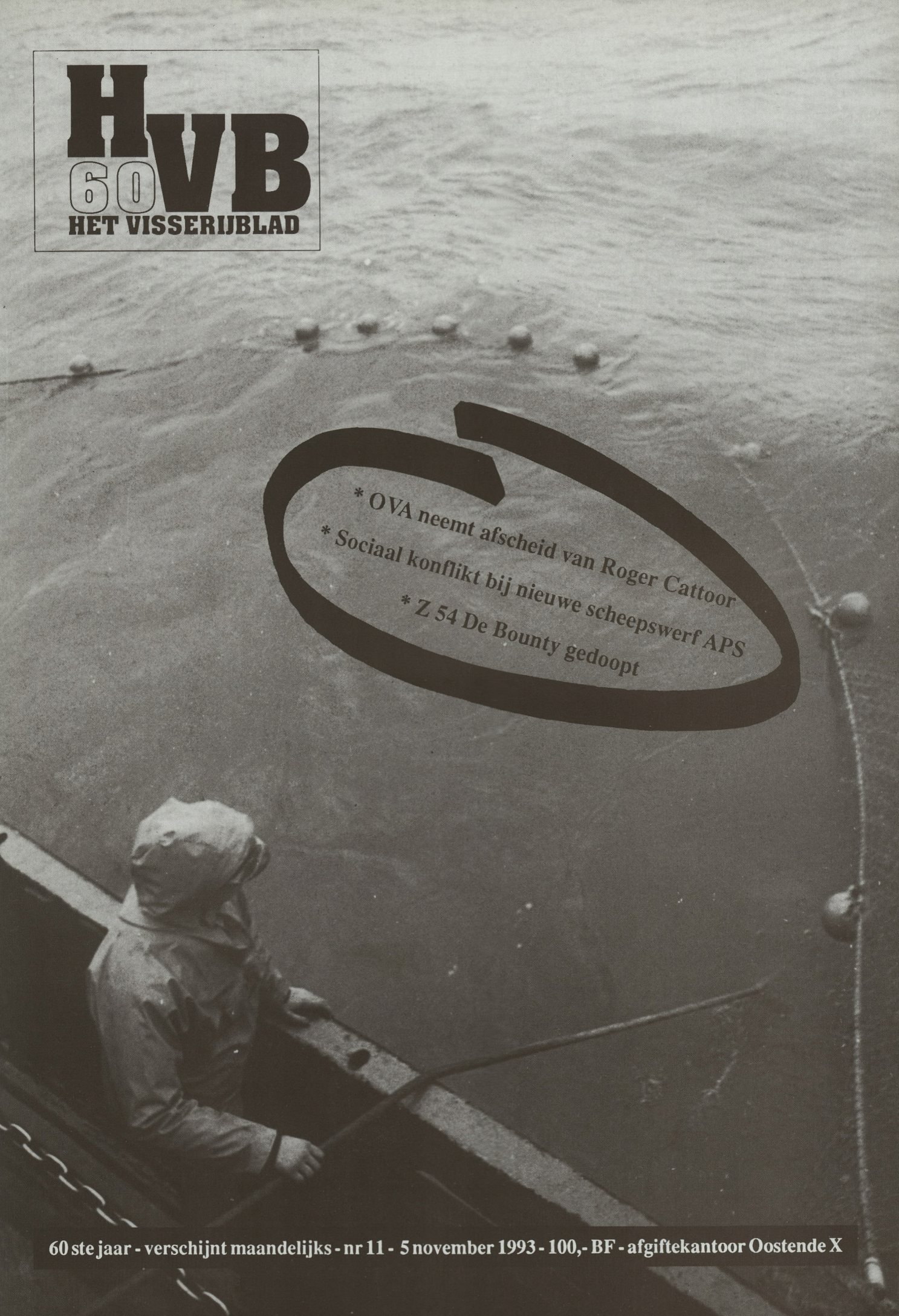


HVB 60
HET VISSERIJBLAD

* OVA neemt afscheid van Roger Cattoor
* Sociaal konflikt bij nieuwe scheepswerf APS
* Z 54 De Bounty gedoopt

60 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 11 - 5 november 1993 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Hulp in Nood

Hoofdzetel:
Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende
Tel: 059 / 32 16 89
Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:
Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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

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

HVB 60
HET VISSERIJBLAD

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

Colofon

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

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1 200,- BEF op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding : abo HVB.
Steunabonnementen: 2 000,- BEF/jaar.

Abonnementen Nederland: 1 jaar (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 112 gulden op rekeningnummer 64.14.29.592 van Credit Lyonnais Bank Nederland Lange Wolstraat 10-12 4524 CA Sluis (Nl) Vermelding: abo HVB.
Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 697; Denmark Kr 385; France: FRF 340; Germany DEM 100; Greece:GRD 15384; Ireland £38; Italy Lir 88200; Norway: Kr 428; Portugal: Esc 9876; Spain: Pta 7158; Sweden: Kr 430; Switzerland: F 89; U.K.: £41, USA: Us D: 63; Canada: CAD: 80.

Omslagfoto: Guido Walters



Op leven en dood

IN HET BEGIN van de maand haalde de visserij de nationale pers met het berichtje dat een passagier omgekomen was terwijl hij een reis meemaakte aan boord van de IJslandvaarder O 129 'Amandine'.
Voor de kranten was het niet meer dan een terloops berichtje, maar voor de betrokken familie van overledene uit Lembeke is het gebeuren natuurlijk een regelrechte ramp. Elders in dit blad wordt uitvoerig bericht over de omstandigheden waarin deze tragedie zich afspeelde.
Voor ons is het gebeuren dan weer aanleiding om de bevolking erop te wijzen hoe gevaarlijk het vissersleven is.
De zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder hebben een bijzondere aantrekkingskracht op mensen die hun leven op het droge doorbrengen. Die interesse is begrijpelijk. De zee en de mensen die erop werken, maken gevoelens in ons wakker die — alhoewel ze niet gemakkelijk te omschrijven zijn — elkeen ervaart en bijgevolg erg reëel zijn. HVB zelf is daar een uiting van en regelmatig krijgen we hier burgers over de vloer die, alhoewel ze helemaal geen uitstaans met de sektor hebben, het blad van voor naar achteren blijken te spellen. We kunnen ons daarbij maar moeilijk voorstellen dat pakweg de textielsektor of de horeca zich in een soortgelijke interesse mag verheugen. Evenmin kennen wij aannemers van bouwwerken die regelmatig mensen over de vloer krijgen die uit interesse eens gratis een maand op de *chantier* willen doorbrengen.
Elke schipper daarentegen wordt regelmatig gekonfronteerd met kandidaat-passagiers die niets liever willen dan een reis aan boord te mogen meemaken. Als die reis dan nog naar IJsland gaat... Kunstenaars, journalisten, maar ook kantoorbedienden, kleine zelfstandigen en handarbeiders, dus 'zeezotten' allerhande, ze willen het allemaal eens meemaken.
IJsland, de zee, de visserij! Het vormt samen een cocktail van romantiek, van geheimzinnigheid, van warme gevoelens, van mistiek en van mythes. Maar er is ook een andere kant aan de hele zaak. De zee is een plaats waar hard gewerkt wordt, zò hard dat die kandidaat-passagiers zich dat niet eens kunnen voorstellen, de zee vormt nog altijd een ekonomische 'wilde westen' waar de zeden en gewoontes van de wal geen ingang vinden, het is een oord van sociale verhoudingen die de landrot niet voor mogelijk houdt. En wie het daar op zee niet meer ziet zitten, om welke reden ook, kan het niet zomaar afstappen. We willen maar zeggen dat de tocht naar de visgronden niet bepaald te vergelijken is met het treinverkeer naar de Brusselse ministeries en we willen er nogmaals op wijzen dat de visvangst zelve — dag en nacht in touw, dagen lang, in weer en wind! — een aktiviteit is die haar gelijke aan de wal niet kent.
De passagiers zijn verbaasd over al dat geweld. Zij die terugkomen zijn gelauwerd door de reis. Nooit zullen zij de zee nog op dezelfde manier bekijken. Zij weten immers dat daar mannen bezig zijn die dagelijks hun leven riskeren voor hun broodwinning. Die mannen doen dat niet voor één keer, maar vele jaren na elkaar, telkens weer opnieuw.

Flor Vandekerckhove

Nieuwe boomkortreiler gedoopt in Zeebrugge

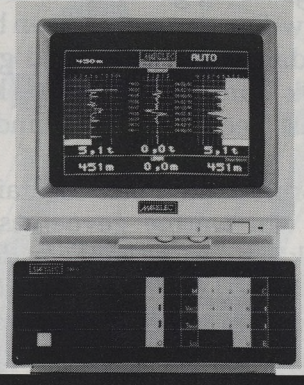
Drie gebroeders Derudder varen op nieuwe Z.54 De Bounty

De vorige *dopen* van nieuwe Belgisch vissersvaartuigen dateren van juni vorig jaar. Met twee dagen verschil werden de Z.121 *Deborah* en de Z.47 *De Marie-Louise* toen overgedragen aan de eigenaars. In mei van dit jaar kwam er nog de in Nederland verankerde Eurokotter Z.519 *Rachel Sarah* bij. Zaterdag 16 oktober stond opnieuw een doopplechtigheid op het programma. Een (ingetogen!) feest voor de Vlaamse visserij.

Hoeveel 'Schade' kunt ú beperken?



Marelec netcontrole



Het Marelec netcontrolesysteem controleert de werking van de netten tijdens het vissen. Resultaat: een minimale kans op schade aan het vistuig en een verhoging van de veiligheid. In geval van ontoelaatbare belasting op de vislijnen, bijvoorbeeld door te zware netten of vastlopen, worden de remmen van de vislier automatisch en onmiddellijk losgegooid: de vislijnen worden gevierd, de kracht wordt van de hoofdmotor gehaald en de overbelasting valt weg. De 'overlast'-waarde kunt u zelf instellen.

Rekent u voor uzelf eens uit hoe snel het Marelec netcontrolesysteem zichzelf terugverdient!

Schade posten	aantal × per jaar	kosten per keer	totaal
Schade door gescheurde zakken			
Verlies aan vistijd door gescheurde zakken (reparatie)			
Schade aan bomen			
Verlies vistijd door schade aan bomen (stomen/reparatie)			
Verlies/schade aan vistuig/netten			
Verlies aan vistijd door verlies en/of schade aan vistuig/netten			
Verlies aan vistijd door twijfel aan goede werking vistuig			
Verlies besomming door mijden van moeilijkheden/onbekende visgrond			
Totaal			
Beperking verlies door Marelec systeem ...% van het totaal			

U krijgt een stuk veiligheid op de koop toe.

Meer informatie over het Marelec netcontrolesysteem? Contacteer Piet Rommelaere.

Marelec Intelligente visserijsystemen

MARELEC

Marelec bvba
Albert I laan 72
B-8620 Nieuwpoort
Belgium
Tel. (058) 23 51 98.
Fax (058) 23 92 80.

Intelligent Fishing systems/Marine Electronics.

DE NIEUWE Z.54 *De Bounty*, die enkele weken geleden feilloos in het water gleed, is nu ook klaar voor het grote werk.
Geen euforische toestanden aan boord van de nieuwe boomkortreiler. Daarvoor is de gemoedsgesteldheid in de visserij- en scheepsbouwsektor te somber. **Roger Degraeve** wond er geen doekjes rond. De visserij is met handen en voeten gebonden en 'de politiekers' gaan volgens de scheepsbouwer niet vrijuit. *'Als het roer niet omgegooid wordt dan staat de toekomst van heel wat familiale bedrijven op het spel'*, betoogde de man.
Na dit emotioneel standje mocht visserijaalmoezenier **Dirk Demaeght** aan het werk. Voor de Oostendse leraar-priester was het zijn eerste officiële doop sinds zijn benoeming door het bisdom, al wacht hij ondertussen nog steeds op zijn officiële aanstelling. Het doopritueel stelde de aalmoezenier niet voor problemen. Hij had het zijn voorganger **Jan Corneillie** talloze keren zien voordoen en ter gelegenheid van de overdracht van de O.154 *Wilmar* deed hij al enige ervaring terzake op.



Mevrouw Rosette Derudder-Cardon, peter Daniël Devrieze, Gilbert Derudder en meter mevrouw Christine Van Landschoot-Vandenbulcke tijden de doopplechtigheid aan boord van de nieuwe Z.54 De Bounty. (Foto gw)

Wij feliciteren de familie Derudder met de nieuwe Z 54 De Bounty



Zij-aan-zij ter gelegenheid van de doop: de nieuwe Z.54 De Bounty naast de uitgevlagde GY.154 The Bounty. (Foto gw)

Scheepsdiesel

RENAUD

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

Proficiat

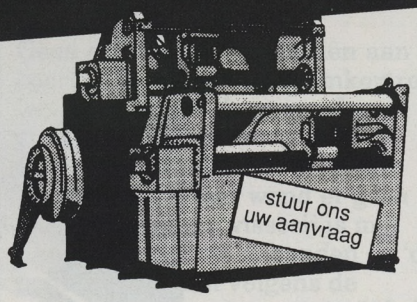
Wij wensen eigenaar en bemanning van de Z54 De Bounty goede vangst en behouden vaart!

Taai en Sterk



Lieren voor alle doeleinden:

■ ankerlieden ■ kaapstanders ■ vislieren ■ sleeplieren ■ verhaallieren ■ hijslieren ■ baggerlieren ■ voor de binnenvaart, grote en kleine handelsvaart, baggerbedrijven en visserij.



MULTI WINCH

Ridderinkhof b.v.
Industrieweg 7, 8061 RB Hasselt (Nederland),
telefoon (05209) 2021, telefax (05209) 3392.

INES N.V. S.A.
MARINE SYSTEMS

Wandelaarstraat 1
B - 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 55
Fax: 050 / 54 57 12

H. Baelskaai 27
B - 8400 Oostende
Tel: 059 / 32 34 01

INES N.V. S.A.
MARINE SYSTEMS

Aan rederij en bemanning van de Z 54 De Bounty beste wensen voor behouden vaart en rijke vangsten. Met dank voor het in ons gestelde vertrouwen.

Ines,
uw navigatiepartner die kwaliteit aan duurzaamheid koppelt



Foto links: De bemanning van de nieuwe Z.54: schipper Patrick Derudder, motorist Steve Derudder, stuurman Jonh Derudder, hulpmotorist Rik Coneille, matrozen Robby Moens en Steven Deruddere en scheepsjongen Davy Dobbelaere. (Foto gw)

Schipper en bemanning van de nieuwe Z 54 'De Bounty'

Goede vaart, goede vangst en behouden thuiskomst! Dat wenst de Van Voorden Groep u toe.

Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabiloroeren, boegschroeven, koel- en scherfijsinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst. Telefoon 0031-4180-12654.

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL

Palmares

De rederij *De Bounty* is een familiebedrijf waar de opvolging verzekerd is. De 52-jarige zaakvoerder **Gilbert Derudder** liep in de voetsporen van zijn vader **Emiel**, in de na-oorlogse jaren reder van de kleine Z.802 *Johanna Liliane* en in de jaren zestig van de Z.410 *Marco-Polo*. **Gilbert Derudder** heeft heel wat zee-ervaring opgestoken. Zijn vissersloopbaan begon halverwege de jaren vijftig toen hij als 15-jarige scheepsjongen vertrok. Na enkele jaren was hij motorist om op zijn 21ste als schipper te varen. Na het overlijden van zijn vader, in 1963, werd hij reder van de Z.410 *Marco-Polo*, een houten vaartuig met een Scania-motor van 139 pk. In '67 kwam daar de nieuwgebouwde Z.411 *De Bounty* bij, een stalen vaartuig met een Kromhout van 285 pk. In 1970 nam **Gilbert** samen met zijn schoonbroer **Willy Vanhove** er nog de houten Z.750 *Pandora* (180 pk) bij. Het jaar daarop werd de rederij PVBA *De Bounty* opgericht als moedermaatschappij van de Z.411 en Z.750. Met het oog op de bouw van een nieuw vaartuig werden later alle vaartuigen van de hand gedaan. In 1974 kwam de Z.14 *De Bounty* in de vaart. Met 29 meter lengte en een Storck van 900 pk meteen een van de modernste boomkorteilers van haar tijd.

In 1980 bracht reder **Derudder** met de Z.43 *Pandora* en de Z.44 *De Caine* een tweeling in de vaart. De co-produktie van de *West-Vlaamse Scheepswerven* in Oostkamp en *Scap* in Oostende leverde twee vaartuigen van 27 meter op, allebei aangedreven door een 750 pk-er van ABC. Tenslotte kwam in november 1985 de ondertussen bekende Z.54 *De Bounty* in de vaart. Eind vorig jaar maakte **Gilbert** gebruik van de mogelijkheid om het schip onder Engelse vlag te brengen als ☛



Grymsby 154. Hierdoor werd vervangingsnieuwbouw mogelijk. Het goedgevulde palmares van de Heistse reder werd nu dus nog aangedikt met de bouw van een nieuwe Z.54.

De vier gebroeders

Gilbert Derudder heeft zijn vier zonen in de visserij kunnen houden. Drie ervan maken nu deel uit van de bemanning van de nieuwe Z.54. Nummer vier voert de uitgevlagde GY.154. De jonge bemanning staat onder het bevel van schipper **Patrick Derudder** die met motorist **Steve** en stuurman **John** twee broers rond zich heeft. **Rik Corneille** vaart als hulpmotorist en de matrozen zijn **Robby Moens, Steven Deruddere** en **Davy Dobbelaere**.
Peter van het schip is vriend des huizes **Daniël Devrieze** terwijl mevrouw **Christine Van Landschoot-Vandenbulcke**, uitbaatster van het Zeebrugse restaurant *De Barcadère*, het meterschap op zich nam. Het was trouwens in het bekende restaurant dat het avondfeest plaatsgreep. Onder de genodigden zat ondermeer provinciegouverneur **Olivier Vanneste**, peter van de oude Z.54 De Bounty. (gw)

Foto boven: De vier zonen van Gilbert Derudder: Steve (21), Peter (26), John (27) en Patrick (29), schipper op de Z.54. (Foto gw)

Technische fiche Z.54 De Bounty

LENGTE-OVER-ALLES: 37,90 m.
LENGTE TUSSEN DE LOODLIJNEN: 32,95 m.
TONNEMAAT: 385 bt
BREEDTE: 8,5 m.
HOLTE: 4,70 m.
DIEPGANG: 4 m.
HOOFDMOTOR: ABC type 8DZ, 1.080 pk
HULPMOTOREN (2): Scania, geleverd door Renaud
KEERKOPPELING: Lohman
STUURMACHINE: Seffle
SCHROEF: Van Voorden, 3200 mm
STRAALBUIS: Hodi, 3220 mm
BOEGSCHROEF: Promac
VISLIER: Ridderinkhof
ANKERWINCH: Brusselle
KOELING: Promac
SCHERFIJMACHINE (2): Promac
VANGSTSORTEERDER: Van Rijn
TREKKRACHTBEVEILIGING: Marelec
ELEKTRONICA: Ines en Sait
RADAR (2): Racal-Decca
KLEURENSOUNDER (2): JRC
AUTOPILOT: Robertson
PLAATSBEPALING: Macsea/ Racal
VIDEOPLOTTER: Macsea
KOMMUNIKATIE: Navtex



Turbochargers

Exchange basis deliveries

Spare parts

Overhauls

Repair jobs

Examination and quotation

Service

Marine Service

Power generation & distribution

Electrical drives

Ship automation

Cooling Systems for cargo and proviand

Internal communication

Safety equipment

Lighting equipment

Electrical cable network

Exhaust gas boiler cleaning system

Infra-red fault tracing system

ABB

ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI ETAMO N.V.

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

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

Personeel legt het werk neer

APS nu reeds aan het einde?

UIDTHETERNSTIG sociaal konflikt dat op de Oostendse Slipwaykaai woedt, meteen het einde in van Antwerpen Ponjaert Shipyard (APS) ? Negen van de tien werknemers legden er op 8 oktober het werk neer en gingen in staking. Gedelegeerd bestuurder *Jean-Pierre Ponjaert* reageerde daarop met de opzegging van de arbeidsovereenkomsten.

ER HEERSTE VERBAZING alom toen *Jean-Pierre Ponjaert* nog niet zolang geleden met een kontrakt voor de bouw van vijf grote vissersvaartuigen voor de Kaapverdische Eilanden uitpakte en de ingedommelde intallaties van de *Scheepswerven Seghers* overnam.

Blankenbergenaar *Ponjaert* was geen onbekende in de scheepsbouwsektor. Als afgevaardigde beheerder van de *Werkhuizen Perfecta* in Zeebrugge was hij van nabij betrokken bij de vernieuwingsgolf die in de jaren tachtig een verjonging van de vloot inluidde. Het bedrijf aan de Zeebrugse Kielbankstraat telde op zijn hoogtepunt een veertigtal werknemers. *Perfecta* kreeg het achteraf echter moeilijk en ging eerst in vereffening en uiteindelijk failliet.

Begin dit jaar cirkuleerden heel wat geruchten over de overname van *Seghers*, de Oostendse scheepswerf die wegens gebrek aan bestellingen de poorten gesloten had. Uiteindelijk kwam APS op de proppen, een onderneming waarin *Jean-Pierre Ponjaert* en de Nederlandse Belg *Hans van Antwerpen* elk de helft van de aandelen bezaten.

Vanaf nu wordt het ingewikkeld. De *NV Doucelec*, een klein bedrijf voor elektrische installaties uit Jette, werd door *Hans van Antwerpen* gebruikt als vehikel om vaste voet aan de Belgische juridische grond te krijgen. Het is intussen duidelijk geworden dat de Nederlander de sleutelfiguur is in de zaak van de vissersvaartuigen voor de *Kaap Verdische Eilanden*. Om de — al dan niet verworven — kontrakten te kommercialiseren werd *Antwerp International Management* NV (A.I.M.) opgericht, een firma waar de Nederlander de touwtjes in handen heeft. *Ponjaert* is verder nog bij de kwestie betrokken met zijn zeer recent opgericht bedrijfje *Perfecta Repair Service* (P.R.S.) in Zeebrugge. De vennootschappen *Doucelec*, *A.P.S.* en *P.R.S.* zouden samenwerken en de geleverde prestaties onder elkaar verrekenen, terwijl *A.I.M.* een overkoepelende funktie heeft (zonder echter als holding te fungeren omdat *A.I.M.* ☞



Stakingsposten aan de gewezen scheepswerf Seghers beletten dat materiaal afgevoerd werd of dat buitenstaanders het bedrijf zouden betreden. (Foto gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

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



Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B - 8400 Oostende
Tel.: 059 /32 28 25
Fax: 059 / 33 01 48

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

— Erkend servicestation —

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



Op spandoeken maakten de stakers duidelijk wat ze van hun werkgever dachten. (Foto gw)

geen participaties heeft in een van de drie andere firma's).

Valse start

Op maandag 1 maart gingen zeven scheepsbouwers, ex-werknemers van *Seghers*, en een halftijdse bediende (dochter van *J.P. Ponjaert*) aan de slag bij *APS*. Onder leiding van werkplaatsleider *Redgy Steen* werden de eerste weken besteed aan de opruiming en herstelling van de werkhuizen. De werknemers stonden toen nog op de loonlijst van *Doucelec*. Pas op 1 augustus was *A.P.S.* juridisch een feit. Het bedrijf was opgericht met een kapitaal van 3 miljoen, waarbij de twee vennoten elk de helft inbrachten. Intussen zijn er nog twee werknemers bijgekomen, waaronder de van Boelwerf afkomstige *Roger Colman* die de dagelijkse leiding op de werf toegewezen kreeg.

In HVB van 2 juli meldden wij dat *A.P.S.* er ook op rekende vier nieuwe Belgische vissersvaartuigen te kunnen bouwen. De informatie was rechtsreeks afkomstig van gedelegeerd bestuurder *Ponjaert*. Sceptici hadden hieromtrent evenwel de allergrootste twijfels. Toen de bouw van twee scheepsbruggen zichtbaar werd, ebde het ongeloof even weg. Het zou gaan om een nieuwe Z.102 *Octopus* voor *Hector Buysse* uit Blankenberge (eigenaar BOU.132 *Fransje*) en om een vervangingsnieuwbouw voor de BOU.28 *Annie* door een nieuwe Z.28 voor de rederij *Solea* van *Michel Hoozée*. Het nieuws bleek snel achterhaald toen bleek dat de activiteit op de werf maar op een laag pitje bleef draaien.

Michel Hoozée voelt zich door de ont- ☞

INVESTERINGSKREDIET
IN HET VOLSTE VERTROUWEN

De aankoop van een gebouw, materieel, bedrijfsvoertuigen, overname van handelsfonds, kosten van onderzoek en ontwikkeling, wedersamenstelling van het bedrijfskapitaal... Uw bedrijf wil z'n investeringen financieren. In het volste vertrouwen.

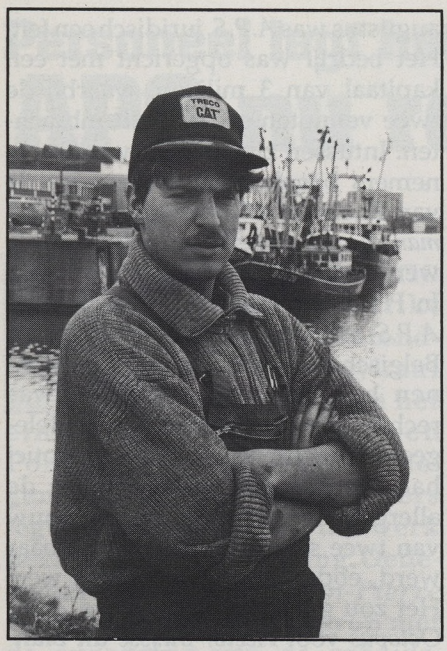
Momenteel verkiezen meer dan 6.000 ondernemingen - zowel KMO's als coördinatiecentra van multinationals - het investeringskrediet van het KREDIET AAN DE NIJVERHEID. Terecht.

Het KREDIET AAN DE NIJVERHEID adviseert u als een heuse partner. Zijn specialisten beheersen perfekt de ekonomische expansiesteun en de fiscale wetgeving. Zij bestuderen elk projekt afzonderlijk en vinden er een gepaste oplossing voor. Soepel en realistisch. En met de bedoeling bij te dragen tot steeds betere prestaties voor uw bedrijf.

Aarzel dus niet. **Treed vandaag nog binnen in de wereld van het vertrouwen.** Voor meer inlichtingen neem kontakt op met het Netwerk van Ondernemingen van het KREDIET AAN DE NIJVERHEID.

