien.

Dat mocht u niet gedaan hebben. U moeßt het maar gewüßt haben. Een pamflet van uw hand dus. U hebt beßtatigd dat er tegenwoordig heel wat winkeldiefßtallen geschieden bij onze volkßeigen neringdoeners. Natuurlijk is dat de schuld van de vluchtelingen die aldaar in home Fabiola verblijven, tenminßte van dat deel ervan dat niet omwille van aids de bedßtonde moet houden. (Terloops wijs ik erop dat die vreemdelingen daar zomaar over bedßtonden beschikken terwijl er bij de Vlaamße huisvrouwen — zo heb ik zelve ondervonden — bijna nergens nog bedßtonden te krijgen zijn, ook dàt mag eens in een pamflet gezegd worden, Roeland). Maar laat ons bij de mißdaadgolf blijven! Ik schaar me bij het volk dat de mening toegedaan is dat u niet helemaal ongelijk hebt. Meer zelfs: ik ben het volmondig met u eens. De vluchtelingen hebben het gedaan en als ze het niet gedaan hebben dan zijn ze er toch mee begonnen. Hoe zou het anders kunnen? Het is immers al enige tijd geleden dat er nog Engelßen in dit deel van het avondland geßignalieerd zijn, zij kunnen het alvaßt niet gedaan hebben. Ook zijn er momenteel geen voorbijtrekkende zigeuners te beßpeuren, zodat de schuld evenmin bij hen gelegd kan worden... en joden zijn er op de Opex al helemaal niet. Er schiet dus maar één mogelijkheid over. Wij buigen dan ook het hoofd voor uw denkkracht waardoor nog maar eens de superioriteit van ons ras bewezen wordt.

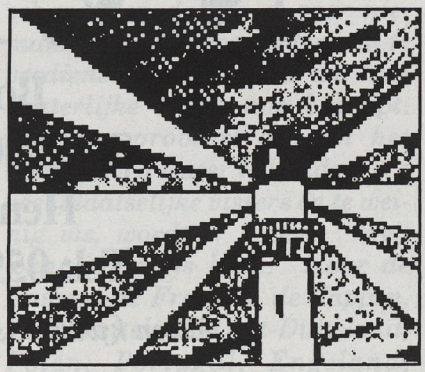
Ook voor de reßt hebt u natuurlijk volledig gelijk. De toeßtand in Dietsland wordt stilaan onhoudbaar. Alleen komt dat niet doordat Turken de kaaien overßpoelen, maar door de aanwaß van uw bloedeigen volgelingen. U hebt zelfs nog meer gelijk: ook ìk voel me hier 's avonds niet meer veilig; niet dat ik vreeß verkracht te worden door illegale Marokkaanße jongeren, maar ik acht de tijd niet veraf dat iemand op mijn schouder klopt en me mijn Papieren vraagt waaruit moet blijken dat ik geen volkßvijandig element ben... want ik zie er natuurlijk wel zo'n beetje uit. Alleen mijn neuß al! Overigens heb ik zo zelf wel het vermoeden wat een mijner voorouderen-in-de-derde-graad uitgevreten heeft, want die neuß komt er natuurlijk niet toevallig.

Mißchien moet ik wel uitwijken voordat u en uw geesteßgenoten (als ik dat zo zou kunnen omßchrijven) het hier overnemen. Vraag is echter waar ik naartoe moet, want overal in de wereld krijgen fundamentalißten van uw slag en van andere slagen het voor het zeggen: moslimfundamentalisten in de Apenlanden, tsarenvrienden aan de Oeral en Germanenfundamentalisten in deze Nederlanden. Mocht ik vlieden naar pakweg Marokko, dan zullen plaatselijke Roelanden, die dan Ali heten, me ongetwijfeld de diefstallengolf in de lokale bazars in de schoenen schuiven... En dat met mijn neuß! ik mag het niet gedroomd hebben!

Ik kan dus alleen maar blijven en verder arbeiten tot wanneer er op mijn deur gebonßd wordt.

Zo, Roeland, dat was het dan. Wil de groeten overmaken aan Siegfried, Aldegonde, Sigmund, Robrecht, Adelhart en de anderen. Ik zou tenßlotte zeggen: hou zee, en blijf daar voor mijn part zo lang mogelijk. De Vlaamße vis moet ook leven.

