



H **HET VISSERIJBLAD**
65 **HVB**
HET VISSCHERIJBLAD



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

HAVEN
BLOKKADE
FOTO
REPORTAGE
DOSSIER



De Oostendse vissersopstand van 1887. De burgerwacht schiet op de revolterende vissers die een Engels vaartuig belagen.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 65 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

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

HVB 65

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine

Losse nummers 100 bcf

Colofon

DIRECTEUR: Willy Versluys

DIRECTIERAAD:

Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDACTEUR:

Flor Vandekerckhove

REDACTIERAAD: Guido Walters en

Flor Vandekerckhove

MEDEWERKERS: André Baert,

Fernand Boone, Robert Coelus,

Walter Debrock (†), Juul De Vocht,

De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A.

Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef

Klausing, Willem Lanszweert, Mac

Floo (tekeningen), Marc Loy, Daniël

Pots, Flor Vandekerckhove, Annie

Vanhee (tekeningen), Vuurtorenwach-

ter (De Laatste), Guido Walters.

VERANTWOORDELIJKE

UITGEVER: Flor Vandekerckhove,

Dorpstraat 121, 8450 Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

**Redactie, publiciteit en alle
correspondentie naar HVB.**

p/a Dorpstraat 121.

B-8450 Bredene.

Tel. en fax: 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,- bcf op rekening

384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

Steunabonnementen:

2 000,- BEF/jaar.

* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Generale Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

* Subscriptions (one year) in other countries:
Austria: S 698; Denmark Kr 386; France: FRF 341; Germany DEM 101; Greece: GRD 15390; Ireland £ 39; Italy Lir 88300; Norway: Kr 430; Portugal: Esc 9889; Spain: Pta 7160; Sweden: Kr 431; Switzerland: F 89; U.K.: £42; USA: Us D: 64; Canada: CAD: 81.

Omslagfoto: Guido Walters



9 maart 1998

HOOGSTWAARSCHIJNLIJK LIGT hèt vissersevenement van 1998 al achter ons. De Oostendse havenblokkade door de Vlaamse kustvisseren is alvast het meestopvallende visserijnieuwsfeit van het trimester geworden. HVB onderneemt dan ook een ernstige poging om dat gebeuren in kaart te brengen, achtergronden te schetsen, de zaken in een ruimer kader te plaatsen. Dat is hetgeen een onafhankelijk maandblad in de visserij moet doen. Daar waar dagbladjournalisten kort op de bal spelen, is het een maandblad om een welbegrepen 'traagheid' te doen. Als wij het spel goed spelen moet je hier een ander soort stukken vinden dan deze die je in je dag- of weekblad over die gebeurtenissen al gelezen hebt.

Hoe belangrijk zijn de acties van de kustvisseren dan wel geweest? Volgens sommigen doorstaat het gebeuren de vergelijking met de grote Oostendse vissersopstand van 1887. Dat is overdreven. Die XIXde eeuwse opstand bracht geheel onverwacht een massa mensen op de been, die revolte bracht dus ook niet-visseren in het geweer, er werd in die tijd op de opstandelingen geschoten, er vielen doden rond de kaaïen. De tijdgeest was anders: de Oostendse opstand ging vergezeld van gelijkaardige, en even hevige revoltes in Luik, Charleroi, Amsterdam... In al die steden waren er ook even heftige reacties van de overheid en overal vielen daarbij doden. Er is dus een immens groot verschil tussen een opstand enerzijds en de actie die de kustvisseren afgelopen maand organiseerden anderzijds. Maar er zijn evengoed parallellen te trekken en dat doen we dan ook ergens op de volgende bladzijden. Het is daarbij alvast niet overdreven te stellen dat de kustvisseren op 9 maart een apart hoofdstukje in de visserijgeschiedenis geschreven hebben.

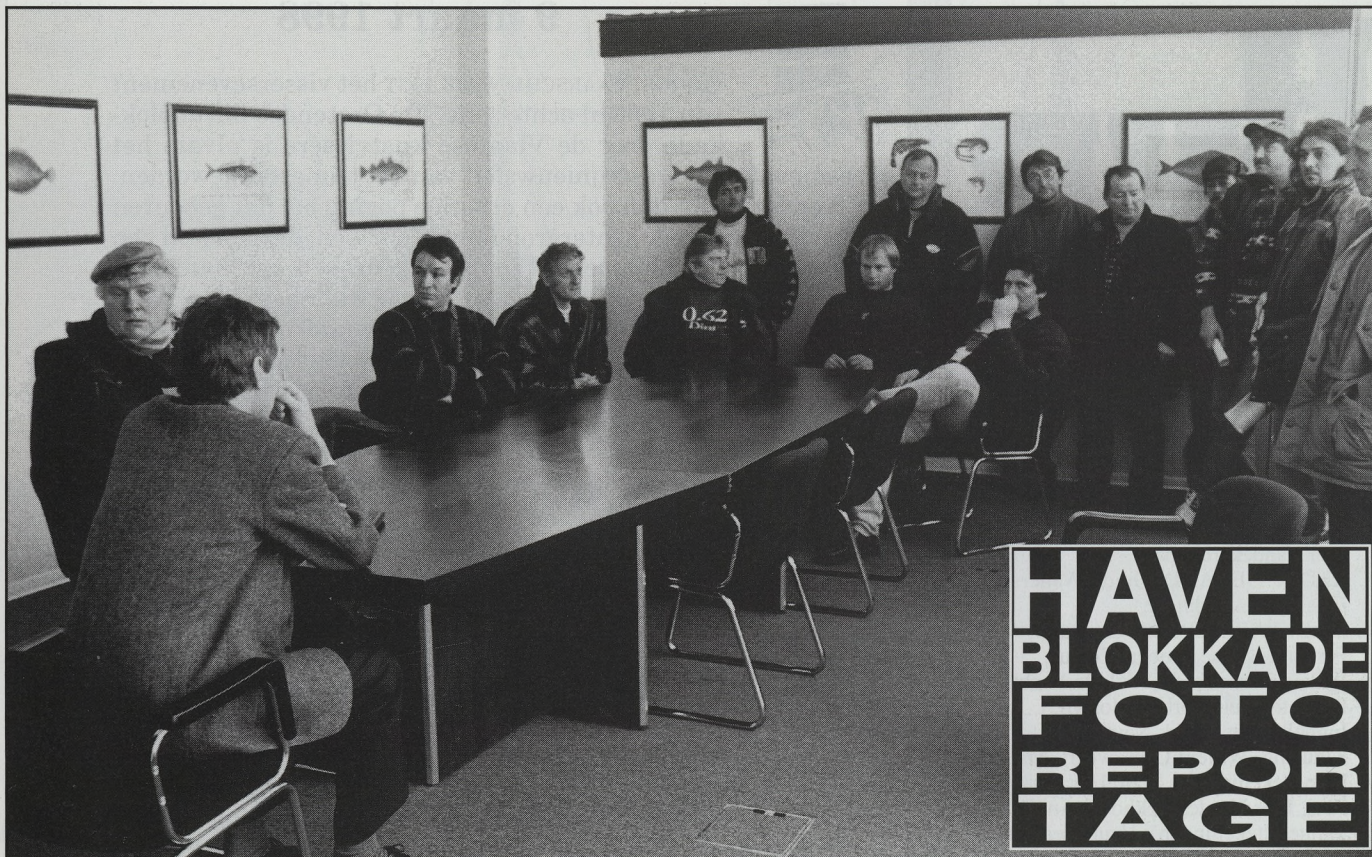
Anderen menen dan weer dat de acties van de kustvisseren een maat voor niets geweest zijn, dat ze een oplossing van de problemen vertraagd, belemmerd, zelfs onmogelijk gemaakt hebben. Dat moet natuurlijk eerst nog bewezen worden. Overigens doet dat niets af van hetgeen wij hierboven beweren. Zelfs indien de havenblokkade een maat voor niets is, dan nog gaat ze de visserijgeschiedenisboekjes in.

Want je hebt zo van die gebeurtenissen die hun eigen anekdotische karakter overstijgen.

Zo is er dat Vlaamse geschiedenismoment par excellence: 11 juli 1302. (Voor de Nederlandse abonnees, en ook wel voor het merendeel van de Vlaamse lezers, voeg ik hieraan toe dat 11 juli alhier tot Vlaamse nationale feestdag uitgeroepen werd.) Op die roemrijke dag uit het verleden werd de Guldensporenslag beslecht. Een mijlpaal in de Vlaamse natievorming? Een nationaal hoogtepunt voor Vlaanderen? Een overwinning die Vlaanderen op de goede weg naar 2002 zette? Niets van dat alles. De Slag der Gulden Sporen was niet alleen letterlijk een slag in het water. De verenigde beenhouders & wevers die in Groeninge de Franse ridders een hak zetten hadden ten eerste geen enkel referentiekader dat naar Vlaanderen verwees. Pieter de Coninck en zijn klauwaards waren niet Vlaamser dan de patriciërs die we kennen als de gehate leliaards. Enne ten tweede... enkele maanden later — in 1303 als ik het goed voor heb — kwam het Franse koningsleger al terug om de puntjes op de i te zetten. 11 juli 1302? Als je het mij vraagt, een maat voor niets. Toch blijft die datum in de geschiedenis gegrift.

En 9 maart 1998? Wel, over vijftig jaar zullen wij er (Godzijdank) niet meer zijn om dat te controleren, maar dit nummer van HVB zal dan nog bestaan. Tientallen lezers zullen dit exemplaar immers koesteren, ook al omwille van de mooie fotoreportage, getekend Guido Walters, waarmee we op de volgende bladzijden verder gaan.

Flor Vandekerckhove



Chronologie van de gebeurtenissen

MAART 1998

De actie van de Vlaamse Vis-sersbond (VVB) werd in het diepste geheim voorbereid.

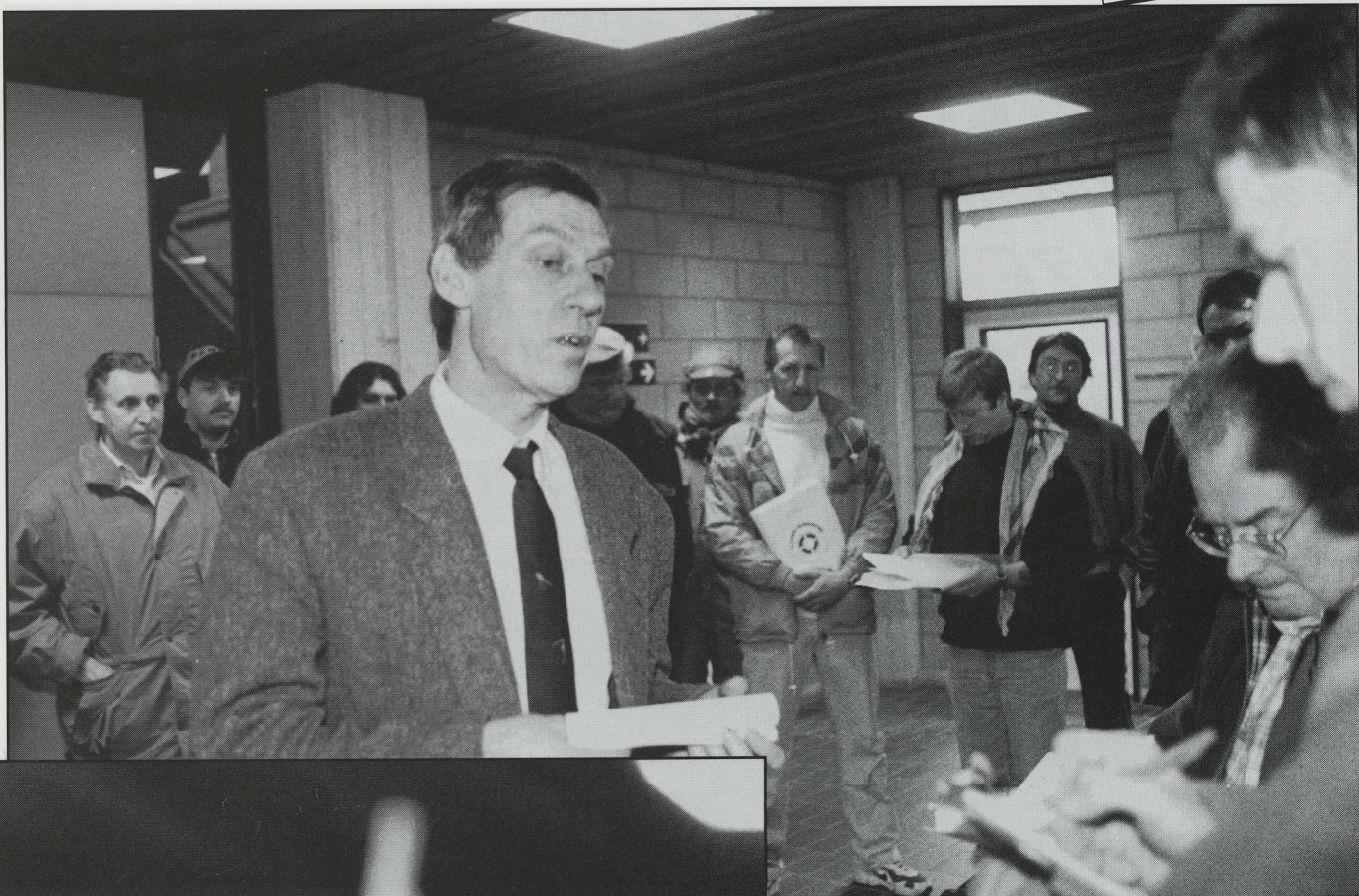
Slechts enkele ingewijden zijn op de hoogte van het actieplan voor maandag 9 maart. Er lekt niets in de pers. De Dienst voor Zeevisserij, de havendiensten en de media hebben geen weet van wat hen te wachten staat.

MAANDAG 9 MAART

09.05 De media worden per fax op de hoogte gebracht van de bezetting van de Dienst voor Zeevisserij.

10.00 Leden van de Vlaamse Vissersbond (VVB) verzamelen





voor de Oostendse Visserijsschool John Bauwens voorzien van spandoeken met slogans gericht tegen de overheid, minister Pinxten én de Nederlandse vissers. Zij eisen de kustzone (3 mijl) op voor de kustvissers (vaartuigen tot 300 pk en 70 brutoton)

11.00 Een dertigtal mensen, leden van de VVB en sympathisanten bezetten het binnenplein van het administratief centrum in Oostende waar de Dienst voor Zeevisserij gevestigd is (foto op voorgaande bladzijde onderaan). Ze vragen een onderhoud met directeur Luc Martens. De vergaderzaal wordt ingepalmd. (foto voorgaande bladzijde bovenaan.) Gesprek levert niets op. Na afloop staat directeur Martens de pers te woord. (foto bovenaan).

12.00 Overleg op het secretariaat van de Vlaamse Vissersbond aan de H. Baelskaai.

14.00 Start van de blokkade van de Oostendse havengeul waaraan aanvankelijk negen kustvaartuigen deelnemen, aantal dat in de loop van de avond uitbreidt. Er zakt wat volk af naar het staketsel na de bekendmaking van de actie in het middagnieuws. Onder hen Norbert Desmit, broer van reder Lucien en 40 jaar visser, heeft nog nooit een blokkade meegemaakt en keurt de actie ook niet af. *"De bootjesjouwers doen 't gat toe"* werd in de na-



bijgelegen yachtclub geroepen. 15.30 De catamaran Hoverspeed Seacat krijgt doorgang. Daarna gaat de blokkade opnieuw dicht. Geen enkel schip kan nog in- of uitvaren. Het havenbestuur beraadt zich over de toestand, wint juridisch ad-

vies in en neemt contact op met de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg in Brugge. De eerste geruchten over het indienen van forse schadeclaims doen de ronde.

22.15 Eenzijdig verzoekschrift van Autonoom Havenbe-

drijf Oostende wordt aangeboden op de rechtbank. Rechter Hendrik Danneels, voorzitter van de rechtbank, behandelt onmiddellijk de vordering.

22.50 Rechter treft beschikking en maakt de minuut over aan de advocaat van het





Havenbedrijf. Om nachtelijke incidenten te voorkomen wordt de betekening in overleg met burgemeester Vandecasteele

uitgesteld tot 's anderendaags. 00.00. Vijftien kustvaartuigen overnachten in de havengeul (foto pagina 6 onderaan). Alles

blijft rustig. Ook het Nieuwpoortse sportvissersvaartuigje *Miky* heeft zich bij de blokkade aangesloten (zie pagina 7, mid-



Scheepsdiesel
RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

Renaud
steeds bereikbaar:
semafoon
07/ 32 99 57 1

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 | - schroefassen |
| - slibwaywerken | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk | - plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling |
| - kraanverhuur | - STEEDS! BEREIKBAAR per semafoon : 07/ 32 99 57 1 |



den op de foto).

Dinsdag 10 maart

09.00 Vergadering op het Oostendse stadhuis waar de beschikking van de rechter werd medegedeeld: de havengeul moet vrijgemaakt worden en bij inbreuk wordt een dwangsom van 210.000 frank per uur of 5.000.000 frank per dag gevorderd van de actievoerders (niet per vaartuig). Het vonnis werd

betekend aan twaalf reders en aan de CV Vlaamse Visserbond.

11.00 Blokkade van de havengeul wordt opgeheven.

12.00 Overleg op het secretariaat van de VVB.

14.00 Gesprek op de zetel van de Rederscentrale. Overleg over het verbieden van de tongvisserij door de Nederlanders in de driemijlzone. Voor de gar-

naalvisserij ligt dat moeilijker omwille van het economisch belang. De Nederlanders vangen 15.000 ton per jaar, Vlamingen 400 ton.

16.00 Vergadering op de Dienst voor Zeevisserij op initiatief van het kabinet van minister Pinxten. Niemand van het kabinet is aanwezig, de minister evenmin. Volgens deze laatste is de VVB immers geen





representatieve organisatie en bijgevolg ook geen gesprekspartner.

Vrijdag 13 maart
10.00 Hoorzitting in het
Vlaams Visserij- en Informatie-

centrum te Nieuwpoort. Rederscentrale-voorzitter Schiltz (Foto op pagina 10) verklaart





dat al wie betrokken is bij de VVB uit de Rederscentrale zal gestoten worden.

Maandag 16 maart Rechtbank doet uitspraak in kort geding. De VVB had verzet aangetekend tegen de beschikking van de rechtbank. Het verzet werd ontvankelijk en ge-

grond verklaard. Omdat de VVB met nieuwe acties dreigde, stelde het Oostendse Havenbedrijf een tegenvordering in voor een permanent blokkadeverbod. De rechtbank ging daar niet op in. Het opleggen van een blokkadeverbod is volgens de rechtbank in strijd met het

stakingsrecht.