KREDIET A/D NIJVERHEID

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



APS-slachtoffer Michel Hoozee: 'Ik ben mijn vaartuigen kwijt en moet nu als bemanningslid aan de kost komen.' (Foto gw)

wikkeling op de werf zeer in zijn kruis getast. Hij heeft immers al een flink voorschot betaald en om de bouw van die nieuwe Z.28 te financieren heeft hij zijn twee andere vaartuigen verkocht. Hij deed dit ook al omdat *Ponjaert* hem ervan verzekerde dat hij nog een licentie achter de hand had. De BOU.136 van *Houzée* is ondertussen in handen van Blankenbergenaar *Daniël Vanderveen* (eigenaar van de BOU.139 *Bolleke* die enkele maanden geleden in Breskens zonk) en de overdracht van het andere schip van Houzee, BOU.28, aan *Johan Desmidt* uit Heist is eveneens ondertekend. Vooraf werden nog heel wat werken uitgevoerd om de BOU.28 zeewaardig te maken. A.P.S. begon met de uitvoering ervan maar na de staking van het werfpersoneel werd het Scheldevaartuig (dat over een volwaardige licentie, maar nog niet over een zeebrief beschikt) weggetrokken. *Michel Hoozée* is — naast het personeel — dan ook het grootste maar niet het enige slachtoffer van A.P.S. De jonge reder zit zonder schip, is wellicht flink wat geld kwijt en moet nog de rekening van de aanpassingswerken betalen.

Staking

De negen werknemers zijn ondertussen al van vrijdag 8 oktober in staking omdat het loon van september nog niet betaald werd. Intussen was er wel een gedeeltelijke betaling van het achterstallige loon, maar de vereffening van de totaliteit van de tegoeden bleef uit. In die omstandigheden weigerden de werknemers de staking op te schorten. De werkonderbreking kwam pas na twee weken in de openbaarheid toen bleek dat tussen werknemers en werkgever geen gesprek mogelijk was. *Ponjaert* reageerde met kollektief ontslag van de negen arbeiders. *'Dringende reden'* (werkweigering) luidt de motivering in de ontslagbrieven waarin hij de aangeschreven werknemers ook beschuldigt van het organiseren van een wilde staking. Hij maant de stakers aan de toegang naar het bedrijf onmiddellijk vrij te maken zodat de werf opnieuw normaal kan funktioneren. *Redgy Steen*, vakbondsafgevaardigde ten tijde van *Seghers*, is echter formeel: de staking is door zijn vakbond (ACV) erkend. Volgens de arbeidswetgeving heeft een ontslag in die omstandigheden geen wettelijke basis. Volgens *Redgy Steen* is een dergelijke vorm van eenzijdige kontraktbreuk ongezien. *'De stakende scheepsbouwers werkten twintig, sommigen zelfs dertig jaar bij Seghers. In de jaren zeventig waren we hier met tachtig werknemers. In al die jaren is er nooit één rechtstreeks sociaal konflikt geweest met de werkgever'*, weerlegt *Steen* de aantijgingen van *Ponjaert* dat het weer de vakbonden zijn die de wet willen stellen en daarom de vennoten tegen elkaar uitspelen.

Intussen bleven de stakers dag en nacht in de buurt. Woensdagmiddag 27 oktober was er even spanning toen een van de poorten aan de Slipwaykaai wijd open ging. Onmiddellijk werd er een personenwagen van de stakers voor geplaatst. De politie kwam ter plaatse, maar hield zich afzijdig. Gevreesd werd dat werknemers van *P.R.S.* uit Zeebrugge of interimarbeiders het bedrijf zouden innemen. Uiteindelijk gebeurde er niets.

Vertrouwen weg

Alhoewel zelfs in de reparatiesektor weinig opdrachten te vinden zijn slaagde A.P.S. erin enkele herstellingen vast te krijgen. De O.154 *Wilmar*, het voorlaatste vissersvaartuig dat bij *Seghers* van stapel liep, was een van de eerste om bij *APS* hersteld te worden. Ook de eigenaars van de O.274 *Lucali* schonken hun vertrouwen aan het vakmanschap van het werfpersoneel.

De wederopstanding van de werf lijkt nu dus van korte duur geweest te zijn. Ook de werknemers zijn een illusie armer. Zij hadden vertrouwen in het welslagen van de nieuwe onderneming nadat ze in dezelfde omgeving zo lang hun brood hadden verdiend. Ook het laattijdig of niet uitbetalen van leveranciers speelde het bedrijf al snel parten. Talrijke toeleveringsbedrijven uit de omgeving weigerden nog materialen te leveren, tenzij ze kontant betaald werden.

Zoals de zaken er nu uitzien is er voor *A.P.S.* geen grote toekomst weggelegd. Er is niet alleen het sociaal konflikt, maar er is ook een breuk tussen de twee aandeelhouders waardoor de onderneming totaal onbestuurbaar geworden is. Naar verluidt heeft *Hans van Antwerpen* zijn mandaat neergelegd en wil hij zijn aandelen zo snel mogelijk kwijt. We konden daarover echter geen bevestiging bekomen wegens de afwezigheid van de in Blankenberge wonende zakenman die de kontrakten voor de bouw van de schepen voor de Kaapverdische Eilanden op zak zou hebben. Door het afhaken van de Nederlandse Belg, bedrijvig in de offshore-business, lijkt de kans op buitenlandse bouworders nu wel definitief verkeken. (gw)

ZEEBRUGGE

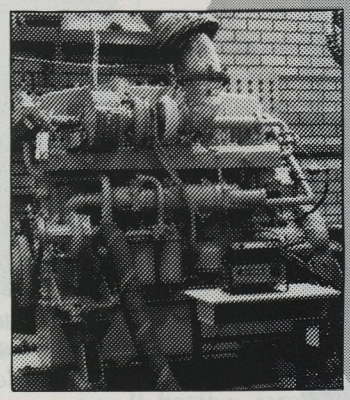
Vislossers in staking?

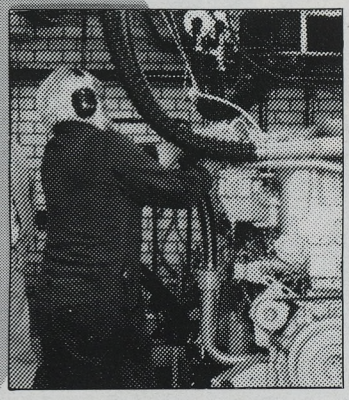
De vislossers in de Zeebrugse Visveiling dreigen ermee het werk neer te leggen. Volgens de vakbonden zijn ze ondermeer ontevreden omdat de vaartuigen in de meeste gevallen gelost worden door zwartwerkers, ook worden pogingen ondernomen om de voordelen in natura die de vislossers sinds jaar en dag krijgen af te schaffen, evenmin krijgen de vislossers vergoedingen voor nachtwerk uitbetaald.

Op een vergadering beslisten de vislossers dan ook een stakingsaanzegging in te dienen die op 1 november zou verlopen.

Op donderdag 28 oktober werd op een verzoeningszitting evenwel een voorlopige regeling getroffen. Intussen wordt tussen de vislossers en de ZV verder gepraat. De staking werd dan ook met veertien dagen uitgesteld.

MITSUBISHI EN PADMOS HEBBEN AL 20 JAAR ERVARING MET VOORUITGANG









Als oudste Mitsubishi-dealer van Europa zorgt Padmos al 20 jaar voor vooruitgang op het water. Padmos levert niet alleen alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren uit voorraad, maar ook aggregaten, generator- en havensets. Motoren tot 1.000 pk worden op eigen proefstand zelfs volledig installatieklaar gemaakt.
En dat betekent: sneller inbouwen en inbedrijfstellen.

Lange levertijd, verleden tijd
Padmos levert maar liefst ruim 120.000 onderdelen uit voorraad. Een voorraad die constant bewaakt wordt en altijd toereikend is. Daarnaast kunnen onderdelen en motoren direct vervangen worden door geheel gereviseerde en ultrasoon gereinigde exemplaren. Een uniek en geldbesparend reparatiesysteem waardoor de tijd dat een dieselmotor buiten werking is tot een absoluut minimum wordt beperkt.

Elke dag, ieder uur
Een team van speciaal opgeleide en ervaren monteurs zorgt 24 uur per dag voor razendsnelle service van Duinkerken tot Denemarken.
Met kennis van zaken want een Mitsubishi scheepsdiesel is bij Padmos in goede handen.
Al 20 jaar.

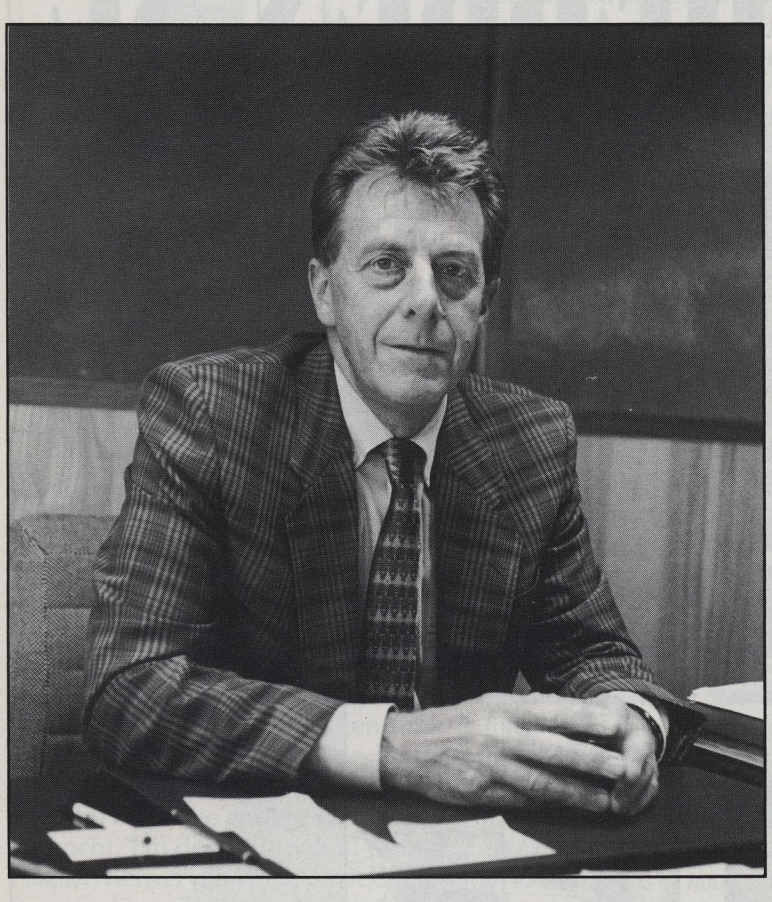
MACHINEFABRIEK PADMOS B.V. HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

"Officieel dealer Mitsubishi dieselmotoren"

STELLENDAM: Postbus 23, 3250 AA, Deltahaven 18, Tel.: 01879-1766/1792, Fax: 01879-1623, Dok Tel.: 01879-1933.
BRUINISSE: Postbus 1, 4310 AA, Havenkade 12, Tel.: 01113-1551/1488, Fax: 01113-1317.

Roger Cattoor: 'in die veertig jaar heb ik àlles zien veranderen'



O.V.A.-DIREKTEUR MARC Bruyer kreeg van zijn voorganger Roger Cattoor een soepele geautomatiseerde administratie in handen toen hij op 1 november hét roer overnam van de man wiens naam veertig jaar met de Oostendse visafslag verbonden was. Wie Roger Cattoor aan het woord laat, hoort dan ook meteen de geschiedenis van de Onderlinge Visafslag (O.V.A.) doorklinken.

Niets liet vermoeden dat Klemskerkenaar Roger Cattoor z'n 40 jarige beroepscarrière in de Oostendse visserij zou slijten. Geboren in 1935, liep hij als rasecht bewoner van de wijk Vosseslag lagere school in de plaatselijke Heideschool. Daarna ging het naar het St-Pieterscollege in Blankenberge. Een groot deel van z'n jeugd bracht hij ook door in het clubhuis van de Koninklijke Golfclub in De Haan waar z'n ouders sinds 1947 concierge waren. *'Zelf speelde ik natuurlijk ook regelmatig golf en heb er zowel Leopold III, Boudewijn als de huidige koning Albert II begeleid op het terrein als caddy. Die koningen kwamen toch een paar keer per jaar in De Haan spelen. Eenvoudige mensen in de omgang'*, zo herinnert Roger Cattoor het zich en in de klank van z'n woorden hoor je dat hij op de golfterreinen er ook *'minder eenvoudige mensen'* gekend heeft, maar daarover praten doet hij liever niet.

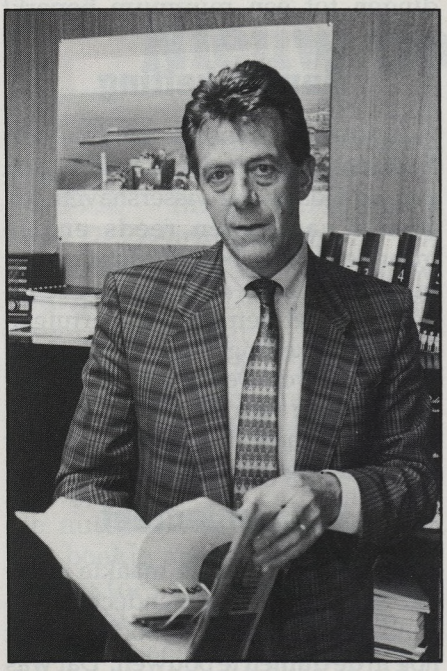
Na z'n collegejaren komt hij eerder toevallig in de administratie van de, toen nog jonge, O.V.A. terecht en in die 40 jaar tijd heeft hij er alle geledingen van die coöperatieve organisatie doorlopen. Cattoor: *'Oorspronkelijk werd de O.V.A. in 1950 opgestart om de Oostendse visafslag op zich te nemen — tot dan toe werd het mijnen door tal van reders of firma's zelf waargenomen. Zo had de Pêcheries à Vapeur (P.V.), toen de grootste rederij in Oostende, haar eigen visafslag, een aantal andere reders waren lid van de Verenigde Vissers-Reders, nog anderen deden beroep op de firma Boels of op de Afslag Martin. Maar vooruitstrevende reders zagen wel het grote nut van een eenheidsorganisatie in. De eerste voorzitter van de O.V.A. werd Raymond Bauwens en als bestuursleden zetelden toen o.a. Edmond Christiaen, Emiel Danneel, Louis Decreton, Gerard Deckmijn, Eduard Logghe, Georges Rabaey, Victor Seghers, Jaak Viaene... Frans Verbanck werd de eerste direkteur. De komst van de eenheidsorganisatie had ook voor gevolg dat de kostprijs kon gedrukt worden, zo werd de bestaande afslagcommissie van 2,25% zonder loonberekening teruggebracht naar 1,55% met volledige loonadministratie.*

De naoorlogse ontwikkeling van de sociale wetgeving werd voor veel reders, die ook nog meevoeren met hun vaartuig, te ingewikkeld om zelf nog te kunnen klaren en daarom richtte de O.V.A. een afdeling lonen en sociale lasten op. Tot vandaag zien we dat niet alleen reders maar ook verschillende nevenbedrijven gebruik maken van deze dienst'.

Je mag dus stellen dat vanaf '60 alle administratieve taken van de reder door de O.V.A. werden vervuld: het opstellen van de rekeningen aan de handelaars, het berekenen en het uitbetalen van de lonen aan de bemanning, het vervullen van de sociale en fiscale verplichtingen en ook het vereffenen van de fakturen aan de leveranciers;

Omwille van de stijgende kosten en een krisisperiode in de sektor— verschillende grote IJslandvaarders werden toen in het buitenland verkocht — besloten de twee resterende visafslagen de O.V.A. en de M.V. (*Motorvisserij*) in 1965 samen te smelten tot één afslag. De idee kwam van *Pros Vandenberghe* die geen moeite had om de voorzitters van beide afslagen (*Raymond Bauwens* en *Lucien Decrop*) te overtuigen van de noodzaak van die operatie.

Maar ook andere instaties klopten bij de O.V.A. aan om dienstverlening. Zo int de O.V.A. voor de stad Oostende die mijn-en retributierechten, sluis-en dokrechten, slipway- en elektriciteitsrekeningen... Ook de bijdragen voor de Rederscentrale en het ☞



Roger Cattoor: 'Ach, de visserij kende altijd al haar ups en downs'. (foto's gw)

Scheepsjongensfonds, de viskeurrechten en de *gezondheidscontrolerechten* gaan via de O.V.A.

Door en door

'Een belangrijke stap', zegt de voormalig direkteur, *'werd gezet toen de Vislossersbond Van Waes in 1979 het lossen, sorteren en wegen van de vis volledig in koncessie overneemt van de O.V.A., samen met het betrokken personeel.'*

Roger Cattoor heeft, zo zegden we reeds, in die voorbije veertig jaar zowat alle funkties binnen de O.V.A. vervuld. Van 'assistent' bij de visveilingen zelf, over de loketverrichtingen tot de boekhouding toe. Hij *wist* dus *van wanten* toen hij in 1978, in opvolging van *André Berbiers*, tot direkteur van de O.V.A. werd benoemd.

Door z'n onbegrensde inzet, door bijscholing via avondkursussen... en door lange werkdagen kreeg de man die op z'n achttiende van onze visserij de eerste letter nog niet afwist, nu een leidinggevende funktie. *'Ik heb in die veertig jaar de visser leren kennen als een ruwe bonk met een gouden hart en de reder als een vechter voor het behoud van het eigen zuurverdiende vaartuig. Overigens is diezelfde visser in de voorbije decennia wel geëvolueerd van een onmondige, bijna marginale, figuur tot een zelfverzekerde burger'.*

Krisis

Roger Cattoor krijg je moeilijk over de brug wanneer je hem de Oostendse visserswereld wil laten uittekenen. Veel markante figuren heeft hij gekend, maar namen en feiten ziet hij liever niet gepubliceerd. 'n Kwaad woord krijg je van hem niet te horen. Over *Pros Vandenberghe* — waarover iedereen wel een verhaal te vertellen heeft — jaren lang voorzitter van de O.V.A., houdt hij zich op de vlakte. *'Ik kende hem door en door en wist dus hoe ik moest reageren, Nee, ik ben nooit in botsing met hem gekomen'*, is zowat het enige dat we uit Cattoor kunnen halen. Ook over de huidige O.V.A.-voorzitter *Willy Versluys* komen we spijtig genoeg geen pikante details te weten.

De huidige krisis in de visserij ziet Roger Cattoor niet onmiddellijk als zijnde katastrofaal: *'De visserij kende al altijd z'n ups en downs. Neem nu de Oostendse visserij: na jaren van achteruitgang konstateren we vandaag toch dat we ongeveer dezelfde besomming zullen halen als vorig jaar'.*

Receptie

Op 29 oktober nam de Raad van Bestuur van de O.V.A. afscheid van haar direkteur. Dat gebeurde met een receptie in de kantine van de Oostendse vismijn. Tweehonderd mensen kwamen over de vloer om een fel ontroerde Cattoor de hand te schudden. In zijn rede benadrukte OVA-voorzitter *Versluys* de menselijke kwaliteiten van de afscheidnemende direkteur, opvolger *Marc Bruyer* sprak er namens het OVA-personeel, voor de stad Oostende sprak havenkapitein *Ghijs* en tenslotte kwam Roger Cattoor zelf aan het woord: *'In de tijd dat ik op de O.V.A. werkte heb ik àlles zien veranderen'*, zo verwoordde hij het. Het is inderdaad een generatie die afscheid neemt, want ook de O.V.A.-veilingmeesters *Pierre Rys* en *Raoul D'Haene* besloten met pensioen te gaan.

Cattoor gaat op rust, maar is niet versleten. We zien hem regelmatig langsrijden op de racefiets waarmee hij, als toerist weliswaar, de grote klassiekers onder de wielen jaagt. De O.V.A. daarentegen, zal de rit zonder Cattoor moeten uitrijden.

Mark Loy

Het eerstvolgende nummer van HVB ligt in de krantenwinkels op vrijdag 3 december

Smederij
Jules St. Martin
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen
Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23
Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69

Vragen & Antwoorden

In deze rubriek belicht HVB de tussenkomsten betreffende onderwerpen die met de zee in het algemeen en de visserij in het bijzonder te maken hebben. Politici sturen hun stukken op naar HVB, Hendrik Baelskaai 2 te 8400 Oostende. Deze tussenkomsten worden dan medegedeeld, zoals dat hieronder het geval is voor...

Recht van Antwoord

Senator **Maertens** maakte gebruik van het wettelijk beschermd *'recht van antwoord'* om zijn parlementair werk te verdedigen. Hij eiste wederwoord op een stuk dat verscheen in het Informatieblad van de Rederscentrale dat kommentaar gaf op de vele parlementaire vragen die de senator stelt over de visserij.
In het betreffende artikel werd o.m. gesteld: *'Tot slot bevatten de antwoorden doorgaans niets nieuws, althans niet voor ons'* en het blad vervolgde, *'Als men de sector echt wil helpen ... dan vinden wij het jammer dat niet eerst contact met het bedrijf wordt gezocht en/of overleg wordt gepleegd teneinde tot een meer efficiënte tussenkomst te komen.'*
De eerstvolgende editie van het blad van de Rederscentrale bevatte dan een brief van de geviseerde senator. Daarin wees hij er de redaktie op dat parlementaire vragen de bedoeling hebben om héél de bevolking te informeren en niet alleen de Rederscentrale. De suggestie van de redakteur om zijn vragenlijstje aan de Rederscentrale voor te leggen vooraleer de senator daarmee naar het parlement trekt, wees Maertens resoluut van de hand: *'de Centrale kan altijd een parlementair verzoeken, een vraag te stellen aan de Minister'*, zo betoogde hij maar, *'Het omgekeerde doet afbreuk aan de onafhankelijke opstelling die elke parlementair eigenlijk zou moeten hebben.'* Langs zijn neus weg maakt Maertens ook nog volgende opmerking: *'sommigen beschouwden immers de visserijpolitiek tot voor kort als hun privé-jachtterrein, met als gevolg een geringe belangstelling bij de publieke opinie en de politici. Deze situatie veranderen ... kan alleen maar voordelig zijn voor de vissers'.*

Subsidie van veterinaire kontroles

In ons blad van 1 oktober (HVB 10,1993 pag. 38) meldden we reeds dat er een intense konkurrentie heerst tussen de verschillende Belgische havens, met name voor wat betreft het aantrekken van vlees- en vistrafieken. Eén en ander heeft te maken met de EG-verplichting om de kontrole op die aanvoer in alle EG-landen te uniformiseren. Eenzelfde kontrole blijkt nu echter in de buurlanden een verschillende kostprijs te hebben. Momenteel vallen ze in de buurlanden goedkoper uit dan in België, waardoor de Belgische havens vrezen klanten te verliezen.
Toen bekend geraakte dat de MBZ (die de Zeebrugse haven beheert) tussenkomt in de kosten die het ministerie van Volksgezondheid daarbij aanrekent, liet o.a. de haven van Antwerpen hevig protest horen. Konkurrentievervalsing, zo heette het daar.
Ook in de Oostendse gemeenteraad werd daarover een opmerking gehoord. Raadslid **Victor** wilde weten of het stadsbestuur overweegt identieke steunmaatregelen te nemen voor het ondersteunen van de vissers- en handelshaven van deze stad. Het antwoord was negatief.

Zandwinning

Zandwinning op zee mag enkel gebeuren in gebieden waar deze praktijken geen schadelijke gevolgen hebben voor de visstand. Omdat sommige baggerschepen aan het werk gezien werden op plaatsen die zich buiten deze toegelaten zones bevinden besliste de regering een registratietoestel te laten ontwerpen dat aan boord van elk baggerschip dient aanwezig te zijn. Deze toestellen zouden inbreuken registreren.
Senator **Desutter** wilde weten hoever het daarmee staat.
Er blijkt eerst eens tudie uitgevoerd te zijn. Nu stelt men een lastenboek samen met de technische vereisten waaraan zo'n toestel moet voldoen. Baggerfirma's die nog zand willen winnen zullen zo'n toestel aan boord moeten hebben. Voor 10 van de 12 concessies zal dat zeer binnenkort het geval zijn. Er zijn dan nog twee overblijvende concessies die niet vervallen zijn en dus nog een tijdje zonder zo'n toestel kunnen blijven werken. Intussen blijft de zeevaartpolitie ervoor zorgen dat het aantal overtredingen tot een minimum beperkt wordt.

Aan de ketting

Het was het Oostendse raadslid **Victor** opgevallen dat in het vlotdok van de Oostendse vissershaven een drietal vaartuigen reeds enkele maanden buiten bedrijf waren en een hinder vormden voor de aktieve rederijen. Het betrof hier vaartuigen die 'aan de ketting' lagen, zo bleek uit het antwoord. De havendienst heeft de bedoelde vaartuigen pas kunnen verleggen nadat de curator daarvoor toestemming gegeven had.

Duinendecreet

Minister **De Batselier** maakte enige tijd geleden het duinendecreet bekend, waardoor het verboden wordt nog in de duinen te bouwen. Dat was niet naar de smaak van de volksvertegenwoordigers Didier **Ramoudt** en Julien **Demeulenaere** die de mening toegedaan zijn dat de duineninventaris 'politieke willekeur' bevat en zelfs het duinenbehoud onmogelijk maakt. Andere parlementairen staan dan weer wel achter het plan, maar vroegen de minister meer duidelijkheid voor wat betreft de term 'bouwverbod'. Zo wezen Michel **Capoen**, Johan **Vande Lanotte** en Maria **Tyberghien**-Vandenbussche erop dat de minister hun geantwoord had dat het over een volledig bouwverbod gaat (met uitzondering van landbouwexploitaties). *'Ongeacht reglementair afgeleverde bouwvergunningen of verleende verkavelingsvergunningen is vanaf 17 september 1993 een onherroepelijk bouwverbod ingegaan... Het is wel zo dat de werken die reeds aan de gang waren in het kader van een reglementair afgeleverde bouwvergunning mogen afgewerkt worden.'*



Een Zeebrugse (af)rekening: Pieters versus Pieters?

Nieuw boek kijkt achter de schermen van de visserij

PIETERS IS DE naam naam die het meeste voorkomt in het onlangs verschenen boek *'De Zeebrugse Rekening'*. De ene keer slaat dat op het bouwbedrijf *Pieters-De Gelder*, een andere keer staat de naam voor zakenvrouw *Marie-Jeanne Becaus-Pieters* en een derde keer gaat het over haar opponent *Gilbert Pieters* van *Pieters' Visbedrijf*.

De auteurs van het werk doen een boekje open over 'een gesloten sektor'. Of het werk enthousiast zal ontvangen worden, is dan weer een andere zaak. Beschouwingen rond de malaise in Oostende, verwijzingen naar de *folkloristische* veiling van Nieuwpoort en beschuldigingen over zwarthandel in Zeebrugge, het zal niet allemaal in even goede aarde vallen, de visserij heeft niets voor niets de naam een geloten sektor te zijn.