De (entartete) Laatßte Vuurtorenwachter



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

Als er dan toch geen afstanden meer bestaan: een ommetje waard

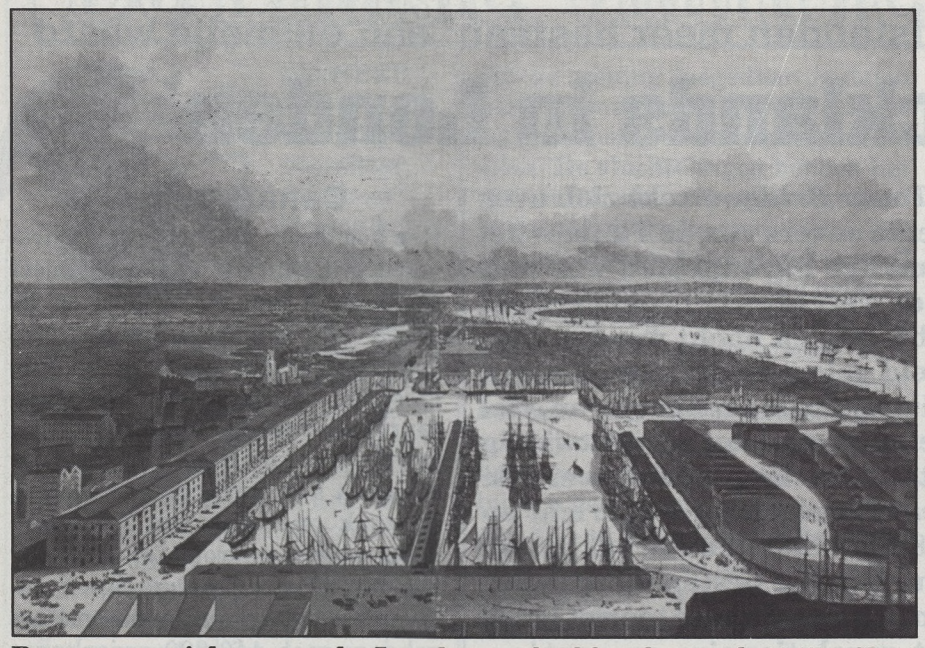
De Docklands in Londen

TEN OOSTEN VAN de Londense *Tower Bridge* strekt zich over meer dan 10 kilometer langs beide oevers van de Thames het Docklandproject uit. Dit voormalige havengebied was ooit de bedrijvigste haven van heel de wereld en het commercieel hart van de Britse wereldmacht. Dag en nacht werden hier schepen van over heel de wereld gelost en geladen. Na een laatste opstoot van drukke aktiviteit in de zestiger jaren, viel alle bedrijvigheid stil en in een periode van zowat twintig jaar werden alle dokken gesloten. Niet lang daarop werd de *'London Docklands Development Corporation* 'opgericht en kregen dokken en resterende 18de en 19de eeuwse pakhuizen en loodsen een planmatige futuristische bestemming mee.
Vandaag ontdekt de Engelsman of buitenlandse toerist langs beide Thamesoevers de meest revolutionaire en vernieuwende architectuur van Londen. Een gewaagd urbanistisch projekt waarin woonwijken, ecologisch waardevol landschap, lucht-, water- en wegverkeer, *businessbuildings* en recreatie- voorzieningen doordacht geïntegreerd zijn.
Een eerste glimp krijg je al in de schaduw van de *Tower Bridge* waar het *St.Katharine's Dock* uitgebouwd is tot een erg drukke marina en waar een pleiade van maritiem gekleurde winkeltjes, cafés en restaurants, gelegen is. Op de andere Thamesoever, niet zo ver van de *London Bridge*, trekt *Hay's Galleria*, een vroeger door stapelhuizen omzoomd dok; nu een drukke patio, een *place to be* onder een glazen overkoepeling. En wat verder lonkt ook *Butlers Wharf*, de tot wooncomplex getransformeerde pakhuizen.