Dinsdag 24 maart Tijdens de Europese Raad voor Landbouw (en visserij)ministers maken de Belgische landbouwminister Karel Pinxten en zijn Nederlandse collega Aartsen afspraken om het probleem verder te bespreken. (foto's gw)



Verzoeningsvergadering bevestigt breuk

Na de rumoerige hoorzitting in het Vlaamse Visserij Informatiecentrum (VVI) in Nieuwpoort lijkt de kloof tussen de Rederscentrale (RC) en de Vlaamse Visserijbond (VVB) alleen maar dieper geworden. Rederscentrale-voorzitter Bart Schitz stapte na zijn niet mis te verstane statement op: 'Ik eis de uitsluiting uit de Rederscentrale van iedereen die betrokken is bij de Vlaamse Visserijbond.'

Manu Dezutter zat de hoorzitting voor. Alle vertegenwoordigers van het klein vlootsegment waren uitgenodigd. 'Deze bijeenkomst, georganiseerd op een neutrale plaats, kadert in ons streven naar een rendabele visserij', sprak de voorzitter bij wijze van inleiding.

Aan de 'officiële' tafel zaten ook Luc Martens van de Dienst voor Zeevisserij, ir. Roland De Lembre van de scheepvaartinspectie, Dirk Florizoone (VVI) en visserijaalmoezener Dirk Demaeght. Martens benadrukte nogmaals dat de visserij in de driemijlszone ondubbelzinnig geregeld is door het Benelux-akkoord. 'Dat de Nederlanders er volkomen legaal vissen is juridisch onaanvechtbaar. De enige mogelijke oplossing is samen rond de tafel te zitten. Dat kan gebeurten na de eerstvolgende Europese landbouwraad. op 24 maart.'

Charles Beuckels (N.86, foto op p. 10 onderaan): 'Waarom het grote verschil in vermogen tussen Belgische en Nederlandse 300 pk-vaartuigen?'

De Lembre (Scheepvaartinspectie): 'De controle gebeurt niet door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur waar ik toe behoort, maar door met Ministerie van Landbouw. De scheepvaartinspectie kijkt alleen de verlodging van afgestelde motoren na.'

TV-uitzending

RC-voorzitter Bart Schitz vraagt en krijgt het woord voor tien minuten. 'Ik was aanvankelijk bereid een betoog te houden ten voordele van de kleine vissers. Tot donderdagavond, na visie van het Nederlandse nieuwsmagazine Nova althans. In die tv-uitzending heeft de woordvoerder van de VVB de stelling verspreid dat er nog een rekening te vereffenen is met de overheid en minister Pinxten en dat de actie eigenlijk niet gericht is tegen de Nederlandse vissers. Ik viel haast van mijn stoel toen ik het hoorde. Die uit-

spraak brengt, net als onverantwoorde blokkade waarvan ik mij distantieer, zware schade toe aan onze sector. Dergelijke praktijken zetten al ons lobbywerk in Nederland op de helling. Ik vraag het ontslag van alle leden die deze praktijken goedkeuren. De onderhandelingen over de aanpassing van het Benelux-akkoord inzake de exclusiviteit voor de dagvisserij in de driemijlszone worden hierdoor ongetwijfeld bemoeilijkt. Ik vraag me af wat er eigenlijk centraal staat in het conflict: het belang van de kustvissers of het belang van de bonden.'

Na een discussie tussen de aanwezigen over de mogelijkheid en de wenselijkheid om de 3-mijlszone voor de kustvissers voor te behouden vraagt Geert Deman: 'Wat is het standpunt van de Rederscentrale?'

Bart Schiltz: 'Dat is tijdens het overleg van vorige dinsdag duidelijk gezegd. Ik stel echter vast dat eigenbelang primeert op het algemeen belang. Ik

kan geen standpunt meer verwoorden na wat hier allemaal gezegd wordt en na de wilde praktijken van de voorbije dagen.' Hierop verlaat de RC-voorzitter de zaal/

Geert Deman: 'Schiltz laat zijn mensen in de steek.'

VVB-voorzitter Rudy Barbaix: 'Men wil paniek veroorzaken. De VVB zal ook de zaal verlaten.'

Bart Schitz wordt teruggehaald door de aalmoezenier en neemt plaats achteraan in het auditorium).

We laten het laatste woord aan kustvisser François Devey: 'Nu kunnen we gehoord worden, vroeger luisterde niemand naar ons.'

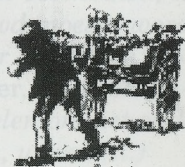
Wordt ongetwijfeld vervolgd. De initiatiefnemer, het VVI, heeft immers beloofd dat er binnen een maand (rond half april dus) een nieuwe hoorzitting komt om de stand van zaken aan de belanghebbenden voor te leggen. (gw)

Nog geen schadeclaims bij de rechtbank

De 21 uren volgehouden blokkade van de Oostendse havengeul kan leiden tot aanzienlijke schadeclaims. In sommige berichten was al sprake van vele miljoenen economisch verlies en onherstelbare schade. In de eerste plaats bij de ferryrederijen Hoverspeed Fast Ferries en Sally Freight die dagelijks vanuit Oostende opereren. De actie speelde ook baggerbedrijven en goederenbehandelaars en -vervoerders als Maenhout Transport, Ostend Cargo and Handling Services (OCHS), Continental Cargo Carriers (CCC) en enkele andere havengebruikers parten. In werkelijkheid werd de uitspraak van de rechtbank in kort geding afgewacht om schadeclaims in te dienen. Voor zover wij konden nagaan is er tot op heden geen enkele claim bij de rechtbank beland. Dat sluit echter niet uit dat er alsnog procedures ingeleid worden, hetzij door bedrijven die rechtstreekse verliezen leden en extra kosten moesten maken door de actie, hetzij door klanten en gebruikers die hun schade terugvorderen van de maatschappij waaraan ze hun goederen toevertrouwden. Er is ook geen haast bij want de verjaringstermijn voor het indienen van dergelijke schadeclaims bedraagt 30 jaar. (gw)

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Torhoutsesteenweg 543 bus 1, Oostende

Tel (059) 51 44 66

De in gemeenschap handelende kustvisseren:

bestaan ze? bestaan ze niet?

Tegenwoordig zegt men wel eens van een verschijnsel dat het niet bestaat als het niet op de televisie geweest is. Indien dat waar is dan bestaat de Vlaamse kustvisserij, als groep, zeker sinds 9 maart 1998. Anderen hanteren een breder begrip: iets bestaat dan van zodra het gedocumenteerd werd, vastgelegd in geschriften, van zodra het (letterlijk) zwart op wit beschreven werd. En ook hierover valt een en ander te melden.

NAAR DE KUSTVISSERS, en hun harde kern, de Oostendse bootsjowers, werd tot voor kort maar weinig onderzoek verricht. Dat kan ook niet anders, want er was weinig materiaal te vinden dat de vlam in de wetenschappelijke pijp kon steken.

Deze armoede steekt schril af tegenover de gegevens die over andere delen van de Oostendse visserij bestaan. Over het verdwenen Oostendse vissersproletariaat dat indertijd de stoomtreilers bemande is bijvoorbeeld materiaal voorhanden in het Gentse archief van de socialistische beweging (AMSAB); rond paster Pype, de historische aalmoezenier van het vissersvolk, werd een tentoonstelling gebouwd die ook een schat aan informatie aanreikt over het visserijonderwijs; het verschijnsel IBIS kreeg zijn eigen geschiedenis van Robert Coelus; de grote historische Oostendse reders hebben dan weer een familiearchief waaruit historici en folkloristen uitgebreid geput hebben; over de vissers die later van de westkust naar Oostende afgezakt kwamen (Pannenaars en andere 'puizesjhieters') zijn er de romans van wijlen Gaston Duribreux die een tip van de sluier oplichten. Maar over de bootsjowers... Niets! Tot voor kort.

WE SCHRIJVEN 1995. De spanningen tussen een groep Oostendse bootsjowers en het nieuwe bestuur van de Rederscentrale kan niet langer binnen de muren van de vergaderlokalen gehouden worden. HVB wil verslag uitbrengen en gaat op zoek naar achtergrondinformatie over het bootsjowersfenomeen. Niets.

Dat het wel degelijk over een afgebakende groep gaat is een feit.

Dat die groep door de (ex-)Pannenaars scheef bekeken wordt, was ons eerder al opgevallen. Maar waarom dan?

Vragen aan de tegenstanders van deze groep leveren niet veel meer op dan een lange lijst verwensingen, beledigingen en verdachtmakingen. De bootsjowers zijn, zo heet het daar, krapuul, mensen die niet vatbaar zijn voor rede, gefrustreerden en sta-in-de weg's.



De familie Desmit komt uitgebreid aan bod in de film *Vis à Vis*, een onderzoek naar de eigenheid van het Oostendse vissersvolk. Op de foto: reder Lucien Desmit in gesprek met zoon Lorenzo, schipper op de O 152.

Tja. Dus leggen we ons oor te luisteren bij de *bootsjowers* zelf. Daar horen we veel strijdbare taal, maar voor de rest... Met andere woorden, het wordt hoog tijd om er een derde bij te halen.

Onder professoren

Het is geen toeval dat ik rond dezelfde tijd geboeid werd door een boek van *Dr. Rik Pinxten* (1). Deze Gentse professor is een specialist in de *vergelijkende cultuurwetenschappen*. Hij buigt zich dus ook met enige kennis over kleine aparte cultuurgemeenschappen die binnen in een groter geheel bestaan.

Ik had een uitdaging voor deze geleerde man. Vormen de Oostendse kustvissers zo'n subcultuur binnen de Oostendse bevolking, in de Vlaamse gemeenschap of in de visserij? En zo ja, waarin onderscheiden ze zich dan van die andere mensen? Vragen die me wel een onderzoek waard leken. Af-

gezien van het antwoord dat erop volgde zou er op die manier alvast enig materiaal over de Oostendse kustvissers verzameld worden. In een rokerig lokaal sprak ik daarover met een collega van Pinxten, België's minister van binnenlandse zaken, professor *Johan Vande Lanotte*. Die dat ook een leuk idee vond. Gezamenlijk schreven we op 16 oktober 1995 een brief om *Rik Pinxten* over de brug te halen. En het lukte.

Licentiaatsthesis

In 1996 had ik het genoeg de studente *Roos Biebauw* in de visserij in te leiden. Enige tijd later wist ze me te vertellen over het bestaan van een Europese studie die de *waardenbeleving van de Belgische burgers* in kaart gebracht had. *Biebauw* wilde de resultaten van dat onderzoek vergelijken met de antwoorden die ze in de kustvisserij zou krijgen.

'We onderzoeken hun familiale, politiek-maatschappelijke en religieus-morele waardenbeleving' (2). Kille wetenschappelijke taal, waarachter toch een bepaalde visie op cultuur ligt, die uiteraard andere visies bant en andere mogelijke onderzoeksterreinen afsluit. *Biebauw* is er overigens van overtuigd dat haar onderzoek maar een begin is: *'De conclusies mogen enkel als voorlopige aanduidingen worden beschouwd, die verder onderbouwd moeten worden via grootschaliger empirisch onderzoek'*, en verder, *'De voorhanden zijnde middelen om het onderzoek uit te voeren, waren (...) beperkt. Het dient aanbeveling de aangebrachte resultaten te toetsen door middel van een meer uitgebreid onderzoek.'*

Gewapend met een immense vragenlijst trok de studente vervolgens naar het lokaal van de Vlaamse Vissersbond waar ze in

totaal 31 mensen ondervroeg: 21 kustvisseren en 10 kustvisseressen.

Uiteindelijk leidde dit tot haar conclusie dat de gemiddelde kustvisser (voor wat de waardenbeleving betreft) nauwelijks van de gemiddelde Belg verschilt.

Bijvoorbeeld: over huwelijk en gezinswaarden denkt de gemiddelde *bootsjower* niet anders dan de al even gemiddelde Belg. Traditionele gelovigheid is bij de Oostendse kustvisseren bijna niet aanwezig, maar dat is evengoed niet (meer) het geval in de rest van het land. (Er blijken, zo lees ik in die studie, veel minder Belgen in God te geloven dan men ons wil laten... geloven.) De kustvisser wantrouwt de politieke instellingen en personen, maar dat is bij de gemiddelde Belg niet anders. *Roos Biebauw* besluit dan ook met de vaststelling 'dat de kustvisseren geen aparte cultuur hebben. Over het algemeen stemmen hun waarden overeen met die van de gemiddelde Belg. Er werden hier en daar wel nuances opgemerkt die er op wijzen dat de invloed van hun specifieke werkomgeving niet nihil is. Toch is dat ons inziens niet van voldoende doorslaggevend aard om te kunnen spreken van een eigen visserscultuur'.

De beperking van de cultuurcriteria die *Biebauw* in d'r studie inbouwde vormt uiteraard de zwakte van deze studie. Naast de waardenbeleving had de wetenschapster een andere invalshoek kunnen kiezen: ze had een apart taalgebruik kunnen zoeken (en waarschijnlijk vinden); ze had kunnen kijken of vissers een consumptiepatroon hebben,

ontspanning/vakantiebesteding die afwijkt van dat van de burger, misschien had ze de taken van de vissersvrouw kunnen vergelijken met de rol die de vrouw elders in de maatschappij speelt, je zou kunnen nagaan in welke scholen de kinderen van de kustvisseren studeren en dat vergelijken met het onderwijs van andere visserskinderen / andere Oostendenaars. Dat zijn allemaal cultuurelementen die in de thesis niet behandeld worden: facetten die toch evengoed bepalen of er al dan niet sprake is van een eigen cultuur. Onderzoek naar die elementen kan desgevallend tot heel andere conclusies leiden. Toch vindt *Biebauw* één aspect dat de *bootsjower* wel degelijk apart maakt: 'Toch hebben de kustvisseren, in tegenstelling tot de Belgische respondenten, een grote protestgeneigdheid.' (3) Na hetgeen we verleden maand gezien hebben, kunnen we alleen maar zeggen: Bingo!

Een film

Intussen hadden de professoren de smaak blijkbaar te pakken, want in 1997 stuurden ze wel 20 studenten op de Oostendse vissers af. Sommigen hanteerden de camera, anderen stelden vragen. Het ging dit keer immers om een gezamenlijke oefening van de afdeling documentaire film van de Brusselse hogere kunstschool Sint Lucas en de ons inmiddels bekende afdeling vergelijkende cultuurwetenschappen van de Gentse Universiteit.

Resultaat van dat jong geweld is *Vis à Vis*, een film van ruim een uur die inmiddels vertoond werd

op Viewpoint, het Gentse festival van de documentaire film. Daarnaast werd er een interessant boekje onder dezelfde titel gepubliceerd. Daarin kunnen we de wetenschappers-in-spe in hun moeilijke en moeizaam evoluerende oefening volgen.

De film zelf is ingedeeld in vijf los van elkaar staande deeltjes (gerealiseerd door vijf aparte groepjes studenten) die ons een en ander over de Oostendse visserscultuur vertellen. Het eerste deeltje draagt tot mijn vreugde de titel 'De negers van de stad' en werd naar een pamflet genoemd dat ik onder die titel gepubliceerd heb. In dat filmdeeltje proberen de vissers daadwerkelijk te weten te komen of de Oostendse stedelingen de vissers als een minderwaardige groep ('negers') beschouwen. Daarna komen we in het zeemanstehuis Godtschalck terecht waar oud-visser *Berten (Soupape) Ryssens* en echtgenote *Madeleine Rubben* ons onderhouden over ouwe tijden. Dat doen vervolgens eigenlijk ook *August Puystiens* en *Marcel Pots* aan boord van de 'Amandine'. Gelukkig komen naast deze en andere ouwe knaken verder ook visserskinderen aan het woord: de ene vindt de visserij machtig, de andere *kiezig*. Tenslotte brengen de studenten ons in een Oostends visserscafé dat uitgebaat wordt door een telg van het bootsjowersgeslacht *Desmit*: ik zou zeggen, allen daarheen!

Er is wel vanalles op de film aan te merken, maar zoals gezegd: het was bedoeld als een oefening en het dient ook als dusdanig bekeken te worden.

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

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

TE KOOP

Z 207 "Verwachting"

Eurokoter inclusief rechten

Bouwjaar 1985. 23,77 x 6,2 x 2,7 m (36 BT)

Mitsubishi S6N 300 pk (1991) - Masson red. 1:4,7 (1986)

Perkins hulpmotoren resp. 75 & 100 pk - Bruselle 6 trommelige lier hydraulisch
enkele nettentrommel hydraulisch - compleet inclusief alle toebehoren



Voor verdere informatie:

BAIS MARITIEM B.V., Trawlerkade 106, 1976 CC IJmuiden
tel.: +31-255-513839 • +31-6-54383998 • fax: +31-255-512095

Tenslotte

Hebben de Oostendse kustvisseren een eigen cultuur? Betreft het een aparte gemeenschap? Over die vragen ging het. De thesis van Roos Biebauw doet ons vermoeden van niet, de film *Vis à Vis* daarentegen laat zien dat er wel degelijk een typische Oostendse bootsjowerscultuur, annex vissersgemeenschap, bestaat.

Maar hoe zit het dan eigenlijk? Een vissersgemeenschap, desgevallend van bootsjowers, bestaat ze? Bestaat ze niet? Een en ander sterkt mij in elk geval in m'n overtuiging dat een gemeenschap alleen maar bestaat voor mensen die willen dat ze bestaat. Daarom kon de ex-Britse premier Margaret Thatcher ook ooit zeggen: *'Er bestaat niet zoiets als een gemeenschap, er bestaan alleen maar individuen en families.'*

Wat er ook van zij, we beschikken vandaag over een pak materiaal in verband met de Oostendse kustvisseren, voer voor onderzoekers, dat er enkele jaren geleden nog niet was. En daar was het ons eigenlijk wel om te doen.

Flor Vandekerckhove

(1) Over het boek *'Culturen sterven langzaam'* verscheen een bespreking in HVB 1995 X, p. 36

(2) Alle citaten van Roos Biebauw komen uit haar thesis *'Waardenbeleving in de Oostendse kustvisserij'*.

(3) Deze vluchtige bespreking doet onrecht aan de genuanceerde bevindingen van de antropologe die nauwkeurig noteert hoe jonge bootsjowers andere antwoorden geven dan oudere, meldt wanneer de mannen verschillend reageren van de vrouwen. Verder komen we te weten voor welke partijen kustvisseren stemmen of ze al dan niet ter kerke gaan, al dan niet echtgescheiden zijn... Met andere woorden: de studie van Biebauw is een schitterend basiswerk voor mensen die proberen binnen te dringen in de leefwereld van de Oostendse kustvisseren.

VOOR WIE HET ALLEMAAL EENS ZELF WIL BEKIJKEN

* Biebauw Roos, *Waardenbeleving in de Oostendse kustvisserij, eindverhandeling aangeboden tot het verkrijgen van de graad van licentiaat in de vergelijkende cultuurwetenschappen*, Gent 1997.