Vooraleer het boekje er was, waren de meningen al verdeeld: Ongevraagde bemoeizucht volgens de enen, onthullende journalistiek volgens de anderen. Voor alle duidelijkheid nog even vermelden dat wij het boek wel degelijk gelezen hebben vooraleer we er ons over uitspraken.

Investigative journalism (onderzoekende journalistiek, onthullingsjournalistiek), zo heet het genre zich waarbij een journalist een zaak tot op de bodem uitzoekt. Het is een tijdrovende bezigheid. Een auteur klampt zich vast aan één onderwerp en beent het uit om uiteindelijk de waarheid bloot te leggen. Journalisten die deze moeilijke, soms gevaarlijke discipline beoefenen heten in het Amerikaanse vakjargon muckrakers, mestkevers die in vuile zaakjes woelen.

Ongewoon snel

Het was niet eenvoudig om de Zeebrugse rekening te ontwarren, zo schrijven de auteurs, Trends-freelancers *Guido Muelenaer* en *Philippe Bruel*, die de titel van hun boek ontleenden aan de alom bekende uitdrukking *'een Blankenbergse rekening'*. Aan de basis van het boek ligt de privatisering van de Zeebrugse vismijn op 30 juni 1987. De Brugse gemeenteraad verleende die dag een erfpacht aan de *NV Zeebrugse Visveiling*. De privatisering werd in alle stilte voorbereid. Wijlen *Frank Van Acker* was ongetwijfeld de sleutelfiguur in de snelle afhandeling van het dossier. Schepen van Financiën *Raymond Reynaert* en waarschijnlijk ook de verantwoordelijke schepen voor de visserij *Pieter Leys* waren op de hoogte. De partijfrakties in de gemeenteraad werden amper twee weken voor de beslissing op de hoogte gebracht. Een Brugs politicus zegt hierover (p. 32): *'Van Acker werkt(e) altijd zo, met weinig interne discussie. Maar de snelheid waarmee dit dossier werd afgehandeld was toch ongewoon.'*

De begunstigde was de NV Zeebrugse Visveiling, opgericht door *Marie-Jeanne Pieters* (44), haar echtgenoot internist-nefroloog dr. *Ignace Becaus* en haar rechterhand ekonomist *Marc Bekaert*. Omdat mevrouw *Becaus-Pieters*, dochter van ondernemer *Gustaaf Pieters*, de belangrijkste aandeelhoudster en *afgevaardigd bestuurder* is van de Wetterse bouwonderneming *NV G. Pieters De Gelder (PDG)* was de link naar dat bedrijf snel gelegd.

De auteurs leggen er de nadruk op dat de erfpacht verkregen werd door zware lobbying, waarbij de *GIMV* en direkteur-generaal *Gerard Van Acker*, tevens bestuurder bij *PDG*, een rol speelden. Via *PDG* is het ZV-dossier ook vernoemd in de scandalitissfeer rond de KS.

De (intussen opgedoekte) GIMV-dochter *Fishlink* (een voorstel van *M.-J. Pieters* ter ondersteuning van de ZV) die veel kwaad bloed zette in de visserijsektor, kon niet onbesproken blijven. Net als bij het afsluiten van de erfpachtovereenkomst met de stad Brugge werd *Fishlink* in alle stilte opgericht zonder enige betrokkenheid van de gevestigde organismen in de sektor. De werkwijze gaf aanleiding tot hoopoplopende ruzies tussen de *Zeebrugse Visveiling*, de reders, de handelaars en de vakorganizaties. Een aantal mensen die traditioneel bij de besluitvorming rond visserijaangelegenheden betrokken worden voelden zich gepasserd, zoveel was duidelijk.

Verlieslatend

Op tegenkanting heeft de *ZV* niet lang moeten wachten. Volgens *Marie-Jeanne Pieters* was men in de sektor gewoon de zaakjes onder elkaar te regelen. *'Typerend voor een kleinschalige sektor als de familiaal gestruktureerde visserij is de kortzichtigheid en de afwezigheid van elke strategie'*(p. 61). De komst van de ZV kwam dan ook zeer ongelegen voor de oud-gedienden van de sektor. *'De gangmaker van heel die aktie tegen ons is Gilbert Pieters. Hij heeft het zeer persoonlijk gespeeld.'*

Gilbert Pieters dient haar in het boek dan ook van antwoord (p. 62): *'Als de aandeelhouders van de ZV ermee stoppen, dan staan wij, reders en kopers, klaar. We zouden dolgraag de veiling terug overnemen. Als we ze kwasi gratis krijgen, want die veiling is moeilijk rendabel te maken'*, zo replikeert *Gilbert Pieters*, die in zijn uitspraken over de ZV nooit een blad voor de mond houdt (zie ook HVB van 2 april 93). In het boek krijgt hij ruimschoots de kans om zijn ongenoegen te uiten.

Veel winst heeft de ZV nog niet geleverd. Er waren trouwens reeds drie kapitaalsverhogingen nodig om het schip drijvende te houden, zo blijkt uit het werkje. Geruchten over het neerleggen van de boeken waren al die tijd niet uit de lucht. Maar er is hoop: *'1993 zal nogmaals verlies opleveren, in 1994 zal de ZV break-even werken en 1995 moet winst opleveren'* zo voorspelt mevrouw Pieters (p. 67).

Verloren eer

Het boek is voor pakweg een derde gewijd aan de ZV-story. De ontwikkelingen in Oostende blijven echter niet onbesproken. In een hoofdstuk getiteld *'De Verloren Eer'* komt Oostende aan de beurt. De kommotie rond de renovatie van de pakhuizen, de inval van het *Hoog Komitee van Toe-*

☞



Marie-Jeanne Becaus Pieters, klaar om winst te maken (foto gw)

zicht in de bureaus van de Oostendse burgemeester en van de toenmalige schepen voor visserij *Makelberge*, de oprichting van de *NV Pakhuizen* en het kwasi-monopolie van de *Matexi-groep* (familie *Vande Vyvere*) leverden dankbare kopij. Pas nadat al die herrie achter de rug was kon Oostende beginnen aan de eigenlijke renovatiewerken. Intussen waren aanvoer en besomming in Oostende reeds fel afgekalfd. Burgemeester *Goekint* en havenkapitein *Ghys* stellen zich allerminst pessimistisch op. *'Het is nog te vroeg om in een tendens te zien'*, zo bijt *Goekint* (pag. 24) van zich af en hij vraagt zich even verder af of de spelregels wel voor iedereen gelijk zijn. *'Zeebrugge wil een draaiplatform zijn? Wij zijn dat al jaren.'*

Professor *Georges Allaert* van de Gentse Universiteit bekijkt de zaken in een ruimere kontekst. *'De plannen om zeven miljard te investeren in Oostende, hoofdzakelijk in de uitbouw van een nieuwe achterhaven, is een middel om Zeebrugge aan Oostende te koppelen. Een snelle verbinding zou de afstand tussen beide havens reduceren tot een tiental minuten. Ook de visserij kan daarvan profiteren. Misschien komt het zo tot een rationalizering waarvan velen overtuigd zijn dat ze onvermijdelijk is om de Belgische visserij in leven te houden. Ondertussen krijgt Oostende zware klappen omdat het veel te lang een inert beleid heeft gevoerd en jaren heeft verloren door een duistere affaire bij de privatisering van de pakhuizen'* (p. 101).

Folklore

In een kort hoofdstukje over Nieuwpoort komen noch burgemeester *Mommerency* noch schepen voor visserijzaken *Vermote* aan het woord. *Georges Mouton*, eerste schepen en verantwoordelijk voor de tewerkstelling, verdedigt de renovatie van de Nieuwpoortse vismijn die de stadskas *slechts* 10 miljoen frank zal kosten. Verdedigbaar zegt *Mouton*, want goed voor de plaatselijke tewerkstelling . . . in de horeca. De Nieuwpoortse vismijn is voor een stuk een toeristische attraktie, waardoor de rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling (restaurants, cafés, winkels) 200 jobs oplevert. De renovatie is dan ook een goede zaak voor iedereen, zo stelt *Mouton* het. De auteurs stellen de vraagt of de 4 procent op de visverkoop volstaat om de vismijnexploitatie te dekken. Het gemeentepersoneel (één direkteur en vijf medewerkers) kost al 6,6 miljoen per jaar. Wat de andere kosten zijn is niet duidelijk omdat er blijkbaar geen afzondelijke boekhouding gevoerd wordt voor de vismijn. Niemand weet dus of de vismijn als gemeentelijk bedrijf kostendekkend werkt, zegt schepen *Mouton* (p. 72). De rekening is echter vlug gemaakt. Een omzet van 115 miljoen frank (cijfer 1992) levert 4,6 miljoen frank visrechten op. De opbrengst van de koperskaarten en eventueel wat andere inkomsten zullen dat bedrag niet fenomenaal verhogen.

Nieuwpoort heeft wat over voor zijn kleine visafslag, dat in het boek *'de dumpingmijn'* genoemd omdat de prijzen er lager moeten zijn om te kunnen konkurreren met de grote broers uit Oostende en Zeebrugge. Of dit alles volstaat om de kleinste veiling nu al te verwijzen naar het domein van de folklore vinden wij een tè hard verdikt.

Slogan

In het slothoofdstuk pleiten de auteurs voor verdere *professionalisering* en voor een *masterplan* voor de visserij. De twisten tussen de veilingen, reders en vishandelaars moeten plaats ruimen voor overleg. Rationalisering verdient de voorkeur op protektionistische maatregelen, zoals de verplichting om in Belgische havens te verkopen. Enkel gezonde bedrijven die geleid worden volgens hedendaagse managementprincipes zullen overleven. Dan zal ook blijken dat de 'onderste grens van 200 vaartuigen' een slogan is. Tot zover de auteurs.

Evaluatie

Na lezing van het boek trachten wij het ook te evalueren.

- De auteurs hebben zowat alles gelezen wat de laatste jaren over de visserijsektor gepubliceerd is. Mensen die het allemaal van dichtbij volgen weten intussen wel dat niet alles wat in de pers verschijnt korrekt en objektief is, op inzicht en deskundigheid berust.



Gilbert Pieters: klaar om de veiling over te nemen. (foto gw)

- De auteurs lieten zich door een aantal personen voorlichten, mensen die naargelang hun positie met kennis van zaken spreken, een subjektief standpunt innemen, op propaganda uit zijn of de werkelijke gang van zaken liever niet aan de openbaarheid prijsgeven.
- De auteurs overlopen de ingrijpende gebeurtenissen van de laatste jaren. Vooral het van buitenaf doorbreken van het besloten karakter van de sektor zorgde voor beroering; vooral omdat dit gebeurde met methodes die in de zakenwereld wellicht schering en inslag zijn, maar waartegen de patriarchaal gestruktureerde visserijsektor weinig weerwerk kon bieden.

'Een Zeebrugse Rekening' kijkt inderdaad achter de schermen maar is geen analyse van de sektor. Het boek licht dan weer wèl een tip van de sluier, voor wat betreft de werkwijze van de zakenwereld die grof gewin meende te zien in de visaanvoer en -handel. De ZV-promotors blijken zich op de ekonomische werkelijkheid in de visserij verkeken te hebben, zo blijkt nu ook uit dit boek. Mocht dit boekje er geweest zijn, dan hadden ze beter geweten... maar zonder de ZV-problematiek was dit boekje er evenmin geweest. (gw)

¤ *'EEN ZEEBRUGSE REKENING, achter de schermen van de Belgische visserij' door Guido Muelenaer m.m.v. Philippe Bruel, 104 blz. Te koop in de boekhandel.*

Eensgezinde Rederscentrale verdeelde mandaten

NA DE JAARLIJKSE statutaire vergadering van de *Rederscentrale* van 27 augustus laatstleden, was het duidelijk dat de ontevreden reders, die zich verenigd hadden in de *Vlaamse Redersvereniging* (VRV), niet op een splitsing zouden aansturen. Hun aktieve deelname aan deze vergadering en het feit dat zij uitdrukkelijk kandidaat waren voor bestuursfunkties wees erop dat zij er de voorkeur aan gaven binnen de *Rederscentrale* verder te werken. Overigens slaagden zij erin hun posities binnen deze organisatie te versterken.

Op 21 september koos het kersverse bestuur van de *Rederscentrale* haar nieuwe direktiekomitee. Die beperkte groep vormt in feite het dagelijks bestuur van de redersorganisatie. Voor één jaar zal dat direktiekomitee gevormd worden door mevrouw **Lepeire-Nollet** en de heren **Derudder, Desaever, Hertsens, Maesen, Schiltz en Utterwulghe, Jef Deroose, August Puystjens** en **Fred Wittevrongel**.

Nieuwe krachtsverhoudingen

Alhoewel de VRV-ers hun posities binnen dit bestuur verstevigden, bleef het voorzitterschap in handen van oudgediende **Jef Deroose** en werd **August Puystjens** opnieuw tot ondervoorzitter verkozen. Het is het zesde opeenvolgende jaar dat zij dat mandaat uitoefenen.

In de belangrijke *kwotakommissie* daarentegen kwam VRV-voorzitter **Bart Schiltz** aan het hoofd te staan. Hij wordt daar geassisteerd door de ondervoorzitters **Louis Pieters** en **Emiel Utterwulghe**. Deze kwotakommissie is belangrijk omdat zij in overleg met de ambtenaren van de zeevisserijdienst adviezen over de te verdelen kwota formuleert. Herinneren we eraan dat de verhouding tussen de ambtenaren van het ministerie van landbouw enerzijds en de *Rederscentrale* anderzijds één van de redenen was waarom de VRV-reders ontevreden waren. **Bart Schiltz** zei daar indertijd over: *'We vragen tenslotte ook nog dat er een commissie wordt opgericht die het overleg met de bevoegde openbare diensten voornamelijk inzake het kwotabeleid verbetert'* (HVB 5,1993 pag. 7). De VRV-ers zijn nu uitstekend geplaatst om dit te doen, ook omdat zij met de ambtenaren — en dat is nieuw — vrij kunnen onderhandelen, dus zonder opdracht van het direktiekomitee. De bevoegdheden van deze kwotakommissie strekken zich zelfs uit tot het formuleren van adviezen met betrekking tot het vlootbeleid.

Andere VRV-eis was dat de service van de *Rederscentrale* zich zou uitbreiden tot een (permanente) aanwezigheid van deze organisatie te Zeebrugge. Direkteur **Wittevrongel** had daarop de aanwerving van een assistent-direkteur in het vooruitzicht gesteld. Dat blijkt nu feitelijk VRV-direkteur **Hugo Berton** te zijn die sinds enige tijd niet meer op het VRV-kantoor te Zeebrugge aanwezig is. Hij wordt momenteel op het hoofdkwartier van de *Rederscentrale* te Oostende opgeleid om ooit het direkteurschap van de deze organisatie op zich te nemen, bijvoorbeeld wanneer de huidige direkteur met pensioen zou gaan.

Wijzen we er tenslotte op dat de VRV-ers ook de Zeebrugse *Coöperatieve Vennootschap Oostkust* (CVO) nieuw leven inblazen, een coöperatieve vennootschap die, nu de Zeebrugse *Hand in Hand* van Rederscentrale-voorzitter **Jef Deroose** niet meer werkt, in de toekomst het Zeebrugse vissersleven kan gaan beheersen.

Alles bij elkaar heeft de VRV haar doelstellingen verwezenlijkt en we mogen er dan ook van uitgaan dat deze vereniging haar aktiviteiten zal staken. Tegelijk is dit ook een overwinning voor Rederscentrale-direkteur **Wittevrongel** die een geslaagde diplomatie gevoerd heeft om de Belgische reders ter visserij in één organisatie bijeen te houden. (fv)

N.V. HOSTYN

(Voorheel c.v. Hostyn - Saelens)

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende — Bruggelaan 12, Bredene

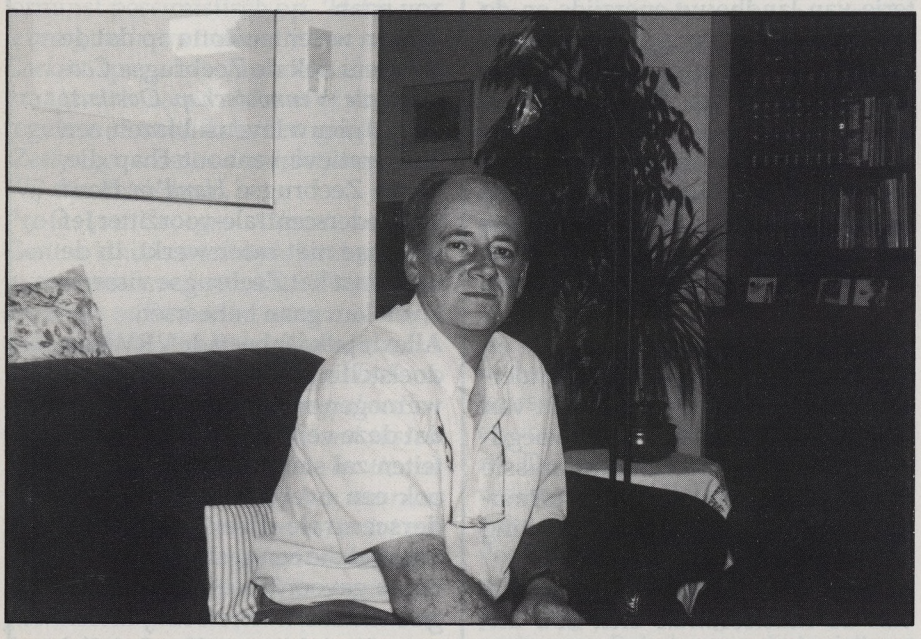
Tel.: 059 / 32 31 80 — Fax: 059 / 32 47 28

Nooit gezien, nooit gehoord, een Hollander in HVB aan het woord

Alex Minneboo: 'Als de overheid niets onderneemt dan ziet het er voor de Belgische garnaalvissers maar somber uit'

De schipper die een zestal jaren geleden, als eerste Nederlander met zijn grote garnaaltreiler, voor de Belgische kust kwam vissen, heet *Alex Minneboo* en wij hadden hem meteen in het oog.
Mede door het sterke motorvermogen van zijn vaartuig duurde het evenwel nog een hele tijd vooraleer we hem te spreken kregen.

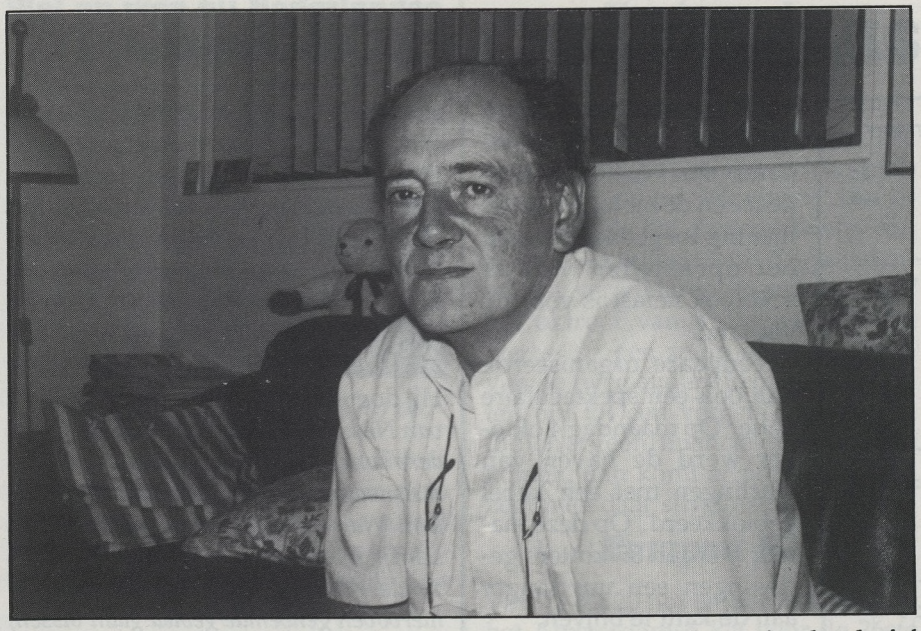
Alex Minneboo (50) schipper-reder van de 24-meter lange KG2 *'Marisstella'* uit Colijnsplaat kreeg HVB op bezoek. We wilden alles weten over de aanwezigheid van de Nederlandse garnaalvloot voor de Belgische kust, een aanwezigheid die op tijd en stond ongenoegen teweegbrengt bij de Vlaamse kustvissers.
Minneboo is een visser die weet waarover hij spreekt, want als hij niet vaart is hij aktief als voorzitter van de *Colijsplaat Visvereniging 'Colvis'*, als lid van garnalensektie van de *Nederlandse Vissersbond*, als vertegenwoordiger van Zeeland in de *Garnalensektie Adviescommissie van het Produktschap*, als vertegenwoordiger in het landelijk *Produktschap* voor wat betreft het zeefprobleem.
Colijnsplaat is een dorp met 1600 inwoners, het telt een 14 à 15 tal vaste schepen, en er wonen ongeveer een 20-tal vissers.



Alex Minneboo: 'Ik heb veel leergeld betaald, veel netten gescheurd.'

HVB: *Kreeg je tips van bevriende Vlaamse vissers toen je een zestal jaren geleden in de Belgische wateren op garnaal kwam vissen?*
Alex: Nee, je hoort wel eens wat, maar tips heb ik nooit gekregen. Vanaf 1982 kwamen we wel eens vissen tot voor Zeebrugge, zodoende zijn we altijd een beetje verder opgeschoven. We kregen door de Vlamingen wel eens gegevens over de ligging van wrakken toegespeeld maar nooit van de visgronden.
HVB: *Hetgeen de Belgische garnaalvissers vreesden, dat er na die ene visser nog meer Nederlanders voor de Vlaamse kustzouden komen, gebeurde dan ook.*
Alex: Ikzelf viste wat op mijn eigen plaatsjes, het liefst alleen. Ik kwam regelmatig met goede vangsten binnen, goede kwaliteit van de Belgische kust, dan kwamen anderen wel eens mee. Ik korde altijd weg van de 'bende', maar de anderen kwamen altijd weer achter me aan. Maar ikzelf heb leergeld betaald, Ik heb daar veel netten kapot gemaakt.
HVB: *Op een bepaald moment telde men over de Belgische kust zo'n 50 à 60 grote Nederlandse grote garnaaltreilers die er de hele week kwamen vissen. Begrepen jullie de ontevredenheid van de Belgische kollega's?*
Alex: Ja dat kan ik wel begrijpen, ik zou het omgekeerde ook niet geweldig vinden. Zelf blijf ik ook liever aan onze kant vissen, maar als het meer oplevert... dan kom ik op de Belgische kust vissen tot voor Duinkerke. Wij vertrekken hier en korren voor het getij tot op de Belgische kust.
HVB: *Bij ons werd beweerd dat de Nederlanders met een motorvermogen vis-* ☞

DELTAFLEX
Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge
industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie
Facom kwaliteitsgereedschappen
SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-AFDICHTINGEN
Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13
Privé: 050 / 41 76 19 — Fax: 050 / 54 68 02



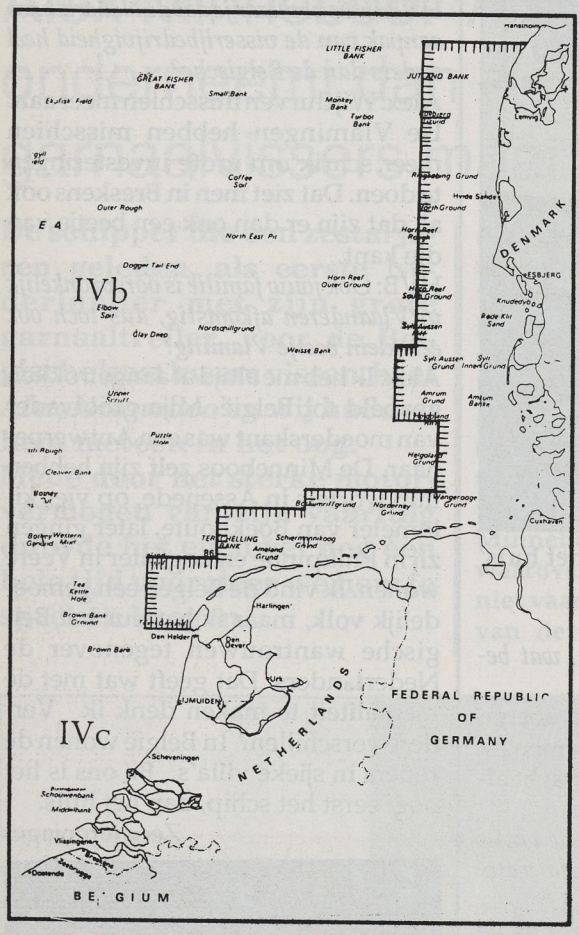
Alex Minneboo: 'Bij ons is het nog steeds: eerst het schip en dan het huis'

ten die niet toegelaten wasom binnen de 12 mijl te vissen.
Alex: Toen de kabeljauwvisserij erop achteruit ging en de schepen niet voldoende kwantum hadden om op tong en platvis te vissen, vooral rond 1989-1990, schaften de meeste vaartuigen garnaalnetten aan en richtten zich in om de garnalenvisserij te beoefenen want de garnalen visserij is vrij. Dit gebeurde uiteraard tegen de zin van alle gevestigde garnalenvissers, ze hebben toen geëist om de garnalenvisserij te beschermen, maar de garnalenvangt bleef vrij.
HVB: *Tijdens de 'zwarte vlaggenaktie' van de Oostendse en Nieuwpoortse garnaalvissers, drie jaar geleden, zagen we eens chip met een spandoek tussen de masten waarop te lezen stond; 'de garnaal ons brood, de Hollanders onze dood' Wat dachten jullie toen?*
Alex: Ik vind de Belgische overheid weinig doet voor de kustvisserij, de Belgische kleine visserij krijgt weinig steun. Wij zijn hier beter af , dank zij overheidsubsidies. De garnalenvissers in België zijn ook niet sterk gegroepeerd, zoals dat bij ons het geval is; dat missen de Belgen. De nieuwbouw van de kustvisserij in België is te kleinschalig. Er mogen ook geen Nederlandse schepen meer aan België verkocht worden, er zijn hier echter relatief goedkope vaartuigen te koop die van pas zouden komen in de Belgische kustvisserij.
HVB: *Rond deze tijd schreef u een brief naar de 'Rederscentrale', in deze brief stond te lezen dat je als 'pionier' de Vlaamse kust ging verkennen, wat bedoelde je daar precies mee?*
Alex:Ja dat is zo, ik kon ook proberen via derden wat te weten te komen. Ik ben echter nieuwsgierig en tracht alles zelfuit te vissen.
HVB: *Wat dachten jullie van de akties tegen jullie verblijf in de Belgische wateren?*
Alex: Ik dacht daar weinig over na, je màg dat, in de Belgische wateren vissen. De Belgen mogen hier ook komen vissen. Vroeger gebeurde dat ook, ze kwamen vanop de Belgische kust voor de Nederlandse kust vissen. De Belgen willen echter ook elke dag weer thuis zijn in Oostende of Zeebrugge, ja dat is hun keuze.
Daar komt er nog bij dat wij door de Deltawerken veel visgrond verloren hebben, dus moeten wij wel verderop vissen.
Maar de Belgen hebben het niet gemakkelijk. De markt is ook niet zo goed in België, de garnaalverkoop is er te klein. Ik heb liever een grotere aanvoer want daar komt de handel op af. Onze garnaal gaat overigens bijna allemaal naar België toe, er wordt daar bij jullie veel garnaal gegeten.
HVB: *Hoe zie je de toekomst van de Nederlandse en Belgische garnalenvisserij?*
Alex: Nou, de garnalenvisserij in Nederland is op de goede weg en zal het wel overleven, voor België zie ik het toch somber in, of ze moeten met subsidies van de E.G. of de overheid voor de dag komen om de vloot beter uit te rusten. Toch denk ik dat de afstand veel te groot geworden is om Nederlandse garnaalvisserij nog bij te benen.
HVB: *Hoe verklaar je dat de Nederlandse aanpak van de visserijbedrijvigheid heel anders dan de Belgische?*
Alex: Wij durven misschien meer aan. De Vlamingen hebben misschien meer schrik om grote investeringen te doen. Dat ziet men in Breskens ook al, dat zijn er dan ook een beetje van die kant.
HVB: *Ook jouw familie is oorspronkelijk uitVlaanderen afkomstig, dus toch ook een klein beetje Vlaming?*
Alex: Ik heb me altijd al aangetrokken gevoeld tot België. Mijn grootvader van moederskant was een Antwerpenaar. De Minneboos zelf zijn hebben hun wortels in Assenede, op vier kilometer van Boekhoute, later gingen zij in Philipinne en nog later in Veere wonen. Ik vind de Belgen een gemoedelijk volk, maar ik betreur het Belgische wantrouwen tegenover de Nederlanders. Dat geeft wat met de mentaliteit te maken denk ik. Verdere verschillen? In België wonen de reders in sjieke villa's. Bij ons is het nog: eerst het schip, dan het huis.