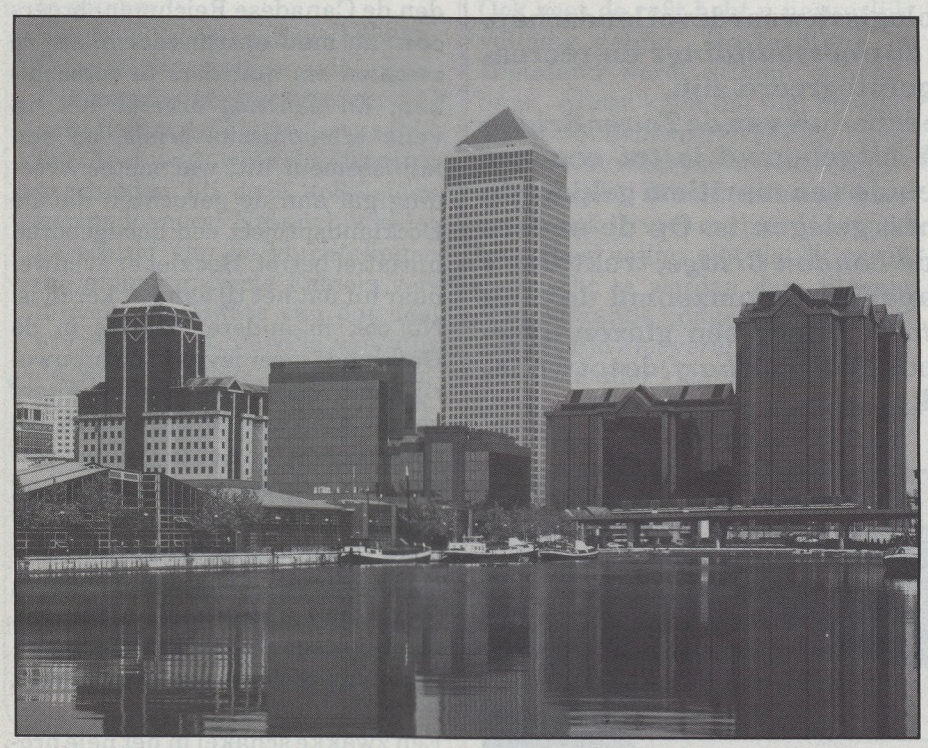
De Londense docklands toen Groot Brittannië nog de wereldzeeën beheerste. In het West India Dok worden in 1948 aardappelen uit de Canarische eilanden gelost.

Canary Wharf

Een hoofdstuk apart werd geschreven door *Canary Wharf*, een project ter waarde van 80 miljard en de droom van een Amerikaanse projectontwikkelaar die er meteen de grootste *building* van Groot-Brittannië neerpootte. Maar omdat hij te weinig toekomstige huurders voor z'n opzet kon warm maken, liet hij de zaak over aan een Canadese vastgoedgroep die ooit tekende voor het *World Trade Center* in New York. Toen het vijftig verdiepingen hoge gebouw met 440.000 vierkante meter kantoorruimte af was, dienden de Canadese Reichman- broers ook al met extra voordelen te zwaaien om huurders te verschalken. En dan nog draaide het, in volle economische crisis, op een faillissement uit; wat meteen voeding gaf aan de geruchten dat de Docklandsproject een doodgeboren initiatief betrof. Het ziet er evenwel naar uit dat het tij aan het keren is. Nu ook in andere lokaties in de Docklands meer leven in de brouwerij komt, krijgt ook *Canary Wharf* vooral interesse van de grote Britse persgroepen die het te duur geworden *Fleet Street* in de *City* graag ruilen voor *Canary Wharf*. Het gebouw biedt nu al onderdak aan *'The Daily Mirror'*, *'The Independent'*, *'The Daily Telegraph'*. Maar ook meer en meer banken en multinationals zoeken nu een vaste stek in de Docklands.
Een zwakke schakel in het hele project vormde oorspronkelijk het transport. Maar momenteel liggen er toch al 97 kilometer wegen, 21 km spoor en 88 km waterfront. Nu bereik je in minder dan een kwartier *Canary Wharf* vanuit hartje Londen. De *Docklands Light Railway (D.L.R.)* een computergestuurd onbemand treintje vertrekt vanuit het metrostation *Bank* en slingert zich gracieus (en voor de passagiers imponerend) op zo'n tien meter hoogte langs oude stapelhuizen, over dokken en door woonkernen van de Docklands. Fascine- ☞



Boven:een zicht over de Londense docklands rond 1845. Foto onder: De docklands in 1995: het Isle of Dogs Business District.