* Vandekerckhove F., *De vissers zijn de negers van de stad, een pamflet over de maatschappelijke situatie van de Oostendse vissers*, Oostende 1994.

* Vranken E., *Vis à vis, een samenwerkingsproject van UG - Visuele antropologie en Sint-Lucas - documentaire film* (boekje).

* *Vis à vis 1998, antropologische documentaire* (videocassette).

Wie de videocassette 'Vis à Vis' en het bijbehorende boekje wil bestellen/bekijken... neemt contact op met

Universiteit Gent

Vergelijkende cultuurwetenschappen

Prof. Dr. Rik Pinxten

Rozier 40 - 9000 Gent.

Tel.: 09 / 264 37 03.

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:

Royerssluikaai 48

B-2030 Antwerpen

Tel.: 03/ 231 36 48

Fax : 03/ 231 57 65



Afdeling Kust

H. Baelskaai 8A

B-8450 Oostende

Tel.: 059/ 32 28 25

Fax: 059/ 33 01 48

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Overbevissing van de kustwateren

Waarom het probleem niet opgelost wordt

Op zoek naar de wortels van het probleem

9 maart 1998 — De Vlaamse Visserijbond (VVB) verspreidt een persbericht dat aanvangt met de woorden: 'Vreemde vissersvaartuigen vissen de Belgische kustzone leeg.' Het bericht is de start van een actie waarbij in Oostende eerst de Dienst voor de Zeevisserij bezet wordt en vervolgens de haven. De klachten en de eisen die de VVB'ers formuleren, en die elders in dit dossier uitvoerig ter sprake komen, doen op de redactie een belletje rinkelen. Waar hebben we dat alles nog gehoord?

WE DUIKEN VERVOLGENS ons HVB-archief in en stuiten op een bericht over een protestvergadering die bijna tien jaar geleden, op 21 december 1988, doorging. Jawel, kustvissers blijken die langvergeten dag ook al bijzonder kwaad te zijn en wel om krek dezelfde redenen als vandaag. Ook de voorstellen die door hen tien jaar geleden geformuleerd werden om het probleem op te lossen klinken nu nog bijzonder fris in de oren. "Elk land kan toch zijn eigen kustwateren beschermen", zo noteert uw dienaar op die vergadering uit de mond van een bootsjower. Ook het slot van dat oude krantenstukje kan een en ander verhelderen: 'De kustvissers beseffen ook wel dat het probleem niet in enkele dagen opgelost kan worden: "Wij willen ervoor zorgen dat onze broodwinning in de toekomst veilig gesteld wordt en dat kan alleen als de middelen gevonden worden om het visbestand in de kustwateren te beveiligen, maar dat kan alleen maar als de grote Nederlandse vaartuigen hier wegblijven".' Waar een krantenarchief al niet goed voor is!

Dat het probleem vandaag, tien jaar later, nog altijd actueel is, verklaart de hevigheid van de acties van de kustvissers. De havenbezetting die we mochten meemaken is dan ook niet het werk van enkele hooligans ter zeevisserij, maar van hardwerkende mensen die een voor hen levensbelangrijk probleem tien jaar geleden al klaar en duidelijk op de dagorde gezet hebben. En al die tijd geen gehoor kregen! En hoe dat komt?

Macht

Om het probleem van de overbevissing van de kustwateren op te lossen staan uiteraard wetten in de weg en praktische bezwaren. Maar deze vormen op zichzelf nog geen verklaring waarom de betreffende kwestie niet aangepakt wordt. Steeds wanneer een maatschappelijk probleem zich stelt vindt men immers soortgelijke obstakels op de weg naar een oplossing en de uitweg bestaat er juist in die be-

Gebundeld toneelwerk uitgegeven

In de bundel **In weer & wind** worden de toneelwerken samengebracht die HVB-redacteur Flor Vandekerckhove inmiddels geschreven heeft. Merkwaardig is dat al deze toneelstukken in open lucht werden uitgevoerd, ~~hetgeen~~ meteen de titel van het boek verklaart.

Veel ophef maakte destijds het toneelstuk **Naar de kloten**, over de teloorgang van de Oostendse IJslandvisserij. Het is een stuk waarvan de monoloogversie in 1995 door de Oostendse toneelman Duquenooy (Duc) met veel succes aan boord van de O 129 'Amandine' (Oostendes laatste IJslandreier) opgevoerd werd.

Ongewoon is ook zijn toneelwerk **Pretpark KustCenter** (1997) waarbij hij de toeschouwers meeneemt op een natuurwandeling... maar dan wel op die naderende dag in de toekomst waarop het laatste stukje natuur door de commercie ingepikt wordt.

Hoe De Vliegende Hollander Amerika Ontdekte En Al De Rest (1998) is een wagenspel op rijm. Het werd het speciaal voor de *Week van de Zee* geschreven en wordt in die week in tal van Vlaamse kustgemeenten opgevoerd.

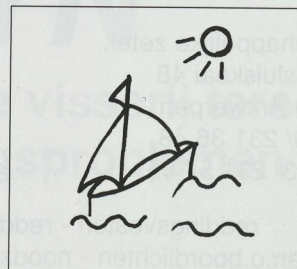
Uitgeverij *De Lachende Visch* heeft bewust gekozen voor een uiterst sobere editie. Het is daarbij de bedoeling de prijs zo laag mogelijk te houden.

Wie overweegt een van de stukken zelf op te voeren, of wie gewoon in toneel geïnteresseerd is... en al wie het ernstig meent met de maritieme cultuur... kan deze bundel bestellen door **150 frank** over te schrijven op **rekening**

384 - 0596581 - 18 van Het Visserijblad. Het boekje wordt u dan tegen het einde van april toegestuurd. Doen!

Drie toneelstukken van aan zee

IN WEER & WIND



Flor Vandekerckhove

lemmeringen op te ruimen. Indien de elite van de sector (of van de overheid) het probleem tot het hare maakt dan worden man noch macht gespaard om wetten te wijzigen en de praktische bezwaren onder het tapijt te vegen. Daar zijn vele voorbeelden van te geven. Indien dezelfde elite het probleem evenwel *niet* tot het hare maakt dan heet het dat *het probleem onoplosbaar is* omwille van hetzelfde soort... wetten en praktische bezwaren.

Oud zeer

In 1988 zetten de kustvissers het probleem al op de dagorde. Maar het was toen niet de eerste keer dat de overbevissing van de kustwateren zichtbaar werd. Het eerste pamflet dat het daarover had dateert van... 1860!

(Hovart) Herinneren we er verder aan dat de grote Oostendse vissersopstand (1887) al uitbrak naar aanleiding van een typisch geval van overbevissing. Nadat de plaatselijke vissers in dat barre jaar een aantal maanden na mekaar met slechte vangsten thuisgekomen waren, presenteerden zich in de vismijn grote Franse en Britse vaartuigen met ruime vangsten. Daardoor zakten de marktprijzen in elkaar en zagen de Oostendse vissers hun toch al magere vangst aan veel te lage prijzen verkocht worden. De plaatselijke vissers stelden de grote buitenlandse aanvoer verantwoordelijk voor hun miserie. De Oostendenaars kwamen massaal in op-

stand. De revolte werd bloedig onderdrukt (Desnerck, Klausing). De eerste grote **langdurige crisis van overbevissing** wordt al in 1889-1892 (!) geregistreerd: de Belgische treilers brengen in de vismijn steeds minder vis binnen. Het geschiedenisboek zegt letterlijk: **Talrijk zijn de klachten van de kustvissers over de uitputting van de visgronden** (Poppe).

De vissers slagen er uiteindelijk

verwittigingen eenvoudigweg niet geluisterd wordt en/of dat het probleem niet of onvoldoende aangepakt wordt!

Maar aan de kustvissers heeft het niet gelegen, want de twee bovenstaande paragrafen volstaan om te tonen dat zij het probleem al meldde vanaf het begin van de industriële revolutie. Soms doen ze dat door te klagen (1889-1892), soms doen ze dat door zachte protestvergaderingen te beleggen

(1889), soms gaan ze tot harde acties over (1998) en soms... breekt de opstand uit (1887).

Tegenmacht

De vissers constateren al jaren dat er voor de kust haast geen leven meer is en klagen dat al geruime tijd aan. Uiteraard wachten ze niet tot

wanneer de overheid dat probleem oplost. Elk voor zich proberen ze zich dagdagelijks uit de slag te trekken en eigen oplossingen te bedenken. Want als er niet gevestigd wordt, komt er geen brood op tafel.

Wie over voldoende kapitaal beschikt kan bijvoorbeeld een groter schip uitreden en zijn geluk verder in zee beproeven. In dat geval wordt het probleem van de overbevissing opgelost door het te verplaatsen. Het is trouwens op deze manier dat indertijd de moderne Oostendse IJslandvisserij ontstaan is (Poppe). Wie het totaal niet meer ziet zitten (omdat hij bijvoorbeeld aan dat kapitaal niet raakt) verlaat de sector en

De visserijgeschiedenis leert dat naar al die verwittigingen eenvoudigweg niet geluisterd wordt; dat het probleem niet of onvoldoende aangepakt wordt! Maar aan de kustvissers heeft het niet gelegen, want zij melden het probleem al vanaf de industriële revolutie.

ook in deze problematiek aan de regering kenbaar te maken. Luister naar deze ambtenaar die zijn minister in 1909 rapporteert: **'Sinds 1880, zijn er duizenden stoomboten die in alle richtingen en zonder ophouden de Noordzee dreggen met enorm grote netten (...) Wanneer een aantal stoomboten een aantal keren over een visgrond gepasseerd zijn kan deze in grote mate als leeg beschouwd worden, en als deze operaties zich meerdere keren herhalen dan kan leidt dat onvermijdelijk naar een grote verarming van de visgronden.'** (De Zuttere I). Wat leert de visserijgeschiedenis ons verder nog? Dat naar al die



OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

het taxibedrijf voor de visserij

zorgt er op die manier ook voor dat de achterblijvers weer enige ruimte krijgen. En daardoor komt het dan weer dat sommige Oostendse kustvisseren vandaag nog steeds in bijzonder goede doen zijn.

Bij die 'blijvers' woedt de concurrentiestrijd echter verder. Door te investeren in vooruitgeschoven technieken nemen enkele reders een voorsprong op hun collega's. Maar dat blijkt een *problematische voorsprong* te zijn. (De eurokotters zijn hier typische voorbeelden van.) De technologie wordt immers duur betaald.

Dus halen de ondernemende reders niet alleen veel meer vis per dag binnen, hun vissers moeten, om die technologie (af)betaald te krijgen, ook nog eens veel meer dagen het zeegat intrekken. Waarmee een helse spiraal in werking treedt. Wie daar eerst nog niet aan meegedaan had, ziet nu immers dat de slinkende visvoorraad aan steeds minder vaartuigen (vandaag vooral de [Nederlandse] eurokotters) zal toekomen en dus gaat elk zich vervolgens haasten om bij de winnaars te zijn. En het wordt voor iedereen duidelijk dat deze afvalingskoers een 'ratrace' is met nauwelijks winnaars en vooral veel verliezers.

Naar verliezers wordt echter niet geluisterd. Voorgaande zin is geen slogan. Zij duidt echt de manier aan waarop de zaken alhier geregeld worden... en die manier van doen zit ingebakken in de structuren die het sociale, economische en politieke leven beheersen (*). Alleen als de verliezers tot acties overgaan die de gewone gang van zaken destabiliseren wordt door politici en ambtenarij enige aandacht aan het verschijnsel besteed. Maar van zodra er voldoende olie op de golven gegoten werd, gaat men daar weer over tot de dagorde: het oplossen van de problemen van de... winnaars. Wie gedetailleerd de visserijgeschiedenis bestudeert zal tot dezelfde conclusie komen. En daar-

door komt het dat het probleem van de overbevissing in de Vlaamse kustwateren tot vandaag niet of onvoldoende aangepakt werd. Betekent dit dat de kustvisseren vandaag een hopeloze strijd voeren? Neen. Het betekent wel dat ze een zware taak op zich ge-

organisatie *Drietand* (Algemeen Boerensyndikaat) voorlopig nog het alleenrecht heeft. Of ze kunnen door een of andere politieke partij gerecupereerd worden en daardoor evenveel goodwill verliezen.

Voeren de kustvisseren vandaag een hopeloze strijd? Het zal de praktijk van de komende dagen, maanden, jaren zijn die deze vraag beantwoordt. Voor dergelijke vragen geldt immers nog steeds het antwoord van de Engelsman: *the proof of the pudding is in the eating*.

Flor

Vandekerckhove

Door te investeren in vooruitgeschoven technieken nemen enkele reders een problematische voorsprong. De technologie wordt immers duur betaald. Dus halen de ondernemende reders niet alleen veel meer vis per dag binnen, hun vissers moeten, om die technologie (af)betaald te krijgen, ook nog eens veel meer dagen het zeegat intrekken. Waarmee een helse spiraal in werking treedt; een 'ratrace' met nauwelijks winnaars en vooral veel verliezers.

nomen hebben; het betekent verder dat ze op geen cadeaus moeten rekenen. Ze zullen maar hun gram halen als ze voldoende tegenmacht in de schaal leggen. Vóór het zover komt zullen ze grote tactische en strategische vragen hebben moeten oplossen, die eigenlijk het kader van de visserij ver overschrijden: *hoe geef je macht aan machtelozen? hoe laat je mensen horen die niets te zeggen hebben? hoe laat je de klachten erkennen van mensen die niet erkend worden? hoe breek je de status quo? hoe worden banden gelegd met de ecologische en de sociale beweging? hoe kom je dus tot een frontvorming die de elite verplicht die problemen toch op de dagorde te zetten? of hoe maken de kustvisseren front met andere machtelozen (die vaak nog minder te zeggen hebben) in en buiten de visserij?*

Tegelijk met de vragen, zijn er de valkuilen. De kustvisseren kunnen gehoor geven aan de vele stemmen die hen weer in het gareel willen doen lopen. Ze kunnen er het bijltje bij neerleggen en zich gewonnen geven. De leiding van de agerende kustvisseren kan zich laten inkapselen. Die leiding kan ook een individuele uitweg zoeken door de kustvisserij te verlaten en de *bootsjowers* onthoofd achter te laten. De *bootsjowers* kunnen zich terugplooiën in een corporatistische reflex die hen isoleert in spectaculaire, maar onmachtige, acties waarop de Vlaamse boeren-

(*) Inzicht van deze manier van werken krijg je bijvoorbeeld door de geschriften te lezen van de Amerikaanse topeconoom *John Kenneth Galbraight* die in de USA veel vooraanstaande posities bekleedt heeft.

Bibliografie

* Over de visserijgeschiedenis:

Desnerck R., 1986 *De Oostendse visserij*. Brugge: uitgeverij Jempie Herrebout
De Zuttere C. (deel I 1909, deel II 1914) *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*. Brussel: office de publicité J. Lebegue & Cie
Jansoone R. 1994 *Het laatste bolwerk van de jager, Beknopte geschiedenis van de Vlaamse zeevisserij*. Brussel: Ministerie van Landbouw.

Hovart P. 1993 *150 jaar zeevisserijbeheer 1830-1980, Een analyse van de normatieve bronnen*. Oostende: Rijksstation voor Zeevisserij

Klausing J. 1994 *Ach, gij rijke lieden met al uw geld! Visserlieden met sociale inslag*. Oostende: uitgave in eigen beheer

Poppe M. 1982 *Van mannen en de zee, Een eeuw Vlaamse zeevisserij*. Oostende: uitgeverij Het Visserijblad

* Over elitevorming

Beishuizen J.: 1994 *John Kenneth Galbraith — het economisch denken van een dissident*. Uitgeverij Boom.

Galbraight J.K.: 1992 *De cultuur van de tevredenheid*. Uitgeverij Bosch & Keuning / SESAM.

Forrestier V., 1997 *De terreur van de economie*.

Petrella R., *Grenzen aan de concurrentie*, 1994, VUBPress.

* Over de recente klachten i.v.m. het leegvissen van de kustvisgronden:

HVB 1989 #1, p. 26 *Boze kustvisseren: Kustwateren moeten beschermd worden*.

HVB 1989 #3, p. 39 *Boze kustvisseren*.

HVB 1995 #11, p.9 *Kustvisserij op historisch dieptepunt*.

HVB 1997 #6, p.31 *Manfred Van Elslande: Officiële herkenning kustvisserij is absolute voorwaarde voor behoud visstand*.

HVB 1997 #11, p. 16 *Kustvisseren toch geen aparte categorie*.

Ivan Victor:

'VISSERS ALLER HAVENS VERENIGT U'

WANNEER DE FRANSEN onze vissers op zee molesteren of als de Oostendse 'garnaalkoning' gelauwerd wordt, dan staan politici van alle slag elkaar voor het oog van de camera's te verdringen. Dat zijn voor die politici immers de momenten bij uitstek om de vissers te laten geloven dat zij zich om de sector bekommerd zijn. Maar zijn ze dat ook?

Als het water tot aan de lippen van diezelfde garnaalkoning komt en hij via een havenblokkade aandacht vraagt voor zijn dramatische situatie... dan zijn dezelfde politici er als de kippen bij om de havenmanager ertoe aan te zetten een kortgeding in te leiden en havengebruikers te suggereren gigantische schadesommen te vorderen.

Hoofd- en bijzaak

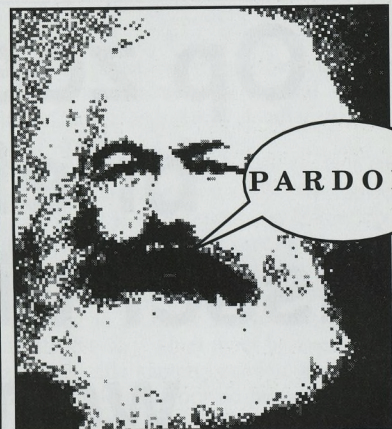
Over tactiek kan gediscussieerd worden, maar één zaak is duidelijk: wanneer de kustvissers tot dergelijke actie overgaan dan doen ze dat om hun vlootsegment van de ondergang te redden. Het probleem — het faillissement van de kustvisserij — is te ernstig om de aandacht ervan af te wenden naar bijkomstigheden, zoals de vraag wie de reders die bij dat drama betrokken zijn nu eigenlijk vertegenwoordigt.

Het mag dan al om een beperkt aantal vaartuigjes gaan, de kustvisserij is belangrijker dan men vermoedt. Ten eerste gaat het rechtstreeks nog altijd om vele tientallen arbeidsplaatsen. In de sociaal-economisch verloederde kuststreek is dat nog altijd de moeite waard om voor te strijden. Ten tweede is het zo dat *het nautisch karakter* van Oostende en Nieuwpoort sterk bepaald door de kustvisserij. De aanwezigheid van de vaartuigen langs de kaai en de daaraan gekoppelde verkoop van dagverse vis zijn toeristische troeven die casino- en andere Frimautdiscussies doen verbleken. Wat de toegevoegde waarde is en hoe groot de afgeleide tewerkstelling van de kustvisserij is, staat nergens op papier, maar vast staat dat de kustvisserij het *visitekaartje* voor onze kust is en blijft.