Zeedierenjager

quintiens
n.v.
SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT
INSTALLATIE
HERSTELLING
ONDERHOUD
SCHAKELBORDEN
PLC-STURINGEN
HERWIKKELEN EL. MOTOREN
GROOTHANDEL
'day and night service'
Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge
AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR

Heropening van scholbox gekontesteerd



De scholbox loopt vanaf de noordkant van Denemarken evenwijdig aan de kustlijn tot aan het Nederlandse Den Helder.

DE EG-VISSERIJMINISTERS hebben beslist de zogenaamde *scholbox* — een beschermd kweekgebied voor schol — gedurende zes maanden van het jaar totaal open te stellen voor de visserij. Van oktober tot einde maart mogen alle vissers dus het gebied bevissen. Vanaf 1 april '94 gaat de scholbox dan weer dicht, althans voor visserijvaartuigen van meer dan 300 pk. De eurokotters kunnen dan echter (zoals voorheen trouwens) verder heel het jaar de zone bevissen.

Vissers verdeeld

Eén en ander gaf in Nederland aanleiding tot enige opwinding. Niet alleen was er de milieuorganisatie Greenpeace die zich tegen de nieuwe regeling verzette, ook een gedeelte van de vissers, verenigd in de Nederlandse Vissersbond, staat achter Greenpeace en de biologen die de mening toegedaan zijn dat het openstellen van de scholbox nefast is voor de visstand.

Greenpeace organiseerde dan ook een spektaculaire aktie. Op maandag 4 oktober werd de haven van Harlingen met een kabel geblokkeerd. Op deze manier werden 37 kotters gedwongen een uur langer aan de kant te blijven.

De Federatie van Visserijverenigingen zal daarvoor trouwens een schadevergoeding van Greenpeace eisen. Het zou daarbij over ettelijke tienduizenden guldens gaan.

Omdat de opening van de scholbox echter ook niet bij de Nederlandse vissers op eenduidig gejuich onthaald wordt, organiseert Federatievoorzitter Kramer onder zijn leden een enquête waarin hij naar hun mening vraagt.

Schipper J.S. Korf van de UK 136 heeft zolang niet gewacht om zijn mening te geven. In een ingezonden brief in het Nederlandse blad 'Visserijnieuws' vertelt hij hoe hij onmiddellijk nadat de opening van de scholbox een feit was het gebied ingetrokken is. Zijn verwachtingen waren groot, maar laten we de schipper zelf aan het woord. *'Vol spanning stond ik te kijken toen de zakken werden overgezet. En ja hoor, barstensvol vis. De zakken werden opengetrokken en... allemaal kleine schol'*, en hij vervolgt, *'Ja, beste collega-vissers, een hele teleurstelling. Ongeveer negentig procent van de gevangen schol was te klein ... overal hetzelfde beeld: de sorteerbakken vol met vis, maar allemaal te klein.'*

Hij doet dan ook een oproep: *'Vissers van Nederland, België, Engeland en andere bokkenvissers, laten we toch in hemelsnaam onze gezonde verstand gebruiken. Wat er, op het moment dat ik dit schrijf in de scholbox gebeurt is doodzonde. Als we in de komende weken in het hierboven genoemde gebied gaan vissen, zijn we bezig met een gigantische moordpartij'*, en hij besluit met de woorden, *'Ik weet dat ik met dit schrijven mijn nek uitsteek. Maar ik kon niet zwijgen door zo'n zeventien uur scholbox-ervaring'*.

Vissers werken samen met milieuverenigingen

Opmerkenswaard was de samenwerking die in dit dispuut ontstaan is tussen Greenpeace en de vissers van de Nederlandse Vissersbond. Overigens ziet het ernaar uit dat deze samenwerking nu verder uitgebreid wordt. Op een gezamenlijk overleg beslisten de milieuorganisaties Greenpeace, de Waddenvereniging, de Werkgroep Noordzee, de Vogelbescherming en de Zeeuwse Milieufederatie enerzijds en het Produktschap, de Federatie, de Vissersbond en de Redersvereniging anderzijds o.m. samen te ageren tegen de illegale bijvangsten die Deense industrievisvaartuigen vangen terwijl ze vis bestemd voor vismeel vangen.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

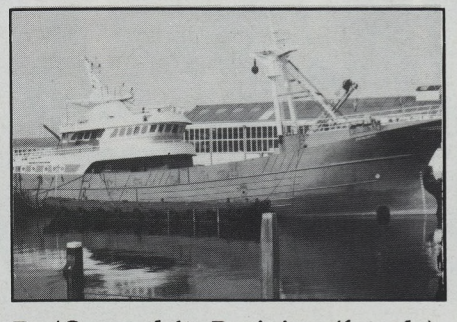
wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ∅ 32.11.01

Wel en wee bij Nederlandse scheepswerven



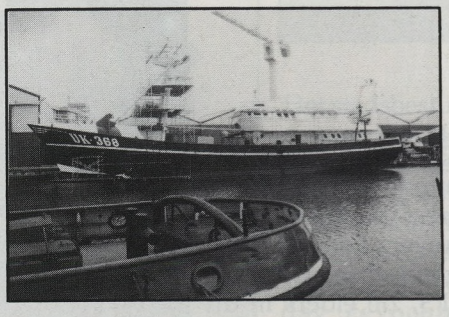
De 'Concorde'te Bruinisse (foto dp)

De bekende visserijscheepswerf Metz uit het Nederlandse Urk is van plan het personeelsbestand van in totaal 90 personen met 32 man te verminderen. De werf zou zodoende één derde van zijn arbeiders ontslaan.
Enerzijds worden de Nederlandse werven voortdurend gekonfronteerd met de aanvoer van goedkope casco's uit Polen, anderzijds is ook in Nederland de vraag naar nieuwe vissersvaartuigen sterk teruggelopen. Voor het ogenblik wordt bij Metz de laatste hand gelegd aan de nieuwe UK 243. Nadat dit casco in december te water gelaten wordt, is er echter geen nieuwbouw meer voorzien.



'Klaas-Adriana' te Stellendam (foto dp)

Maaskant van zijn kant heeft wel nog werk. Op de werf te Bruinisse is de imposante treiler 'Concorde' in de maak, terwijl bij Maaskant Stellendam een nieuwe ARM 22 'Klaas-Adriana' op komst is. Bij Visser in Den Helder wordt dan weer gewerkt aan de nieuwe UK 368.



'Petronella' bij Visser (foto dp)

Herrie rond garnalensorteertrommels

Een Nederlandse rechtbank stelde fabrikant *Sterkos* in het gelijk waar deze stelde dat de garnaalsorteertrommels van *'Verburg'* en *'Welgelegen'* die — evenzeer als het *Koster*ontwerp van *Sterkos* — krabbetjes uit de garnalenvangst verwijderen, eigenlijk onder het oktrooi van *Koster* vallen. Bij *Sterkos* zeggen ze op een telefoontje van de twee andere firma's te wachten om tot een vergelijk te komen. Indien er geen (financiële) voorstellen komen, dan komt er oorlog van, zo zegt men daar strijdlustig.

Europort 93

Van 16 tot 20 november 1993 gaat in het Amsterdamse *Rai* voor de 26ste keer de *Internationale Maritieme Tentoonstelling* door . De tentoonstelling die in visserijmiddens tot de klassiekers behoort is op die data te bezoeken van 10 tot 17 uur en op donderdag 18 november zelfs tot 21 uur.

Diepvriestreilers onder vreemde vlag

De voormalige Nederlandse VL 70 'Astrid' (later KW 171 'Maartje Theodora) een diepvries-trawler van 97,75 meter lang (breedte: 14,50 m, holte 9 meter, brt 3229, Deutzmotor van 6600 pk) vaart voortaan onder Engelse vlag en draagt het kenteken H 90 terwijl het luistert naar de naam 'Atlantic Princess'. De nieuweling wordt daarmee het grootste vissersschip in het Engelse register. Nederland beschikt nu nog over 12 dergelijke grote trawlers, maar ook de SCH 72 (meer dan 88 meter lang) en de SCH 33 (71,25 meter lang) gaan op zeer korte termijn naar het buitenland vertrekken.
Daar moet echter aan toegevoegd worden dat de drie schepen ongetwijfeld Nederlandse havens zullen blijven aandoen en dat een deel van de bemanning Nederlands zal blijven.

Vaargeul Harlingen wordt uitgediept

Momenteel wordt de vaargeul naar de Nederlandse haven Harlingen, waar de belangrijke visveiling Insula onderdak geeft, uitgediept. De Insula-veilingdirekteur had onlangs nog gezegd dat zijn vismijn een grote toekomst voor zich zag op voorwaarde dat de nodige baggerwerken zouden uitgevoerd worden. Daarmee werd nu een aanvang genomen. Verwacht wordt dat de eerste fase van de werken, het uidiepen van het trajekt Pollendam, tot op een diepte van 7,20 meter, klaar zal zijn tegen het einde van dit jaar.

De wereld van Bakker Sliedrecht *

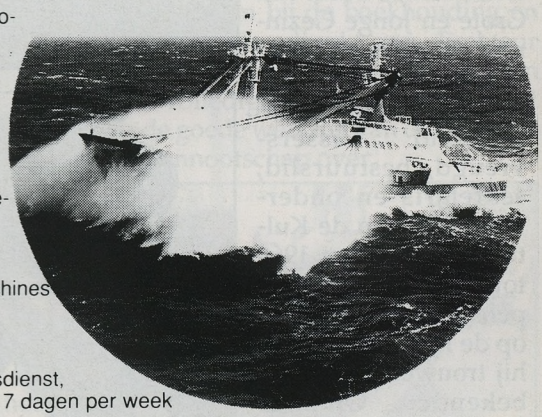
Elektrische vislieraandrijvingen

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

Europort'93 Stand Z 114

Bakker Sliedrecht voor:

* Complete elektrotechnische installaties
* Elektrische machines en vermogenselektronica naar maat
* Autotrawl/lengte- en trekkrachtmeetsystemen
* Revisie van elektrische machines en apparatuur
* Klantgerichte servicetraining
* Service/storingsdienst, 24 uur per dag, 7 dagen per week



BAKKER SLIEDRECHT
Bakker Sliedrecht Electro Industrie B.V.
Leeghwaterstraat 59, Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht
Tel. 01840-16600. Fax 01840-10144. Telex 26354 elinb nl.

de maand in beeld





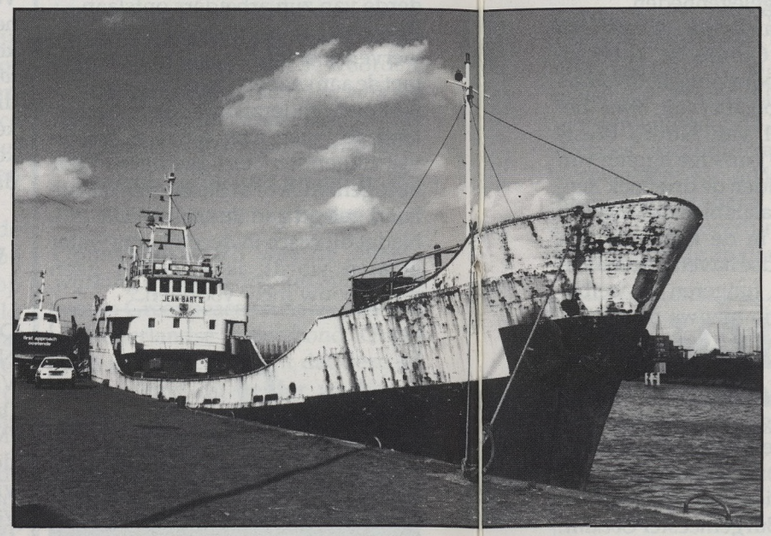




Afgewisseld in Keulen (Anuga) en Parijs (Sial) grijpt jaarlijks de grootste voedingsbeurs ter wereld plaats. Van 9 tot 14 oktober was de Köln Messe ingenomen door 6.200 exposanten, waarvan meer dan 4.000 uit het buitenland. De sektor vis en schaaldieren elde 350 deelnemers, diepvriesbedrijven (1.648) niet inbegrepen. Met 194 deelnemers was ons land zeer goed vertegenwoordigd. De meeste Belgische deelnemers waren bijeengebracht in drie g roepsstanden dank zij de samenwerking tussen de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel (BDBH), de Vlaamse Dienst voor Buitenlandse Handel (VDBH), de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten (NDALTP), de GOM Vlaams-Brabant en het Waalse Gewest. We vonden er het Oostendse bedrijf La Couronne (samen met Porubel) terug, Pieters' Visbedr ijf, Galana Seafood uit Waregem en de firma Pierre Hottlet & Co uit Kontich (foto's). Andere Belgische visverwerkende bedrijven op Anuga 93 waren Borisalm (Sirault), Luyben (Brussel), Sodia l (Jumet), Ifpa (Brussel), Produits Ideal (Seraing).

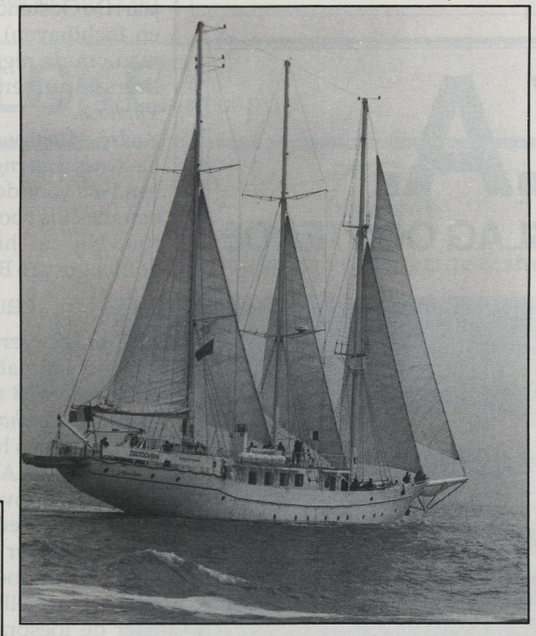
De O.32 Jessica wordt een museumstuk. De houten garnaalschuit krijgt binnen enkele jaren een plaats in het heemkundig museum Sincfala te Heist. Meer over de O.32 elders in dit nummer. ⇨





Het sportvissersvaartuig Jean Bart IV is weg. Dat betekent meer plaats voor vissersvaartuigen aan de Nieuwpoortse kaai. De coaster (53,38 m.) zal in Engeland gesloopt worden. De Jean Bart IV werd in 1955 in Hamburg gebouwd en in 1981 door André Verstraete en Godelieve Vieren aangekocht en omgebouwd voor de sportvisserij. Tot in 1990 maakten jaarlijks enkele duizenden hengelaars van de Jean Bart IV gebruik. Sindsdien ligt het schip met motorpech aan de kade. De plaats die het nutteloos geworden schip innam zorgde voor heel wat ergernis aan de kaai.

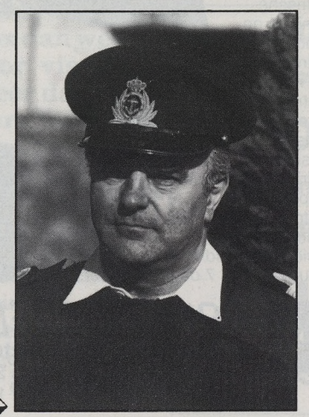
De driemaster Nausikaa (54 m.) overwintert in Antwerpen. Het zeilschip, gebouwd op het casco van een gewezen IJslander, maakte de voorbije zomer dagelijks zeiltochten voor de kust. Onlangs was er nogal wat stemmingmakerij omdat het schip geen ligplaats kreeg in de voorhaven. Dat de eigenaar om die reden Oostende de rug toekeert is overtrokken. Na de overwintering in het Antwerpse Willemdok keert de Nausikaa terug naar Oostende ⇩



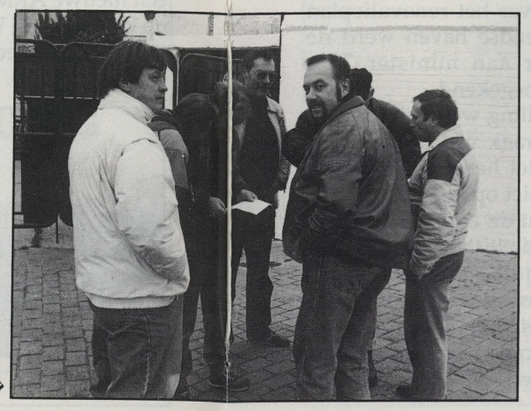


Bij de Onderlinge Visafslag (OVA) wordt Roger Cattoor opgevolgd door de 34-jarige Marc Bruyer. Hij werkt reeds elf jaar bij de OVA. Aanvankelijk op het loonbureau en bij de boekhouding en uiteindelijk als adjunkt van direkteur Cattoor. De jonge Oostendenaar nam nu de volledige verantwoordelijkheid voor de goede werking van de coöperatieve vennootschap over.

Jules De Vocht, gewezen direkteur van de visserijschool in Heist, ontving vorige maand de *Gouden Medaille voor Kultuurverdienste* van Knokke-Heist voor zijn medewerking aan het sociaal-kultureel leven in Heist. Juul De Vocht was sekretaris en voorzitter van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen, voorzitter van de Sociale Raad, bestuurslid van de oudleerlingenbond Visserswreugd, bestuurslid, sekretaris en ondervoorzitter van de Kulturele Raad. Van 1966 tot 1985 was hij ook persmedewerker. Ook op de HVB-redaktie is hij trouwens geen onbekende. Onlangs stond hij zijn volledige kollektie persartikels, zowat 4.000 bijdragen, af aan de Gemeentelijke Biblioteek. ⇨



De werknemers van APS te Oostende gingen in staking omdat ze hun loon niet kregen. APS-man Ponjaert schreef prompt een brief waarin de scheepsbouwers konden lezen dat ze meteen ontslagen waren. Over het sociaal konflikt bij APS, zie elders in dit blad. ⇨



Het stadsbestuur van Nieuwpoort nam afscheid van Antoon Van Hooreweghe, gewezen direkteur van de Nieuwpoortse visserijschool. Antoon Van Hooreweghe heeft een veertigjarige loopbaan in het Stella Maris-Sint-Bernarduscollege. 26 jaar geleden werd hij de eerste leke-direkteur van het bisschoppelijk kollege. Direkteur Van Hooreweghe heeft tot de laatste dag gevochten tegen het verdwijnen van de plaatselijke visserijschool. ⇨



'Kijker van kapitein Bestenbustel' voor GOM-direkteur Norbert Vanhove en minister Theo Kelchtermans

Zeesluis voor Oostende klaar in 2003?



De twee laureaten, minister Theo Kelchtermans en Norbert Vanhove, omringd door burgemeester-havenschepen Julien Goekint en OHG-voorzitter André Maenhout. (Foto gw)

De 'Oostendse Havengemenschap' reikte voor de derde keer de *'Kijker(s) van Kapitein Bestenbustel'* uit. De onderscheiding bestaat uit een koperen scheepskijker die toegekend wordt aan personen of organizaties die tijdens het voorbije jaar een betekenisvolle bijdrage leverden tot de ontwikkeling van de Oostendse havens. De eer viel deze keer te beurt aan GOM-direkteur-generaal *Norbert Vanhove* en aan *Theo Kelchtermans*, Vlaams minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden.

Tijdens een panelgesprek dat het banket in het Oostendse Thermae Palace Hotel voorafging liet *Norbert Vanhove* zich positief uit over het groeipotentieel van Noord-West-Vlaanderen. De gunstige ligging van Oostende temidden de driehoek Zeebrugge-Rijsel-Calais biedt belangrijke mogelijkheden in de komende tien jaar. De Oostendse havens (zeehaven en luchthaven) fungeren als hefbomen om de regio nieuwe ontwikkelingsimpulsen te geven, aldus *Vanhove*.

André Maenhout, voorzitter van de *Oostendse Havengemeenschap vzw*, brak een lans voor de snelle realisatie van een zeesluis voor schepen van 10.000 ton. Hij zat hiermee op dezelfde golflengte van Burgemeester *Goekint*.

Laureaten

Met enige vertraging werden de nieuwe laureaten bekendgemaakt. *"Oostende heeft zeer veel te danken aan Norbert Vanhove"* zei voorzitter *Maenhout* toen hij de eerste naam bekend maakte. Als dank voor zijn positief advies over het renovatieplan voor de Oostendse haven werd de tweede kijker aan minister *Theo Kelchtermans* toegekend.

Met belangstelling werd uitgekeken naar de toespraak van de minister. *Kelchtermans* liet het talrijk opgekomen publiek niet op zijn honger. Hij benadrukte dat de zeesluis er komt. Over de kapaciteit (afmetingen) van de sluis kon hij zich nog niet uitspreken. *'Dat de regering nog wenst te beslissen over de optimale ekonomische en technische kapaciteit van de sluis aan de hand van een gedetailleerd onderzoek,*☞

O.V.A.
ONDERLINGE VISAFSLAG OOSTENDE
40 JAAR ERVARING EN KWALITEIT IN
* het veilen van UW vis... te Oostende
* het verzorgen van UW koeltransport... naar Oostende
* de berekening van UW lonen en sociale wetten, zowel voor reders als voor bedrijven... in en buiten Oostende
* een coöperatieve aangepast aan UW noden
VISMIJN 71, 8400 OOSTENDE
Tel.: 059 / 32 21 73 — Fax: 059 / 32 04 46

doet niets af aan het feit dat een sluis zal gebouwd worden. Hierover kan geen discussie meer bestaan. Wij hebben overigens onze administratie de opdracht gegeven om ons voor eind oktober de elementen mede te delen die een beslissing over de afmetingen van de sluis moet toelaten', verduidelijkte de minister. Hij drong er ook sterk op aan dat spoedig een havenmanagementsteam wordt aangesteld dat snel werk moet maken van de oprichting van het havenbedrijf zoals in het havendekreet voorzien wordt.

Onteigeningen

De minister zei dus niet wanneer de werken kunnen starten. Dat kàn ook moeilijk omdat nog niet alle voorwaarden vervuld zijn. Hij gaf het publiek mee dat de bouw van de sluis vijf jaar zal in beslag nemen. In werkelijkheid zal de termijn minstens zeven jaar en misschien meer bedragen omwille van de aanleg van een nieuwe wegeninfrastruktuur, de verplaatsing van de jachthaven enz. Binnen afzienbare tijd wordt de onteigeninsprocedure voor de gebouwen aan de Bredensesteenweg op gang getrokken. Hiervoor is 200 miljoen uitgetrokken, waarvan 100 miljoen voor dit jaar. De schatting en de opening van de dossiers zal niet lang meer op zich laten wachten. We vernamen echter dat de fase van ontruiming niet voor '95, misschien wel '96 valt. Tel daar zeven jaar bij en het is duidelijk dat de sluis er nooit zal zijn voor het jaar 2003. (gw)

ZEEBRUGGE

Zeevishandel André in European Fish Center

Zeevishandel André NV investeerde in een nieuwe vestiging in het European Fish Center in de Zeebrugse achterhaven. De oprichting van een nieuw bedrijfspand met gekoelde visateliers vergde een investering van 40 miljoen frank.
Vishandel André haalde vorig jaar een omzetcijfer van 125 miljoen frank. Het visbedrijf stelt een tiental mensen tewerk.

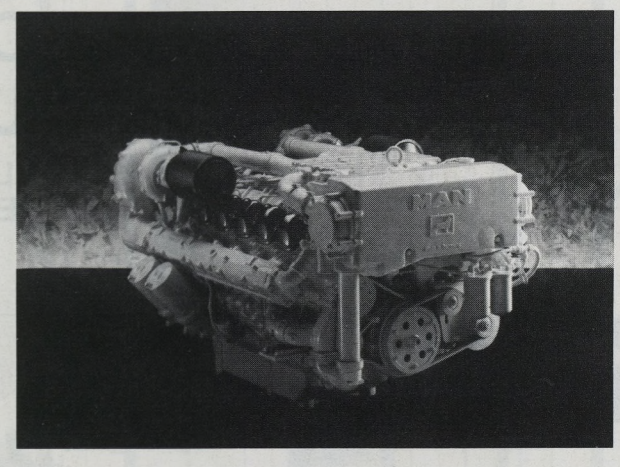
Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van oud-visser Roger Hoornaert. 'Diesje' zoals hij algemeen bekend was, echtgenoot van mevrouw Victorine Vermeulen, werd geboren te Nieuwpoort op 14 juli 1930 en overleed te Veurne op 12 oktober 1993. Hij werd te Nieuwpoort begraven op 19 oktober 1993.