rend is bijvoorbeeld ook het *Canary Wharf Station* waarvan de glazen koepel als het ware opgehangen is tussen de torengebouwen. Momenteel kent de D.L.R. nog zijn terminus in *Island Gardens*, rechtover het hier vorige maand beschreven Greenwich. Maar straks wordt het D.L.R.-traject over de Thames geleid. Tegen 1998 snijdt een uitgebreide metrolijn vanaf *Green Park* tot in *Stratford* de Docklands in twee. Maar ook over de weg of met veerdiensten op de Thames bereik je de meeste Docklandswijken. En er is zelfs een heuse luchthaven: *London City Airport*. Gesandwicht tussen de Royal Docks, ontvangt het tal van Europese vluchten.

Waterrecreatie

Vandaag de dag werken er al zo'n 56.000 mensen en tegen de eeuwwende moeten dat er ruim 100.000 worden. Zo'n 65.000 Engelsen wonen er ook in één van de betaalbare sociale woonwijken, in stijlvol gerenoveerde 19de eeuwse stapelhuizen of in *high-tec woonsten*. Tot nu toe leverden tal van bouwinitiatieven meer dan zestig *Awards* inzake architectuur, design of geslaagde renoveringsprojecten. Er verrezen scholen, bibliotheken, ziekenhuizen, sport- en concertzalen, festivalruimtes, restaurants en hotels. Met de Docklands, één van Europa's meest gewaagde architecturale en urbanistische projecten, krijgt Londen er een nieuwe toeristische en waterrecreatieve attractiepool van niveau bij.

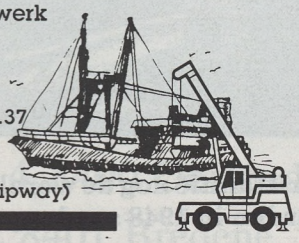
Het best start je een bezoek aan de Docklands vanuit *'London Docklands Visitor Centre'*. Aan de hand van foto- en videomateriaal krijg je een bevattelijk beeld over het verleden, heden en definitieve invulling van dit urbanistische project. Het *'Visitor Centre'* is gelegen in *Limeharbour, Isle of Dogs*. Afstappen *D.L.R.-station Crossharbour*.

Marc Loy

Verheye Joël
n.v.

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaiwerk

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



Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de krantenwinkel op vrijdag 5 mei

ITALIE

Internationaal seminarie krijgt toepassing te Zeebrugge

Van 15 tot 18 februari 1995 ging te Lerici in Italië een internationaal GMDSS-Seminarie door.
Het GMDSS, waarover we vroeger reeds bericht hebben, betreft enerzijds een verplichting tot de installatie van moderne elektronische communicatie- en veiligheidsapparatuur aan boord van schepen, afhankelijk van het vaargebied 4 GMDSS zones (A1 tot A4). Anderzijds moet elke stuurman over een certificaat van GMDSS beschikken.
Dit officieel certificaat kan voor België slechts worden afgeleverd door BIPT (Belgacom). Het slagen in theoretische en praktische examens is een absolute voorwaarde.
De VDAB organiseert daarom voor werknemers uit de visserij en andere sectoren (bvb. loodswezen, zeevaartpolitie, baggersector), cursussen ter voorbereiding tot het examen GMDSS. Daarvoor werd een GMDSS-simulator met specifieke problemen en oplossingen uitgewerkt door Johny Vandekerckhove van de VDAB. Een en ander werd daar trouwens reeds uitgetest want 120 cursisten werden te Zeebrugge succesvol opgeleid ter voorbereiding tot het beperkt certificaat GMDSS (vaargebied zone A1). Bij een eerste deelname aan het officieel examen BIPT bij Belgacom, slaagden 90 % van de kandidaten.
Verdere berichtgeving in verband met dit project zal in België verstuurd worden aan alle interessegroepen vanaf eind april 1995.

SCHOTLAND

Reders doen aan marketing

Mede door de lage visprijzen hebben een aantal producentenorganisaties besloten de marketing van hun produkten in eigen handen te nemen. In Frankrijk overweegt Fedopa (de grootste Franse producentenorganisatie) een marketingman aan te werven die moet proberen de vis te verhandelen nog voor de schepen aan land zijn. Ook in Schotland gaat het die richting uit. Daar is een producentenorganisatie nu beheerder van een diepvriesinstallatie waar Noorse kreeftjes onmiddellijk na de vangst diepgevroren worden vooraleer ze — o.a. naar België — uitgevoerd worden.