Hemeltergend is het dus dat onze vissers bovenop hun grote problemen nu nog eens te maken krijgen met schadeclaims. Die vorderingen komen dan nog van instanties die eerst nog alles moeten bewijzen en dit in tegenstelling tot de visserij die een welvaartspijler blijft voor de hele kust.

Samen sterk

De visserij is wellicht te klein ge-



PARDON?

Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie van HVB verstuurd: Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren en in te korten.

worden om politici te kunnen maken of te kraken. Maar de bevolking zal de visserij waarschijnlijk graag bijspringen wanneer in juni '99 de electorale rekening gemaakt wordt. De sector is eveneens te klein om in verdeelde slagorde enig gewicht in de schaal te werpen. Daarom roept de BTB (Belgische Transportarbeidersbond van het ABVV dat de vissers-werknemers organiseert) alle betrokkenen op om, in het belang van vissers en reders, de rangen te sluiten en met een gemeenschappelijk voorstel naar de bevoegde instanties te stappen.

Het is immers nog altijd zo dat elke blokkade die door een goed akkoord op de valreep kan vermeden worden, een gewonnen blokkade is.

Vissers aller havens verenigt U!

Ivan Victor

SMEDERIJ

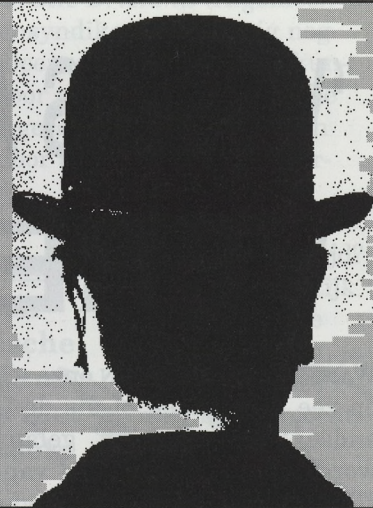
Jules St. Martin

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

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

Op zoek naar de... briefschrijvende visser die onbekend wenst te blijven



EEN LEZERSBRIEF DIE we vorige maand in HVB publiceerden is in bepaalde kringen nogal over de tong gegaan. Meer zelfs: twee reders en één adverteerder (door een van die reders 'in 't gat gestoken') spraken ons erop aan. Dat is erg ongewoon. Zo ongewoon zelfs dat we erop terugkomen. Daarom drukken we de bewuste brief in een bijlage op dit stukje nogmaals af. Opdat de lezers zouden weten waarover we het eigenlijk hebben.

DE BRIEFSCHRIJVER IN KWESTIE had ons uitdrukkelijk gevraagd zijn naam niet onderaan de brief te vermelden. Persoonlijk vinden we dat niet de beste manier om voor je mening uit te komen. We zijn er namelijk van overtuigd dat de zaken niet zullen verbeteren vooraleer elkeen zich 'in zijn persoonlijke naam' engageert. Maar goed, Het Visserijblad houdt zich aan zo'n wens, zoals elk ander blad dat trouwens doet. Dus stond/staat onder de brief de bekende formule: *naam en adres op de redactie bekend.*

Sommigen voelen zich door de inhoud van die brief op hun pik getrapt. Dat is hun goed recht, want de briefschrijver gaat er hard tegenaan. Dat ze het allemaal persoonlijk oppakken, begrijp ik volkomen, want als 'de pers' weer eens met alle zonden van Israel overladen wordt, dan trek ik me dat eigenlijk ook aan. Ik moet derhalve geen inspanning doen om me, toch wat dat betreft, in de geest van de reders te verplaatsen.

Vervolgens: drie mensen doen ook de moeite om me daarover aan te spreken. Op één en dezelfde dag nog wel. **Wie dat dan wel geweest is die deze lezersbrief geschreven heeft!** Dat zouden ze alle drie van mij wel eens willen vernemen.

En dat is erg, want ik zie die drie mensen wel graag. (Niet dat ik er een kind van zou willen, maar toch.) Dat ze van mij echter te weten willen komen wie de briefschrijver is... dat gaat mijn petje te boven.

Namen noemen?

Ofwel verwachten ze dat ik hen echt de naam van de briefschrijver geef. In dat geval hebben ze, zoals wij West-Vlamingen dat formuleren, een toch wel erg 'laag gedacht' over mij. Los daarvan luidt de vraag: waarom moeten ze die naam kennen. Wat zouden ze ermee aanvangen? Zou de briefschrijver op een zwarte lijst komen en in de toekomst van vaart verstoken blijven? Zou zijn naam op het bord van de vismijnen hangen als de risee — misschien zelfs de paria — van de visserij? (Ja, als ik me opjaag,

heb ik geen zin om de moeilijke woorden door andere te vervangen.) Zou er een raid op diens woning georganiseerd worden? Zou men hem 'pakken' en vervolgens ingesmeerd met pek en veren op het plein te kijk zetten?

Ofwel suggereert hun vraag dat de briefschrijver geen visser is. Ze zeggen dan eigenlijk: *je kunt ons die naam niet geven omdat de brief niet door een visser geschreven werd.* Ze vinden, zo blijkt uit hun toelichting, de tekst te-goed-geschreven-voor-een-visser. Misschien heeft Vandekerckhove die brief zelf wel gepleegd, zo hoor ik ze, tussen de regels, murmelen.

Daarom leg ik de lezers hieronder eens uit wat de taak van een redacteur is. Uiteraard werd die brief door mij *geredigeerd*. Maar dat is het geval met alle post die hier binnenkomt. Ook teksten die reders voor dit blad schrijven worden, indien nodig (dat is dus altijd), met schaar en plakband danig bijgewerkt. Dat is namelijk het werk van een redacteur: de kopij zodanig bewerken dat de tekst uiteindelijk op de beste wijze gepubliceerd wordt.

Maar dat betekent tegelijk dat IK die brief NIET geschreven heb. Heeft iemand dan misschien de indruk dat ik enige schroom heb om mijn eigen naam onder mijn stukken te plaatsen? Weten de betrokkenen nu nog niet dat ik niets liever doe dan her en der een heilig huisje intrappen, dat ik met graagte scherp formuleer en dat ik van zodra het ook maar even kan (zoals hier en nu)... een polemiekje uitlok? En wel in mijn eigen naam! Waarom zou ik me eensklaps achter een visser verschuilen om mijn eigen ding te schrijven? Of denken zij dat hier ter redactie iemand anders rondwaart die, verkleed als visser, 'valse lezersbrieven' pleegt? (Iemand suggereerde dat de VLD-politicus Geert



Brieven bestemd voor deze rubriek worden naar de redactie van HVB verstuurd: Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Publicatie houdt niet in dat het blad de mening van de briefschrijver deelt. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. De redactie behoudt zich het recht voor brieven te redigeren en in te korten.

Deman achter de brief zou zitten, maar dit is echt te gek voor woorden.) Neen, beste lezers, de schrijver is wel degelijk een varende visser, in de fleur van zijn leven, gezond van lijf en geest en hij heeft via die brief *zijn* mening gegeven over de gang van zaken in 'de sector'.

Verder zullen wij graag de brieven publiceren van degenen die met de betreffende visser niet akkoord gaan. Reders die niet zo erg goed ter tale zijn, of die daar allemaal niet zo veel tijd voor hebben, mogen op deze redacteur rekenen om ook hun pennevrucht mooi gepresenteerd in dit blad te zien verschijnen.

Waar zit het probleem eigenlijk?

Ofwel dekt hun vraag nog een andere lading. Laat ons eens kijken. Drie mensen interpellieren me over een lezersbrief. Heeft een van hen ooit enig ander blad over soortgelijke brieven aangesproken? Neen.

Ik blader in een pakje oude Informatiebladen van de Rederscentrale en ik noteer de 'handtekeningen' onder enige brieven: 'Een reder die zich niet zo gemakkelijk laat ompraten', 'Een verontruste reder die ook groot wil worden', 'Een reder-schipper', 'Een schipper', 'Een reder', 'Een reder en zijn schipper'... ik vind tientallen voorbeelden. Heeft een van die drie toentertijd naar de telefoon gegrepen om de naam van die briefschrijvers te verneemen? Hebben zij de redacteur van dat informatieblad meegedeeld dat ze het van een trieste mentaliteit vinden getuigen om zo'n ongetekende brieven te publiceren? Neen.

Op 1 september 1995 publiceert HVB een lezersbrief van een vissersvrouw die ook met 'naam en adres op de redactie bekend' ondertekend wordt. Ook zij had het over wantoestanden in de visserij. Ik herinner me overigens dat één van de drie interpellanten me daar toentertijd ook al een opmerking over maakte: stemmingmakerij vond hij zo'n brief. Maar diezelfde brief was enkele dagen daarvoor al in het dagblad Het Laatste Nieuws gepubliceerd. Heeft die reder ook dat dagblad geïnterpelleerd? Neen.

In 1997 publiceert HVB een lijst van honderd klachten van haast evenveel vissers. We nemen die klachten over uit een enquête die aalmoezenier Demaeght onder de jonge vissers gehouden had. Ook toen mochten we van dezelfde mens hetzelfde soort opmerking incasseren. Hij vond dat we de lijst niet in z'n context plaatst hadden (terwijl die klachtenlijst nota bene deel uitmaakte van een drie

maanden ver lopend uitgebreid en uitspittend HVB-dossier over die bewuste enquête!).

En zo komen we waarschijnlijk dichtbij de waarheid die achter al dat soort vragen ligt. Het ziet ernaar uit dat dit maandblad in bepaalde kringen met grote achterdocht gelezen wordt. Sommigen wachten blijkbaar gespannen de eerste vrijdag van de maand af om te kijken 'wat ze daar nu weer geschreven hebben'. Goeie edities van HVB vinden zij waarschijnlijk deze waar de redactie heel ontevreden over is, 'omdat er niets in staat'. Voor ons geestesoog zien wij die kringen dan een zucht van verlichting slaken: 'Oef, er staat gelukkig niets in HVB deze maand. Goed Visserijblad, braaf Visserijblad.' Maar de maanden volgen elkaar vlug op. En dus wordt men daar meteen weer onrustig: 'Wat zal er volgende maand weer instaan, in dat HVB?' Want je kunt dat Visserijblad nooit vertrouwen. Het is namelijk onafhankelijk en dus onvoorspelbaar. En je weet dus nooit op voorhand 'wat daar nu weer zal instaan.'

Yes!!!

Flor Vandekerckhove

Bijlage: de brief waarover het hierboven gaat. Titel en tussentitels werden dit keer door ons weggelaten.

'De sector aantrekkelijk maken? Positieve geluiden over de visserij laten horen? Een mens vraagt het zich af: wat-ten-duvel kan men aan de jonge mensen vertellen? Een maand visserijberichtgeving op radio en televisie zag er in februari als volgt uit: oorlog tussen Vlaamse en Franse vissers; visserschip brandt uit in de Liverpoolbaai; visser krijgt prik van giftige vis en moet in allerijl medische verzorging krijgen, vissersvaartuig vergaat nabij de Kanaaleilanden. Beste kijkers, dat was het nieuws! En nu het amusement: het televisieprogramma Schalkse Ruiters brengt een reportage over een visser die al 31 jaar het beroep uitoefent... al zeeziek zijnde (Waar Of Niet Waar?). Man bijt hond, een ander T.V.-programma, toont getuigenissen van een drietal leerlingen van het visserijonderwijs. Over het vissersberoep. En wat horen we? 't Is saai!', 'Ik moet telkens braken', 'Ik wil eigenlijk piloot worden!', Eentje vindt het 'tof', hij wil later wel degelijk varen, schipper wil de jongen zelfs worden 'en misschien wel reder.'

Mochten er toch nog jonge mensen zijn die zich door dit alles niet laten afschrikken, dan kunnen zij hun schreden wenden naar de visserijsschool P.M.I. waar men hen met open armen ontvangt 'voor een grenzeloze toekomst'. Het zullen er natuurlijk wel moeten tegen kunnen dat ze enkele jaren over en weer geklust worden van technische naar beroepsafdeling, van dek naar motoren al naargelang het aantal leerlingen, een PMI-middeltje om de klaslokalen toch maar bevolkt te houden! Vervolgens sta je in het echte leven. Omdat je goed je brood wilt verdienen, zoek je uiteraard vaart op een 'grote bokker' waar je onverwijd klaargestoomd wordt tot een volwaardig

visser: een reisje van een dertigtal dagen zal je al vlug de zogenaamde 'eigenheid' van de stiel laten kennen. Dag en nacht sjouwen tot je tong en je oogleden op je tenen hangen. Mocht er aan boord toch nog wat vrije tijd zijn dan zal het groentje de doom uit zijn ogen gepest worden.

Maar geen paniek! Als je dit alles enkele jaren kunt volhouden, komt het wel in orde (zo denk je). Je begint je in te werken en je kent op de duur je stiel wel! Ben je intussen getrouwd, heb je kinderen, vergeet dan nooit een foto van hen op zak te steken, zoniet loop je het gevaar dat je ze bij je thuiskomst (soms na maanden visserij!) niet meer herkent.

Dat je aan alle kanten bestolen wordt, neem je erbij: bijdragen voor de brandstof; kosten ten gevolge van de oliecrisis van 20 jaar geleden; vergoeding voor kledij zou je überhaupt toch niet willen aanvaarden; dat het 'zwart' eerst deftig naar beneden wordt afgerond vooraleer je uitbetaald wordt, dat zal je de reder niet kwalijk nemen, want die mens kan anders niet uit zijn kosten komen... Enne, je bent toch blij dat je voor hem mag werken?! Gelukkig moet hij geen grote sociale zekerheidsbijdrage ophoesten. Dat heeft nog een voordeel: de visser die lang genoeg leeft zal zeker niet bezorgd moeten zijn om te weten wat hij met al dat pensioengeld geld wel zal aanvragen!

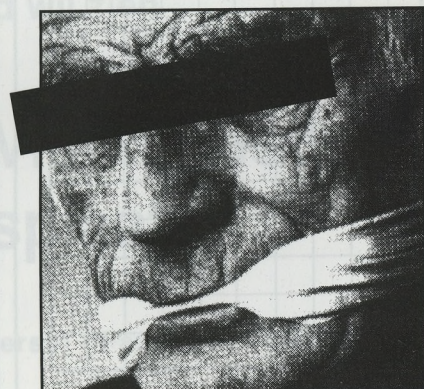
In afwachting heb je misschien wel zin om een reünie met je oude schoolmakers te organiseren, maar wat blijkt? Als je ze wilt contacteren... zie je dat ze allemaal de stiel verlaten hebben!

Word je uiteindelijk schipper, dan ben je echt dè man! De wetten en voorschriften enerzijds en de niets ontziende steun (grapje) van je werkgever anderzijds helpen je in de kortste tijd aan een strafblad van ettelijke bladzijden en aan geldboetes om u tegen te zeggen.

Tot de schooljongen die 'misschien ooit reder wordt', zeg ik: als die glorierijke dag nakend is, begeef je dan eerst en vooral naar de werkgeversbond waar je van naaldje tot draadje uitgelegd wordt hoe je het best het werkvolk kunt lijmen. En gegarandeerd... enkele jaren later rijd je met een Mercedes en kan ook jij klagen als geen ander: dat je er niet kunt komen; en al die wetten en quota; en al die problemen met dat werkvolk!

Als dat zo doorgaat, dan is de Vlaamse visserij binnen een aantal jaren folklore en kan men de sector gaan zoeken in Bokrijk: oude mannetjes die uitleggen hoe het vroeger was, en ook Het Visserijblad zal het dan alleen nog maar over diezelfde goeie ouwe tijd hebben. Vijf voor twaalf? Het is vijf óver twaalf. Ik hoop dat dat dit briefje ertoe bijdraagt dat de bevoegde personen eindelijk eens ernstig werk leveren om Vlaamse visserij uit het ravijn te halen.'

Naam en adres op de redactie bekend



STUDIES

Structurele bijstand visserij, een evaluatie

Regelmatig moeten de lidstaten van de Europese Unie een rapport maken i.v.m. de Europese subsidies die over de visserij verdeeld worden. In België wordt dat bekeken door het *West Vlaams Economisch Instituut (WES)* en de *RUG — Vakgroep Landbouweconomie*. De vorige evaluatie dateert van april 1997 en gaf een beeld van de Belgische rederijen ter zeevisserij. Wij bespraken het in HVB #XII 1997, p. 36. Deze maand kregen wij een nieuw rapport toegestuurd (januari 1998). Daarin staat o.m. te lezen welke bedragen er aan de vele rationalisatieprojecten (o.m. de slopingspremies) besteed werden. Meer daarover in een volgend HVB-nummer.

Viaene J. e.a. Communautair programma voor structurele bijstand in de sector visserij, evaluatieverslag 'halfweg' 1994-1997 Samenvatting.

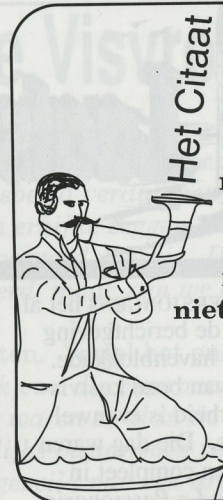
Ontwerprapport adviseert toelating schelpdiervisserij

Momenteel is de schelpenvisserij in de Belgische 12-mijlszone verboden. Desalniettemin worden al enige jaren proeven uitgevoerd om na te gaan of dergelijke visserij wenselijk zou zijn.

Het onderzoeksstation voor zeevisserij adviseert de regering nu dat ze wel de toelating zou geven om voor de Vlaamse kust een schelpenvis-

serij te starten. Volgens de onderzoekers is er vanuit biologisch oogpunt plaats voor vier vaartuigen om gedurende 100 zeedagen/jaar aan de slag te gaan. Gezien de schelpdierbestanden sterk van jaar tot jaar kunnen fluctueren wordt echter geadviseerd in het begin 'slechts één of twee zogenaamde "experimentele" vergunningen af te leveren.'

Vanhee J. e.a. Onderzoek naar de mogelijkheden van strandschelpenvisserij voor de Belgische kust, Conceptrapport (maart 1998)



'Je kunt alle mensen een tijd lang belazeren en sommigen kun je voortdurend belazeren, maar je kunt niet alle mensen voortdurend belazeren.'