Ook werden wij op de hoogte gebracht van het overlijden van mevrouw Jeannine Vanbesien, echtgenote van Charles Verbiest, reder van de O 110. Jeannine Vanbesien werd geboren te Hammersmith (G.B.) op 22 augustus 1941 en ze overleed te Oostende op 26 oktober 1993. De begrafenis ging door op 30 oktober 1993.

VALCKE INDUSTRIES N.V.

MAN

Dieselmotoren voor marine & industrie



- Agent van Mercedes-Benz, mtu, VM, MAN
- Revisie - onderhoud - herstelling van alle merken dieselmotoren o.a. Deutz, MWM, A.B.C., MAN, enz...
- Inbouw scheepsmotoren, keerkoppelingen, scheepsaggregaten
- Konstruktie van stroomaggregaten, pompgroepen
- Mechanische konstrukties, plaatwerken, laswerken, draai- en freeswerken.

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

Aanvoer en besommingen

januari - september

VOOR ALLE DUIDELIJKHEID wijzen we erop dat nevenstaande cijfermateriaal uitsluitend betrekking heeft op de aanvoer van vaartuigen onder Belgische vlag in een van onze drie vismijnen. De werkelijke omzetcijfers van de vismijnen liggen dus hoger, omdat ook de (bescheiden) aanvoer van buitenlandse vaartuigen dan in de boekhouding verwerkt zit. Bovenop komt nog de opbrengst van ingevoerde visserijprodukten die via de veiling aan de man gebracht worden; vooral in Zeebrugge is dit een aanzienlijke hoeveelheid.
De opgevangen vis is op basis van de minimum opvangprijs in de gegevens verwerkt.

Aanvoer in ton

	1993	1992	1991
Oostende	5.680	6.000	7.695
Zeebrugge	10.391	10.967	11.736
Nieuwpoort	689	723	854
Tot.	16.760	17.690	20.285

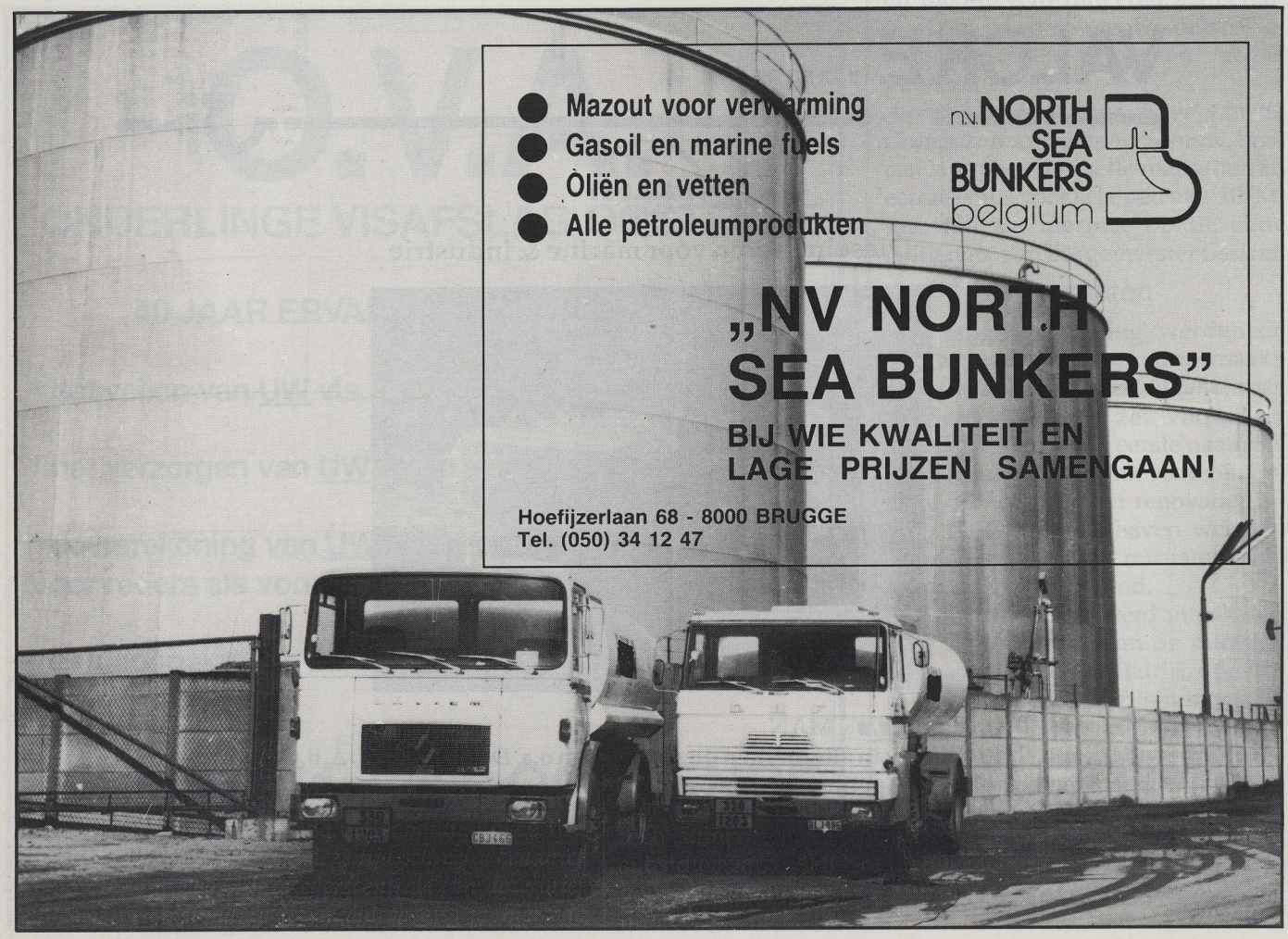
Besomming in miljoen frank

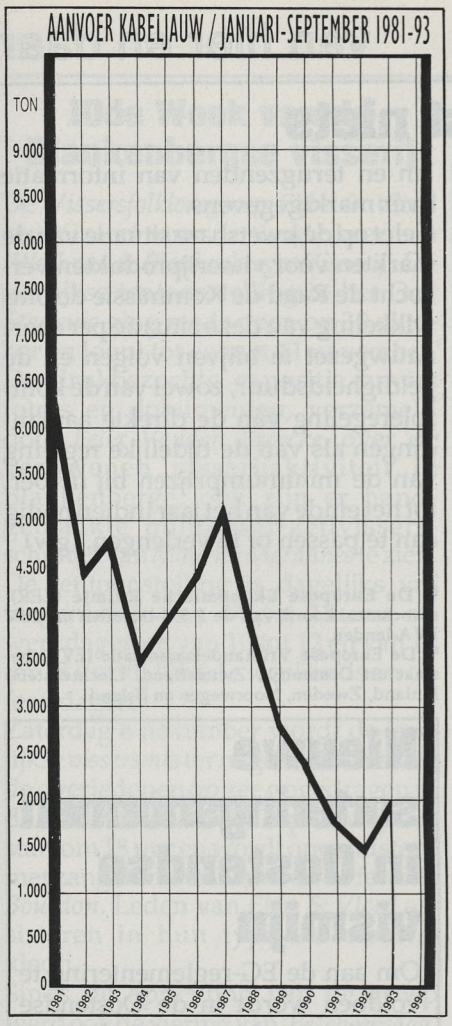
	1993	1992	1991
Oostende	534	549	747
Zeebrugge	1.052	1.110	1.232
Nieuwpoort	91	92	101
Tot.	1.677	1.751	2.080

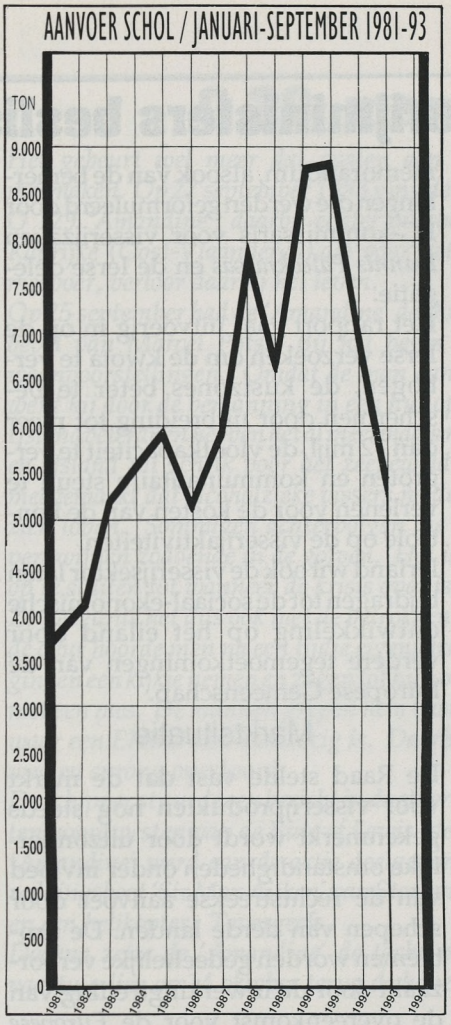
12 jaar aanvoer en besomming januari-september

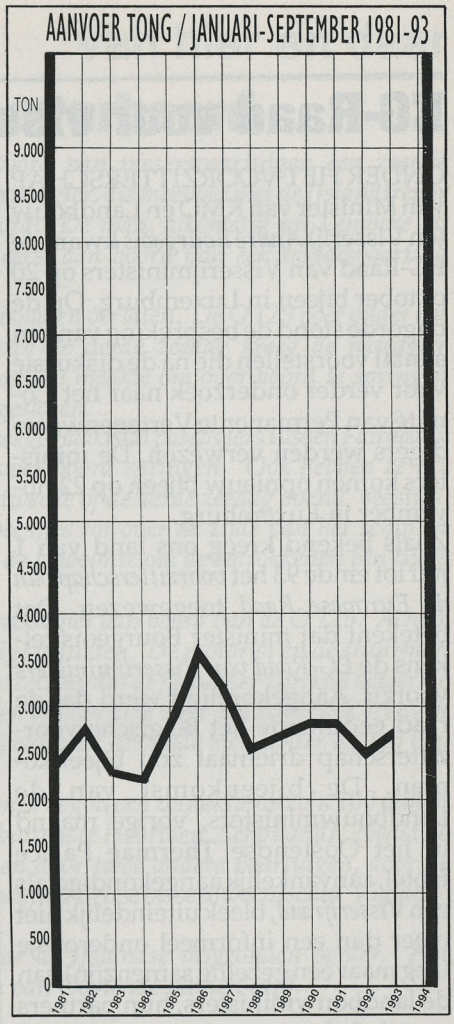
In de periode '86-'91 zorgden Belgische vissersvaartuigen na negen maanden telkens voor méér dan twee miljard frank omzet. De omzetstijging ging gepaard met een aanzienlijke toename van gemiddelde visprijs. De jongste jaren ging het echter zowel met de aanvoer als met de besomming bergaf. Het aanvoergewicht na negen maanden bedraagt dit jaar nog slechts 65 procent van de aanvoer twaalf jaar geleden. De besomming werd teruggeschroefd tot het niveau van tien jaar geleden. Voor de rendabiliteit van de vismijnen is dit geen gunstige evolutie. Voor de evolutie van aanvoer en besomming van kabeljauw, schol en tong gedurende die jaren verwijzen we naar de grafieken hiernaast. ☞

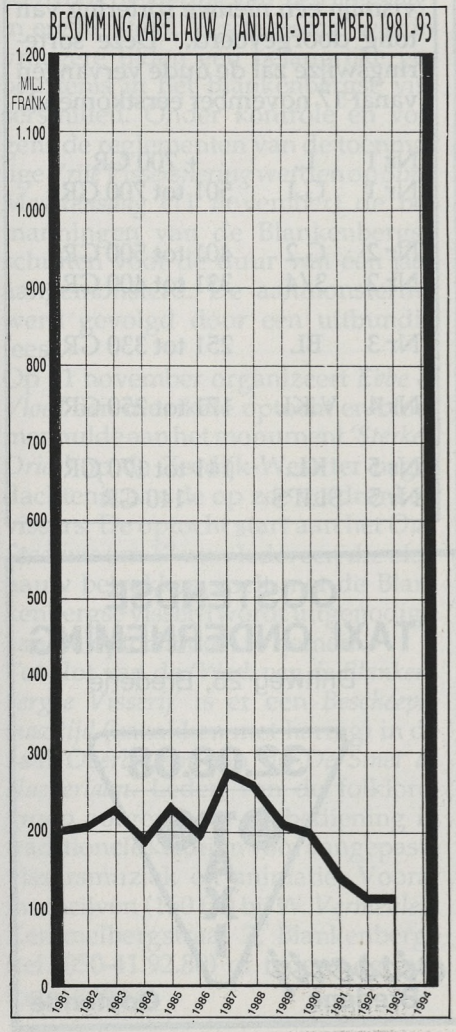
	Aanvoer Ton	Besom. Miljoen fr.	Gem. Prijs frank
'93	16.760	1.677	100.1
'92	17.690	1.751	99.0
'91	20.285	2.080	102.6
'90	21.584	2.027	93.9
'89	21.526	2.218	103.0
'88	22.744	2.063	90.7
'87	22.405	2.331	104.0
'86	21.773	2.248	103.3
'85	24.299	1.991	81.9
'84	23.700	1.695	71.5
'83	24.943	1.671	67.0
'82	25.821	1.567	60.7

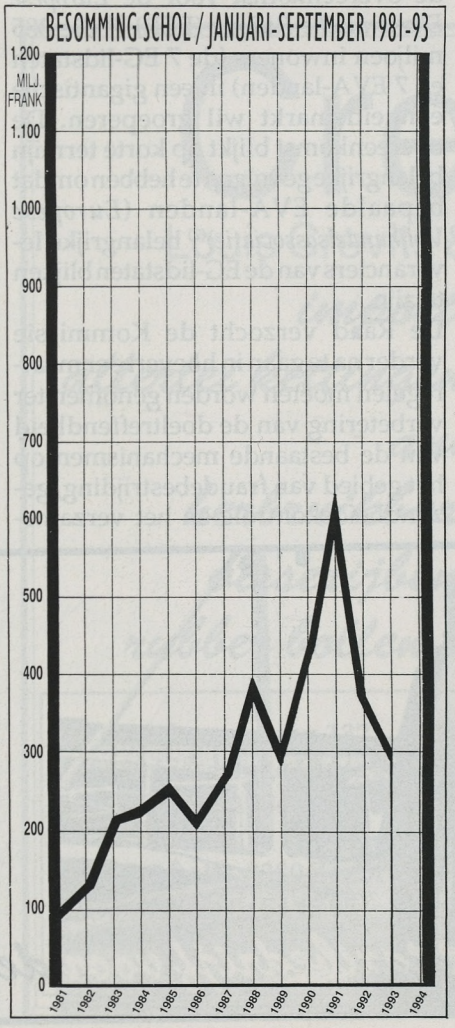


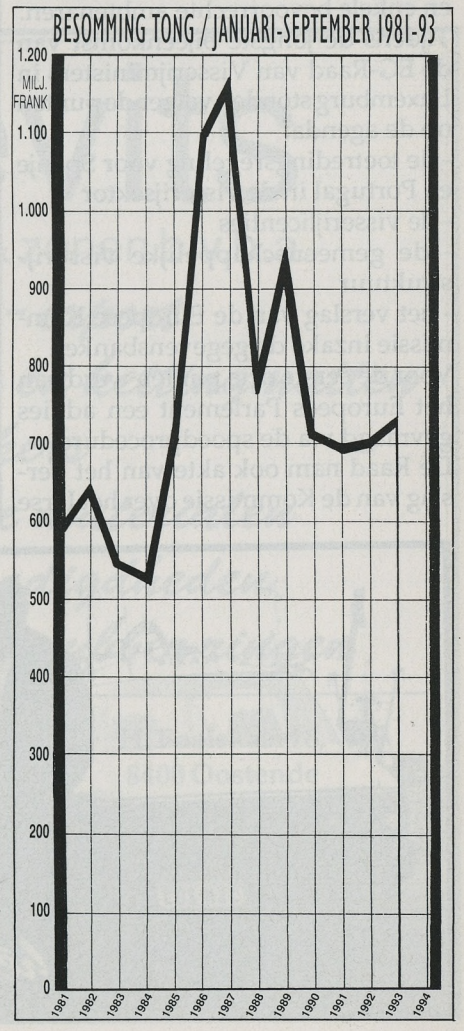

AANVOER KABELJAUW / JANUARI-SEPTEMBER 1981-93
TON
9.000
8.500
8.000
7.500
7.000
6.500
6.000
5.500
5.000
4.500
4.000
3.500
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
0
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994


AANVOER SCHOL / JANUARI-SEPTEMBER 1981-93
TON
9.000
8.500
8.000
7.500
7.000
6.500
6.000
5.500
5.000
4.500
4.000
3.500
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
0
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994


AANVOER TONG / JANUARI-SEPTEMBER 1981-93
TON
9.000
8.500
8.000
7.500
7.000
6.500
6.000
5.500
5.000
4.500
4.000
3.500
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
0
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994


BESOMMING KABELJAUW / JANUARI-SEPTEMBER 1981-93
MILJ. FRANK
1.200
1.100
1.000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994


BESOMMING SCHOL / JANUARI-SEPTEMBER 1981-93
MILJ. FRANK
1.200
1.100
1.000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994


BESOMMING TONG / JANUARI-SEPTEMBER 1981-93
MILJ. FRANK
1.200
1.100
1.000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994

EG-Raad voor visserijministers beslist niets

ONDER HET VOORZITTERSCHAP van Minister van KMO en Landbouw (en Visserij) *André Bourgeois* kwam de EG-Raad van Visserijministers op 20 oktober bijeen in Luxemburg. Op de dagorde stond de bespreking van een aantal voorstellen die na de diskussie voor verder onderzoek naar het Comité van Permanente Vertegenwoordigers werden verwezen. De ministers komen opnieuw bijeen op 22 november in Luxemburg.

Zoals bekend kreeg ons land van 1 juli tot einde 93 het *voorzitterschap van de Europese Raad* toegewezen. Dat betekent dat minister Bourgeois telkens de *EG-Raad van Visserijministers* voorzit. Aangekondigd werd dat de raad gedurende het Belgische voorzitterschap driemaal zou bijeenkomen. De bijeenkomst van de Landbouwministers, vorige maand in het Oostendse Thermae Palace Hotel, aanvankelijk aangekondigd als een *Visserijraad*, bleek uiteindelijk niet meer dan een informeel onderonsje (zeg maar een gezellig samenzijn) van de landbouwministers, hun partners en enkele bevoorrechte ambtenaren.

Tijdens de jongste bijeenkomst van de EG-Raad van Visserijministers in Luxemburg stonden volgende punten op de agenda:

- de toetredingsregeling voor Spanje en Portugal in de visserijsektor
- de visserijlicenties
- de gemeenschappelijke visserijstruktuur
- het verslag van de Europese Kommissie inzake de gegevensbanken

Voor de eerste drie punten werd aan het Europees Parlement een advies gevraagd via de spoedprocedure.

De Raad nam ook akte van het verslag van de Kommissie over het Ierse memorandum, alsook van de bemerkingen die werden geformuleerd door EG-kommissaris voor visserijzaken *Ioannis Paleokrassas* en de Ierse delegatie.

Het rapport gaat uitvoerig in op de Ierse verzoeken om de kwota te verhogen, de kustzones beter te beschermen door uitbreiding tot meer dan 12 mijl, de vlootkapaciteit te vergroten en kommunautaire steun te verlenen voor de kosten van de kontrole op de visserijaktiviteiten.

Ierland wil ook de visserijsektor laten bijdragen tot de sociaal-ekonomische ontwikkeling op het eiland door verdere tegemoetkomingen van de Europese Gemeenschap.

Marktsituatie

De Raad stelde vast dat de markt voor visserijprodukten nog steeds gekenmerkt wordt door uitzonderlijke omstandigheden onder invloed van de rechtstreekse aanvoer door schepen van derde landen. De problemen worden gedeeltelijke veroorzaakt door de inwerkingtreding van de overeenkomst voor de *Europese Ekonomische Ruimte* (EER) [1] die 385 miljoen inwoners (de 7 EG-lidstaten en 7 EVA-landen) in een gigantische eenheidsmarkt wil groeperen. De overeenkomst blijkt op korte termijn belangrijke gevolgen te hebben omdat bepaalde EVA-landen (*Europese Vrijhandelsassociatie*)[2] belangrijke leveranciers van de EG-lidstaten blijken te zijn.

De Raad verzocht de Kommissie verder na te gaan in hoeverre er maatregelen moeten worden genomen ter verbetering van de doeltreffendheid van de bestaande mechanismen op het gebied van fraudebestrijding, gezondheidskontrole en het verzamelen en terugzenden van informatie over marktgegevens.

Gelet op de kwetsbare situatie van de markten voor visserijprodukten verzocht de Raad de Kommissie de ontwikkeling van deze situatie per soort nauwgezet te blijven volgen en de geldigheidsduur, zowel van de kontroleregeling van de direkte aanlandingen als van de tijdelijke regeling van de minimumprijzen bij invoer, tot het einde van het jaar indien nodig aan te passen of te verlengen. (gw)

[1] **De Europese Ekonomische Ruimte** (EER): associatieakkoord van de 7 EG-lidstaten en de 7 EVA-landen.
[2] **De Europese Vrijhandelsassociatie** (EVA) bestaat uit Oostenrijk, Zwitserland, Liechtenstein, Finland, Zweden, Noorwegen en IJsland.

Nieuwe sorteringsnormen in Oostendse vismijn

Om aan de EG-reglementering te voldoen wordt in de Oostendse vismijn een nieuwe sortering van tong doorgevoerd. Deze sorteringswijze zal de oude vervangen vanaf 17 november eerstkomend.

Nr 1	L.	+ 700 GR
Nr 1	G.1	501 tot 700 GR
Nr 2	G.2	401 tot 500 GR
Nr 2	3/4	331 tot 400 GR
Nr 3	BL	251 tot 330 GR
Nr 4	V.KL	171 tot 250 GR
Nr 5	KL.	141 tot 170 GR
Nr 5	SLIPS	-140 GR



10de Week van de Blankenbergse visserij

De *Vissersfolkloregroep Ebbe & Vloed* organizeert voor de tiende keer een *'Week van de Blankenbergse Visserij'*. De jaarlijkse tentoonstelling in het *Oud Stadhuis* ging reeds open op 30 oktober en loopt tot en met 11 november. De drukbezochte expositie omvat foto's en dokumenten, verzameld door *Felix Vanden Broecke*, over de verdwenen visserijaktiviteit in Blankenberge, ook zijn er handgemaakte miniatuur-zeilvissersschuiten van *Maurice Marannes* te zien. De tentoonstelling is dagelijks vrij toegankelijk van 14 tot 18 uur op werkdagen en van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur tijdens de weekends en op feestdagen.

Zaterdag 6 november wordt de jaarlijkse *vissersmis* ter nagedachtenis van de overledenen op zee opgedragen in de *Sint-Antoniuskerk*. De plechtigheid start om 18 uur en wordt opgeluisterd met zang door het koor van de familie *Bourdon*. Leden van *Ebbe & Vloed* assisteren in hun typische visserskledij.

Sinds de oprichting van de groep werd ook de viering van *'Bescheepsdag'* in ere hersteld. *'Bescheepsdag'* was in vroegere tijden een belangrijke gebeurtenis in het Blankenbergse vissersmilieu. Onder kontrole en volgens de reglementen van de toenmalige *Vrije Vissersnering* werden op *Sint-Maartensdag* (11 november) de bemanningen van de Blankenbergse schuiten voor de duur van één jaar aangemonsterd. De aanmonstering werd gevolgd door een uitbundig feest.

Op 11 november organizeert *Ebbe & Vloed* een muzikale optocht en bloemenhulde aan het monument *'Sterken Dries'* op de Zeedijk-West ter nagedachtenis aan de op zee verdronken vissers. De optocht start aan het *Oud Stadhuis* om 17 uur. Iedereen die zich nauw betrokken voelt met de Blankenbergse visserij wordt uitgenodigd aan de optocht deel te nemen.

Tot slot van de *'Week van de Blankenbergse Visserij'* is er een *Bescheepsmaaltijd* (kazakken met haring) in de zaal *Oberbayern* aan de *De Smet de Naeyerlaan*. Leden van de folkloregroep zorgen voor de bediening in traditionele kledij en voor aangepaste vissersmuziek en animatie. Vooraf inschrijven (150 fr.) bij *W. Vermeulen*, Kemmelbergstraat 7, Blankenberge (tel. 050-41.92.80) of tijdens de tentoonstelling.

O 29: man overboord

Het gebeurt wel meer dat gasten aan boord van vissersvaartuigen een zeereis meemaken. Op 27 september 1993 ging de passagier, die meevoer met de IJslandtreiler O 129 'Amandine', daarbij echter overboord. De man, afkomstig uit Lembeke bij Kaprijke (Oost-Vlaanderen),die voor het eerst aan boord van een vissersvaartuig meevoer, verloor daarbij het leven.

Op 25 september had de 'Amandine' de thuishaven verlaten. De O 129 voer onder het bevel van Marcel Pots. Bij het begin van de derde zeedag kreeg de passagier waanvoorstellingen. Omdat de man aanstalten maakte om over boord te springen werd hij door de bemanning in een hut opgesloten.

IJslandveteranen hebben het al meermaals meegemaakt dat passagiers tussen Fairobank en IJsland uit schrik voor het zeegeweld over boord springen. Ook hebben ze het meegemaakt dat alcoholzieke vissers na de tweede of de derde zeedag overal 'beestjes' zien lopen. Sommigen achtervolgen die beestjes tot over de zijde van het schip en verdwijnen zodoende in de golven. Het is de gewoonte om de betrokkenen een tijdje op te sluiten tot wanneer de krisis over is.

Zo gebeurde het dus ook met de betrokken passagier aan boord van de O 129. Achter de deur hoorde men na een tijdje eigenaardige geluiden. De motorist en de stuurman gingen een kijkje nemen en zagen tot hun ontzetting dat de passagier zijn keel bewerkte met een mes. De mannen grepen hem vast en wilden hem naar een hoger dek brengen waar een EHBO-kist aanwezig is. Daarbij rukte de gewonde zich echter los, hij liep weg en sprong overboord.