EUROPA

Reders willen informatienet

De Europese producenten verenigd in EAPO, organiseren een expiriment dat tot een Europees informatienet tussen de visserij-structuren moet leiden.
Op basis van die informatie zou meteen ook een meer realistisch marktbeleid gebouwd kunnen worden. Het net zal aaneennoodzaak voldoen want op de werkvergadering van minister Bourgeois met de Rederscentrale beklaagden de reders zich erover dat ze omzeggens geen enkel zicht hebben op de marktevoluties en dus maar moeilijk aan enige planning kunnen werken. Hoe zo'n informatienet zal functioneren moet nog worden uitgemaakt. Om dat uit te vinden werd een experiment ontworpen. Gedurende twaalf maanden zullen de Fransen, Nederlanders, Portugezen en Spanjaarden alle gegevens omtrent vangsten en prijzen centralizeren. Aan de hand daarvan zal dan nagegaan worden hoe een centrale gegevensbank ingesteld kan worden.

DUITSLAND

Duitsers klagen bij Nederlanders

Duitse vissers hebben zich bij de Nederlandse reders beklaagd over het niet naleven van het visverbod tijdens weekends; visverbod dat tussen Duitsland, Nederland en Denemarken nochtans afgesproken werd.
In de brief werden vijf Wieringer en twee Helderse garnalenvaartuigen genoemd die het verbod zouden hebben genegeerd.

INDIA

Recordjaar

De visproductie van India heeft in 1993/1994 het recordcijfer van 4,75 miljoen ton bereikt.
India bekleedt de zevende plaats op de wereldranglijst van wat de zeevisserij betreft en de tweede plaats voor de visproduktie in binnenwateren.

USA

Vissers tegen quota

De vissers van de Westkust van de Verenigde Staten protesteren tegen de nieuwe—en strengere—quotaregeling die hen opgelegd wordt.
Eenerzijds vinden ze dat daar nu al vissen onder de grootst mogelijke beperkingen. Anderzijds zijn de berekeningen van de wetenschappers gebaseerd op foute gegevens, aldus de vissers.
De geviseerde *'National Marine Fisheries Service'* erkent dat ze moeite heeft met het berekenen van de stocks en belooft dat ze zal rekening houden met de opmerkingen van de vissers.
Dat het deze vissers menens is bewijst hun actie waarbij ze zelfs geschreven hebben naar president Clinton om hem van hun wrevel op de hoogte te brengen.

FRANKRIJK

Onderzoeksschip voldoet aan de verwachtingen

De catamaran *'L'Europe'* die door het Franse onderzoekscentrum *Ifremer* gebruikt wordt om preoven en metingen op zee te verrichten functioneert tot ieders tevredenheid.
Na 275 zeedagen moeten wel enige verbeteringen aangebracht worden op het gebied van informatie-verwerking, maar zodra dat in orde is zal het schip in staat zijn om zeer interessant wetenschappelijk onderzoek uit te voeren, aldus de gebruikers.

NEWFOUNDLAND

Alarm voor walvissen

Er is een alarmsysteem ontworpen dat walvissen opschrikt, verjaagd en zodoende belet dat ze schade aanrichten aan de netten. Het alarm kan niet opgevangen worden door vissen, maar wel door walvissen en dolfijnen en dat tot op een afstand van meer dan een kilometer. Het walvisalarm wordt verkocht door een bedrijf in Newfoundland dat op interesse rekent bij vissers die hun netten beschadigd weten door ongewenste walvisvangsten.

DE BANK
DIE JE
RUIMTE GEEFT.
CERA

TRECO NV

Reeds 65 jaar Caterpillar verdeler voor België

en zijn agent

fse

Flanders Shiprepair & Engineering

wensen de eigenaar en de bemanning van de O. 369 "Koningin der Engelen" een goede visvangst en een behouden vaart toe en danken hen voor het in ons gestelde vertrouwen.

Treco Energy Systems

Steenweg op Brussel 340 B–3090 Overijse Tel (02) 689 24 66 Fax (02) 687 87 63

FSE N.V.

Koopvaardijlaan 59 B–9000 Gent Tel (09) 251 25 81 Fax (09) 251 39 61