Abraham Lincoln

kwaliteitsvis en garnalen uit Colijnsplaat

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

De vismijn gespecialiseerd in kwaliteit van kleine (euro)kotters



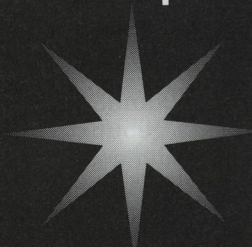
Voor de aanvoerder die kwaliteitszorg beloofd wil zien

Gemeentelijk Vismijnbedrijf Colijnsplaat

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

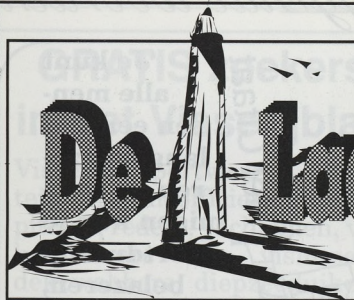
65

en NIET met pensioen!



HET VISSERIJBLAD
WEET VAN GEEN OPHOUDEN

1998 wordt een jaar vol herinneringen



De Laatste Vuurtorenwachter

oor mensen met een wak hart en een kwak karakter

SOMS MAKEN DE PERSJONGENS het al te bont. Neem nu de berichtgeving over de Oostendse havenblokkade. Dat zou een actie van boze kustvis-sers zijn! De waarheid is evenwel geheel en al anders. Die dag waren de Oostendse kaaien compleet in handen van *Christa La Passionaria*, *Liliane Evita* en andere *Mariannes ter kustvisserij*. Diverse *dolle vismi-na's* leverden boterhammen belegd met pilchars aan de vissersmannen die rustiger oorden opgezocht hadden (en wel midden in de havengeul van deze vredige kuststad). Als een vol-leerde *Mata Hari* liep een *virtueel failliete vissersvrouw* het staketsel af om twijfelende mannen een gepeperd pamflet onder de neus te steken. Verder viel ons vooral de aanwezigheid op van *Brigitte Suffragette*, echtgenote van kustvisser Manfred Van Elslande, een bijzonder brave mannemens, hetgeen van Brigitte niet kan gezegd worden (allez, zo hopen wij toch in stilte).

Hier en daar lazen we verder dat de blokkade een actie van de Vlaamse Vissersbond (VVB) zou zijn. Ook dat is volledig verkeerd, want de Rederscentrale (RC) heeft al meermaals benadrukt dat die bond niet bestaat. Wel dan! Dat wordt overigens bevestigd door minister prins Karel Pinxten (CVP) die naar eigen zeggen weigert te onderhandelen met iets dat niet bestaat. Dat de VVB onbestaan-de is bleek verder nog op het rondetafelgesprek dat enkele dagen later in Nieuwpoort doorging. De halve visserij was daarop uitgenodigd. Bart Schiltz (RC) opende het debat met een speech en liet het complete gezelschap vervolgens in steek, want behalve het wereldlijk en het geestelijk gezag zaten daar alleen maar mensen die niet erkend worden, als ze al zouden bestaan of course. Evenmin als Pinxten kan Schiltz onderhandelen met mensen die niet bestaan, hetgeen ons geheel en al redelijk lijkt. (Maar hoe je die vrouwen daarvan moet overtuigen, weet ik ook niet.) Dat was overigens de reden waarom ook de aal-moezenier (RK) de discussie aldaar in goede, zij het slaapverwekkende, banen moest leiden. Beter dan wie ook weet hij immers om te gaan met verschijnselen die niet bestaan.

(Uitlating waarmee dit prachtvisserijblad een abonnee dreigt te verliezen, ware het niet dat we hem al kwijt zijn.) Verder las ik in de krant Het Volk dat Schiltz daar zo snel wegliep omdat de RC-voorzitter een subsidiedossier indient om wrakken voor de kust te inventariseren en op te vissen. ***Zit er geen vis meer, dan vissen we toch op wrakken!*** Bart kadert dit natuurlijk in de subsector van het visserijtoerisme waar nog ettelijke miljoenen over de balk gegooid moeten worden. Volgens onze Schiltz (mede-uitbater van een wel degelijk bestaande, ja zelfs erkende, duikersfirma) zal er immers veel volk naar deze wrakken komen kijken. En dat staat allemaal in de gazet! Nog verder las ik in De Morgen dat vissersman François een dieptepunt in zijn carrière meegemaakt heeft: *"Vijf uur heb ik aan het net gezeten"*, vertelt François. *"Weet je wat ik gevangen had? Eén kabeljauw."* Onzin natuurlijk. François was die nacht gewoon blijven plakken. Toen hij 's morgens huiswaarts keerde kocht hij vlug een kabeljauw in viswinkel De Dikke Schulle. Kwestie van de eer te redden. En nog zal uw verbazing stijgen bij dit binnenlandse persoverzicht. Verder lazen wij immers dat de NV Oostendse Haven de kustvissers een boete van *vijf miljoen per schip en per dag* wilde laten betalen. Belemmering van de havenactiviteit! Ook dat is een perskwakkel van formaat. Wie de trafieken in de Oostendse haven kent weet dat de rechter dat *'per jaar'* bedoeld had. Dat kan niet anders.

(Heteen volgt is een persoonlijk ooggetuigenverslag, want al wat gij verder in uw courant gelezen hebt is baarljke onzin.)

Over de eis van de Haven werd vervolgens in het geheim onderhandeld. De kustvissersvrouwen werden bereid gevonden op de 5 miljoen in te gaan, maar alleen als die betaling *in het zwart* kon gebeuren. Dat zich daar in de omgeving een langwerpige advocaat ophield was blijkbaar geen toeval. Een juridische constructie werd dan ook vlug in elkaar geflanst. *'Aangezien de VVB niet bestaat is zwart geld zeer aannemelijk, want eveneens onbestaand'*, zo luidde de wettelijke spitstechnologische formule. Splendid! Formidastibel! Iedereen ge-

raakte door dit compromis zo ontroerd dat men bijna aan het tongzoenen ging (want de aalmoezenier was er voor een keer niet bij, en al de vissersmannen zaten op hun schip geblokkeerd). Helaas kwam daar opeens ook het Oostendse gemeenteraadslid Danny — Pette — Verleye (SP) binnen-gewandeld. Als lid van ontelbare commissies met zitpenningen (om zijn telefoonrekening te betalen) wilde hij ook onder dat akkoord zijn handtekening zetten. Je weet maar nooit waar het goed voor is.

Pettes aanwezigheid aldaar is evenmin toeval. Het moet de lezers duidelijk zijn dat Verleye op zijn beurt erkenning eist van de niet-erkende VVB. Pette is ten slotte lid van de Oostendse Vissershavencommissie, een niet-vergaderend politiek vergadering, met andere woorden, een Oostendse constructie. Maar als het van Pette zou afhangen, dan... (Inmiddels is het voor iedereen duidelijk dat het helemaal niet van Pette afhangt.) Maar goed, hij wordt in zijn interesse voor de visserijproblematiek naar eigen zeggen hard tegengewerkt door *Christa La Passionaria* die Verleye op straat ooit eens een voor vorte vis uitgemaakt heeft. En je moet haar niet uitleggen wat dat is! Ook nu lapte ze het hem weer en Verleye werd op haar aandringen uit het vergaderlokaal verwijderd.

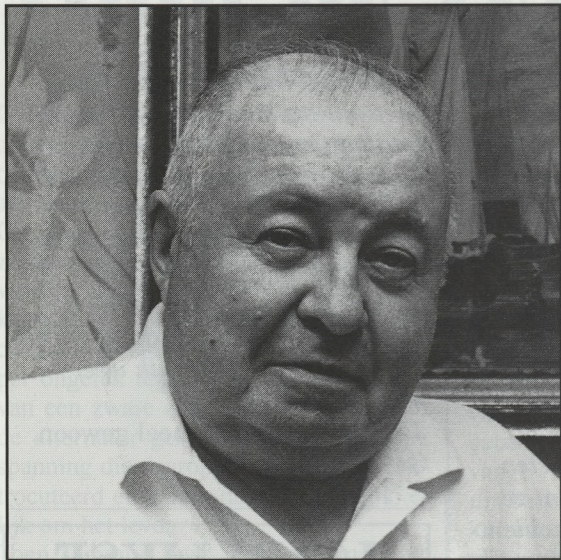
Helaas was nu ook het magische moment voorbij en kwam het in het gezellige lokaal van de jachtclub niet meer tot een akkoord, laat staan tot tongkussen.

Het vervolg van dit epos vindt u op de regionale bladzijden van uw dagblad, want Christa en Pette wonen om elkanders hoek en zullen in hun gebuurte vroeg of laat met elkander geconfronteerd worden, tenzij een van hen een attacke krijgt. Hetgeen niet onmogelijk is, want beiden leven niet geheel volgens de regels van Montignac.

Een Laatste Vuurtorenwachter die onbekend wenst te blijven

Richard Quaegebeur:

'Ik heb ze gekend, de Oostendse Visvrouwen.'



Vorige maand kon u het eerste deel lezen van de 'memoires' van visventer Richard Quaegebeur. Maar daarmee was de man nog niet uitgepraat. Vandaag gaat hij gewoon verder. (foto gw)

*HVB is dit jaar 65 geworden. Daarom besteedt dit maandblad heel het jaar door veel aandacht aan de-tijd-van-toen. In deze zoektocht naar de jeugdjaren van HVB, naar oude visserijtijden, nog oudere visserszeden en de oudste gewoonten uit de vissector, stooten we verleden maand al op oud-visventer Richard Quaegebeur (*1928). Hij nam ons toen mee op zijn oude visronde, langs Vlaanderens wegen tot in het verre Limburg: lange dagen, koude nachten en straffe verhalen. Vandaag blijft Quaegebeur dicht bij huis. Hij vertelt ons over de Oostendse visvrouwen van weleer, de leursters die indertijd met hun karren het stadsbeeld van deze stad aan zee mee bepaalden.*

RICHARD QUAEGBEUR HEEFT ZE GEKEND, de Oostendse visvrouwen. Voor altijd zijn die zogenaamde 'viswuvu' in het netvlies van 's mans ogen gekerfd. 'Ik zie ze nog allen voor mij, meestal vrouwen van middelbare leeftijd, de laatsten van hun soort: de verschillende Paula's, de Marietjes, Alida, Angèle, Léontine, de Léonies, de Yvones, Bertha, Ulle, Emerance, de Marguerites, Stance, Germaine, De Jeannes Rachel, de Lènes, Gilberte, Madeleine, Thérèse... En

dan de bijnamen: dikke —, schele —, — zonder broek, tarzan, zwarte —, roste —, dikke mule, stroentschorte... En ik heb ze weten uit het stadsbeeld verdwijnen. Terwijl ik eraan denk, kan ik niet nalaten erbij te zeggen dat het een mooie tijd was. En die tijd is voorgoed voorbij. De levensomstandigheden zijn wel verbeterd, maar zijn we daarom gelukkiger?

Ik zou het begot niet weten. Vertel het ons, Richard.

Quaegebeur: 'De dagtaak van die visvrouwen was niet van de poes. Tegen zeven uur waren ze al in de vismijn. Toen was er in Oostende nog dagelijks visaanvoer, zelfs op zaterdag. Eerst werd altijd de vis geveild van een drietal ijslanders en intussen keken de vrouwen rond, naar wat voor hen het voordeligst zou zijn. Als ze gevonden hadden wat ze zochten, bleven ze bij de benne (mand met vijftig kilo vis) staan tot die werd aangekocht door een groothandelaar. Van die man kochten ze die benne dan weer af.

Zelf had ik ook contact met die vrouwen. Wij hadden immers een moderne installatie om kreeften en krabben te koken [N.v.d.R.: zie HVB # III 1998, p. 13]. Voorts voerden we de waar gratis naar de stad en de meeste visvrouwen kwamen dan ook bij ons om hun kreeftjes en krabben te laten koken.'



**VOORUITDENKEN IS ERVOOR
ZORGEN DAT U NAAR
UW BANK KUNT GAAN
ZONDER U TE VERPLAATSEN.**

**MY'BANK ... INFO IN UW BBL-KANTOOR
WIJ GEVEN DE TOEKOMST ALLE KANSSEN**

Telkens nadat een twaalfstal benen gekookt waren, reed schoonbroer Richard Pieters of Richard Quaegebeur zelf de waar van de vismijn naar de stad. Ze namen dan ook meestal enige visvrouwen mee. Quaegebeur: 'De leurkarretjes stonden meestal in een hoekje van een of andere garage of berghok. Ze waren allen ongeveer op dezelfde manier gemaakt: twee goedlopende wielen met steun aan de kant van de handboompjes.

Groen of blauw geschilderd aan de buitenkant en hagelwit gelakt aan de binnenzijde. Met twee of drie scheidingsplankjes. Maar weinig mannen van die visvrouwen gingen uit werken. Velen waren "ziekelijk" en ze deden alleen maar het huishoudelijk werk. Ze stonden wel klaar om de vis of kreeftjes op de kar uit te stallen. En daarna gingen de vrouwen op ronde.'

Maar wie waren ze eigenlijk, die visvrouwen? Quaegebeur: 'Visvrouw werd je gewoonlijk van moeder op dochter. En ze waren stuk voor stuk ongeschoold. "Een ras apart", zo zegde men over hen. Ze hadden een huisgezin voor wie ze het beste wilden. Hun kinderen wilden ze ook "een toekomst" geven. Ik zeg niet dat er nergens een rotte appel tussen zat, maar door de band waren ze eerlijk. Eenvoudige mensen waren het, die tevreden waren dat ze hun leveranciers konden betalen, hetgeen ik niet kan zeggen van sommige groothandelars.

Wanneer ik zo'n visvrouw in het weekend ontmoette en dan met een drankje of ijsje tracteerde, was ze in de hoogste hemel.

Onder elkaar was er wel een zekere afgunst. En ze droegen het hart op de tong. Zo was ik voor zo'n visvrouw eens kreeftjes aan het lossen. Zij was even naar huis gelopen om d'r man te verwittigen.

Een andere visvrouw kwam langs en wilde een handje toesteken:

"Wacht, pulletje, ik zal een handje geven!" En samen droegen wij een kist weg. Toen die vrouw zag voor wie de kreeftjes bestemd waren riep ze plots: "Maar dat is voor mijn grootste vijand!" Meteen liet ze de kist los. Pulletje kon die kist natuurlijk niet meer houden en daar lag alles op straat. Het had geregend, de kist was kapot, de

kreeften waren smerig van het straatvuil en 's anderdaags zei de visvrouw dat ze nog in haar leven zulke vuile kreeftjes had moeten verkopen.'

Nog anekdoten: 'En dan herinner ik mij die man die nog enige tijd in de bootsjowerie gevaren had. Uiteindelijk had hij zich een jol aangeschaft. Nu en dan zette hij daarmee mensen over naar het Oosterstaketsel. Drinkgeld waarmee hij menig pintje consumeerde. Zijn vrouw leurde met vis, maar deed het ook al wat kalmer aan. Ze waren immers al in de zestig. Die dag had ze toch weer acht manden krabben gekocht die bij ons gekookt werden. Wij moesten ons niet haasten, zei ze, want ze zou in de vismijnkantine wachten. Tegen halfeen reed ik haar naar de stad. Ik zag meteen dat ze "wat blonk in haar vel". Ter hoogte van de café 'Kamina', (nu 'Den Haring') op het Oostendse Hazegras, riep ze: "Stop! Hier woont een goede klant van mij". Ze verkocht daar inderdaad enkele kreeften, maar gaf tegelijk een "tournée gé-

nérale" in het café dat gevuld was met matrozen, waarna ze... naast haar stoel ging zitten. De matrozen hebben mij vervolgens geholpen om haar weer in de wagen te krijgen. Thuis stond de echtgenoot haar op te wachten. Niet dat hij kwaad was. De twee kwamen onmiddellijk overeen die dag niet meer te werken. De acht maanden krabben werden eenvoudigweg langs de keldertrap omlaag gebonjourd. Al die krabben rolden, hobbelden en klotsten gewoon de trap af en het leeggoed mocht ik gelijk weer meenemen.'

Ja, toen was geluk heel gewoon. (fv)

**JAARLIJKSE
VAKANTIE
De burelen
van HVB zijn
gesloten tot en
met 15 april**

CREVITS

**import - export
allerlei kettingen en kettingmatten
ankers**

**herbruikbare materialen
visserijenbenodigdheden
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

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Dodelijk arbeidsongeval

Op 25 juli 1996 kwam de visser *Luc Landuyt* tijdens het uitoefenen van zijn taak om het leven. Hij voer op dat ogenblik als matroos-motorist op de Z 568 *Venus*. Op zee was hij van plan een kleine wijziging aan de elektrische installatie uit te voeren. Daarvoor had hij de zekeringkast geopend om een deel van de elektriciteit uit te schakelen. Hij heeft daarbij per ongeluk tegen twee metalen pinnen van een zware elektrische zekering van de alternator gestoten. Door de hoge spanning die daarop zit werd hij geëlektrocuteerd en kwam daarbij ogenblikkelijk om het leven.

Toen Landuyt daar door zijn makkers aangetroffen werd, was er al lijkstijfheid ingetreden.

De Onderzoeksraad is ervan overtuigd dat bij dat spijtige accident geen beroepsfouten begaan werden en vordert bijgevolg geen tuchtstraffen. Wel noteert zij naar aanleiding van dit fatale werkongeval enige aanbevelingen. Zo meent de raad dat verbeteringswerken aan het boordelektriciteitsnet niet tijdens de vis-

campagnes op zee moeten gebeuren. Mocht een en ander toch noodzakelijk zijn, dan wordt aangeraden om een bemanningslid in de onmiddellijke nabijheid te houden, om bij een eventueel ongeval onmiddellijk alarm te kunnen slaan, desgevallend het slachtoffer te helpen.

Arbeidsongeval

Matroos *Johny Bultinck* werd aan boord van de Z 99 *Terra Nova* gekwetst. Dat gebeurde op 14 april 1997 tijdens de visvangst. Tijdens een manoeuver werd *Bultinck* met zijn voet gegrepen tussen het korretouw en de platte rol. Daarbij werd zijn rechterteen afgerukt.

De Onderzoeksraad acht een ongelukkige samenloop van omstandigheden verantwoordelijk voor het ongeval. Geen enkele betrokkene kan een beroepsfout ten laste gelegd worden.

Aanvaring

Op 4 april 1997 kwam de Z 63 *Thalassa* in de Doverstraat lichtjes in aanvaring

met het Antiguaanse vrachtschip *Diana Maria*. Schipper *Jan Ackx* had het m/s wel opgemerkt en daarbij gezien dat de bakboordzichtpeilingen van dat vaartuig niet veranderden. Geen gevaar dus. En toch! Een en ander mag dan in het voordeel van *Ackx* spreken (het feit bijvoorbeeld dat de Z 63 een vissend vaartuig was en dat het m/s dus had moeten wijken) maar de aanvaring, die dus wel degelijk gebeurde, is vooral te wijten aan het feit dat *Ackx* tegen die tijd de brug al verlaten had. De steeds dichterbij komende *Diana Maria* mocht VHF oproepen en geluidsseinen geven wat het wilde, op de brug van de Z 63 was er dus niemand meer om ernaar te luisteren. *Ackx* werd voor vijf dagen geschorst.