De schipper stuurde een bericht in de ether en er begon een zoekaktie op zo'n 100 mijlen ten noordwesten van de Bute of Lewis (de buitenste Hebriden, Schotland). Naast de 'Amandine' werd aan de aktie deelgenomen door twee andere vaartuigen, door de reddingsboot 'Sir Max Aitken' van Stornoway, het Britse visserijwachtschip 'Vigilant' en een helikopter. Tevergeefs.

Daarna zette de 'Amandine' de tocht naar de IJslandse visgronden verder. Het vaartuig liep op 14 oktober terug de haven van Oostende binnen (dp).

Crevits

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

import - export

allerlei kettingen en kettingmatten

ankers

herbruikbare materialen

visserijbenodigdheden

rubber bollen en rubber ringen

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

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

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

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

De visgronden van de Vlaamse vissers (VII)

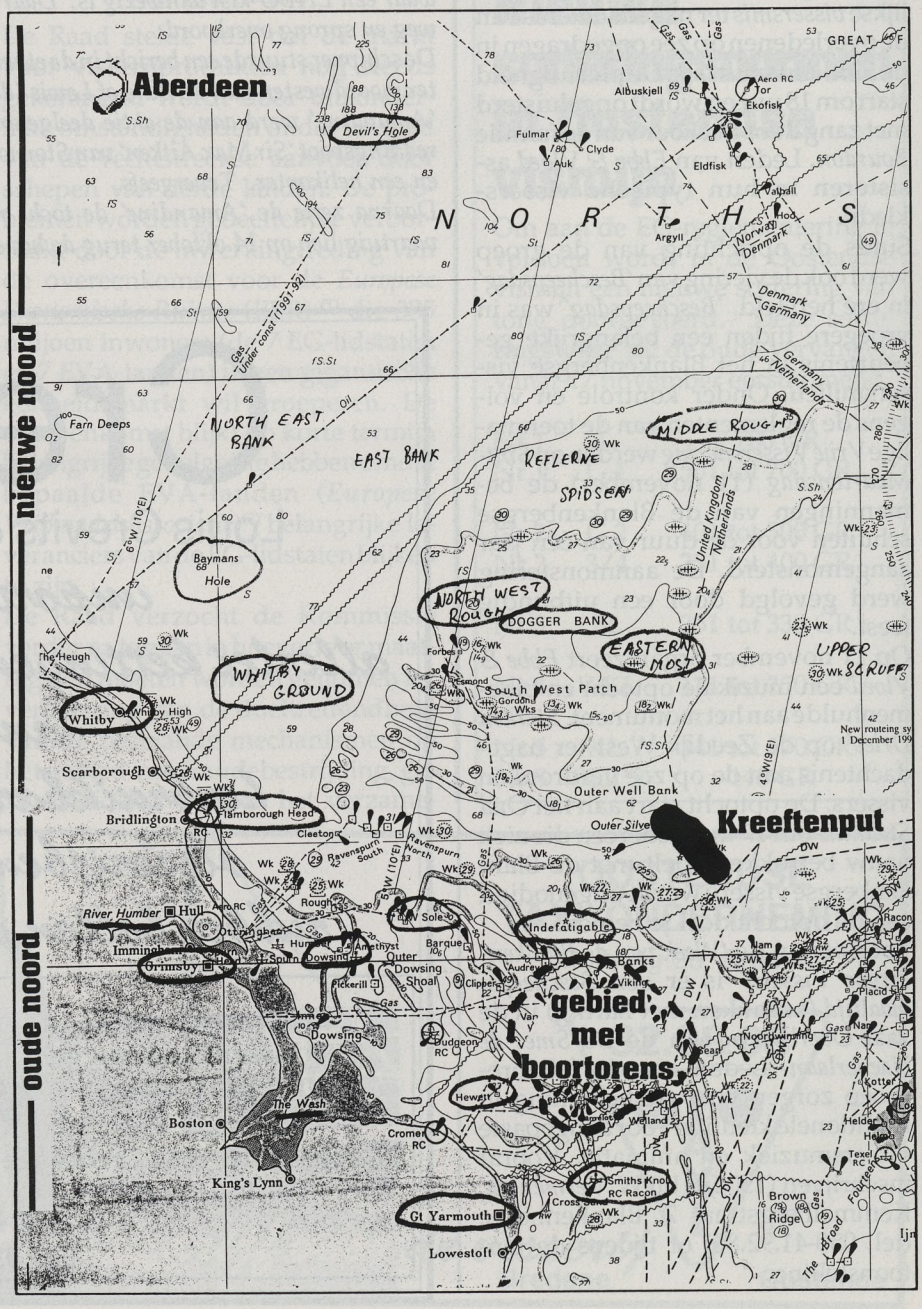
De Noord

Waar de 'West' (HVB nr 8,1993 pag. 33) stopt, begint de 'Noord': aan Smith's Knoll voor de Engelse noord-oost kust. Vroeger, in de zestiger- en zeventiger jaren, ging de 'Noord' nog maar van *Smith's Knoll* tot dwars voor *Flamborough Head* en volgens sommigen tot voor *Whitby*, iets noordelijker. Ten noorden daarvan spraken de vissers over het vangstgebied *'de Noordzee'*.
Vandaag zijn de grenzen verlegd. De 'Noord' loopt nu tot buiten de *Doggerbank*. Wie nog noordelijker vist heeft het over vangstgebied *'Aberdeen'*. Voor sommige Zeebrugse vissers loopt de 'Noord' dan weer van *Smith's Knoll* tot *Aberdeen* inbegrepen. Veralgemenend mogen we zeggen dat de Noord het gebied is dat begint bij *Smith's Knoll* en loopt tot over het noorden van de *Dogger Bank*. Het gebied wordt ten oosten begrensd door de *Noorse Zone*.

VOOR DIT ARTIKEL visten we naar de geheimen van *André Rammeloo* (60 jaar, oud-schipper-reder van de N. 708 en N.709; viste vanaf de zestiger jaren met zijn schepen op de *'Noord'*), *Louis Vanhove* (63 jaar, 20 jaar schipper op de 0.94, sedert een aantal jaren op rust), *Pros Van Billemont*, 48 jaar, schipper-reder van de 0.33), *A.R.* (45 jaar, onlangs gestopt met zijn aktieve loopbaan, voer als oostkustbewoner op Zeebrugse vaartuigen).

Oude Noord

We hebben dus feitelijk te doen met twee 'Noord'visserijen, de oude en de nieuwe.
Op de oude *'Noord'* — dus ten zuiden van *Flamborough Head* naar *Smith's Knoll* toe — wordt door onze vaartuigen nog maar weinig gevist [Voor alle namen verwijzen we naar de hierbijgevoegde kaart].
In deze zone vinden we de banken *Haezebroeck, Hewett, Leman, Ouwer, Well, Broken, Zwarte, Indefatigable* en de diepten *Sole Pit, Coal Pit*, grootte put van de *Dowsing* en *Outer Silver Pit*.
André Rammeloo, viste daar graag omdat hij en zijn broer uit de kleine visserij kwamen en de banken daar veel gelijkenis vertoonden met de banken voor onze kust. Toch zijn er meer wrakken dan op onze kust, voornamelijk uit W.O. II. Rond *Smith's Knoll* moet men goed op de hoogte zijn van ligging van die wrakken. Er zijn er van 100 meter lang. Er is zelfs een plaats waar zo'n vijftal wrakken op een rij liggen.
Er zijn ook veel *'ravels'* tussen de banken. Op de banken *Haezebroeck, Leman* en *Broken* kan men bij laag water vast komen te liggen. Daartegen bedraagt de diepte tussen de banken er 18 tot 24 vadem, met in de *Put van de Dowsing* diepten van 30 vadem en in de *Silver Pit* zelfs 40 vadem.
De gullen kwamen er eten van de mosselen en de smelten die er in grote hoeveelheden waren. Voor de roggen en de haaien was het gebied als het ware een bevallingskamer.
Gullen en haaien konden er dus in grote getale zitten. Vooral van zuiden het schip van de *Dowsing*, waar er echte mosselbanken waren. Er is zelfs een doorgang, *' mosselstraat'* ge- ☞



noemd, 5 mijl lang, waar men ontzaglijk veel gullen kon vangen. Er werd toen met de planken gevist.
Gedurende de zestiger jaren kon men er het gehele jaar door gullen vangen, met een piek in mei. In 6 dagen vissen kon men met een 375 PK-motor tot 600 bennen bovenhalen. *Louis Vanhove* deed er zijn mooiste sleep in de zeventiger jaren: 150 bennen gul in een sleep van een paar uur. Eens zaten zeker 400 bennen gul in de netten, teveel om zonder problemen binnen te kunnen zetten, een 100-tal bennen werden toen aan boord gehaald, de rest ging verloren.
Er waren ook gronden waar er veel *'dering'* (turfblokken) in de netten terecht kwam, die turfblokken zaten vol wormen, waar de gullen dan ook enthousiast op af kwamen. Vuil lag er ook: oude schelpen, lege en volle mosselen, *haar, bloei* en veel *'dodemansvuisten'*. (dodemansvuisten zijn familie van de koralen, hebben een roosachtige kleur, scheiden een gifstof af die de ogen prikkelt). Aan *Smith's Knoll* kan men op de zachte slappe bodem veel *'pijpjes'* vangen, (pijpjes: wormen die in een soort hard fijn breekbaar omhulsel zitten, ongeveer 5 à 10 cm lang) ook weer iets waar de vis op af komt. De vis vindt er dus veel voedsel.
De gullen hebben er donkere ruggen, in tegenstelling tot op de *'West'* waar ze een groene rug hebben: dit komt door de donkere bodem op de *'Noord'*, waarin de dieren zich aanpassen. Vroeger zat er veel vis, nu is deze evenwel grotendeels verdwenen. Dit komt, zo wordt gezegd, door de vervuilende stromen (*Wash, Humber* en *Tyne*). Ook gingen er vanaf de zestiger jaren veel visserijen verloren door het plaatsen van boortorens... Maar hoe dichter men vroeger bij de boortorens kon vissen, hoe meer gullen er te vangen waren. Nu staan er echter teveel om er ongehinderd te korren.
De andere vissen die men er kon vangen waren: *tongschar, ('steenschullen') tong, pladijs, roggen, haring* in de winter, *kleine schelvis* (*'totten'*). Op de stroom, de *Wash*, vissen de Engelsen op garnaal. Men kwam op deze visserij trouwens veel *Engelsen* tegen, ook *Denen, Duitsers, Schotten* en soms *Fransen*, ten oosten van *'Indefatigable Bank'*, ze zijn er op zoek naar *schelvis* en *wijting*.
De reizen van onze vissers duurden toen ongeveer 10 dagen. Soms verkocht men in *Grimsby*, om dubbele reizen te maken, of omdat men moest schuilen voor storm, soms ging men ook schuilen op de stroom de *Humber* naar *Hull* toe.

Nieuwe Noord

Rond de banken loopt er veel getij, hoe zuidelijker hoe meer; het tij is er sterker dan voor de Belgische kust. Men kon er troebel water krijgen bij veel getij of ook na slecht weer.
Als we noordelijker gaan, daar waar nu door de boomkorvaartuigen gevist wordt, blijft het water steeds helder, ook na storm en er staat minder tij. In de zeventiger jaren waren er nog een 30-tal Belgen die er gingen vissen, nu is dat heel wat minder. Nu gaat men noordelijker: *buiten de Dogger Bank, op de Dogger Bank, South West Path, Southern Most, Noord West Rough, Middle Rough, Eastern Most, Outer Rough, Bayman's Hole, soms Devil's Hole, aan Flamborough Head en Whitby in de winter, Sole Pit en dwars van Hartepool.* Men vist er met de steennetten. *Pros Van Billemont* wist te vertellen, dat de *Dogger Bank* zeer druk bevist wordt door de Hollanders. Op de Noord zie je vissers uit Lowestoft, uit Brixham en Denen met warrelnetten.
De boomkortreilers uit de lage landen maken reizen van taalf tot veertien dagen. In de zomer maken ze soms dubbele reizen, ook loopt men wel in *Yarmouth* binnen wanneer er zuidelijk van *Smith's Knoll* gevist wordt.
Men vangt er dezelfde vis als zuidelijker op de *'Noord'* maar soms ook wel *staartvis* en *zeewolf*, vroeger wat meer dan nu. De vis wordt er gevangen op diepten van veertien tot vijftien vadem op de *Dogger Bank*, aan de noordkant van *NW Rough* is dat al 40 vadem. De grootste diepten in de putten zijn er 45-47 vadem. Op de *Dogger Bank* is de grond hard. Maar toch worden de plekken met stenen en vuil opgezocht en bevist omdat op ruige bodem de meeste vis te vangen is. Toch is de hoeveelheid vis ook daar steeds maar verminderd.
Men kan in de winter *tong* vangen aan *Flamborough Head* (overigens is er niet zo veel *tong* te vangen op de *'Noord'*). Bij slecht weer is er *niets* te vangen. Je mag zoveel vis vangen als je wil, wanneer de wind begint te waaien uit het noorden is de vis weg. Er staat veel 'zee' bij storm.
Door de bank is het toch nog een mooie winstgevende visserij, maar er kunnen zwakke vangsten zijn bij de overgang van de winter naar de zomer.
De boomkorvaartuigen liggen in de putten minder dan 1 uur aan het net, bij normale *trekken* op betere grond ligt men van twee en eenhalf tot twee uur driekwart aan de kor. Met *'steenschotjes'* (systeem om kleinere stenenuit het net te weren) kan men zelfs drie uur aan de kor liggen.

Vervolgt
Zeedierenjager

ZV ZEEBRUGSE VISVEILING NV
samen mikken op de markt van morgen!
ZV-koeltransport: vanuit 10 Europese havens aan redervriendelijke condities
nv Zeebrugse Visveiling
Vismijnstraat 12 te B-8380 Zeebrugge — Tel: 050 / 54 41 20 — telex: 82120 Afslag B — Fax 050 / 54 50 18

Tussen Felixtowe en Lowestoft (II)

Vergane glorie, mooie wandelingen

HVB-medewerker Daniël Pots bracht zijn vakantie in Engeland door en dat zullen de lezers geweten hebben. Vorige maand bracht hij verslag uit van zijn overtocht aan boord van de P&O-vaartuig 'Pride of Suffolk'.
Hij vertelde ons wat er in Orford en Aldeburgh te beleven viel en vandaag vergezellen we hem op zijn verdere ontdekking van het eiland. Vandaag leidt hij ons een eind verder langs eroderende kusten.

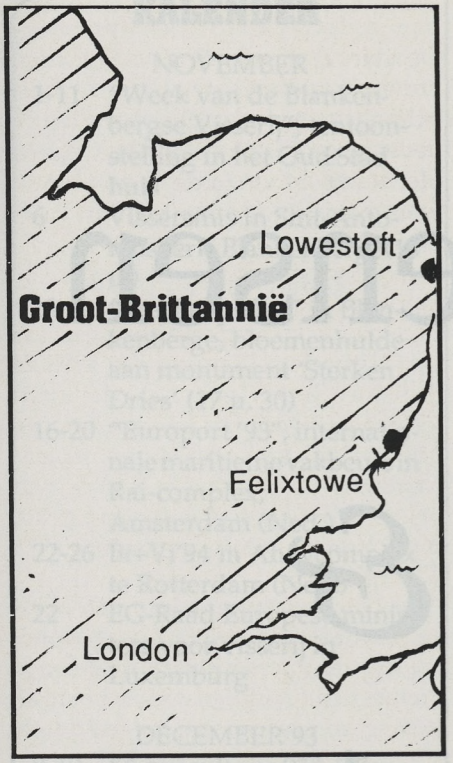


De Pride of Suffolk (gebouwd in 1979, 18 732 brt), die de verbinding tussen Felixtowe en Zeebrugge verzorgt

Een kustweg brengt ons van *Aldeburgh* naar *Thorpeness*. Het strand bestaat uit een mengeling van zand en kiezel dat zeer snel afloopt tot diep in zee, om verder terug omhoog te lijnen op zandbanken die soms droog komen te liggen.
Toen het haventje verzandde hield het dorpje *Thorpehithe* op te bestaan en schoof alle bewoning op naar *Thorpeness* achter het strand. Noordelijker ligt *Sizewell*. Dit plaatsje zou volledig ontvolkt zijn, had men er geen nucleaire krachtcentrale gebouwd. De zandbank voor *Sizewell* houdt vele wrakken vast, bedekt door een dikke laag zand en klei, die aan het vissersverleden herinneren. Trouwens, de gehele kust van *Suffolk* ligt vol wrakken. Tientallen duikers proberen waardevolle souveniers naar boven te krijgen.
Sizewell herbergde in de 18de eeuw één van de grootste smokkelbenden. Hoofdzakelijk Nederlandse vissers en handelaars zetten er hun waar af op het strand. De bende kwam de smokkelwaar ophalen met zo'n 100 karren, getrokken door 300 paarden. Vrouwelijke bendeleden zorgden ervoor zo mager mogelijk te zijn zodat ze onder hun kledij zoveel mogelijk smokkelwaar konden meenemen naar de lokale afspanningen.
Minsmere was een vissersdorpje en ligt nu ongeveer anderhalve kilometer in zee. De naam van het dorp wordt nu gegeven aan een kuststrook beboste natuur van 15 km lang tussen *Sizewell* en *Walderswick*. In 't midden ligt het gehucht *Dunwich* dat door de Noordzee werd teruggebracht van een grote bloeiende middeleeuwse stad tot één straatje. De geschiedenis van deze stad is zo interessant dat we er volgende maand een aparte bijdrage over publiceren. Nu wordt de streek druk bezocht door wandelaars die er vogels observeren. Ook hier zorgen verschillende wrakken voor een druk duikersverkeer.

De Blythmonding

De rivier *Blyth* mondt uit in zee, na ter hoogte van *Blythburg* een breed meer te hebben gevormd. Op de zuidelijke oever van de rivier ligt *Walberswick*. Het stadje kende in de voorbije eeuwen evenveel momenten van bloei als van verval met een stadskern die meeschoof naarmate de *Blyth* in de loop der tijden andere uitwegen zocht. Tijdens zijn hoogdagen had het haventje een 20-tal vissersvaartuigen die naar de *Fär-Ör* en *IJsland* voeren. Momenteel bezit *Walberswick* een kleine vloot kustvissers die te *Lowestoft* hun vangst verkopen.
Op de noorderoever van de *Blyth* ligt het vissershaventje van *Southwold* Dit plaatsje ontstond op een eiland voor de nooit stilstaande kust. Verzandingen zorgden voor aansluiting met het vasteland. *Southwold* is nu een provinciestadje. Door de eeuwen heen was *Southwold* een belangrijke vissershaven waar ook veel werd gesmokkeld. Tijdens een aantal zeeslagen voor de kust fungeerde *Southwold* als hospitaal voor gekwetsten of als gevangenkamp voor vijandige zeelui. Het strand van *Southwold* groeit aan met het zand dat de Noordzee noordelijker weghaalt voor *Easton Bavents*. Tijdens de slag om *Lowestoft* (1665) en de slag van *Sole Bay* (1672) zonken veel fregatten. Duikers halen er veel souvenirs boven en vissers vinden er dan ook regelmatig kanonnen in hun netten. Ook *Southwold* was lange tijd de thuishaven van een IJslandvloot en een centrum voor het verwerken van haring. In de 19de eeuw opereerden er zo'n 250 vissersboten. In 1910 was dit aangegroeid tot 360. Na 1920 verviel de vissershaven. Nu is het een (niet overbevolkt) toeristisch centrum met een eigen sfeer.
Ten noorden van *Southwold* ligt *Covehithe*. De erosie op dit gedeelte van de kust is bijzonder sterk. Het land verliest nu ongeveer 3 à 4 meter grond per jaar. In 1882 had de landstrook er 57 meter grond verloren en 5 jaar later nog eens 17 meter. Tijdens de laatste 100 jaar verdween er 500 meter kustland in zee zodat de vroegere kaap *Covehithe Ness* en het dorpje *Southmere* nu zandbanken zijn. Ook van het vissersdorpje *Eastond Bavents* schiet maar weinig over. Duizend jaar geleden bevond de kust zich hier vier kilometer verder in zee en vormde *Easton Stone* als dorp en ☞



kaap het meest oostelijke punt van Groot-Brittannië. Ook nu lijdt *Easton* nog onder de erosie en verliest soms tot 5 meter kust per jaar aan de Noordzee.

Van Kessingland tot Lowestoft

Ooit had *Kessingland* een haven. Deze verzandde toen de *Hundred rivier* een andere monding zocht. Ook dit kustgedeelte had veel te leiden door erosie. In 1823 bijvoorbeeld werd een goed bevolkt gehucht *Sea Row* weggespoeld tijdens een storm. In 1950 werd een dijk gebouwd die de Noordzee in toom houdt. Er is een intense kustvisserij vanop het strand aanwezig.

Ten noorden van *Kessingland* ligt *Pakefield*, eens een belangrijk haventje voor haringvissers. Tachtig procent van het dorp is in zee verdwenen. Vanaf het einde van de 19de eeuw verdwenen vele meters kust en ongeveer 100 woonhuizen. De kerk, die vroeger 800 meter van het strand stond, staat nu tegen het water, op een ondermijnd kustgedeelte, zodat het er gevaarlijk toeven is. Niet ver van de waterlijn stonden vroeger twee reddingsstations. Een ervan liep in 1922 onder water en kwam nooit meer boven. Na WO II opgeworpen afweerwallen houden de zee nu op afstand.

Na *Pakefield* bereiken we *Lowestoft*, het einddoel gesteld in deze bijdrage. Tijdens de Romeinse periode lag ook *Lowestoft* veel verder in zee. Dokumenten uit de 16de eeuw spreken van dikke, door mensenhand gebouwde muren, die bij eb uit zee oprijzen. Het wat noordelijker gelegen *Corton* Lag vroeger aan de ingang van *Waveney*, de haveningang van *Great-Yarmouth*. Verzanding noodzaakte *Great-Yarmouth* de *Waveney* via een noordelijker geul in de Noordzee te laten uitmonden.

Bijna de gehele beschreven kuststrook wordt als een natuurreservaat beheerd door de Britse *National Trust*. Het is een oase van groen en veel (proper) water. De streek nodigt uit tot wandelen, fietsen, slenteren langs het strand en haventjes. Je kan er zeilen en roeien en verwonderd blijven staan bij de geheimen die de Noordzee het eiland heeft ontfutseld.

Daniël Pots

Volgende maand:
Dunwich,
de verzwolgen stad

N.V. MULTINET

Boomkorstraat 6 te Zeebrugge NIEUW!
Tel: 050 / 55 11 36 — Fax: 050 / 55 11 38
Hendrik Baelskaai 12 te Oostende
Tel: 059 / 32 12 10 — Fax: 059 / 32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.
Wij letten eerst op de goede service

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

van schepen & van mensen & van de zee

SOMS ZIJN LICHTSCHEPEN het lange wachten beu, gaan ze te biecht bij de zeeduivel en slaan op drift, gaan wandelen en verzeilen op de grote vlakte. Ze zijn trouwens voorzien van de nodige tuigage die berekend werd voor stormen die er daadwerkelijk eens zouden kunnen in slagen hen op drift te jagen. Dan moeten de mannen aan de geien, hijsen de zeilen! De verantwoordelijkheid van een vuurschip valt niet in te schatten. Het duidt de scheepvaart het begin aan van ondiepten, zandbanken, en gevaarlijke routes vanuit haar lugubere ligplaatsen door middel van allerhande signalen, evengoed bij nacht als overdag, en is van ver al herkenbaar door haar bijzondere struktuur, kleur en kenmerken.

Duizenden lichten werpen bij nacht hun beschermende stralen over de zeeën. Vuurschepen zijn een beetje als matrozen, er zijn er geen twee die op mekaar gelijken. En als de wollen deken van de mist over de zee gespreid ligt, kan men ze nog herkennen aan het gebrul van de misthoorn: de schrik van hem die de wacht te kooi heeft, want van slapen komt dan weinig in huis. Als de nacht met 't water samensmelt lokt haar vuur, 12 meter hoog op een stevige mast die met touwwerk gesjord is. Het licht bestaat uit negen lampen per groep van drie met evenwijdige reflektoren: drie lichtflitsen, twee witte en een rode, zij doorboren iedere tien sekonden het nachtelijk duister.

Lichtschepen waren door hun ligging op strategische punten het voorwerp van aanvaringen en veel *'near misses'* wanneer vaartuigen, door gevaarlijke stromingen, dicht in de nabijheid gedreven werden, het zijn tenslotte punten waarop de koersen uitgezet worden. Het is ten gevolge van dergelijke misrekening dat de Westhinder later zou vergaan, met man en muis. Wellicht had men op de brug gebrek aan kennis van de plaatselijke toestand. Logboeken van vuurschepen zijn daarover volgeschreven, de gregoriaanse klaagzang van de zee.

De bemanning van een lichtschip — in 1864 een nieuwigheid in de maritieme wereld — is *op zijn dood* voor een vaartuig dat verdacht dicht naderbij komt, dan poogt de waakzame uitkijk, de man van wacht, die zichzelf en zijn vaartuig bedreigd voelt, die *in de piepzak* zit, de aandacht te trekken van de naderende schuit wat bij mist onmogelijk is en bij ander weer ook niet meevalt. Blijft dan het bange afwachten, het turen in de mist, het bange luisteren en uiteindelijk het alarm *'alle hens aan dek'* waarbij de hele bemanning voorzien van zwemvesten aan dek komt en daar blijft tot het gevaar geweken is. Wij zullen nooit hun angst noch hun heldhaftigheid, geïsoleerd in een huilende zee, aanvoelen. Dergelijke voorvallen waren schering en inslag, voornamelijk bij springvloed en trage schepen, en er voeren geen andere. Je moet tol betalen om kind van de nieuwe wereld te zijn, schreef *Bellow*.

Aan de beide verankerde waaktonnen kan verder vastgesteld worden of het vuurschip verdreven of in juiste positie gebleven is, terwijl bij nevelig weer meteen kan geschat worden hoe dik de soep wel kan zijn...

De vervanging van de lichtboei door het vuurschip Westhinder werd in 't jaar 1864 wereldkundig gemaakt door een *'bericht aan zeevarenden'* uitgegeven door het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Tengevolge van het slechte weer, het spektakulaire verzet van de Noordzee-elementen, zeilde de Westhinder later dan gepland naar haar positie, voor de zeelui moet het uitstel een slecht voorteken geweest zijn. Maar nog tot 1912 zou de weerwraak van de barre zee op zich laten wachten, uitstel is geen afstel. Op 13 december, een schamele vrijdag, zat zij — de weerwraak! —verborgen samen met een onbarmhartige verstekeling: de dood.

Een bijzondere dag, dat wel, met Noordzeeweer. We weten niet (en zullen het ook nooit weten) wie van de *koppage* aan boord van het vuurschip verteld had dat hij de Vliegende Hollander *'voor de winde'* had zien voorbijvaren onder volle tuigage *binst* dat de geraamten van de bemanning met koralen in hun oogpitten, op dek stonden te steppedansen op de maat van hun rammelende gebeente. Maar we zijn ervan overtuigd dat de doorgewinterde schipper zal gepoogd hebben de kletser te doen zwijgen, en dat hij daarin niet geslaagd moet zijn, anders zou geen ramp gebeurd zijn. Immers, wie op zee *' den Hollander'* ziet voorbij vliegen is boodschapper van een slecht voorteken! Dan moet je dit zeker niet beneden in *'t foc'sel'* gaan overdragen naar de scheepsmaats, dan moet je je mond gesloten houden. De tong is oorzaak van veel kwaad.

Vervolgt
lin

KALENDER

NOVEMBER

1-11 "Week van de Blankenbergse Visserij", tentoonstelling in het Oud Stad huis

6 Vissersmis in Sint-Antoniuskerk, Blankenberge (18 u.)

11 "Bescheepsdag" in Blankenberge, bloemenhulde aan monument 'Sterken Dries' (17 u. 30)

16-20 "Europort '93", internationale maritieme vakbeurs in Rai-complex, Amsterdam (Ned.)

22-26 Bi+Vi'94 in Ahoycomplex te Rotterdam (Ned.)

22 EG-Raad Europese ministers voor visserij in Luxemburg

DECEMBER 93

9-10 "Aquacultuur 93", internationale vakbeurs in Goes (Ned)

10 Eindejaarsreceptie 'Vriendenkring Zeevaartpolitie'

Snoecks op zee

Snoecks brengt in haar jongste editie, die sinds kort in de boekhandels ligt twee maritiem georiënteerde bijdragen.

Onder de titel *'Rum, Roem en Razernij'* verscheen van Marie Brune een bijdrage over het verschijnsel 'zeeroverij' door de eeuwen (en over de wereldzeeën) heen. De auteur ziet als het meest typerende kenmerk van een piraat: z'n ontevredenheid omwille van een tegenslag of van 'n afwijkende politieke of godsdienstige overtuiging. Wil men ze katalogeren dan zijn er voor eerst de *'kapers'*, die moorden en stelen onder het vaandel en met toestemming van een bepaalde natie. Doet hij dat zonder toelating dan is hij een zeeschuimer die al naargelang zijn al of niet exotische uitvalbasis *vrijbuiter, boekanier* of *piraat* genoemd wordt.

Grieken en Romeinen waren al met het fenomeen vertrouwd. Vanaf de Middeleeuwen tot ver in de 19de eeuw werd de Middellandse zee onveilig gemaakt door Barbarijse zeerovers. Pas in 1830 toen Frankrijk Algerije in handen kreeg kon het komaf maken met de piraterij en slavenhandel.

Sir Francis Drake, Cornelius Schouten, Piet Hein, Henrij Morgan, Eduard Low, Rock Brasiliano en de zeldzame vrouwelijke zeerovers als *Killigrew Mary Read* en *Anne Bonny* blijven vandaag nog tot de verbeelding spreken. Berucht waren ook de Chinese piratendynastieën uit de voorbije eeuwen en dat blijven de zeeschuimers die vandaag als georganiseerde misdadigers de zeeën rond Hong Kong, Taïwan, Indonesië en de Filippijnen onveilig maken.

In dezelfde uitgave van Snoecks lezen we ook het relaas van de Russische journalist Sergei Kostin die zich verdiepte in de affaire *Crabb*, een kikvorsman bij de Britse Navy kreeg de opdracht om een Sovjetkruiser — waarmee Chroesjtsjov in Engeland op bezoek was — onder de waterlijn te bespioneren. Crabb keerde nooit van z'n opdracht weer. Moord, ontvoering of ongeluk?

Snoecks '94 is te koop voor 380frank.

Schelpengids

Van de hand van de Oostendse stadsgids Eddy Eneman verscheen *'Mijn eerste schelpengids'*, een sober, maar volledig naslagwerkje voor wat de algemeen voorkomende schelpen betreft. Het boekje werd uitgegeven door de *'Strandwerkgroep'* en de *'Vriendenkring van het Noordzee-aquarium'* uit Oostende. De gids kost 120 frank (portkosten inbegrepen) en kan o.m. bekomen worden door dat bedrag over teschrijven op rekening 280-0706209-86 van de 'Vriendenkring van het Noordzee-Aquarium', Visserskaai te Oostende. Wie het daar zelf afhaalt betaalt slechts 100 frank.

NDALTP geregionaliseerd

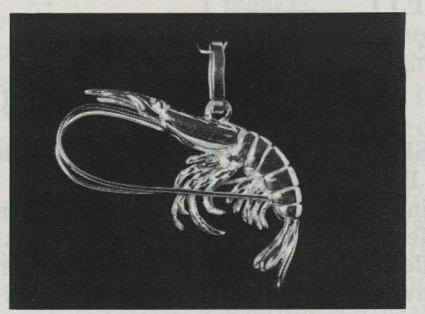
De *Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten* (NDALTP) heeft sinds het Sint-Michielsakkoord afgedaan. Tot voor kort bestond nog geen zekerheid over de regionalisering van de dienst, waaronder ook de Kunsultatieve Kommissie voor de Visserij, die instaat voor de vispropaganda, resulteert.

Vorige week was het dan toch zover en kwam het *Vlaams Fonds voor de Promotie van Produkten van de Landbouw, de Tuinbouw en de Zeevisserij* (VFPPLTZ ?) tot stand.

Zeer exclusief

toegevoegd aan onze collectie gouden vissieraden:

18 Karaats gouden hanger



GARNAAL

De Parelvisser exclusieve gouden sieraden



Joop de Vries

Rotholm 34 - Urk

telefoon 05277-1702

vanuit België: 0031 52771702

Faxen kan ook: 0031 - 5277 - 5383

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Op 20 oktober ll. kwam de Raad voor het eerst in het werkjaar 1993-1994 bijeen. Niet minder dan dertien onderzoeken stonden op het programma. verjaard waren echter de feiten betreffende:

Schip	Feiten op
0.309 'J. Van Maerlant'	31.05.1990
Z.38 'Manta'	14.06.1990
Z.584 'Seabird'	16 tot 26.06.'90
Z.507 'Désiré'	25 tot 27.07.90
Z.507 'Désiré'	20.09.'90 tot 20.10.'90
Z.573 'La Paloma'	28.07.'90
Z.181 'Zeemeeuw'	27.08.'90
Z.554'Lucky Star II'	23.09.'90

Op woensdag 27 oktober kwam de Raad opnieuw bijeen en deed uitspraak in vijf zaken.

In aanvaring met Liberiaan

De Z.483 vertrok op januari 1991 uit de haven van Scheveningen en stond onder het bevel van schipper **Danny Vlietinck.** Omstreeks 14 uur gaf de schipper de wacht over aan matroos motorist **Wilfried Vileyn.** Het vaartuig stuurde toen een noordwestelijke koers en liep ongeveer 10 knopen. Omstreeks tien over vier is de Z.483 in aanvaring gekomen met het Liberiaans m/s 'Catharine Venture', dat voor anker lag. Het praktisch 60.000 ton metende schip met een lengte van 263 meter werd midscheeps aangevaren. Beide vaartuigen liepen schade op boven de waterlijn. Bij dit voorval vielen er geen slachtoffers te betreuren.

De Raad stelt vast dat de verklaringen van **Wilfried Vileyn** op verschillende punten helemaal niet kloppen, dat hij geen goede uitkijk kan gehouden hebben en ook geen juist gebruik heeft gemaakt van de hem ter beschikking zijnde apparatuur. **Wilfried Vileyn** wordt dan ook bestraft met een schorsing van 15 dagen.

Spanvissers

De Z.582 en de B.601 waren op 1 december1990 uit Zeebrugge vertrokken om de spanvisserij te bedrijven. De Z.582 voer het dichtst onder de kust, terwijl de B.601 ongeveer 100 meter meer zeewaarts voer en met een kopeind aan de Z.582 verbonden was. Schipper **Franky Van Troye** verklaarde dat hij zich omstreeks 12 uur realiseerde dat ze op de voorliggende koers moeilijkheden zouden krijgen omdat er recht voor hen twee wrakken lagen en iets zuidelijker het lijnvissersvaartuig 'Aquarius'. Aan boord van de B.601 werd door bakboord roer te geven een koerswijziging van oost naar noord uitgevoerd, in een poging om voor de steven van de 'Aquarius' over te lopen. Omdat beide schepen met een kopeind aan elkaar verbonden waren, werd de Z.582 ook noordwaarts getrokken. Het uitwijkmanoeuvre werd blijkbaar te laat ingezet, waardoor de Z.582 mede door de vloedstroom in aanvaring kwam met de 'Aquarius'. De Z.582 liep hierbij een lek op onder de waterlijn, maar kon het insijpelende water met de boordpomp onder kontrole houden. Het net dat door beide schepen gesleept werd, sloeg vast aan het anker van de 'Aquarius', zodat het ankerketting gekapt moest worden om dan samen met het net geborgen te worden. Bij het winden is het net gedeeltelijk in de schroef van de Z.582 terechtgekomen, zodat het schip moest opgesleept worden door de B.601. Schipper **Franky Van Troye** werd door de Raad bestraft met 4 dagen schorsing en matroos-motorist **Peter De Graeve,** die de wacht verzekerde aan boord van de B.601 werd bestraft met 3 dagen schorsing.

Schipper kreeg gelijk, loods niet

De 0.23 had op 27 november 1990 de thuishaven verlaten om de kustvisserij te bedrijven en stond onder het bevel van schipper **Roger Lauwereins.** Omstreeks kwart over negen is het tot een aanvaring gekomen tussen de 0.23 en het m/s 'Georgios XII'.

Over de omstandigheden waarin de aanvaring zich heeft voorgedaan, legden schipper **Lauwereins** en loods **Pieters** tegenstrijdige verklaringen af. Wat echter vast staat is het feit dat de 'Georgios XII', op het ogenblik van de feiten een vaartlopend werktuiglijk voortbewogen vaartuig was, de 0.23 daarentegen was een vissend vaartuig. Dus diende de 'Georgios XII' uit ☞

IS DIT EMBLEEM U ONBEKEND ???

Dan zijn voor u de begrippen als
KWALITEIT
BETROUWBAARHEID
SERVICE eveneens nog onbekend

Want VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT, één der grootste inox-constructeurs van België (11.000m2 produktieruimte), overvalt nu ook de visindustrie met zijn uitgebreid gamma van: * afvoergoten en afvoerputten * rekken en fileertafels * wasbakken en lavabo's * rookkarren & andere * kooksystemen * allerhande transportbanden * visfileerlijnen * vissorteer-systemen * bakkenwasmachines * pneum. afvalcanons * inbliksystemen * viswassysteem

Gezien de totaliteit van dit gamma is **VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT** in staat om volledige, kant en klare geheelsystemen af te leveren.

Gratis en vrijblijvend maken wij voor u een studie van uw specifieke geval en bezorgen wij u een offerte.

VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT

Albert I-laan 52, 8630 Veurne
Telnr.: 058/31 51 95 Faxnr: 058/31 51 87



te wijken voor de 0.23, wat hij niet heeft gedaan. De verklaring van loods **Pieters** dat de 0.23 niet mocht vissen in een bebakend vaarwater is onjuist. Schipper **Roger Lauwereins** heeft dus duidelijk geen beroepsfouten begaan en wordt bijgevolg buiten de zaak gesteld.

Verkeersscheidingsstelsel

Op 27 december 1990 werd door de bevoegde Franse overheid vastgesteld dat de 0.359 'Koningin der Engelen' een inbreuk pleegde door tegen de algemene verkeersstroom van het verkeersscheidingsstelsel te varen. De 0.369 stond onder het bevel van schipper **Marnix Verleene**. Deze ontkent de feiten niet, maar voert aan dat het in zijn bedoeling lag om in de separatiezone te vissen, maar dat zijn schip door de stroming in de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel terecht gekomen is. De plottingskaart en de lijst van de gestuurde koersen, overgemaakt door de Franse overheid, stroken evenwel niet met de verklaring van de schipper, bovendien zou hij in dat geval geen goede uitkijk gehouden hebben, omdat hij in de onmiddellijke nabijheid lag van de MPC-boei. Schipper **Marnix Verleene** wordt bestraft met 4 dagen schorsing.

Varende bom

De 0.225 was op 14 januari 1991 uit de thuishaven vertrokken om de garnaalvisserij te bedrijven voor de kust. Omstreeks 15.30u toen het vaartuig zich tussen Scheur 1 en Scheur 2 bevond, werd het door de bemanning van een politieboot in overtreding genomen wegens het te dicht naderen van de 'Mourad Didouche'. Deze LNG-tanker wordt begeleid door twee politieboten met blauwe zwaailichten. De 0.225 reageerde niet op de herhaalde oproepen op VHF van de politieboot. De Raad acht de schuld van schipper **Daems** bewezen: 7 dagen schorsing. (rc)

0.32 Jessica naar Sincfala museum in Heist



Zo lag de O 32 maandenlang te verkommeren op de slipway in Zeebrugge (foto gw)

Tot voor een paar jaar was de O.32 Jessica — bouwjaar 1935 — het oudste vaartuig uit de vloot. Het werd van de *Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen* geschrapt in april 1991. Sindsdien lag het houten vaartuig doelloos aan de kant op de slipway in de Zeebrugse vissershaven. Sinds kort is bekend dat de houten garnaalschuit na kalefaten een nieuwe toekomst krijgt als museumschip. Dit gebeurde dank zij de tussenkomst van de CV **Ferny**, een bedrijf voor scheepsonderhoud, dat de schenking mogelijk maakte.

Vorig week werd de O.32 naar de binnenplaats van de gemeentelijke werkhuizen in Heist overgebracht. Er zal eerst ernstig werk gemaakt worden van de restauratie vooraleer het vaartuig een plaats in het heemhundig museum krijgt. Enerzijds omdat de restauratie heel wat tijd in beslag zal nemen en anderzijds omdat er ook nog een geschikte plaats moet vrijgemaakt worden om het schip te plaatsen.

De O.32 werd gebouwd op de scheepswerf **Crabeels** aan de Vaartblekersstraat in Oostende voor **Prosper Schram**. Het kreeg de naam *Camille-Raymond* mee, de voornamen van de zonen van **Schram**. In 1970 werd **Arthur Lauwereins** eigenaar van het vaartuig en doopte het om tot O.32 *Roland*. In 1989 werd het O.32 *Vicky* en even laten veranderde de naam in *Jessica*.

Het is natuurlijk mooi dat een dergelijk vaartuig bewaard wordt. Toch merkwaardig dat een vaartuig van Oostendse origine en met een Oostendse geschiedenis een ereplaats krijgt aan de oostkust. Een verkeken kans voor Oostende? (gw)

Nog tien houten vaartuigen

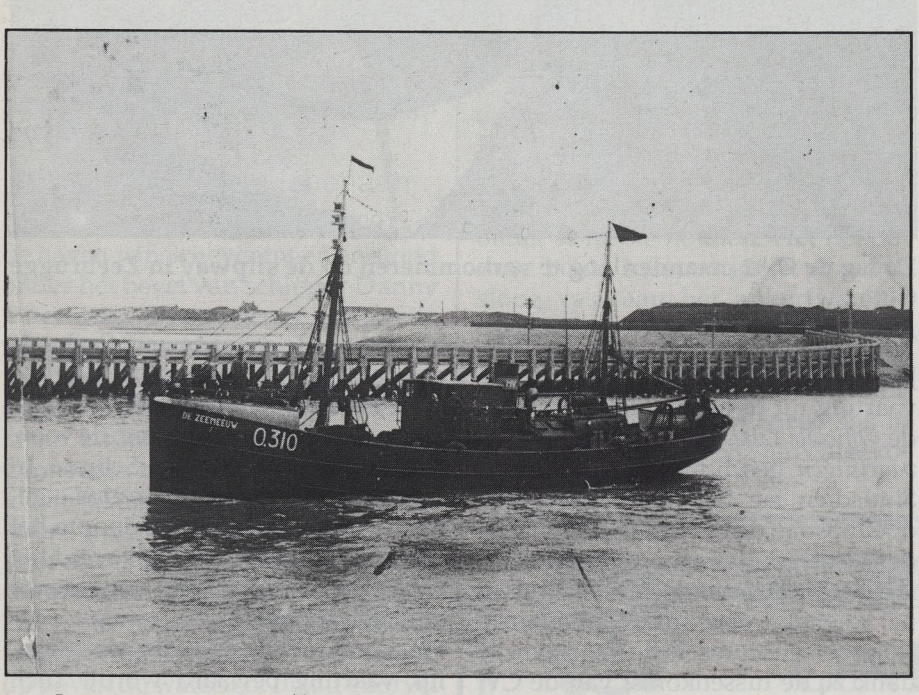
Het is niet juist dat de O.32 *Jessica* het laatste houten vaartuig was. De *Jessica* was eigenlijk al sinds april 91 officieel geschrapt. We keken het even na en stelden vast dat er nog tien houten vaartuigen in bedrijf zijn.

	Bj.	Werf	L.(m)	Mot.(pk)	Bj.
O.116 Carolina	'61	De Graeve L.	17.00	193	'87
O.148 Snipe	'57	Loy A.	20.60	300	'91
O.192 Lydie-Madeleine	'57	Denye J.	22.15	300	'88
O.225 Norman Kim	'57	Loy A.	20.60	250	'72
O.468 Aran	'56	De Graeve L.	18.70	180	'56
O.481 BI-SI-TI	'60	Haerinck G.	17.00	225	'85
N.525 Golfbreker	'69	Haerinck G.	22.60	275	'90
Z.580 Poseidon	'63	De Graeve L.	19.80	280	'69
Z.582 Asannat	'64	De Graeve L.	19.80	145	'64
N.590 Horizon	'61	De Graeve L.	19.80	145	'61

Brieven

Als deelantwoord op een vraag van lezer **Roger Corveleyn** in HVB nr 10/'93 geef ik hieronder de gegevens waarover ik beschik.
Vòòr WOII was de 0.310 'Zeemeeuw', eigendom van reder **Leon Hindrickx** uit de Vuurtorenwijk te Oostende en het schip beviste de Noordzee, Het Kanaal en de toenmalige Spaanse en Portugese visgronden. Tijdens WOII kwam de 'Zeemeeuw' in dienst van de Britse Navy en zonk in de Theemsmonding. Dat was evenwel nog niet het einde van het vaartuig.
Na de oorlog werd het wrak gelicht en het karkas werd naar Oostende gesleept. Het vaartuig werd terug visserijwaardig gemaakt. Na een verzekeringskwestie kwam het in handen van de familie **Dewulf**. De 'Zeemeeuw' werd omgedoopt tot de 0.325 'Charles Darwin'. Met een stel Vlaamse vissersfamilies vertrok de familie **Dewulf** met de ex-310, nu 0.325 naar Chili. Het vissersschip werd er omgedoopt tot ' Albatros'. Omdat het keerkoppelingssysteem bij het achteruitvaren niet handig was op de Chileense visgronden, werd de 'Albatros' verkocht aan een Chileense rederij en ververvangen door een nieuw vaartuig. Een Spaanse schipper verloor de ex-0.310 niet ver van Talcahuano op de rotsen van Punta Cardinal (Chili). Op bijgaande foto's ziet men eerst de 0310 'Zeemeeuw' als Oostends vissersschip en daarna het vaartuig reddeloos vastgelopen op de rotsen van Punta Cardinal als een Chileense treiler.

Daniël Pots, Bredene



De O 310 'Zeemeeuw' (foto boven) kwam tijdens WO II in dienst van de Britse Navy. Het voerde er onder het kenteken P7 niet minder dan 37 patrouilles uit. Het zonk in de Theemsmonding, maar dat betekende nog niet het einde van het vaartuig. Het werd gelicht en naar Oostende teruggebracht waar het weer zeewaardig gemaakt werd. Later kreeg het het kenteken O 325. Het vaartuig kwam uiteindelijk in Chili terecht waar het zonk (foto onder).



Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

SEPTEMBER 1993
Verandering tonnemaat:
¤ Z.41 TORNADO, eigendom BVBA Rederij Tornado, Knokkestraat 284, 8301 Knokke-Heist
Gt. 102(x) - Nt. 30
Zeebrief: 3.9.93
¤ N.126 SKYLIGHT, eigendom NV Oostkant, Noordstraat 117, 8434 Middelkerke
Gt. 112(x) - Nt. 42
Zeebrief: 30.9.93
Adresverandering:
¤ Z.60 BLUE ANGEL, eigendom BVBA Rederij Blue Angel, Oudergemselaan 29, 8370 Blankenberge, tel. 050-41.75.44
Verandering van eigendom:
¤ Z.554 LUCKY STAR II wordt Z.554 NADIA, eigendom BVBA Rederij Nadia, Arthur Pauwelslaan 12-14, bus 4, 8370 Blankenberge, tel. 050-41.90.61
Zeebrief: 21.9.93

Noordpool gesloten

De Oostendse ijsfabriek NV 'Noordpool' op de H. Baelskaai sloot in oktober haar deuren. De eigenaars besloten daartoe toen bleek dat de investeringen om het bedrijf draaiende te houden, te groot waren.
Eén en ander heeft ook te maken met het afkalven van de Oostendse vissersvloot en met de vaststelling dat de resterende vaartuigen veelal eigen ijsmachines aan boord hebben.

De Laatste Vuurtorenwachter



TRONT KUNNEN de immobiliënmakelaars natuurlijk niet gooien naar de Vlaamse minister De Batselier, want die mannen zitten in snelle pakken gegoten en je weet maar nooit dat de wind — vooral in deze onzekere tijden — plots van richting verandert. Maar evenmin als de boeren zijn de mannen uit de vastgoedsektor te spreken over 's mans ministeriële beleid.

Al jaren bebouwen ze immers samen met de boeren het Vlaamse land. Dat gebeurde in de grootste sereniteit. De laatsten bebouwen de polders en de eersten de duinen. Zodoende was alles mooi verdeeld en dat tot ieders tevredenheid.

Maar toen kwam de minister!

De boeren zijn de mening toegedaan dat zijn 'mestaktieplan' (afgekort: MAP, in het Frans: classeur) hen de nek omwringt. Over enkele jaren zullen er hier omzeggens geen varkens meer rondlopen, zo betogen ze, her en der nitraten rondspattend. Dat is natuurlijk een overdrijving. In West-Vlaanderen alleen al zijn er vijf miljoen varkens en (gelukkig) maar één miljoen mensen... maar ook onder deze laatsten zijn de varkens veruit in de meerderheid. De boeren kunnen dus rustig hun traktoren van het kruispunt weghalen, er zullen hier altijd varkens teveel blijven, dat is zo klaar als een hormoon. Het boerenprotest is dan ook totaal overbodig, een storm in een glas water, of om in de terminologie te blijven: een verschrompelde biefstuk in een plas water.

Over naar de vastgoedsektor die het m.i. moeilijker heeft. Op mijn vuurtoren kwam een uitnodiging toe voor een perskonferentie van de *C.I.B.-confederatie der immobiliënberoepen van België, afdeling kust*, zoiets als de Boerenbond van 'de agences' (zoals wij ze hier verder dan ook gemakshalve zullen noemen). De brief was ondertekend door Pol Dermul®, u welbekend omdat die achternaam omzeggens op alle gevels in de regio al minstens één keer voorgekomen is. Ook was het schrijven getekend door ene Jan Dessogne, duidelijk een schuilnaam voor een andere agence. Een schuilnaam, ja want de agences worden bedreigd, zo blijkt uit de tekst, en gaan ondergronds, meer zelfs, ze gaan onderduins.

Waar wringt het schoentje? Tot voor kort konden de agences in een ware geest van menslievendheid hun sociale taak vervullen. Met het Algemeen Welzijn voor ogen verrichtten zij hun aktiviteiten om de Werkgelegenheid aan te zwengelen, om de voorspoed over de gemeenten te laten neerdalen en bovenal met de grootste bezorgdheid om de Schatkist te vullen. Helaas brengt het duinendecreet van de (door het boerenprotest) erg onwelriekende minister daar allemaal een einde aan.

Vlak voor de agences klandestien werden, verspreidden ze dus nog deze tekst: *'Sommige politici misbruiken de bescherming van de duinen om met de vastgoedsector op ideologische wijze af te rekenen'* en verder, *'Op deze persconferentie maken wij een eerste raming van de schade aangericht door het duinendecreet, gevolgen voor de schatkist, voor de gemeenten, voor de tewerkstelling...'*



en ze besloten onheilspellend, *'Wij zullen ook dieper ingaan op de cocktail die het duinendecreet aan het worden is'* .

Wij delen de bezorgdheid van de agences. Samen met de agences zeggen wijdan ook: voor de schatkist àlles! Laat ons deze bijdrage dan ook besluiten met de volgende ophitsende, maar goedbedoelde woorden: OVER TOT DE AKTIE! Vrienden, doe zoals de boeren! De agences mogen dan wel geen traktoren hebben, zij hebben mercedessen! Ze mogen dan wel geen mest hebben, ze hebben cocktails. En ze hebben de macht van het aantal. In iedere straat is er wel een agence, al dan niet verenigd in de alombekende strijdorganisatie *C.I.B.-confederatie der immobiliënberoepen van België, afdeling kust*. Laat ze hun macht tonen! Dat ze het kruispunt bezetten, neen niet dat van het landelijke Torhout (waar de boeren trouwens al staan), maar dat van het *agencelijke* Luxemburg! En laat ze strooien, neen niet met stront, maar met duinenzand, en het gezegde indachtig, laat ze dat zand vooral in de ogen strooien.

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

Probelgas nv: Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

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

Fax: 050/ 31 82 90

Oostende-Dover wordt Oostende Lines

OP 31 DECEMBER 1993 loopt de poolovereenkomst tussen de Belgische Regie voor Maritiem Transport (RMT) en de P&O European Ferries af. Omdat het steeds moeilijker wordt om als kleine zelfstandige scheepvaartonderneming het hoofd boven water te houden moest RMT een nieuwe partner zoeken. Ze kon een nieuwe overeenkomst sluiten met de huidige partner of ze kon samenwerken met Sally Lines.
P&O had laten weten haar Belgische aktiviteiten te koncentreren in één haven, Zeebrugge. De vloot zou dus uiteindelijk Oostende verlaten. Vandaar de ongerustheid bij het RMT-personeel.... en de voorkeur die Sally (*) uiteindelijk kreeg.