Verkeersscheidingsstelsel (vss)

Op 21 juli 1997 werd de N 36 *Donia* door de Britse overheid in overtreding genomen omdat het vaartuig tegen de verkeersstroom van het vss Dover Strait zou gevaren hebben. Schipper *Marcel Torcq* ontkent echter en zegt overtuigd te zijn dat de Britse kustwacht het in overtreding genomen vaartuig ten onrechte als de *Donia* geïdentificeerd heeft. De Raad heeft de verschillende gegevens nagegaan en geeft toe dat het geval enige twijfel oproept. Het kan volgens een vergelijking van alle documenten niet uitgesloten worden dat het vaartuig dat in overtreding genomen werd niet de N 36 is. Daardoor werd *Marcel Torcq* buiten zaak gesteld.

Tot hiertoe hadden we het over de zitting van de Onderzoeksraad van 18 maart. Op 25 maart was er weer een zitting en toen kwam o.m. de overtreding ter tafel van de Z 121 *Deborah*. Deze keer was het schipper *Robert Ackx* die, op 19 april '97, tegen de verkeersstroom in gevaren hed. De schipper bekende en werd voor tien dagen geschorst. Vervolgens was het de beurt aan schipper *Alain Kiekens* van de N 402 *Norma* die op 11 oktober '96 bij soortgelijke feiten betrapt werd. Hij kreeg 7 dagen schorsing mee naar huis.

Schipper niet verwittigd

Ten slotte werd matroos *Angelo Lachat* voor 10 dagen geschorst omdat hij op 13 februari 1996 de Z 183 *Angelo* verlaten had zonder zijn schipper daarvan op de hoogte te brengen. Alhoewel *Lachat* stelt dat het een arbeidsongeval betrof en hij naar het ziekenhuis getrokken was om zijn duim te laten verzorgen, werd daardoor toch een dag visverlet geboekt. Dus werd de matroos voor tien dagen geschorst. Wat ook de reden moge zijn, je schip verlaat je niet zonder je schipper daarvan op de hoogte te brengen, aldus de Raad.

Robert Coelus

N.V. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren
en verhuur viskisten

Vismijn 2 - 8400 Oostende -

Tel: 059/32 34 91 - Fax 059/33 05 50

Gedelegeerd bestuurder:

Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel.: 059/ 23 68 46.

GSM 075 / 44 67 88 — GSM 075 / 55 22 58

Ploegbazen-sorteerders:

Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene. Tel.: 059/ 32 49 00 // GSM 075/ 34 18 18

Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan

Tel.: 050/ 42 43 67 // GSM 075/ 83 19 75



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

SLIJTPLATEN

Jooren wil meer visserij in huis

De jongste tijd verschenen in diverse visserijbladen redactionele artikels over het scheepsschroevenbedrijf *Jooren* uit het Nederlandse Dordrecht. Alhoewel deze schroevenfabrikant al veertig jaar in het vak zit, is hij relatief onbekend in de visserij. Het bedrijf is des te bekender bij de binnenschippers. Toch is Jooren ook al meermaals opgemerkt op de Vlaamse visserskaaien. Het bedrijf adverteert dan ook regelmatig in HVB.

Het ziet er nu naar uit dat het bedrijf een ruimere plaats in de visserij opeist. Met een P.R.-offensief heeft de familie Jooren alvast de visserijperiodieken weten in te pakken, zo konden wij opmerken.

Het Dordtse bedrijf beschikt over zes slijpcabines waarin vijftien werknemers in de weer zijn. Vader Kees doet het al sinds 1959 en wordt in de bedrijfsvoering bijgestaan door zoon (ook Kees), dochter Dymphina en schoonzoon John Vermeulen.

Nieuw zijn wel de Jooren-slijtplaten voor de boomkorvisserij die onlangs aan het assortiment toegevoegd werden. Kees Jooren zegt hierover: *'Grote bokkers uit Arnhem en een aantal Belgische kotters hebben ondertussen ervaring opgedaan met de prijstechnisch interessante slijtplaten'*.

ELEKTRO- of PRIKVISSERIJ? —

Stuurgroep vergadert

In België wordt momenteel onderzoek verricht naar de mogelijkheden om, gestimuleerd door elektrische impulsen, garnaal te vissen. Het betreft het systeem dat door reder Willy Versluys uit China naar België gebracht werd en waarover we vroeger al uitvoerig berichtten. De onderzoeken gebeuren door het Rijksstation voor Zeevisserij en verkeren nog in een experimenteel stadium.

De stuurgroep bestaat uit Mieke Blomme van de Rederscentrale, Hans Polet, Roland Fonteyne, Frank Redant, Katrien Ghesquière en Fernand Delanghe van het departement Zeevisserij, Dirk Florizoone van het Vlaams Informatiecentrum, reder Willy Versluys en de reders-schippers Manfred Van Elslande en Franky Van-troyen.

In mei komt een professor van de universiteit van Shanghai naar België om toelichting te geven bij de technieken die in China gebruikt worden. De stuurgroep zal na dat bezoek opnieuw bijeenkomen. Verder is het de bedoeling in november '98 voor een breder publiek een informatiesessie te organiseren. Vragen die daar ongetwijfeld behandeld zullen worden zijn: kan het Chinese systeem al dan niet aangepast worden voor het vangen van Noordzeegarnaal? Is het vissen met een pulsgenerator al dan niet elektrovisserij en is het systeem bijgevolg al dan niet in België verboden.

DE STILLE KRACHT



A A N K O O R S E N Z E K E R H E I D

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.



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM:

Deltahaven 18, Postbus 23, 3250 AA Stellendam, Holland.
Tel.: +31 187 491766. Fax: +31 187 491623. Magazijn-Fax: +31 187 491375.

BRUINISSE:

Havenkade 12, 4311 BA Bruinisse, Holland. Tel.: +31 111 481551. Fax: +31 111 481317.

OFFICIEEL MITSUBISHI DEALER

SCHOTLAND

St.-Kilda revisited

In de twee vorige afleveringen publiceerde HVB een uitgebreide bijdrage over de ondergang van een gemeenschap op de eilandengroep St.-Kilda. We sloten de reeks af met de evacuatie van het eiland Hirta, waarna de archipel aan de winden overgelaten werd.

Helemaal juist is dat niet. Want Hirta kwam daarna in handen van de *National Trust for Scotland*, een vereniging die historische gebouwen en waardevolle landschappen restaureert.

Het dorp en de (enige) straat, Main Street, werden nu in de oorspronkelijke toestand hersteld. Inmiddels is de kerk ook gerestaureerd, is het winkeltje heropend, verschillende huisjes werden als museum ingericht en in de pub blijft een consumptie 1 £ kosten. Verder vond me sporen van bewoning terug die teruggaan 2.000 jaar voor onze jaartelling. Een ideale plaats voor cultuurtoeristen. (dp)

NEDERLAND

Sector twijfelt aan cijfers

De Europese Commissie is van plan ook een aantal niet-gequoteerde vissoorten een TAC-cijfer toe te kennen. Het betreft zogenaamde voorzorgs-TAC's in de Noordzee, die voor de lidstaten evenwel niet bindend zijn. Wat dat betreft verschillen ze van de biologische TAC's, waaraan de Lidstaten zich niet kunnen onttrekken. Toch is de Nederlandse visserij er niet gerust in. Groot Brittannië blijkt voor een aantal soorten (rog, zeeduivel, schartong...) veel te hoge vangstcijfers op te geven, zo stelt de Nederlandse sector het. Die vangsten halen ze evenwel niet uit de Noordzee, zo vermoedt de Nederlandse sector. Een en ander heeft voor gevolg dat voor wat betreft bijvoorbeeld zeeduivel een TAC van 22.000 ton voorgesteld wordt, waarvan G.B. er 17.950 krijgt, Nederland 580 en België 770.

Mocht dit ooit omgezet worden in biologische TAC dan is Nederland daarvan het slachtoffer, aldus de Nederlandse Vissersbond en de Federatie van Visserijverenigingen, die daarover een brief aan hun minister schreven.

GROOT BRITTANNIE

Schelpdiervisserij

Op bladzijde 23 vindt de lezer al een berichtje over schelpdiervisserij. Daar hebben we het over een Belgisch onderzoek naar de mogelijkheden van schelpenvisserij in de Belgische 12-mijlszone. Ook in Groot-Brittannië wordt momenteel soortgelijk project ontwikkeld. In Aberdeen buigen marinelaboratoria zich over het probleem. Daar heeft men het op de zwaardschede, messchede en tafelmesscheft gemunt. Nabij de Schotse eilanden Uist en Barra zijn daarvan gezonde schelpbedden gevonden die

men wil exploiteren.

Voor deze schaaldieren is er een markt in Frankrijk, Italië, Spanje en Hong-Kong. In GB zelf kan deze schelpdiervisserij werk geven aan tien vissersvaartuigen met elk twee à drie bemanningsleden. Ook aan wal zouden erdoor een dertigtal nieuwe jobs gecreëerd worden.

Het vissysteem wordt ongeveer hetzelfde als datgene dat gebruikt wordt in de kokkelvisserij. Omdat men voorzichtig te werk moet gaan, gaat het vaartuig boven de schelpenbedden ten anker. Met een rubberen darm en een jetcamp worden de langwerpige schaaldieren vanonder het zand in het water geblazen. Een buis zuigt ze daarna aan boord. Daar worden

ze gesorteerd, gekuist en verpakt. Lichtgekoeld kunnen de diertjes negen dagen in leven blijven.

Om zich op de visgrond te verplaatsen viert het vaartuig langzaam de ankerketting. Deze techniek is afgekeken van de vroegere ankerseiners die met een beug visten.

In Groot-Brittannië hoopt men in januari 1999 daadwerkelijk met deze visserij van start te gaan. Vermelden we ten slotte nog dat ook in Ierland soortgelijke experimenten aan de gang zijn. Daar vist de Nederlandse firma Ensio op schaaldieren in de Noordzee. (dp)



VAN VOORDEN-PROMAC

VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

Scheepsschroeven
HODI straalbuizen
Industieel gietwerk
Machinefabriek

VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

Schroefreparatie
Occasion schroeven
Zinkanoden
Slijtstoffen

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 31-(0)418-571200

Fax 31-(0)418-515790

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



- lage verzekeringspremies; franchise 150 bef per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- bij totaal verlies wordt de volledig verzekerde waarde vergoed.

BOEKBESPREKINGEN

Van het ene Kanaaleiland naar het andere

Reeds een halve eeuw bedient de rederij *Commodore Shipping* de Kanaal Eilanden. Wat vijftig jaar geleden begon als een passagiersdienst tussen twee eilanden ontwikkelde zich over de jaren tot een volwaardige vracht-, container- en sinds kort ook als een volwaardige rorovervoerder met verbindingen vanuit Kanaaleilanden naar havens in Frankrijk en Zuid-Engeland.

Het gouden jubileum was de directe aanleiding om de interessante bedrijfsgeschiedenis te boek te stellen. Hierbij werd door samensteller *Kevin Le Scelleur* vooral geput uit de archieven van de rederij. Ook talrijke interviews met huidige en voormalige medewerkers brachten een schat aan informatie aan het licht. Naast de eigen activiteiten van *Commodore Shipping* komen ook de stevedoringsactiviteiten in Portsmouth, en de geschiedenis van *Condor* (bij momenten volledig, bij andere gedeeltelijk eigendom van *Commodore Shipping*) aan bod. Het boekje schetst *Commodore Shipping* als een succesvolle rederij, opererend in een tijd waarin de Britse koopvaardij verder in verval wegzakt.

Commodore Shipping, The First Half Century 1947-1997 kost slechts £7 inclusief verzendingskosten. Bestellen kan bij *Commodore Shipping Co Limited*, PO Box 25 Elizabeth Harbour Terminal, St Helier, Jersey JE 9NL.

Van de ene haven naar de andere

Bij uitgeverij *Eburon* in het Nederlandse Delft verscheen een buitengewoon interessant boek. In *'De institutionele positie van zeehavens, een internationale vergelijking'* werden de bevindingen van *Henrik Stevens* neergepend. Het boek is de neerslag van een doctoraatsstudie. Hiertoe nam de auteur de beheersstructuur van elf grote havens in Europa, Azië, Noord-Amerika, (Zuid-) Afrika en Australië onder de loep. In Nederland werden naast Rotterdam en Amsterdam ook nog enkele kleinere havens bestudeerd. Het boek behandelt de logica en het functioneren van het internationale zeehavenbestuur. Niet alleen bevat het werk boeiende doorkijkjes voor publieke en private havenbestuurders, maar kan het juist door de internationale vergelijking, interessante inzichten bieden voor het denken over deregulering, privatisering, liberalisering en verzelfstanding van overheidstaken. Elke haven kent immers vele, verschillende havenactiviteiten, waarbij publieke en private actoren in wisselende verbanden met elkaar interacteren. Steeds is het daarbij de vraag hoe verantwoordelijkheden tussen havenoverheden onderling en met de private gebruikers van de haven zijn verdeeld en institutioneel worden verankerd.

'De institutionele positie van zeehavens, een internationale vergelijking' (ISBN 90-5166-596-2) telt 443 pagina's en kost 79,50 gulden. Verkrijgbaar bij *Eburon, Postbus*

2867, 2601 CW Delft, tel 0031/15 213:14:84, fax 0031/15.214.68.88.

Van het ene scheepsonwerp naar het andere

Zopas kwam de achtste editie van het jaarboek *'Significant Ships of 1997'*, een uitgave van *The Royal Institution of Naval Architects* in Londen uit. In de gebruikelijke stijl presenteert de uitgave een beschrijving van de vijftig technisch meest innoverende en economisch meest commerciële scheepsonwerpen die gedurende het voorbije 1997 door scheepswerven uit alle hoeken van de wereld werden opgeleverd. Van ieder uitgekozen schip wordt een beknopte technische fiche afgedrukt met uitgebreide detailgegevens, de voornaamste toeleveranciers, een *'general arrangements plan'* en een kleurfoto. Onder de vijftig besproken schepen zijn zowel alle scheepstypes vertegenwoordigd, van reeferchip of crude-tanker, tot ferry, LPG of LNG-tankers en vissersvaartuig. Het boek geeft dan ook een representatief beeld van de meest recente evoluties in de scheepsbouw. Een absolute aanrader!

'Significant Ships of 1997' werd samengesteld door *John Lingwood*. Het boek, een softback op A4- formaat telt 128 pagina's en kost £ 31. Bestellen kan bij *RINA*, 10 Upper Belgrave Street, London SW1X 8BQ, U.K. Fax, 0044/171.245.6959.

Boekbesprekingen Frank Neyts

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Visserijvloot 1998

Nog 144 vaartuigen

Volgens de recentste Officiële Lijst der Belgische vaartuigen telt de Vlaamse zeevisserijvloot nog 144 vaartuigen. Dat is precies evenveel als begin vorig jaar. Toch deden zich een aantal wijzigingen voor. Het kleine hektreilertje O.349 Wilma zit nu in Fleetwood en de N.12 Arthur, Z.201 Linqunda, Z.474 Limanda zijn geschrapt na schipbreuk. Beide Eurokotters werden geborgen en liggen nu aan de kant op de scheepswerf Van der Werff & Visser in het Friese IJnsom. De O.369 die eveneens zonk staat nog steeds op de lijst. In de loop van het voorbije jaar kwamen drie nieuwe 'Belgische' vissersvaartuigen in de vaart: de Z.35 Ora et Labora, de Z.431 Roulette, de Z.525 Sylvia-Mary en de Z.82 Nautilus die al na enkele maanden van eigenaar en thuishaven veranderde tot O.82 Nautilus. De indeling per havenregistratie ziet er als volgt uit: Oostende, 42 vaartuigen; Zeebrugge 78 vaartuigen; Nieuwpoort 22 vaartuigen; Blankenberge, 2 vaartuigen. Het totale motorvermogen van de vloot bedraagt 87.062 pk of 64.033 kW (+ 1.244 pk of 914 kW), de brutotonnage 22.638 Bt (+ 361 Bt).

Nieuwbouw

Van de goedgekeurde nieuwbouwprojecten is de bouw van de Z.518 Snekkar in uitvoering bij scheepswerf Degraeve in Zeebrugge. Het betreft een 39 meter lang boomkorvaartuig voor de rederij NV Drakkar van de familie Crevits uit Lissewege. Het vaartuig krijgt een MaK-hoofdmotor type M25 met een afgesteld vermogen van 1.200 pk. De tewaterlating mag in mei worden verwacht. Daarna kan de werf de bouw van de Z.462 aanvatten.

De BVBA Rederij De Klauwaert uit Knokke-Heist, momenteel nog actief met de Z.84 De Klauwaert (bouwjaar 1981, 736 kW), laat een nieuw vaartuig bouwen in het Nederlandse Stellendam.

Scheldevloot

De Scheldevisserijvloot telt nog acht vaartuigen, waarvan er slechts twee tot aan de oude buitengaatslijn mogen vissen. Het werkerterrein van de zes andere

vaartuigen blijft beperkt tot de nieuwe buitengaatslijn. De Scheldevloot bestaat uit: BOU.7 De Enige Zoon (1986, 19,10 m., 218 kW); BOU.24 Beatrix (1964, 19,04 m., 202 kW); BOU.1 Elly (1950, 15,05 m., 114 kW); BOU.11 Exodus (1931, 18,62 m., 176 kW); A.17 Snip (1976, 10,44 m., 77 kW); A.32 Sobra (1997, 12,48 m., 176 kW); A.149 Jim (1992, 13,70 m., 114 kW); R.21 Twee Gebroeders (1932, 13,02 m., 118 kW).

Indeling zeevisserijvloot per scheepsklasse

	Oost.	Zeebr.	Nieuw.	Blank.	Tot.
- 35 bt	9	0	4	0	13
36-70 Bt	14	12	7	1	34
71-180 Bt	10	24	10	1	45
181-400 Bt	9	39	1	0	49
+ 400 Bt	0	3	0	0	3
Totaal	42	78	22	2	144
% EPK	22	68	9	1	100
% Bt	20	72	8	1	100

Z.501 werd N.501
van François Legein

De Z.501 Asterias van de Rederij Sabrina uit Knokke-Heist is verkocht aan de BVBA Zee-Adelt van de Nieuwpoortse reder François Legein, gewezen eigenaar van de N.563 Zee-Adelt.

De Eurokotter van Patrick Welvaert kwam de voorbije weken nog in het nieuws naar aanleiding van de incidenten met de Franse warrelnetvissers.

De verkoop van de Z.501 is ondertussen afgerond. Op 17 maart vertrok het vaartuig voor het eerst als N.501 Asterias met François Legein en zijn 26-jarige zoon Vincent als schipper. De andere bemanningsleden zijn machinist Gino Desaeveer en matroos Noël Bertier.