Nieuwe poolpartner

Door de overeenkomst met Sally wordt RMT partner van àlle lijnen van *Sally UK Holdings PLC*. Er moet niet worden gekonkurreerd met sublijnen van hetzelfde bedrijf (uit Frankrijk bijvoorbeeld), zoals dat bij P&O wèl het geval was. Sally opereert overigens reeds vanuit Oostende met een vrachtlijn. Sally ziet Oostende funktioneren als veerhaven, ook in de toekomst, zodat de RMT in Oostende zou kunnen blijven.
De RMT beschikt te Dover over geen eigen faciliteiten (de terminal voor de jetfoil uitgezonderd), ze gebruikt er de installaties van P&O. Eigen faciliteiten bouwen zou een ontzaglijke meerkost betekenen. Verder zijn de havenrechten te Dover vrij duur.
Allemaal redenen om in te gaan op het aanbod van *Sally Lines* om op *Ramsgate* te varen. Voor het eerst in 147 jaar zal Dover dus geen Belgische maalboten meer zien toekomen. De havenrechten te *Ramsgate* zijn beduidend lager en Sally heeft er een eigen privéhaven uitgebouwd die wel drie keer zo groot is als de vroegere haven.
Enkel de niet gemotoriseerde passagier zal hinder ondervinden. Te Dover stopt de trein aan de pier van *Western Docks* (WD), dus vlakbij. Te Ramsgate ligt de treinhalte een eind verder en er moet dus een pendelbus worden ingeschakeld. Eerlijkheidshalve moet gezegd worden dat het oude spoorwegstation aan de WD te Dover na de zomer van '94 afgeschaft wordt.

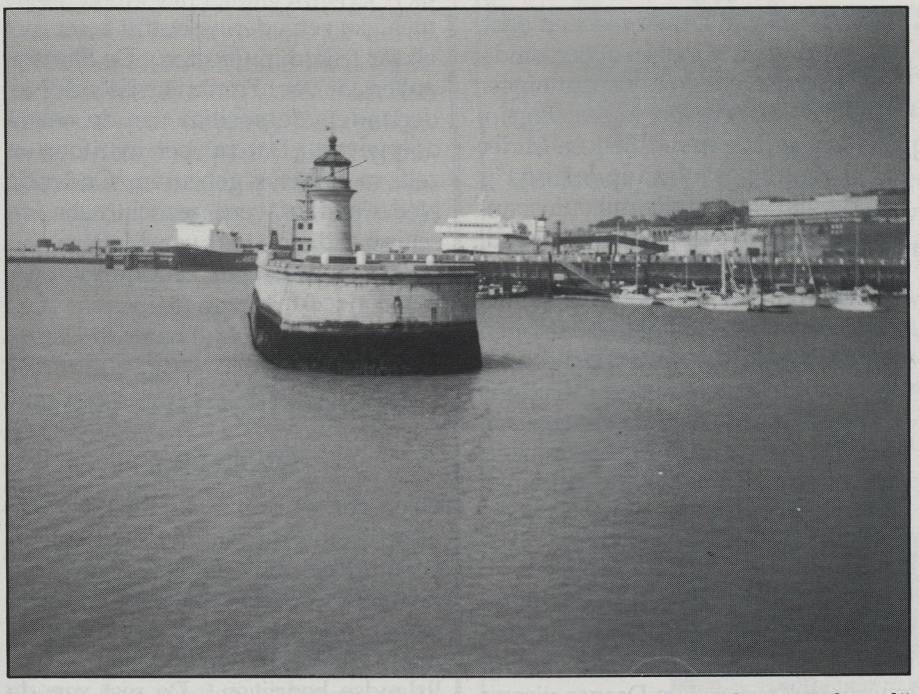
Nieuwe bestemmingshaven

Ramsgate is een provinciestad op 20 km van Dover. De stad loopt laag tegen een heuvel op. De winkel-wandelstraten, de jachthaven, de visverkooppunten en de pier waar de vissersschepen aanmeren liggen allemaal op minder dan een kwartier stappen van de Sallyterminal. Ramsgate bestaat uit een oude kern, geflankeerd door modernere flats die meedeinen met de promenades. In de jachthaven liggen een aantal oude museumschepen, er is een scheepsherstellingswerf en er is een maritiem museum. Het is er best gezellig.
Vanuit zee wordt Ramsgate bereikt via een nauwe vaargeul die door de stroming van de zee automatisch wordt gekuist. Dicht bij de haven liggen wel een aantal zandbanken. In het kontrakt van het nieuwe *poolpartnership* staat er echter dat er wordt gebaggerd tegen 1 januari 1994. Voor het ogenblik kan de RMT slechts via één poort lossen. De schepen zullen elkaar in een vlot uurrooster moeten aflossen. Ook de uitrijbruggen moeten worden aangepast. Bij de huidige Sallyschepen klappen de bruggen van binnen naar buiten (male type) en bij de RMT schepen schuiven de bruggen van buiten naar binnen (female type).
In januari 1994 zal de jetfoillijn voor een maand stilliggen zodat de terminal te Ramsgate kan worden ingericht. Te Dover bevindt zich nl. het casco van de vroegere pakketboot *'Reine Astrid'*, die nu fungeert als jetfoilterminal. Deze wordt in januari '94 van Dover naar Ramsgate versleept.

De toekomst van de RMT

De overtocht van Oostende naar Ramsgate omheen de banken van *Goodwin Sands* duurt een viertal uren. Konkurrenten P&O en de Kanaaltunnel doen dat vlugger (zie ook kaderstukje).
Naar onze mening zal de Kanaaltunnel geen negatieve faktor zijn voor de RMT. We durven zelfs te voorspellen dat, van zodra de nieuwsgierigheid van de mensen terzake bevredigd is, de belangstelling zal afnemen. De Kanaaltunnel zal nog moeten bewijzen dat ze voor een betrekkelijke hoge prijs dezelfde voordelen als de ferrymaatschappijen kan bieden. Het tunnelverkeer heeft immers ook nadelen: toekomen in een terminal die ver van de ingang ligt, inchecken, auto's en vrachtwagens op treinstellen zetten, stellen aan elkaar koppelen, een relatief onkomfortabele doortocht van een half uur in een zwart gat en ter hoogte van Folkestone dezelfde omslachtige procedure ☞

OOSTENDE LINES



Dit wordt het uitzicht wanneer de ferry uit Oostende in Groot-Brittannië toekomt. (foto dp)

vooraleer de tunnelgebruikers hun weg verder kunnen zetten. Daar ligt o.i. geen bedreiging voor de RMT.
Gevaarlijk voor het voortbestaan van de Regie zijn wel de korte overtochten van P&O tussen Calais en Dover, korte vaarten van 1,15 uur, waarbij vrachtwagenchauffeurs worden verwend. Ze gebeuren met moderne en goed onderhouden ferries, klokvast. Ons land is nu immers verbonden met de Noordfranse kust door een autosnelweg. Vanuit het binnenland rijdt men even vlug naar Calais of naar Oostende. De meeste toeristen en vrachtrijders verkiezen een komfortabele maar *korte* overtocht. Daar ligt het gevaar.
Vandaar dat het mogelijk is dat de RMT snel moet uitkijken naar andere havens in Engeland, waardoor chauffeurs in de UK zelf een aantal uren rijden kunnen besparen. Hierbij refereren we naar de lijn Zeebrugge-Felixstowe. Wie naar het noorden moet, bespaart, in vergelijking met de chauffeur die te Dover ontscheept, gemiddeld vier uur rijden.

Daniël Pots

(*) Voor de geschiedenis van deze rederij, verwijzen we naar 'Hoe Scandinaviërs stilaan West-Europa inpalmden, Het Sally-sukses' een artikel van Philippe Holthof in HVB 12 van 6 december 1991, pag. 15 t.e.m. 17.

Vanaf volgende maand in HVB:

De geschiedenis van de RMT van 1864 tot vandaag

Snelheid of komfort

Het treinstel dat door de Kanaaltunnel zal jagen werd 'Le Shuttle' gedoopt, een (on)naam die zowel de Engelsen als de Fransen moet tevreden stellen. Vraag blijft of Le Shuttle ook de passagiers zal bevredigen.
Het Kanaalverkeer is de jongste twintig jaar verdubbeld. Voor de volgende twintig jaar verwacht men nogmaals een verdubbeling. Normaliter zou er dus voldoende verkeer zijn om èn de ferryboten èn Le Shuttle te bevrachten, maar aangezien de ekonomie is wat ze is, mogen we er ons aan verwachten dat Eurotunnel, P&O en Sally een oorlog op leven en dood zullen uitvechten.
Wat snelheid betreft zal niemand het tegen Le Shuttle kunnen opnemen. Van platform tot platform doet de trein er 35 minuten over. Personenwagens geraken in 60 minuten van de ene autoweg op de andere, vrachtwagens doen er 80 minuten over... en in piekperiodes vertrekt er elk kwartier een Shuttle!
Moderne schepen staan ook niet stil. De nieuwe superferries van P&O maken de overtocht naar Frankrijk in 75 minuten. Toch kan het ritme van de Shuttle nooit gehaald worden. Dus proberen de ferrymaatschappijen het te winnen op het vlak van het komfort. Sir Malistair Morton, voorzitter van Eurotunnel, geeft toe dat de marktsegmenten verschillend zijn. In een radio-interview gaf hij de ferrymaatschappijen gelijk wanneer ze zich richten op 'luxueuze' overtochten, bestemd voor mensen die er de tijd voor hebben.
Het is dan ook niet ondenkbaar dat chauffeurs die uit het noorden van Engeland komen en die ook nog dwars door Europa moeten, de ontspanning van de ferry verkiezen boven de snelheid van Le Shuttle. Goede bediening wordt dus een sleutelwoord aan boord van de ferries! (fv)

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

USA

Vissers in Alaska dreigen met nieuwe blokkade

Boze vissers uit Alaska zeggen bereid te zijn om opnieuw de haven van Valdez in het Amerikaanse deel van Alaska te bezetten. Ze willen daarmee afdwingen dat Exxon aan hun eisen tegemoet komt. De oliemaatschappij en de visserijgemeenschap zijn opnieuw in een conflikt gewikkeld omdat de vangst van roze zalm opnieuw ver onder de verwachting gebleven is. Slechts 3,5 miljoen vissen van de verwachte 24 miljoen kwamen dit jaar opdagen in de zeeëngte van Prince William. Daardoor gingen vele schippers gewoon failliet. De afwezigheid van vis is mede te wijten aan de olieramp in 1989 waarbij bijna 2,5 miljoen liter olie in zee terecht kwam.
In augustus ll. kwam het protest tot een voorlopig hoogtepunt. 75 vissersvaartuigen blokkeerden de haven en beletten zodoende dat een zevental olietankers de terminal bereikten. Vermoed wordt dat het protest de firma's Exxon, Arco en BP zo'n 30000 US Dollar per opgehouden tanker kostte.
Exxon weigert vooralsnog met de visserijverantwoordelijken rond de tafel te zitten. Er loopt terzake een proces en er moet gewoon gewacht worden op de uitslag daarvan, zo luidt de stelling van het bedrijf. Overigens wijst Exxon erop dat de firma reeds 300 miljoen dollar uitgekeerd heeft aan nit minder dan 11 000 vissers en andere rechthebbenden en dat ook 700 vissers ingeschakeld bij het opkuisen van de olie.
Visserijvoorman Jim Gray wuift die woorden weg. Hij zegt dat Exxon niet moet de indruk geven dat alle problemen daarmee opgelost zijn. Alles wijst erop, aldus Gray, dat de olievervuiling een ernstige invloed heeft op de zalmproduktie, ook vandaag nog. Hij wil dat Exxon met hem rond de tafel komt zitten om over de jongste verliezen van de vissers te spreken.

DENEMARKEN

'Nederland vervalst konkurrentie', zegt visserijminister

De Deense visserijminister beschuldigt de Nederlandse visindustrie ervan ongezuiverd afvalwater te lozen in de Waddenzee. De Denen menen daarover uitspraken te mogen doen omdat hùn vissershavens grote inspanningen geleverd hebben om zuiveringsinstallaties te bouwen. Eén en ander heeft natuurlijk gevolgen op de kostprijs van de vis, want al die milieuinspanningen worden ergens doorberekend, zo is de redenering. Ook steekt de Deense minister een beschuldigende vinger uit naar de Nederlandse afslagen die vis van Deense vissers per container naar hun havens lokken. Via overheidssubsidie zou daarbij eveneens aan konkurrentievervalsing gedaan worden. De minister zal het daarbij niet laten zitten, zo blijkt uit de harde woorden van de Deense visserijverantwoordelijke.
In Nederland is men echter niet onder de indruk, men wijst de aanklachten van de hand. De Nederandse visserijvoorman Kramer: 'De Deense vissers [die hun vis naar Nederlandse afslagen laten overbrengen] krijgen weliswaar een derde van hun transportkosten vergoed, maar dat wordt betaald door de afslagen. Hier is geen overheidsgeld mee gemoeid. Ook de beschuldiging over het lozen van ongezuiverd afvalwater is onterecht. Al het afvalwater gaat naar de zuiveringsinstallatie'.

VERENIGD KONINKRIJK

Minder aanvoer

Gedurende de eerste helft van dit jaar werd door UK-vissersvaartuigen 263400 ton vis aangeland in eigen havens. Dat getal komt erop neer dat er in vergelijking met dezelfde periode in 1992 drie procent minder vis aangevoerd werd. De achteruitgang deed zich voor bij de pelagische vissoorten (d.i. makreel, sprot, haring... -7%) en bij de schaal- en weekdieren (-12%). Wat de demersale vis (bodemvis) betreft werd een vooruitgang van 3% genoteerd. De globale besommingen daarentegen lagen 1% hoger dan het vorige jaar.

FRANKRIJK

Staandwantvissers overleggen met Nederlanders

Omdat het regelmatig voorkomt dat Nederlandse boomkorvissers dwars door de staandwantnetten van de Fransen varen, werd nu op een gezamenlijke vergadering beslist beter met elkaar te kommuniceren. De Fransen zullen aan voor Frankrijk vissende Nederlanders de posities van de netten doorgeven. Dat zal per marifoon of zelfs met briefjes gebeuren. Onder de Nederlanders werd gezocht naar een schipper die de taal van Molière voldoende beheerst om daarbij als tussenpersoon te fungeren.

IJSLAND

Visserijbeurs was succes

De organisatoren van de IJslandse visserijbeurs, die van 15 tot 19 september ll. te Reykjavik gehouden werd, zijn tevreden met het resultaat. In totaal namen 519 firma's aan het gebeuren deel, daarvan waren slechts 215 IJslandse bedrijven. De rest van de tentoonstellingsruimte werd verdeeld over 23 andere landen. Noterenswaard is ook dat IJsland zelf, Denemarken, Noorwegen, maar ook Nederland over een nationale groepsstand beschikten. In totaal kwamen 12 127 bezoekers over de vloer. 11 676 waren IJslanders, 428 kamen uit het buitenland en dan waren er nog 23 journalisten van de partij. Uit de cijfers valt verder af te leiden dat 35 Nederlanders de moeite deden naar het eiland te vliegen en ook 5 Belgen waagden de overtocht. De Engelse 'Reed Exhibition Companies Ltd' die de beurs organiseerde is nu reeds volop in de weer om haar volgende projekt te organiseren. Het betreft hier de 'World Fishing Exhibition' in Copenhagen die doorgaat van 7 tot 10 juni 1995. Voor wat IJsland betreft werd er afgesproken op 15 september 1996. Maar eerst moeten we nog naar het bekende Nor-Fishing, de 15de internationale beurs die van 9 tot 13 augustus 1994 te Trondheim in Noorwegen georganiseerd wordt. Dè aller-allergrootste visserijbeurs wordt, volgens eigen zeggen, natuurlijk in de USA georganiseerd. In 'The Seattle Center' in Seattle zegden ze van 20 tot 23 oktober op Fish Expo 25 000 bezoekers te hebben geteld die afkwamen op de 700 firma's die er een stand gehuurd hadden. De beurs werd er dan ook reeds voor de 27ste keer georganiseerd.

CHILI

Expopesca '94

Wie zich ook voorbereid op het komende succes is de organisator van dè ☞

visserijbeurs van Latijns Amerka. Die gaat door in Santiago de Chile van 30 november tot 3 december 1994. Bij de vorige editie (in 1992) waren meer dan 550 firma's van de partij. De organisatoren wijzen erop dat alle Latijnsamerikaanse landen goed vertegenwoordigd zullen zijn. Die landen zijn dan weer goed voor een jaarlijkse visproduktie van 17 miljoen ton.
In de marge van de beurs worden een aantal bijkomende aktiviteiten georganiseerd. Zo is er een ontmoeting gepland van de visserijministers van Latijns Amerika en wordt ook een internationaal kongres voor visserij en aquacultuur voorzien.

ZWEDEN

Verenigde Zweden in het buitenland

Vijftien jaar geleden beslisten enkele vooruitziende Zweden samen te werken om hun produkten in het buitenland aan de man te brengen. Allen maakten ze goederen die nuttig waren in de visvangst of de visverwerkingsindustrie. Een scheepsmotorenfabrikant, een ontwerpbureau voor vissersvaartuigen, een firma gespecialiseerd in visverwerking, een messenfabrikant... Bij de groep kan je terecht voor de visverwerking van de vangst tot op het bord. Vandaag telt 'The Swedish Fishery Group' afgekort tot 'Swedefish' veertien leden. Ze organiseren gezamenlijke stands op jaarbeurzen en waren zodoende reeds te zien in Chili, China, Rusland, Denemarken, IJsland, Noorwegen, in de Baltische landen en in Noord-Afrika. Coördinator Bert Christiansson laat er dan ook geen gras over groeien. Naast de aanwezigheid op beurzen organiseert hij ook seminaries waarin de deelnemers uitgelegd wordt hoe ze het beste met de Zweedse produkten kunnen omspringen. Opmerkenswaard is dat de ondernemende Bert een oud-visser is. Dat is voor hem geen beletsel om naar China te trekken en er een mini-semenarie te organiseren waarop alle sleutelpersonen uit de Chinese visnijverheid aanwezig zijn. Naast de veertien leden, waaronder de motorenbouwer Saab-Scania de bekendste is, tonen ook andere Zweden interesse. Kandidaten zijn o.m. te vinden in de sektor van de aquacultuur en er klopt ook een bedrijf aan dat zich specialiseert in het produceren van toestellen voor het meten van pollutie.

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

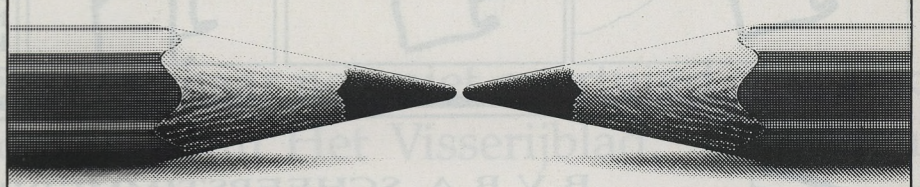
Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 3234 91 - Fax 059 / 33 05 50
Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut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

Zaakvoerders:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45
Ploegbazen - sorteerders:
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



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

Een bank moet een duidelijke dialoog hebben met haar cliënten.



BBL

DE BANK DIE VERDER DENKT DAN EEN BANK.

© 1993 by Flor Vandekerckhove

HET GEHEIM VAN GEEWEE

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

Door *Marc Speen*

Deel IV: Er kwamen een aantal klachten binnen over deze strip

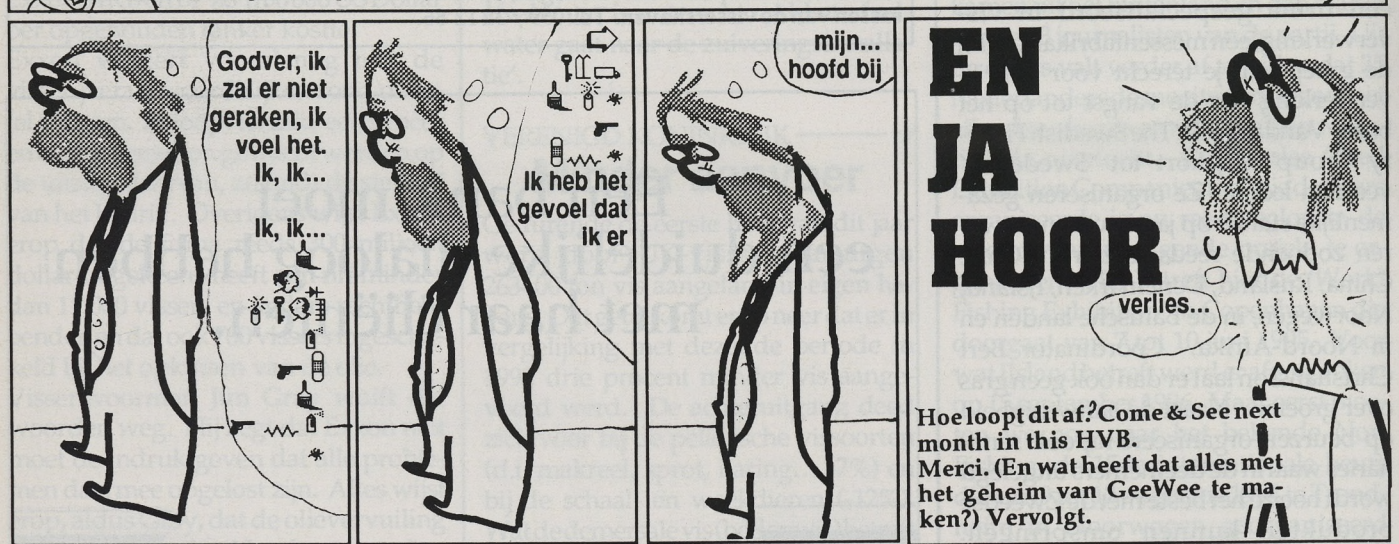


Wat voorafging en wat komt:. De HOOFDDROLSPELERS zijn verenigd in het redaktielokaal van HVB. Daar ontwaart MEESTER KNAKEN een foto met de initialen G.W. *Vaag* begint er in zijn brein iets te schemeren. Zoude G.W. en GeeWee één en dezelfde manspersoon zijn, zo vraagt de meester zich af. Laten we hem vandaag volgen in zijn moeizame denkproces.





Terwijl de MEESTER nadenkt gaan wij rustig verder. Zoals uit de titel van deze aflevering blijkt, zijn er dus een aantal klachten binnengekomen over deze strip. Eerstens klaagt redaktielid Marc Loy erover dat VLIEGES plaats als gids ingenomen werd door OOM WIM. Vervolgens bekloeg RAIDER ter VISSERIJ Willy Versluys er zich over dat de stripfiguur van de DIREKTEUR wel erg klein uitvalt tegenover deze van MEESTER KNAKEN. Dat laatste probleem is reëel. Vandaar dat we er in deze aflevering een begin van oplossing aan geven. We maken MEESTER KNAKEN een kopje kleiner.



Hoe loopt dit af? Come & See next month in this HVB. Merci. (En wat heeft dat alles met het geheim van GeeWee te maken?) Vervolgt.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



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

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

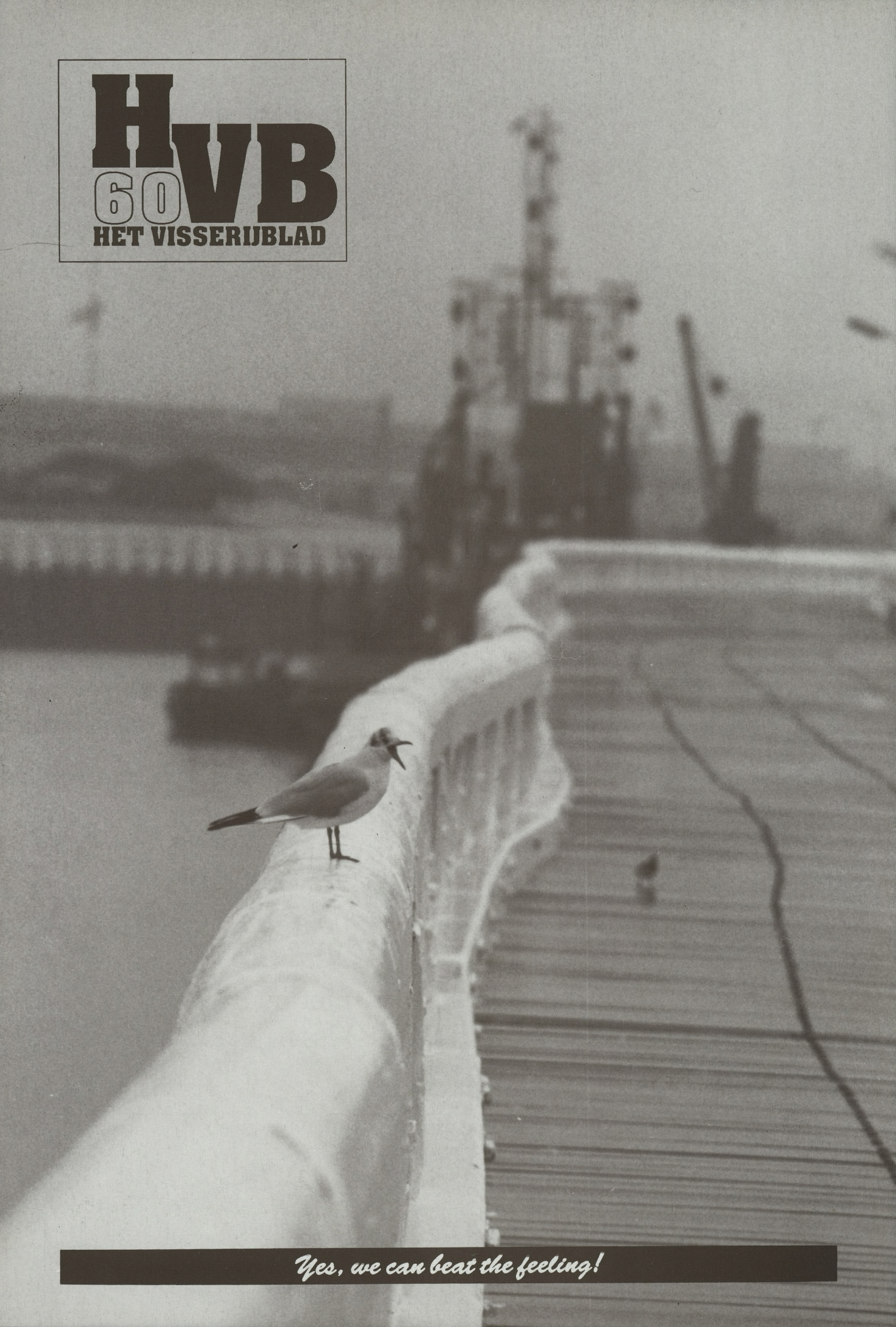
stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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


HVB
60
HET VISSERIJBLAD
Yes, we can beat the feeling!