Uitgebrande O.14
terug in Oostende

De O.14 De Zeemeeuw die op 7 februari uitbrandde voor de kust van Liverpool is terug in Oostende. Zoals gemeld in ons vorig nummer werd het wrak op sleeptouw genomen en naar de thuishaven gebracht. Na de brand werd het schip als totaal verloren beschouwd. Eigenaar Guy Anthierens kocht het wrak af van de verzekeringsmaatschappij om het opnieuw zeewaardig te maken. De werken zullen een half jaar duren en een investering van tientallen miljoenen vergen.

Scheepsdiesel Service

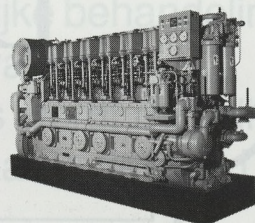
Alle dieselmotoren:

Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,
waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

Bureel - werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 01 88
bij afwezigheid Tel. 09 / 379 98 82
of semafoon Hugo 07 / 300 47 81

SDS n.v.



Kustvaartuigen en Eurokotters

De kustvisserstvaartuigen hebben de jongste tijd uitgebreid het nieuws gehaald. Het betreft vaartuigen van maximum 17 meter tussen de loodlijnen (ca 20 m. over alles).

De komst van de zogenaamde Eurokotters, boomkorvaartuigen van maximum 24 meter en 300 pk (221 kW), heeft de bovenvermelde echte kustvisserij in de verdrukking geduwd. De echte kustvisserstvloot is nog een dertigtal vaartuigen groot. Het totaal aantal vaartuigen van maximum 24 meter bedraagt 67, waarvan 22 met een brutotonnage van meer dan 70 bt.

De echte kustvaartuigen, waaronder nog vijf met houten romp, zijn doorgaans meer dan dertig jaar oud. Vernieuwing kwam er nauwelijks. Maar dat is ook allemaal oud zeer: 'De kustvloot is evenwel dringend aan vernieuwing toe, daarmede zal iedereen het wel eens zijn', vonden we terug in een vijftien jaar oud nummer van het informatieblad van de Rederscentrale (31 oktober 1984, p. 25). Ook het probleem van de invoer van kleinere kustvaartuigen kwam toen reeds aan de orde. In hetzelfde artikel lezen we verder: 'Dit is natuurlijk geen pleidooi voor het openstellen van onze grenzen voor vreemde vaartuigen, integendeel, want wij blijven steeds voor eigen nieuwbouw opteren.'

Vandaag stellen we vast dat die stellingnamen de instandhouding van de kustvisserij niet bevorderd hebben. Het is zelfs zover gekomen dat ook de werven die kleinere vaartuigen bouwden ondertussen allemaal van de kaart geveegd zijn.

50 brutoton

Nu we toch naar het verleden teruggrijpen... Oudere lezers-visseren zullen zich wellicht herinneren dat de tonnemaat voor het vissen binnen de 12-mijlszone destijds begrensd was tot 50 bt. Ook toen

visten Nederlandse vaartuigen voor onze kust. In dit verband citeren we nog een oud artikel uit de Rederscentrale (nr 8, 1979, p.15): 'We hadden het reeds over de unfaire houding van een aantal Nederlanders die voor de neus van onze vissers de kust afdweilen met vaartuigen van meer dan 50 bt en 300 pk, daar waar dit zowel in hun land als bij ons verboden is. Onze reders houden zich aan deze maatregel. Sommigen hebben zelfs hun vroeger vaartuig dat meer dan 50 ton was verkocht om in de plaats daarvan zich een kleiner scheepje van beneden de 50 ton en minder dan 300 pk aan te schaffen waarmee dan binnen de 12 mijl op tong en schol mag worden gevist. Het stoot dan ook erg tegen de borst dat grote Nederlandse vaartuigen (sommige van 1.500 pk en meer) ongehinderd die verboden visserij binnen de 12 mijl bedrijven en aldus nog min nog meer een vorm van broodroof plegen ten nadele van onze kustvissers die, onder meer tengevolge van het slechte weer, het al niet breed hebben.'

Tot slot dit citaat uit hetzelfde nummer: 'Waar voorheen buiten de territoriale wateren (drie mijl) tegen dergelijke gevallen niet kon worden opgetreden, beschikt men thans over de wet van 10 oktober 1978 waarbij de Belgische visserijzone wordt ingesteld, aldus gevolg gevend aan de EEG-afpraak krachtens dewelke iedere lidstaat voor zijn kust een 200-mijlenzone instelt.' (gw)

Vaartuigen van minder dan 70 BT en max. 24 m.

	LOA	BT	kW	BJ
O.2	21,39	53	213	1964
O.20	14,31	25,80	111	1971
O.23	20,14	34,50	221	1930

O.62	21,97	44	221	1963
O.82	18,14	55	221	1997
O.100	16,80	29,91	176	1964
O.101	16,80	33	184	1967
O.110	18,01	39,27	192	1959
O.116	17,00	29,75	142	1961 (H)
O.148	20,60	50	221	1958 (H)
O.152	17,50	37	221	1966
O.190	21,20	54	221	1963
O.191	17,00	42	176	1968
O.211	14,60	23	158	1971
O.225	20,60	55	184	1957 (H)
O.427	22,35	68	220	1964
O.430	19,62	53	184	1957
O.455	18,66	34	184	1964
O.533	21,00	58	147	1965
O.536	20,50	47,67	166	1963
O.575	20,97	63	221	1966
O.700	16,80	33	176	1968
O.782	14,31	21	110	1971
Z.8	21,91	56	220	1967
Z.34	20,04	68	221	1988
Z.55	23,99	60	221	1962
Z.63	20,04	68	219	1987
Z.87	20,04	68	221	1987
Z.93	21,08	67	220	1986
Z.207	23,77	69	221	1985
Z.403	21,00	62	221	1961
Z.494	17,00	40	176	1967
Z.554	19,20	45,14	191	1963
Z.580	20,64	61	206	1963 (H)
Z.582	19,80	48,42	107	1964 (H)
N.22	19,00	37	216	1963
N.58	19,35	66	221	1986
N.64	14,00	24	143	1987
N.73	19,60	64	220	1989
N.86	14,50	31	144	1987
N.88	17,95	39,81	104	1961
N.555	16,60	29,98	110	1954
N.720	22,00	63,96	219	1963
N.738	22,00	67,36	219	1965
B.65	23,82	69	221	1986
Tot.		2.187,57	8.531	
% vloot		9,66	13,32	

Vaartuigen van meer dan 70 BT en max. 24 m.

	LOA	BT	kW	
O.187	23,99	109	221	1989
O.229	23,99	126	218	1991
Z.13	23,94	94	218	1989
Z.28	23,99	82	220	1985
Z.70	23,77	79	221	1985
Z.79	23,82	78	221	1986
Z.80	23,85	78	221	1984
Z.85	23,82	82	221	1987
Z.122	23,78	84	220	1985
Z.431	23,94	130	220	1997
Z.470	23,82	82	221	1988
Z.501	23,97	98	221	1988
Z.519	22,07	98	221	1993
Z.525	23,85	138	221	1997
Z.548	23,82	82	221	1988
Z.568	23,97	98	221	1988
N.52	23,90	93	221	1984
N.57	23,75	99	221	1986
N.75	23,75	89	218	1986
N.350	23,82	104	221	1996
N.402	23,78	97	208	1963
B.601	22,94	84	221	1986
Tot.		2.104	4.837	
% vloot		9,30	7,55	

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Verhuur telescopische kranen
(tot 50 ton, giek lengte tot 57 m)



Bureel - werkplaatsen:
Visserstraat 48 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
bij afwezigheid Tel. 050/ 42 88 21
Werkkaai 9-11 (visserhaven)



Verheye Joël
n.v.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Oktober-december 1997

Doorhaling registratie: □ O.349 WIL-
MA, eig. BVBA Warrior, V. Amerijckx-
straat 9, 1860 Meise. Doorhaling Bel-
gisch registratienummer per 1 december
1997 (verkocht in Fleetwood en vaart on-
der nieuw Brits registratienummer).

Geschraapt: □ Z.474 LIMANDA, eig.
NV Argo, Zeedijk 122-125 A7, 8301
Knokke-Heist (gezonken op 15 septem-
ber 1997).

Verandering van eigendom: # Z.403
STERN, eig. Marie-Louise Flitser, A.
Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge en Mar-
leen Molderez, Oudengemselaan 42,
8370 Blankenberge. # Z.580 POSEI-
DON, eig. Marie-Louise Flitser, A.
Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge en
Marleen Molderez, Oudengemselaan 42,
8370 Blankenberge. # Z.462 ZEEPA-
REL, eig. NV Scheepswerven De Grae-
ve, Zeegeulstraat 8380 Zeebrugge. #
N.36 DONIA, eig. BVBA Rederij Ishtar,
Kappellestraat 167, 8450 Bredene.
Zeebrief: 15 oktober 1997. # Z.8 AQUA-
RIUS, eig. Rudy Praet, Wilgenlaan 11,
9130 Kieldrecht. Zeebrief: 5 november
1997.

Verandering van eigendom en tonne-

maat: □ O.533 VIRTUS, eig. BVBA De
Vriendschap, H. Baelskaai 27, Oostende
Bt.: 58 - Nt.: 17. Zeebrief: 13 januari
1998 □ N.563 ZE-ADEL, eig. NV Re-
derij Jacobus, Zeegeulstraat 1, 8380
Zeebrugge. Bt.: 59 - Nt.: 17. Zeebrief: 3
december 1997.

**Exploitant, adresverandering, wijzi-
ging tonnemaat:** □ O.211 CHRISTOPH,
eig. BVBA Christoph, Monnikenwerve
25, 8000 Brugge. Exploitant: Stefaan
Pots, Mansveldstraat 2B, 8400 Oostende
Bt.: 23 - Nt.: 6. Zeebrief: 4 november
1997.

**Verandering van eigendom en exploi-
tant:** □ Z.494 LUCKY STAR, eig. NV
Shannon, Zeebruggelaan 137, 8380 Zee-
brugge. Exploitant: BVBA White Horse,
Monnikenwerve 26, 8000 Brugge
Zeebrief: 19 november 1997.

Adreswijziging: □ Z.207 VERWACH-
TING, eig. BVBA Rederij Verwachting,
Tijdokstraat 3, 8380 Zeebrugge. Zeebrief:
15 oktober 1997. □ Z.568 VENUS, eig.
BVBA Rederij De Zeespiegel, Kapel-
lestraat 167, 8450 Bredene. Zeebrief: 29
januari 1998.

**Adreswijziging en verandering thuis-
haven:** Z.82 NAUTILUS wordt O.82
NAUTILUS, eig.: BVBA Saint-Antoine,
Taboralaan 214 B, 8400 Oostende.
Zeebrief: 15 oktober 1997.

Wijziging tonnemaat: □ Z.39 ZUIDER-
ZEE, eig. BVBA Rederij Zuiderzee, Lau-
rierstraat 40, 8301 Knokke-Heist. Bt.:
251 - Nt.: 75.

Zeebrief: 22 oktober 1997

Wijziging lengte en tonnemaat: □
Z.122 NOORDSTER, eig.: BVBA
Noordster, St.-Donaasstraat 64, 8380
Zeebrugge. L.o.a.: 23,78 m., Bt.: 84, Nt.:
25. Zeebrief: 13 januari 1998

Wijziging motor: □ Z.97 JEANNE, eig.
NV Jeanne, Zeegeulstraat 1, Zeebrugge.
Motor: Stork Wartsila, 873 kW (1.186
pk), bj '97. Zeebrief: 30 oktober 1997
□ Z.59 GUDRUN, eig.: BVBA Zeemans-
blik, Zoutelaan 205, 8300 Knokke-Heist
Motor: MaK, 882 kW (1.200 pk),
bouwjaar 1997. Zeebrief: 20 november
1997. □ Z.27 FREE BIRD, eig.: BVBA
Rederij Blauwvoet, Populierenlaan 10,
8420 De Haan. Motor: Cummins, 684
kW (930 pk), bouwjaar 1997. Zeebrief:
3 december 1997

Scheldevissersvloot

Doorhaling registratie: □ BOU.10 BOY,
eig. Julien Boery, Ieperstraat 37, 8400
Oostende. Ambtshalve doorhaling Bel-
gisch registratienummer.

**Het eerstkomende
HVB verschijnt op
vrijdag 1 mei**

O.V.A.

CV Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71 — 8400 Oostende

Voor een nog betere service, bel de rechtstreekse lijnen!

Centrale — Eliane		
Tel 059 / 33.90.90 — Fax 059 / 32.04.46		
Facturering Steve 059 / 33.90.91.	Ziekte en arbeidsongevallen Patrick 059 / 33.90.92	Afslag Etienne 059 / 33.90.93
Koeltransporten Johan 059 / 33.90.94.	Loonadministratie Fabienne 059 / 33.90.92	Boekhouding Karine 059 / 33.90.96
Directeur — Marc BRUYER		
059 / 33.90.99 — Email: OVA@skynet.be		

De coöperatieve van de reders, met meer dan 40 jaar ervaring!

161 controles op zee, 302 vanuit de lucht en 102 in de vismijnen

In het kader van de naleving van de EU-reglementering heeft de visserijwacht vorig jaar tijdens 161 controles in de 12-mijlszone 118 verschillende vaartuigen met een bezoek vereerd. Het ging om 51 Belgische, 43 Nederlandse, 13 Franse, 5 Deense en... 49 sportvisserij. Bij controles op zee schreven de vijf vaste inspecteurs en de marine 13 processen verbaal en 16 waarschuwingen uit. Twee vaartuigen trachtten aan de controle te ontsnappen en in 6 gevallen werd illegale visserij met warrelnetten vastgesteld. Tijdens 47 vluchten werden 302 vaartuigen vanuit de lucht geobserveerd. Tijdens de waarnemingen van 126 Belgische, 159 Nederlandse en enkele andere vaartuigen werden geen overtredingen vastgesteld. De dienst voerde 102 controles uit in de vismijnen, waarvan 59 in Zee-

brugge, 27 in Oostende en 16 in Nieuwpoort. De controles gebeurden voor tweederden 's nachts of in de vroege uren.

Er waren ook een aantal gecoördineerde acties met de havenmeester (22), sociale inspectie (2), Rijkswacht (1) en Douane en Accijnzen (1).

Controleurs bezochten ook 38 viswinkels, waarbij 7 processen verbaal werden opgesteld, en 3 winkelwagens.

Vorig jaar werd bij diverse controles 12.305 kg vis in beslag genomen ter waarde van circa 2,6 miljoen frank. (gw)

Provincie vraagt bescherming voor Vlaamse kustvisserij

De West-Vlaamse provincieraad keurde vorige week een motie goed ter bescherming van de kustvisserij. De oproep, gericht aan de

federale overheid, klaagt de agressie van buitenlandse vissers aan. De bestendige deputatie stuurt een brief in dezelfde zin naar landbouwminister Pinxten. De deputatie drukt daarin haar ongerustheid uit over de houding van de buitenlandse vissers en een mogelijke escalatie van de visserijconflicten.

Volgens de deputatie moeten alle beleidsniveau's op regionaal, nationaal en Europees vlak attent blijven voor de ontwikkelingen die de veiligheid en de bestaanszekerheid van de kustvisserij bedreigen. Zij vraagt ook maatregelen om een einde te maken aan de verdeeldheid in de sector die aan de basis lag van de blokkade van de Oostendse haven.

De deputatie vraagt de minister de nodige Europese stappen te zetten om de bestaande regelgeving te doen naleven. Wat de recente acties van de kustvisserij betreft dringt de deputatie aan om het probleem door onderhandelingen met onze noordereburen op te lossen.

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

NV NORTH SEA BUNKERS

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Peraltastraat 9 - 8000 Brugge

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

n.v. **NORTH
SEA
BUNKERS**
belgium



IJslandse jigger demonstreert in Blankenberge



"Jigger" demonstratie in de Blankenbergse havengeul. (foto gw)

In weersomstandigheden IJsland waardig kwam de amper 9,98 meter lange *Vaya Con Dios* voor een demonstratie naar Blankenberge. De IJslandse constructeur Trefjar wordt alhier vertegenwoordigd door Marc Aspeslagh van de Blankenbergse firma Maricon. Bedoeling van de driedaagse tussenstop in Blankenberge was de kustvisserij te laten kennismaken met het jigger. Het vaartuig in fiberglasvezel is daartoe uitgerust met een computergestuurde lijnvisinstallatie. Ondanks de kleine afmetingen biedt het vaartuig alle comfort voor twee bemanningsleden en een ruim dek dat zich leent voor bijkomende toepassingen. In het gekoelde visruim is plaats voor drie ton vis. De boot haalt een snelheid van 14 knopen. De kostprijs van het vaartuig bedraagt zeven miljoen frank.

Volgens promotor Aspeslagh past dit type vaartuig in een nieuw Europees project ter bevordering van de kustvisserij. In noordelijke landen is het jigger een goed ingeburgerde techniek, maar hier staat men er eerder sceptisch tegenover. Om dat vooroordeel weg te werken doet de *road show* van de IJslandse Firma

Trefjar uit het havenstadje Hafnarfjörður, tien kilometer ten westen van Reykjavik gelegen, verschillende vissershavens rond Het Kanaal aan om te eindigen op de IJslandse stand tijdens de wereldtentoonstelling in Lissabon.

Trefjar Ltd, gestart als éénmansbedrijfje telt nu 24 werknemers met een omzet van meer dan 800 miljoen frank. Naast boten worden er ook auto-onderdelen in glasvezel geproduceerd. Het bedrijf is de IJslandse markt ontgroeid en vindt steeds meer afzet in Noorwegen, de Faroer Eilanden, Portugal en de Kaapverdische eilanden. Het bedrijf voert nu een offensief om ook op Europese markten door te dringen. (gw)

FAILLIET

* REKO NV, Vismijnlaan 105, Oostende. Vennootschap opgericht op 13.03.96 voor kleinhandel in vis en visbereidingen, in vereffening gesteld 28.03.97. Failliet verklaard op 17 maart 1998.

Exploitanten van vissersvaartuigen

Er doen zich een nieuw verschijnsel voor in onze visserij. De eigenaars van vaartuigen verhuren hun schip aan een andere vennootschap die het exploiteert. Momenteel zijn er reeds een drietal rederijen die hun vaartuig niet meer zelf uitbaten maar dat overlaten aan officieel geregistreerde exploitanten. De O.211 Christoph van BVBA Christoph (Brugge) wordt uitgebaat door Stefaan Pots uit Oostende; de O.518 van de NV Drakkar (familie Crevits, Lissewege) wordt uitgebaat door de BVBA Vermote uit Oostende; de Z.494 Lucky Star van de NS Shannon (familie Crevits) wordt uitgebaat door de BVBA White Horse uit Brugge.

Wetsvoorstel vrijstelling belastingen beëindigingspremies

De Brugse CVP-senator Johan Weyts dient een wetsvoorstel in om vrijstelling van belasting te bekomen voor de uitbetaalde beëindigingspremies. Volgens minister van Financiën Maystadt is dat volgens de bestaande wetgeving niet mogelijk.

Het gaat om de sloop- en beëindigingspremies die in de periode 93-95 uitbetaald zijn aan rederijvennootschappen door de Vlaamse overheid.

Volgens Weyts gaat het niet op dat de federale overheid belastingen heft op Vlaamse subsidies die bedoeld zijn om de visserijsector te saneren. Omdat Maystadt zelf geen initiatief wil nemen om vrijstelling mogelijk te maken dient senator Weyts zelf een wetsvoorstel in.

Foto's in Knokke - Heist

Nog tot 19 april gat op diverse plaatsen in Knokke-Heist het 20ste fotofestival door. Sommige tentoonstellingen zijn gratis, voor andere dient dan weer betaald te worden. Er zijn in elk geval kunstfoto's, portretten, humor- en reportagefoto's te bekijken zowel in Knokke, Heist als Duinbergen. Wie meer wil weten belt 050 / 630.430.



(foto Günther Blum)

COOPERATIEVE PRODUCTENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

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

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Christa of Liliane
Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04



een hart van ***goud***

Q8  Oils

Kuwait Petroleum (Belgium) N.V., tel.: 02 - 511 38 87, fax: 02 - 512 80 05

SCIENCE

Visserij verder aan banden

Het hoogstaande wetenschappelijk vakblad Science laat er geen twijfel over bestaan: de visserij moet aan banden gelegd worden want de stocks geraken uitgeput. Overbevissing tast de voorraad commercieel interessante stocks aan, maar de consument merkt daar nog niet veel van omdat er nog alternatieve vissoorten beschikbaar zijn. Volgens Science komen deze vissoorten evenwel uit een lagere positie in de mariene voedselketen. Het doordrijven van de jacht op deze laatste soorten veroorzaakt steeds meer schade aan het ecosysteem, omdat de pijlers van het voedselweb afnemen. De ecologische prijs die op termijn voor de overbevissing betaald zal worden zal zeer hoog zijn, zeggen de wetenschappers.

Het voedselweb heeft vier trofische niveaus. De basis wordt gevormd door het plankton, microscopisch kleine planten en diertjes. Aan de top staan de grote vissoorten. Tussen niveau vier en drie zitten de commercieel interessante soorten als haring en kabeljauw. Omdat precies die stocks afnemen is de visvangt steeds meer gericht op de lagere soorten die als voedsel dienen voor de hogere soorten. Hierdoor nemen ook de prooi-populaties af waardoor de hogere soorten zich niet langer kunnen handhaven.

Aktiviteitenkalender voor vissers

APRIL

1-4 Conferentie van The European Association of Fisheries Economists in Den Haag (Nederland)

5 Zeebanket proeverij, Vismijn Breskens (Nederland) van 12 tot 20 u.

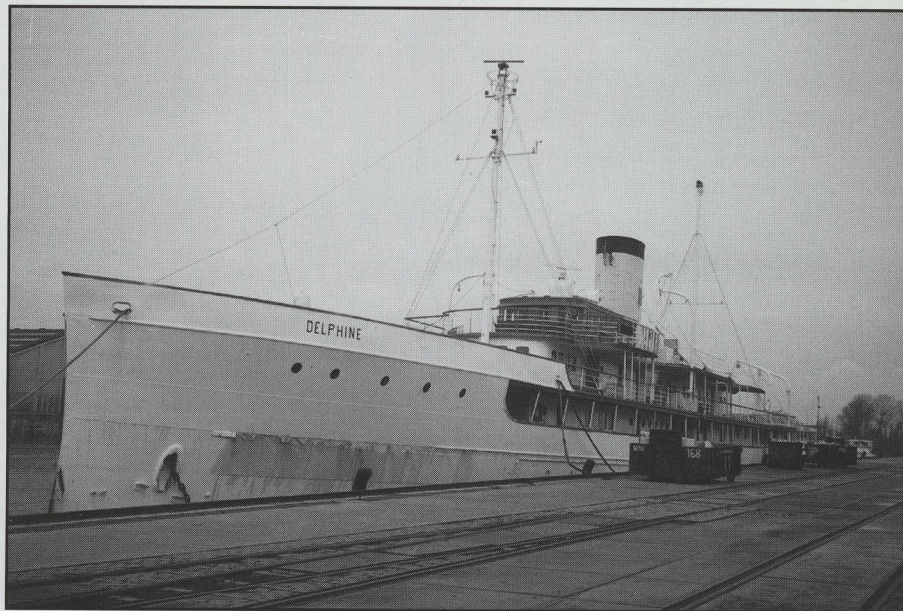
13 Vissershulde in Oostende

25 Vis in de kunst, tentoonstelling in bestuursgebouw Vismijn Oostende (tot 3 mei)

28-30 European Seafood Expo in Brussel (Heizel)

28-30 Seafood Processing in Brussel (Heizel)

Longueville restaureert luxejacht



De Zeebrugse firma Longueville en directeur Daniël Opstaele hebben de opdracht voor restauratie van het Franse stoomjacht Delphine in de wacht gesleept. Het schip zal over drie jaar, in zijn oorspronkelijk staat hersteld, de Zeebrugse kaaien weer verlaten. De werken zullen al die tijd tien arbeiders en drie bedienden aan de gang gehouden hebben. De Delphine werd in 1921 gebouwd voor de Amerikaanse familie Dodge (van het gelijknamige automerk). Het schip heeft vijf dekken en is 79 meter lang. De twee viertrapsstoomexpansiemachines hebben elk een vermogen van 1500 pk.

Tussen 1942 en 1946 werd het vaartuig in beslag genomen door de Amerikaanse marine. Als USS Dauntless speelde het ook een rol in de wereldgeschiedenis omdat Roosevelt, Churchill en Stalin erop de belangrijke bijeenkomsten van Yalta en Teheran voorbereid hebben.

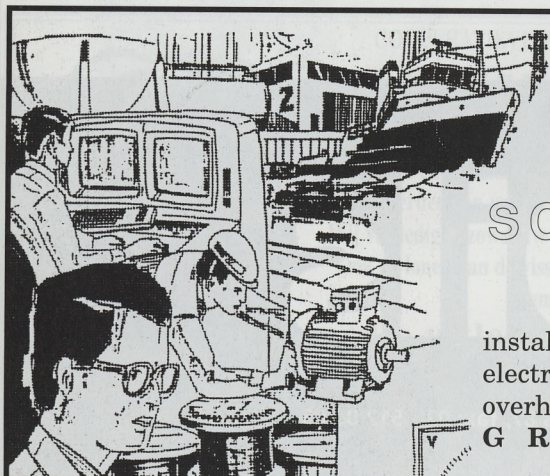
Na de restauratie wordt het schip gecommmercialiseerd als luxejacht met 24 kajuiten, verschillende vergaderzalen en bars. (jd)

De oud-reder Frans Provoost overleed op 18 maart in Oostende. De 84-jarige was in de jaren vijftig samen met zijn broer Henri eigenaar van de O.244 Philomena. Frans Provost werd geboren op 24 februari 1914 in De Panne en was weduwnaar van Maria Calcoen. De uitvaart vond plaats op de Oostendse Vuurtorenwijk.

In Grimbergen overleed op 8 maart onze trouwe abonnee Jules Gepts (° 28 december 1915), in zijn actief leven voorzitter van de Onderzoeksraad voor de zeevaart.

We vernamen ook het overlijden van reder-visser op rust Arthur Lauwerens, echtneoot van Bertha Holmens. Lauwerens (° 22 maart 1915) stierf in Oostende op 15 maart '98.

In Tielt overleed op 18 maart oud-visser Jan Major (° 19 juli 1920). Echtgenoot van Doreen Evans.



n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en elektronische schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren
G R O O T H A N D E L

Kielbankstraat 6
8380 Zeebrugge
DAY AND NIGHT SERVICE
Tel. (050) 54 41 72

Tien niet-beschermde soorten in Noordzee ook gequoteerd

DE BESLISSING OM een aantal niet beschermde demersale vissoorten te quoteren heeft niet lang op zich laten wachten. De EU-ministers voor visserij legden de nieuwe Tac's vast tijdens hun bijeenkomst op dinsdag 24 maart. Die voorzorgsmaatregel was reeds aangekondigd en gaat met terugwerkende kracht in vanaf 1 januari van dit jaar.

DE OPENSTELLING VAN de Noordzee voor andere lidstaten is gepland voor 2002. De schrik zit er diep in dat de Spaanse en zelfs Zweedse vissers dan veel 'bijvangst' zullen boeken. Om het massaal wegvissen van niet-gequoteerde soorten onder controle te houden werden Tac's vastgelegd voor een tiental soorten. Het gaat om rog, vleet, tongschar, zeedui-vel, schar, schartong, bot, witjes, griet en tarbot. Voor onze vloot maken deze soorten zowat 17 % van de aanvoer en 19 % van de besomming uit.

De nu toegekende vangsthoeveelheden overtreffen voor de meeste soorten de aanvoer, behalve voor rog en tongschar.

De vastlegging van de Tac's in niet gebeurd op basis van biologische waarnemingen maar op historische vangstprestaties. Alle lidstaten moesten de gevangen hoeveelheden van de voorbije zes jaar overmaken aan de Europese Commissie. Enerzijds stelt het systeem de vangstrechten veilig, maar aan de andere kant kunnen de toegekende hoeveelheden van jaar tot jaar sterk veranderen. Intussen worden de ingediende vangstgegevens van sommige lidstaten al fel bekritiseerd (zie ook p. 29 in dit HVB). De ingediende cijfers zouden niet in verhouding staan met de omvang van hun demersale vloot.

Voor de Belgische visserij werden volgende quota vastgelegd, waar- aan wij de gemiddelde aanvoer per soort gedurende de voorbije vijf jaar toevoegden:

	Quotum (in ton) 1998	Gem. aanvoer (in ton) '93-'97
Schar, bot	820	494
Tarbot & griet	660	621
Tongschar, witje	650	776
Rog en vleet	1.020	1.245
Zeeduivel	780	311
Schartong	10	-

De toegekende quota zijn niet absoluut. Lidstaten die niet rondkomen met de toegekende hoeveelheid kunnen een gemotiveerde aanvraag indienen om een supplement te bekomen. Maar het valt te betwijfelen of dat over enkele jaren ook nog mogelijk zal zijn. (gw)

Van Den Abeele failliet — Goudschelp neemt over

HET BRUGSE VISBEDRIJF *Van Den Abeele-Appetit* heeft de problemen niet overleefd. De handelsrechtbank wees de aanvraag tot gerechtelijk akkoord van de hand en verklaarde de vennootschap op 13 maart in falig.

De curatoren hebben vervolgens niet lang moeten wachten op een overnemer. Het betreft *Goudschelp BV* uit Yerseke, die overigens al bij een gerechtelijk akkoord in de boot wilde stappen waardoor de 65 werknemers aan de slag hadden kunnen blijven. Dit scenario ging niet door omdat er onvoldoende garanties waren dat het bedrijf zes maanden zou overleven zonder nieuwe schulden te maken. Voor de curatoren zat er er verder niets anders op dan het personeel te ontslaan. *Goudschelp* nam intussen al een twintigtal werknemers opnieuw in dienst.

Familiale onenigheid lag aan de basis van de teloorgang van oude familiebedrijf dat omstreeks 1859 in hartje Brugge werd opgericht door *Emile Van Den Abeele*. De familiale onenigheid bereikte vier jaar geleden een hoogtepunt. Uiteindelijk kwam Dries Van Den Abeele, een telg van de vijfde generatie, als belangrijkste aandeelhouder uit het kluwen. Door de gewijzigde marktomstandigheden en het achterwege blijven van productinnovatie verloor het bedrijf steeds meer voeling met de markt en zakte dieper weg in de rode cijfers. De schuldenput, sociaal passief buiten beschouwing gelaten, bedraagt circa 250 miljoen. Met een omzet die in 1990 nog 872 miljoen bedroeg en in 1996 onder de 500 miljoen lag was de zaak niet recht te trekken. Het gecumuleerde exploitatieverlies klom tot meer dan 100 miljoen frank.

Het in februari vorig jaar nog overgenomen distributiebedrijf *De Schelpe-De Zeebloem* uit Oudenaarde is een afzonderlijke juridische entiteit en wordt niet meegesleurd door het faillissement. Bij de overname van de *Visrokerij Alloo* door holding *Seaborn* van de Antwerpse zakenman *Johan Vest* was ook als sprake van interesse voor *Van Den Abeele*. Kandidaat-overnemers hadden wellicht vlug door hoe de vork aan de steel zat en

wachtten vervolgens hun tijd af. Overnemer *Goudschelp BV* zat daarbij al een tijdje op de voorste rij. Het Zeeuwse bedrijf, gevestigd aan de Industrieweg in Yerseke, verkoopt diepvries warmwatergarnalen, mossels, kokkels, inktvis en conserven met mossels en kokkels. Er werken een twintigtal mensen en de omzet ligt tussen de 350 en 400 miljoen frank. *Goudschelp* nam ook een participatie in de Brugse visrokerij *Seagull*, gespecialiseerd in gefileerde en gerookte haring en sprot. (gw)

**Week van de
Amateurskunst
Tentoonstelling**

DE VIS IN DE KUNST

**30 april tot 3 mei, van 10 u
tot 18 u in Besuursgebouw
Vismijn Oostende. Gratis
toegang
Organisatie Vriendenkring
Noordzeeaquarium
Oostende.**

**Naar aanleiding van de
openateliërdag van de Oost-
endse Stedelijke Kunstaca-
demie (Dr. Verheghestraat 7)
wordt daar op 25 april
om 17 uur de film**

'Vis à Vis'

**vertoond, een documentaire
film over de Oostendse vis-
sersgemeenschap.**

**Met inleiding en
nabespreking door project-
coördinator An Van Diende-
ren en twee studenten.**

**Gratis toegang
(Meer info over deze film in
dit HVB op p. 12-15)**

BOLNES

BRONS

CATERPILLAR

CUMMINS

DAF

DETROIT

DEUTZ

INDUSTRIE

KROMHOUT

LISTER

MAK

MAN

MERCEDES

MTU

MWM

PERKINS

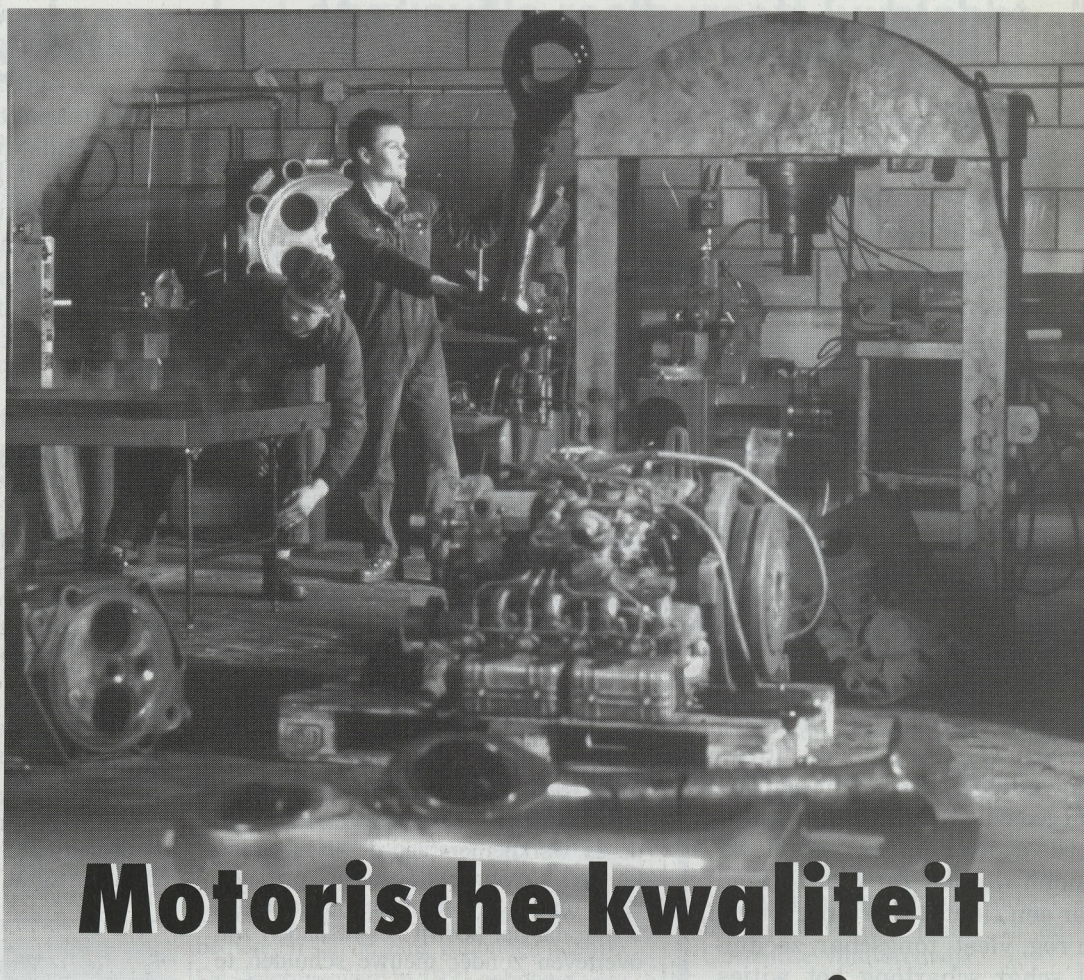
SCANIA

STORK

SULZER

VOLVO

WERKSPoor



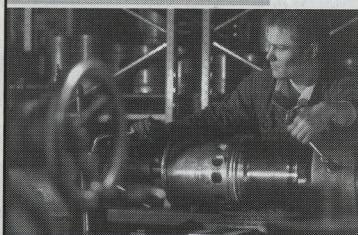
Motorische kwaliteit

Persoonlijke service

In de voortstuwing van uw schip of als aandrijving van uw generator speelt de dieselmotor de hoofdrol. Daar moet u altijd op kunnen vertrouwen. Bogenda weet dat en heeft zich op basis van een ervaring van tientallen jaren ontwikkeld tot dieselspecialist.

In de eerste plaats motoren, maar ook keerkoppelingen, generatorsets, turboblouers en andere toebehoren op dit gebied.

Bogenda is als onafhankelijk leverancier niet aan één merk gebonden en kan u dus elk gewenst merk en type leveren en u daarbij desgewenst objectief adviseren.



BOGENDA
MOTOREN

Bogenda Motoren B.V. Mandenmakersstraat 4, 3334 KE Zwijndrecht, Holland.

Telefoon +31 78 629 04 00. Telefax +31 78 610 03 70.